

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة ابن خلدون - تيارت -

ملحقة السوقر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر

الشعبة: حقوق

التخصص: بيئة وتنمية مستدامة

بعنوان:

الحماية القانونية للبيئة البحرية وفقا للقانون الدولي للبحار

تحت اشراف الأستاذة الدكتورة

د. بوسحابة لطيفة

من اعداد الطلبة:

بن يحي زوليخة

عبو محمد

لجنة المناقشة

الصفة	الرتبة	أعضاء اللجنة
رئيسا	أستاذة محاضرة - أ -	صافة خيرة
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر - أ -	بوسحابة لطيفة
عضوا مناقشا	أستاذ محاضر - أ -	محمدي محمد الأمين
مدعو	أستاذ مساعد - أ -	رويسات عبد الحميد

السنة الجامعية: 2021-2022



شكر وتقدير

تقدم بالشكر والتقدير إلى أستاذتي

الدكتورة "بوسحابة لطيفة" على ما قدمته لي من مساعدة

وتوجيهات من أجل إتمام هذا العمل وإلى كل أعضاء لجنة

المناقشة، لمناقشة عملي المتواضع

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى والدي العزيز وأسأل الله المولى القدير

أن يجعل هذا البحث في ميزان حسناته

إلى والدي الكريمة المحببة نسال الله أن يحفظها ويرعاها لنا

إلى كل من قدم لي يد المساعدة وإلى كل الأصدقاء .

وخاصة الأخت الدكتور فاطمة بن يحيى فاطمة

وإلى الأخت إكرام ونوال وعائشة وكل العائلة

إلى الأستاذ الدكتور محمودي قادة ونروجه الزميلة المحامية

بلقندونر فاطمة

كونهم من قاموا بتحفيزي لنيل شهادة الماجستير

نروليخة

إهداء

إلى اللذان وهبان كل ما املك حتى أحقق لهم آمالهم إلى من
كان يدفعني قدما نحو الأمام لنيل المبتغى والذي الغالين أطال الله
في عمرهما

كما أهدب هذا العمل المتواضع إلى إخوتي و زملائي في العمل
إلى كل الأساتذة الذين أشرفوا في تكويني حتى بلوغي إلى ما

أنا عليه

إلى زميلتي في البحث

محمد

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

ب.س	بدون سنة
ب.ط	بدون طبعة
ج.ر.ج.ج	جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية
ص	صفحة
ط	طبعة
ع	عدد
ف	فقر

Liste des Abréviations

OMI	Organisation Maritime Internationale.
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
FAO	Food & Agriculture Organisation
IAEA	International Atomic Energy Agency
OMM	Organisation Météorologique Mondiale

مقدمة

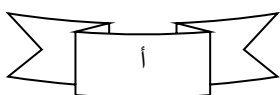
تعتبر البيئة المجال الواسع الرحب الذي يعيش فيه الإنسان، متفاعلا معه مؤثرا ومتأثرا به فلقد كان هذا المحيط ولازال يعاني الكثير من المشكلات التي تركت بصماتها فيه. فخلق الله تعالى الأرض وبارك فيها وقدر فيها أقواتها؛ وجعلها صالحة لحياة الإنسان وغيره من الكائنات الكثيرة التي تشاركه الحياة فيها، ولقد شاءت حكمة الله سبحانه وتعالى أن يجعل من الأرض في هذا الكون محور الحياة الانسانية موفرا حولها وفوقها وفي باطنها كل ما يحتاجه بني آدم من حلقة من عناصر الحياة⁽¹⁾.

قال الله تعالى ﴿اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ ۗ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ ۗ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ ۗ﴾ [إبراهيم:

[32

البيئة بكل ما فيها من عناصر هي أمانة الإنسان التي استودعها الله تعالى لديه، وعليه المحافظة عليها جيدا من أي اعتداء، وخاصة الاعتداء الذي يأتي من الإنسان نفسه بسبب عدم مسؤوليته وإهماله في استخدام عناصر البيئة، وعدم توخي الحذر في استخدام الملوثات والمواد الكيميائية ربما يحدث تغيير في خصائص البيئة؛ لهذا على الإنسان أن يكون واعيا اتجاه بيئته؛ لأن سلامة البيئة تنعكس على صحته الجسدية والنفسية، وتُحافظ عليها من تغيير الخصائص التي تؤثر على جودة الحياة على الأرض؛ لهذا فإن البيئة من أهم ما يجب على الإنسان الالتزام بحمايته بكل ما يملك من قوة وعقل ومشكلات اليوم مختلفة من مشكلات الأمس فإذا كانت هناك بالأمس مشكلات داخلية تعلقت بالأرض من البراكين وزلازل بالإضافة إلى الظواهر الجوية الطبيعية من العواصف وأعاصير وما إلى ذلك من المشكلات التي كانت طاغية التأثير في سابق العهد والتي كان يحسب لها الإنسان ألف حساب علي رغم من أنها لا زالت تطل علي بعض بقاع عالمنا الكبير بين الحين والآخر إلا أنها أصبحت اقل من أن تثير انتباهنا، وتحدد مستقبلنا مقارنة بما تعانيه بيئة اليوم من مشاكل يقف من ورائها الإنسان لكونها من مخلفات تطوره الحضاري، ومن بين أخطر المشكلات التي يعاني منها الإنسان والكائنات الحية في كل مكان من الأرض أو في فضائها ألا وهي مشكلة التلوث التي يعاني منها هواؤنا الذي نستنشقه، وتربة أرضنا الذي نستقي منها

¹ - طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي النظام القانوني لحماية البيئة، الإسكندرية، مصر، دار الجامعة الجديدة، 2009، ص



مواردنا الغذائية ومياهها التي نشرب منها 3 .، الماء نعمة لله علينا وسر دوام البشرية والحياة علي وجه الكرة الأرضية هذا السائل العجيب الذي يحمل الحياة في تكوينه، ويمنحها بأمر الله جميع الكائنات الحية وكذلك هو نعمة من أعظم نعم الله علي البشر، فلولا الماء لما وجدت حياة علي الأرض ولا ظلت جرداء قاحلة لاخير فيها، فمنافع الماء لا تعد ولا تحصى، وليس على الكائنات الحية فقط وإنما على جميع المخلوقات، والبشر فالبشر والبيئة عنصران متلازمان ويتأثران ببعضهما البعض لذلك فالإنسان ملزم بالمحافظة علي البيئة، فالملوثات التي تصيب الهواء والتربة يتم تصريفها الأمطار والمحيطات، والتي أصبحت مع مرور الوقت مستودعا للنفايات.

نحن اليوم في حقبة زمنية أوشكت تدرك قيمة نقطة المياه النظيفة والصحية علي أن تكون اغلي من نقطة البترول، وعلى الرغم من هذه الحقيقة، فان البشر يستهين بالأضرار الناجمة عن تلوث المياه والبيئة البحرية، بسبب الأنشطة الخاطئة سواء كانت بصورة مباشرة أو غير مباشرة والتي قد يمتد أثرها لسنوات طويلة.

ولما كان الماء أساس الحياة واستمرارها على الأرض إذ يقول الله عز وجل: (وجعلنا من الماء كل شيء حيا أفلا يؤمنون) صدق الله العظيم فان الحياة أصبحت مرتبطة بالبيئة البحرية نظرا لأهميتها الحيوية، وتعتبر مشاكل التلوث البحري من أهم المشكلات المستحدثة التي ظهرت مؤخرا والتي اتسع انتشارها السريع وأثارها السلبية والمؤثرة على البيئة البحرية وحياة الإنسان على حد سواء إذ يتسع نطاق ارتكابها من وطنية إلى دولية، وعلى اثر ذلك عمدت مختلف التشريعات إلى وضع مجموعة من التحديات في وجه التلوث البحري ونظرا لأهمية البيئة البحرية سارع المجتمع الدولي إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية وسعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد هذه الاتفاقيات في التشريعات الداخلية تماشيا مع المصلحة الدولية العامة، التي تؤكد على ضرورة التلوث البحري والحفاظ على بيئته.

وللموضوع اهميتين: أهمية نظرية وأخرى علمية، فمن الناحية النظرية فانه بما أن موضوع حماية البيئة البحرية يتعلق بحماية الإنسان على كوكب الأرض، وبما أن خطر التلوث قائم فان الحاجة تصبح ماسة لاكتساب أفكار ومعلومات نظرية وحقائق علمية لغرض استخدامها من اجل الوقاية والحد نوعا

ما من التلوث البحري فباكتساب هذه المعلومات النظرية يتم تطوير الوعي البيئي لدى المجتمع الدولي ومن ثمة يتمكن من حماية البيئة البحرية من اجل تحقيق التنمية المستدامة.

أما العملية العلمية تنبع من كون أن البحار تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية فالوضع لم يعد داخليا وإنما أصبح عالميا خاصة في ظل تزايد مصادر التلوث كما وكيفا في الآونة الأخيرة، كما أن تفعيل العلاقات بين الدول يعطي زحما لدى شعوب العالم للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث.

وإن أحد أهم الأسباب التي أدت إلى اختيار الموضوع، هي الخطورة الكبيرة التي تواجهها البيئة البحرية من جراء التلوث فبما أن الجنس البشري يعيش في بيئة واحدة لا تقبل التقسيم فإن الأضرار التي تلحق بالبيئة لا تعرف حدودا أو موانع اقتصادية أو جغرافية في آثارها، وإذا اعتبرنا مشكلة تلوث البحري، هو تلوث عابر للحدود فإن الدافع الذي جعلنا نتناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث على الصعيد الدولي، واختياره كدراسة بحثية كونه أصبح ظاهرة العصر بامتياز، حيث واكبه التطور الصناعي واقتصادي والتقدم وما نتج عنه من مخاطر عديدة بسبب السلوكيات الخاطئة الناتجة عن النشاطات العشوائية وغير المدروسة لإنسان، لذلك أصبح هذا الموضوع من أهم المواضيع المناقشة على الصعيد الدولي والعالمي، أن الأبعاد المتعلقة بالموضوع أخذت منحى كبير وخطير من شأنه تهديد حياة كل الكائنات الحية بالزوال والفناء.

إن الهدف من دراستنا لهذا الموضوع، فهو تسليط الضوء على التلوث البحري وبيان خطورته وتحديد الإجراءات والالتزامات التي يجب اتخاذها لحماية البيئة البحرية من التلوث، كما نطمح من خلال دراستنا هذه إلى التوصل إلى نتائج واقتراحات من شأنها توعية المجتمع الدولي عموما والدول خصوصا بضرورة الحد من التلوث البحري ومكافحته.

لقد اخترنا لموضوعنا إشكالية أساسية تتمثل في: فيما تمثلت الحماية القانونية للبيئة البحرية في ظل القانون الدولي للبحار؟

وهو ما يدفعنا إلى طرح التساؤل عن:

☞ ما مفهوم التلوث البحري؟

☞ ما هي الآليات الدولية المعتمدة في علاجه والحد منه؟

☞ إلى أي مدى وفقت الجهود الدولية والإقليمية لتوفير الحماية اللازمة لضمان سلامة وحماية

البيئة البحرية؟

لقد اعتمدنا من خلال دراستنا لموضوع بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي، حيث قمنا بوصف ظاهرة التلوث البحري وتحليلها تحلياً قانونياً بما يتوافق مع دراستنا القانونية، كما عرجنا على المنهج التاريخي.

لنتهي في الأخير إلى تقسيم بحثنا المتواضع قصد دراسته ومعالجته إلى فصلين: حيث جاء الفصل الأول بعنوان: ماهية البيئة البحرية ومخاطر تلوثها والذي تضمن بدوره مبحثين، المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية وتحديد القانوني، والمبحث الثاني بعنوان التلوث البحري ومخاطره بينما الفصل الثاني جاء بعنوان: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري، والذي تضمن أيضاً مبحثين، المبحث الأول بعنوان: المبحث الأول: الجهود الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري، والمبحث الثاني بعنوان: المسؤولية الدولية الناتجة عن مخالفة الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري.

الفصل الأول

ماهية البيئة البحرية ومخاطر تلوثها

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية من الموضوعات المستجدة التي نالت اهتماما كبيرا، سواء على الصعيد الدولي أو الإقليمي أو الوطني، يرجع ذلك لأهمية الخاصة التي تنفرد بها البيئة البحرية عن كافة عناصر البيئة أخرى، فهي عنصر من عناصر التوازن والثبات في الكرة الأرضية، ومن المعروف أن للبيئة طاقة محدودة على استيعاب ما يطرأ عليها من تغيرات نتيجة نشاط الإنسان، فإذا تجاوز حدود طاقته أدى ذلك إلى خلل يصعب علاجه أو تعويض خسائره والأمثلة على ذلك كثيرة⁽¹⁾، والواقع أن البيئة البحرية تمثل الخصائص الأيكولوجية لبيئة فهي تتكون من مياه البحار والمحيطات، فقد استقر تعريف البحار قانونا في فقه القانون الدولي العام على أنه يمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا ناهيك على العناصر التي تدخل في تكوين البيئة البحرية، وتعطيها نوعا من الأهمية في أغلب المجالات، هذا ما سيتم التطرق إليه في هذا الفصل من خلال تقسيمه لمبحثين.

¹ - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقات الإقليمية والمعاهدات الدولية، ب. ط، منشأة المعارف، الإسكندرية سنة 1998 ص 101.

المبحث الأول:

ماهية البيئة البحرية وتحديد القانوني

إن البيئة البحرية بتعدد مفاهيمها وتعريفاتها المتباينة بعض الشيء عن بعضها البعض، وباعتبارها أحد أهم أقسام البيئة عموماً، تلعب دوراً هاماً في حياة إنسان، فهي تسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للككرة الأرضية، يضاف إلى ذلك أنها تتمتع بأهمية اقتصادية بالغة لإنسان باعتبارها مصدراً للغذاء والطاقة، فالبيئة البحرية أحد اهتمامات الحديثة في قانون الدولي لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دوراً مؤثراً في حياة الإنسانية.

المطلب الأول:

مفهوم البيئة البحرية

منذ بدء الخليقة والإنسان يعمل على حماية نفسه من جراء العوامل لبيئية، وخاصة ما يحيط به من حيوانات ضارة وكائنات قد تضر به، وتغيرات في درجات الحرارة وظروف طبيعية قاسية من سيول وبراكين وزلازل وفيضانات، والأُن يحاول الإنسان حماية البيئة الطبيعية من غوائله عليها، مما قد ينتج من آثار جد ضارة بسبب انشطته.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

ترمي جل المنظومات القاعدية التي لها علاقة بالبيئة سواء كانت قواعد قانونية، قواعد شرعية، إلى محاولة بيان وتنظيم نشاط الإنسان في علاقته بالبيئة والوسط الطبيعي الذي يعيش فيه، إذ لتحديد ذلك أهمية بالغة في تعريف البيئة وتحديد عناصرها⁽¹⁾.

بالرجوع إلى معاجم اللغة العربية وقواميسها نجد أنها تتفق على أن البيئة كلمة مشتقة من الفعل الماضي بوا، فيقال فان تبواً متزلة في قومه، بمعنى احتل مكانة عندهم، وهي تعني أيضاً المنزل أو مكان

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنة بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى سنة 1996 م، ص 21.

إقامة أو المحيط وقد ينصرف هذا المعنى إلى الحالة التي يكون عليها الكائن الحي، فيقال بيئة طبيعية واجتماعية واقتصادية وسياسية⁽¹⁾.

كما يعبر عن معنى البيئة من لا ينطق عن الهوى قوله صلى الله عليه وسلم "من كذب علي فليتبوأ مقعده من النار"⁽²⁾.

بهذا يتضح أن المفاهيم والمعاني التي تجلت بوضوح في القرآن الكريم والسنة الشريفة الموصوفة بها البيئة تجتمع في معنى الوسط أو المحيط، الذي يعيش فيه الكائن الحي، مسخرة ومذلة من الخالق العظيم، وبما تحتويه من عناصر وأبنية لازمة لعيش ذلك الكائن الحي وراحته وهدوءه، سواء كانت تلك العناصر قد خلقها الله كالشمس والهواء والماء، أو قد أوحى الله بها إلى العقل البشري، وهداه لتحضيرها وتوفيرها، بموجب الخلافة الممنوحة له لاستعمار هذه الأرض، وإدارتها وفقا للربانية والقوانين الإلهية، طبيعية كانت أم اجتماعية واقتصادية.

إلى جانب كل هذا، يلاحظ المتدبر في القرآن الكريم، وجود عدد من الآيات القرآنية التي جاء بها المعنى اللغوي للبيئة، مثل قوله تعالى: ﴿وَإِذْ كُرُوا إِذْ جَعَلَكُمْ خُلَفَاءَ مِنْ بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأَكُمْ فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِنْ سُهُولِهَا قُصُورًا وَتَنْحِتُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا فَاذْكُرُوا آلَاءَ اللَّهِ وَلَا تَعْتَوْا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ﴾ [الأعراف: 74]

ففي دلالة هذه الآيات أن الله تعالى مكن للإنسان البيئة التي يسكنها ويستفيد مما أودعه الله فيها. هذا من الناحية اللغوية والمعاني التي وردت في بعض النصوص الشرعية.

وتعرف البيئة اصطلاحاً على أنها ذلك الإطار الذي يعيش فيه الإنسان أو الإطار الذي يمارس فيه مناشط الحياة، وهي الهواء الذي تصلح به صحة الإنسان وتقتل بفساده وهي الماء الذي يشربه ويغسل به

¹ - عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص ص 19، 20.

² - رواه البخاري ورواه مسلم في مقدمة صحيحه.

وهي الأرض وما عليها من كائنات تعيش الإنسان وهي العناصر التي يحولها الإنسان بالجهد والمعرفة إلى إنتاج وثروة⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بمصطلح البيئة البحرية فإنها ذلك النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وبما يشمل من عناصر طبيعية، وأخرى صناعية، أضافها النشاط الإنساني، وكان أول ظهور لهذا المصطلح في الوجود القانوني من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة الإنسانية، والذي عقد في عام 1972 بدعوة من منظمة الأمم المتحدة، إذ استخدم هذا المصطلح بدلا من مصطلح الوسط الإنساني *Milieu du Humain* الذي جرى استخدامه في الدعوى للمؤتمر⁽²⁾.

البيئة البحرية هي كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها ببعض متلاحة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو اصطناعيا، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية⁽³⁾. وقد جرى تعريف البحر بأنه المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة" أو بأنه "مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا"، فالدلالة القانونية للبحر تنصرف إلى سطح البحر وقاعه وباطن تربته، وتشتمل على المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها.

وقد تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978 م، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية (*marine life*)، وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعائها وباطن تربتها، بما تحويه من ثروات طبيعية.

الأمر الذي أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها أنها نظام بيئي (*Ecosysteme*) أو مجموعة من النظم البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في

¹ - ياسر محمد المنشاوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2008، ص 23.

² - صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1989-1990، ص 14.

³ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2010، ص

الزمن والمكان، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها، كما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية سنة 1985 بأنها " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة" وغير أن هذا التعريف يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي. (1)

تعد البيئة البحرية أكمل النظم البيئية في مجالنا الحيوي، إذا تحتوي على كافة العناصر اللازمة لنشأة الحياة واستمرارها، بل إن الآراء العلمية تكاد تتفق على أن أول مظاهر الحياة على الأرض كانت قد نشأت في البحار، باعتبارها الوسط الثاني لنشأة تلك الحياة. وهذه البيئة البحرية تتكون من عناصر رئيسية، تشكل في مجموعها نظامها البيئي إذا تشتمل على المياه ذات الأملاح الذائبة، وعلى أنواع متباينة من الأحياء البحرية الحيوانية والنباتية بالإضافة للموارد المعدنية التي تزخر بها قيعان البحار والمحيطات. (2)

الفرع الثاني: التحديد القانوني للبيئة البحرية

نتطرق أولاً إلى تحديد مفهوم البيئة بصفة عامة قانوناً ثم إلى البيئة البحرية خصوصاً وهذا ما سيتم تبيان من خلال هذه العناصر:

أولاً: التعريف القانوني للبيئة:

يختلف المفهوم أو التعريف القانوني للبيئة من تشريع دولة إلى أخرى، لذا سنخرج في تعريف البيئة على بعض التشريعات تتكون البيئة من الموارد الطبيعية الحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية (3)

وتنقسم البيئة البحرية الى ثلاثة اقسام وهي:

﴿ البيئة البرية: تشمل التربة والجبال والمباني والتراث الحضاري إنساني والغطاء النباتي

﴿ البيئة الجوية: حيث تشمل الهواء والغلاف الجوي بصفة عامة وكذا الفضاء الخارجي

1- عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سبق ذكره، ص 24.

2- صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 19.

3- أمبارك علواني، مرجع نفسه ذكره، ص 20

﴿ البيئة المائية: تشمل البيئة البحرية بعناصرها إضافة إلى البيئة النهرية بفروعها.

ومن هنا نسلط الضوء على البيئة البحرية وكيفية المحافظة عليها وحمايتها نظرا أهميتها البالغة في حياة الإنسان خصوصا والنظام البيئي عموما.

ثانيا: تعريف البيئة البحرية:

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلاً منها على الأخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية.

ثالثا: تعريف البيئة البحرية قانونا:

المشرع الجزائري لم يعرف البيئة البحرية بحد ذاتها، ولم يعطي تعريفا صريحا للبيئة بشكل عام وإنما أشار إلى النظام البيئي في قانون 03-10 مؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 4 منه في الفقرة السادسة أن النظام البيئي هو: مجموعة ديناميكية مشكلة من أصناف النباتات والحيوانات وأعضاء مميزة وبيئتها غير الحية والتي حسب تفاعلها تشكل وحدة وظيفية.

وفي الفقرة السابعة من نفس القانون: "البيئة بأنها تتكون من الموارد الطبيعية اللاحوية والحيوية كالهواء والجو الماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا المناظر والمعالم الطبيعية"⁽¹⁾.

كما نجد أن المشرع المصري قد اكتفى بالإشارة إلى عناصر البيئة البحرية فقط في القانون رقم 04 لسنة 1994 في المادة 48 منه.

¹- قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة (ج. ر 43 المؤرخة في 2003/07/20).

كما صدرت تعريفات أخرى في مؤتمر ستوكهولم للبيئة البحرية في عام 1972 واتفاقية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة والاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974 مع بعض المنظمات الدولية مثل: WHO-IMO-UNESCO-FAO⁽¹⁾.

وجاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بأن البيئة البحرية هي "نظام بيئي Ecosystem أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها"⁽²⁾.

بالإضافة إلى مياه البحار وقيعائها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية، كما عرفتها المبادئ التي جاء بها مؤتمر مونتريال التوجيهي سنة 1985: "بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل الأمواج المد وممرات المياه المالحة". مياه الداخلية والمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي كما تشمل المنطقة المجاورة أو الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو الاستثمارية والامتداد القاري البحر العالي وسوف نستعرض كل منطقة من تلك المناطق المكونة للبيئة البحرية بشيء من التفصيل.

وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية نعني بها مسطحات الماء المالح المتصلة بعضها البعض اتصالاً حراً طبيعياً، وقاعها وباطن تربتها وما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية باعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا⁽³⁾.

﴿ المنطقة الأولى: المياه الداخلية: ويقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية تلك المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمراس... الخ.

¹ - تم الاطلاع على الموقع الإلكتروني بتاريخ: 2022/03/20 على الساعة 10:13 <http://www.byto.com/vb/t34682.html>.

² - محمد الأمين محمدي وحاج غوثي قوسم، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون- تيارت، العدد 09، 2017، ص 431.

³ - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سبق ذكره، ص 23.

﴿ المنطقة الثانية: المياه الإقليمية أو البحر الإقليمي ويقصد بها ذلك الجزء من المياه الملاصق لشاطئ الدولة، حيث يقدر امتدادها ب 12 ميل بداية من شاطئ الدولة كما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون 1.

﴿ المنطقة الثالثة: المنطقة المجاورة أو المتاخمة أو المتلاصقة يقصد بالمنطقة المتاخمة أو المجاورة أو الملاصقة بتلك المنطقة من مياه البحار التي تمتد من نهاية المياه الإقليمية للدولة الساحلية في اتجاه أعالي البحار إلى مسافة محددة تتجاوز 32 ميلا بحريا من خط أساس الذي يقاس منه عرض البحر إقليمي، وهذا وفقا لما جاء في المادة 33 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

﴿ المنطقة الرابعة المنطقة الاقتصادية الخالصة: طبقا لأحكام المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة لها يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدول الساحلية وولايتها وحقوق الدولة الأخرى وحريتها للأحكام ذات الصلة بماته الاتفاقية وطبقا للمادة 56 من نفس الاتفاقية 1 فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية على الموارد الطبيعية في الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وكذلك نص المادة 57 من نفس الاتفاقية وقد أصدرت دول عدم الانحياز عند اجتماعها في الجزائر خلال شهر أيلول 1973 قرار ينص على كل دولة في منطقة اقتصادية خالصة بما. (1)

﴿ المنطقة الخامسة الجرف أو الامتداد القاري: يعد الجرف القاري من المسائل الصعبة، لأن عمق البحار والمحيطات يختلف من منطقة إلى أخرى ويعد أجزاء البحار وللدول الساحلية، حق مباشرة مجموعة من الحقوق عليها.

ويحسن التمييز بصدد الجرف القاري بين اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، وذلك من أجل الإمام بالتطور الذي لحق بالنظام القانوني لهاذه المنطقة ولقد تبلور

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 44.

من خلال إعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945 الخاص باستغلال موارد قاع البحر وما اهتمت به محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لعام 1969.

ويعرف في ظل اتفاقية جنيف 1958 بالرفاف القارية ما تشكل جزء البيئة الغمرية وهي المنطقة الهامشية التي تنتمي إلى صخور القارات أكثر من انتمائها إلى صخور بيئة بيئة القاع العميق لتعرضها لتذبذب مستوى سطح البحر خلال الأزمنة الجيولوجية وتختلف من حيث الامتداد والأبعاد والشكل والنشأة بفعل عوامل التعرية والتيارات البحرية والترسبات والحركات التكوينية الباطنية⁽¹⁾.

كما أن المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من طبقات المناطق المغمورة من قاع البحر وما تحته من طبقات المتصلة بشواطئ الجزر كما عرف بأنه: الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه الممتدة من البحر الإقليمي حتى قاع البحر، كما عرفته المادة الأولى من اتفاقية جنيف الجرف القاري الحافة القارية بأنها تشمل الامتداد الطبيعي المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع ولكنها لا تشمل القاع للمحيط من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه.

كما تشكل منطقة الجرف القاري حوالي 8% من المحيطات والبحار إلا أنها تحوي على 90% من النباتات والحيوانات والتي تعد من أهم مناطق صيد الأسماك مثل الكود والسلمون والهييرنج وتضم المنطقة الساحلية أنظمة بيئية أهمها المصببات الخليجية والمتكونة عند مصبات الأنهار الملتقية بالمياه البحرية المالحة ويتكون هذا الثراء النباتي والحيواني نتيجة خلط مياه الأنهار العذبة بمياه البحر المالحة ليكون نظامها بيئيا معقدا يقع بين البيئتين الاثنتين تساهم الأنهار في رفع إنتاجية هذا النظام البيئي من خلال نقل كميات كبيرة من المواد العضوية والمغذيات النباتية مما يجعله ذات إنتاجية عالية جدا⁽²⁾.

﴿ المنطقة السادسة اعالي البحار: وطبقا للمادة 77 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تمارس الدولة على الجرف أو الامتداد القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارد

¹ - حسين علي السعدي، أساسيات علم البيئة والتلوث، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، 2006، ص 95-97.

² - سعدية عكول الصالحي وعبد العباس فصيح العريزي، البيئة المائية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط 1، 2004، ص 188.

طبيعية ولهذا فالدولة الساحلية أن تتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية في هذه المنطقة⁽¹⁾.

لقد أوردت عدة تعاريف لأعالي لبحار اد تتشابه إلى حد كبير بحيث أطلقت عليها تسميات: البحار العامة، المفتوحة، الدولية وطبقا للمادة 86 من اتفاقية 1982 قد عرفت أعالي البحار أنها: كل جزء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون للدول الحق في استعمالها على قدم المساواة.

وطبقا للمادة 87 من الاتفاقية المعنونة بحرية أعالي البحار فإنها مفتوحة لجميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى والالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد نطاق سريانه ليشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدول الساحلية وتلك التي تخرج عن نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة، هذا ما يبين أن الالتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية لكل المناطق بدءا من سطح البحر والمجال الجوي أعلاه وانتهاء إلى عمود الماء وقاع البحر خلف أعلى درجات الجزر وما يتبعه أو يقوم عليه من أحياء⁽²⁾.

المطلب الثاني:

أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية كبيرة تظهر من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية، فلم تعد البحار مجرد طرق للنقل، بل إلى جانب هذا فهي تلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وكذلك هي مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدر للزراعة، وبالإضافة إلى كل هذا وهو الأهم، أنها أصبحت احتياطا مهما للمعادن وكل أنواع الغذاء على المدى البعيد، حيث بينت الاكتشافات المتعددة

¹ - سليم حداد، النظام القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، ط 1، 1994، ص 70

² - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سبق ذكره، ص 31.

في قاع البحار، أن كمية المعادن، متواجدة بكثرة وبكميات هائلة، بحيث ستكون مورد الإنسان لمئات الآلاف من السنين، عندما تنضب المعادن من اليابسة⁽¹⁾.

لهاته الأسباب هبت الدول اتجاه البيئة لتتال من خيراتها، وبذلك انقسم العالم إلى دول عظمي بحرية، وأخرى لا تستطيع أن تبسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، وبذلك أصبحت للبيئة البحرية أهميات كثيرة، والمتمثلة في أهميتها الحيوية التي سنتطرق لها في الفرع الأول، والأهمية الإستراتيجية في الفرع الثاني والأهمية الاقتصادية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

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

أولاً: دورها في تحقيق التوازن المناخي:

ذلك لأن درجة حرارة البخار مرتفعة مما يجعل البخار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار والمحيطات تفقد قدراً من حرارتها لتدفئة اليابسة، بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة.

ثانياً: مصدراً للأمطار على اليابسة: (2)

وقد ورد في ذلك قوله تعالى ﴿وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا﴾ [الفرقان: 48] وقد ثبت علمياً أن البحار والمحيطات عندما تتعرض لأشعة الشمس فإنها

¹ - محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، د. ط، دار النهضة العربية، سنة 2004، ص 75.

² - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سبق ذكره، ص 25.

تتبخر، ويفعل عوامل التيارات والرياح ترتفع تلك الأبخرة إلى طبقات الجو، وبموامل الحرارة والضغط والرياح تتحول الأبخرة إلى سحب ومن ثم يسقط منها المطر إذا شاء الله.

ثالثا: مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون

ويرجع ذلك لوجود البلاكنونات، والتي تقوم بعملية التمثيل الكلورفيلي، والتي تتمثل في عملية امتصاص هذا الغاز، وهذه العملية التنفسية تنفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية، وينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية.

الفرع الثاني: الأهمية النفسية والطبية

إن مما يجلب طيب النفس التخلص من الخطايا والطهارة من الذنوب، وللماء دور في ذلك، ومما يؤكد هذا المعنى في قوله تعالى ﴿إِذْ يُعَشِّيكُمْ التُّعَاسَ أَمْنَةً مِّنْهُ وَيُنزِلُ عَلَيْكُمْ مِّنَ السَّمَاءِ مَاءً لِّيَطَهِّرَ كُمْ بِهِ وَيُذْهِبَ عَنْكُمْ رِجْزَ الشَّيْطَانِ وَلِيَرْبِطَ عَلَى قُلُوبِكُمْ وَيُثَبِّتَ بِهِ الْأَقْدَامَ﴾ [الأنفال: 11].

كما يدل على هذه الأهمية، ما جاء عنه صلى الله عليه وسلم: "وان الغضب من الشيطان، وان الشيطان خلق من النار، وإنما تطفأ النار بالماء، فإذا غضب أحدكم فليتوضأ"⁽¹⁾ وهذا يدل أن الوضوء واستعمال الماء أجلب للهدوء والراحة، وإزالة أسباب التوتر والاضطراب عن النفس.

الفرع الثالث: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية

تتنوع العناصر الموجودة في البيئة البحرية، وتتنوع أيضا الثروات الموجودة فيها، الحيوانية والنباتية والمعدنية الخاصة التي تزيد من قيمتها، مما زاد من كثرة النشاط الاقتصادي في هذا المجال⁽²⁾.

أولا: البيئة البحرية كمصدر للغذاء:

مصدر غذاء قال الله تعالى ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِيَبْتَلِيَكُمْ فِيهِ وَلِيَتَّبِعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾ [النحل: 14] تعتبر البيئة

¹ - أخرجه أبو داوود وأحمد والبخاري في شرح السنة النبوية.

² - نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016، ص 12.

البحرية مصدر غذاء للإنسان وبقية الكائنات الأخرى، فهي تحتوي على كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية ومن أهمها الأسماك⁽¹⁾.

فالبهار تحتوي على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية، أهمها الأسماك. فلقد سخر الله البحر ليأكل منه الإنسان لحما طريا شهيا، ومن قبل أن يدرك الإنسان ما لهذا اللحم من أهمية في بناء جسمه لما يحتويه من نسبة عالية من البروتين الحيواني والأحماض الأمينية⁽²⁾.

إذ يعتمد ما يناهز 1.4 مليار شخص على الأسماك في الحصول على خمس البروتين الحيواني الذي يستهلكونه، وتلبية لطلبات السكان الذي ما انفك عددهم يتزايد، كما يجري حصاد المزيد من الأسماك من مزارع الأسماك وتربية الأحياء المائية.

إضافة إلى ما تمده الأسماك والحيتان من اللحوم وزيت والفيتامينات وما تبقى منها كمصدر للحير يستخدم كسماد وغذاء للحيوان. وفي ظل أزمة الغذاء العالمية، وندرة توافر البروتين الحيواني، وافتقار معظم الدول للحبوب والحاصلات الزراعية الدرنية التي تحتوي على الأحماض الأمينية، يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة⁽³⁾.

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

¹ - محمد الأمين محمدي وحاج غوثي قوسم، مرجع سبق ذكره، ص 433.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 23.

³ - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 23.

فالصيد وإن لم يعد من وجهة النظر الاقتصادية المصدر الأول للاهتمام بالبحار والمحيطات فإنه بدوره قد ظفر ظفرات هائلة في الأعوام الأخيرة، ففي عام 1938 بلغت كمية الصيد على المستوى العالمي (15) مليون طن وقفز هذا الرقم عام 1958 إلى (27) مليون طن.⁽¹⁾

وفي عام 1970 لم يكن إجمالي محصول الصيد العالمي يتجاوز حوالي (62) مليون طن، ثم تزايد معدل الصيد في الأعوام التالية حتى بلغ حوالي 50.73 مليون طن عام 1977 استخدم الإنسان منها حوالي (9.50) مليون طناً كغذاء له، وما بقي استخدم كغذاء حيواني، وبالرغم من أن هذه الكمية لا تمثل سوى 1% من غذاء الإنسان، إلا أنها تبلغ حوالي 10% من احتياجاته من البروتين الحيواني.

وفي الفترة من عام 1980 حتى 1985 تزايد الصيد من الأسماك بدرجة كبيرة، إذ بلغ متوسط الزيادة السنوية من محصول الزيادة السنوية من محصول الصيد العالمي من الأسماك البحرية، حوالي 3.2%.⁽²⁾ وتبين الدراسة التي قامت بها منظمة الأغذية والزراعة "FAO" أن الطلب على الأسماك وصل إلى (70) مليون طن في 1985 ليصل في عام 2000 إلى (110) مليون طن.⁽³⁾

ثانياً: أهم الصناعات من البيئة البحرية:

لا ترجع أهمية البيئة البحرية إلى أنها مصدر للغذاء الإنساني فحسب بل أن ثلث كمية محصول الصيد السمكي، غالباً ما تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيعها، وإعدادها كدقيق سمكي، أو استخدامها في صنع السماد. كما أن الثدييات البحرية، وأهمها الحيتان تعتبر مصدراً هاماً للزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، ويستخلص منها أيضاً بعض الفيتامينات، كما تدخل هذه الزيوت كذلك في صناعة الصابون والجلسرين والأدوية، فضلاً عن أنه يستخلص من الحيتان مادة العنبر المستخدمة في صناعة العطور.⁽⁴⁾

¹ - وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة لبحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2007-2008، ص 20.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 23.

³ - وناسة جدي، مرجع سبق ذكره، ص 20.

⁴ - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 24.

ثالثا: البيئة البحرية كمصدر للثروات المعدنية والطاقة:

تعتبر البيئة البحرية مصدرا هاما لاستخراج الثروات المعدنية من باطن البحار والمحيطات وخاصة المناطق القريبة من السواحل أي في الجروف القارية للدول المختلفة، ثم قيعان البحار والمحيطات وما يجاوز الولاية الإقليمية لكل دولة، ونشير إلى أن كمية النفط التي استخرجت من المناطق المجاورة للشواطئ بلغت (188) مليون طن 1973 وهي نسبة تتجاوز 20% من الإنتاج العالمي للنفط، وأما في الوقت الراهن فينتج حوالي ثلث كمية النفط المستخرجة في العالم من تحت سطح البحر، ويعتقد أن نسبة 94% من كمية النفط قد تم العثور عليها وهي تتركز في حوالي 1500 حقل، وتوجد حوالي 22% من احتياطي البترول في العالم تحت سطح البحر وحوالي 90% منها موجودة في أوروبا والملاحظ هنا أن زيادة نسبة النفط

المستخدمة من تحت سطح البحر، راجعة إلى التطور التكنولوجي والوسائل الحديثة المستعملة في الوقت الراهن⁽¹⁾. وعلى صعيد آخر، فقد أمكن الحصول على الطاقة من البيئة البحرية من مصادر أخرى غير عضوية، اعتمادا على الظواهر الطبيعية في البحار، فقد استطاع العلماء الفرنسيون توليد الكهرباء من حركة المد والجزر، ومن الفرق في درجة حرارة البحر، وأخيرا من حركة الأمواج، والتيارات البحرية باستخدام ما يسمى ب "المحرك الموجي"⁽²⁾.

رابعا: البيئة البحرية كطريق للمواصلات:

للبيئة البحرية أهمية إستراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتوي على ممرات وطرق تستعمل الملاحة الدولية مثل مضيق باب المندب ومضيق هرمز ومضيق تيران ومضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق، بالإضافة للأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية، تكون هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي، والتي بدأت منذ القرون الوسطى⁽³⁾.

¹ منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، قسم الحقوق، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2013-2014، ص 17.

² صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 27.

³ منير الفتني مرجع سبق ذكره، ص 18.

فالبحار الطريق الأول للمواصلات الدولية، وبل وأهم وسائل الاتصال بين الشعوب حيث كانت إلى وقت قريب الوسيلة الوحيدة للاتصال بالنسبة للكثير من بلدان العالم، إضافة إلى اعتبار البحار وسيلة اتصالات فهي أيضا وسيلة لنقل البضائع وتبادل السلع، حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر مسافات طويلة، وهذا الكون السفن تتحمل وزن عدة مئات الآلاف من الأطنان، حيث مثلت المواصلات البحرية العالمية سنة 1990 ما يقارب: (2.4) مليار طن وهذا ما جعل النظرة للبحر تتغير عنه من قبل وذلك عن طريق تفعيل قواعد قانونية تحميه وتساعد على الحفاظ عليه⁽¹⁾.

الفرع الرابع: الأهمية الإستراتيجية

بينت الأهمية الاقتصادية والحيوية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتنال منها أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها وقد أظهرت هذه الاتجاهات انقسام المجتمع الدولي إلى دول بحرية عظمى تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار ومن ثم الوصول إلى ما تهدف إليه من ثروات بصورة سريعة وميسرة دون مراعاة للفريق الأخر والمتمثل في الدول النامية والتي لا تقدر على بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي، ومن ثم فهي ترى أن الدول المتقدمة تستغل البحار استغلالا جائرا وعلى النحو الذي يضر باقتصادها، وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار، وقد حاول كل فريق إقناع الأخر والمجتمع الدولي بصحة ما يراه في استغلال البحار غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير بإيجاد نظام اقتصادي جديد يوفق بين الرؤى المختلفة ومما يؤكد ارتباط أهمية البحار بالوضع الاستراتيجي تلك الغفوة التي لحقت بالمجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى في فترة الحرب الباردة من البيئة البحرية ميدان للسباق في التسليح بمختلف أنواعه، وأصبحت البحار وقتئذ أكبر ترسانة عسكرية ترتبط بمبدأي الهجوم والدفاع⁽²⁾.

¹ - موسى زبداني، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي- سعيدة، 2015-2016، ص ص 25-26.

² - سليم حداد، مرجع سبق ذكره، ص 29.

المبحث الثاني:

التلوث البحري ومخاطره

تعتبر مشكلة تلوث البيئة البحرية مشكلة حديثة نسبيا ارتبط ظهورها بالثورة الصناعية والتقدم التكنولوجي، وقد ازدادت خطورتها وتآزمت في العقود الأخيرة من هذا القرن نتيجة لأسباب عديدة تعود كلها إلى الثورة الصناعية. ولقد بذلت محاولات عديدة من قبل المنظمات الدولية العالمية والإقليمية من قبل الفقهاء لمحاولة تعريف التلوث بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة، ورغم هذه المحاولات العديدة إلا أنها لم تستطع الوصول إلى تعريف شامل لكل عناصر الظاهرة، ويرجع سبب ذلك إلى تشعب وتعدد جوانب الظاهرة وتعقدها⁽¹⁾.

المطلب الأول:

مفهوم التلوث البحري

و من هنا لابد من التطرق لمفهوم التلوث البحري ومصادره وذلك من خلال دراسة تعريف التلوث البحري ومصادره (الفرع الأول والفرع الثاني) وكيفية انتشاره (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري ومصادره

عرف التلوث في الماضي البعيد بالفساد كفساد الطعام مثلا، أو فساد الهواء، وفساد الماء.... ومن الدلائل التاريخية ما جاء في الكتب المقدسة حيث ورد في التوراة (تحول مياه نهر النيل إلى دم)، كما نجده في القرآن نتيجة فعل الإنسان قال الله تعالى: ﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾ [الروم: 41]، ويبقى معنى كلمة فساد متداول حتى القرن التاسع عشر حيث استعمل معنى علمي أدق وهي كلمة تلوث⁽²⁾.

يقال إن الماء إذا احتوى على مواد غريبة كأن تكون مواد صلبة معينة ذائبة أو عالقة أو مواد عضوية أو غير عضوية ذائبة، أو كائنات دقيقة مثل البكتيريا أو الطحالب أو الطفيليات، وتغير هذه المواد

¹ عطية عمر أبو الخير أحمد، الإلزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995، ص 2.

² موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 27.

من الخواص الطبيعية أو الكيميائية أو البيولوجية للماء وبذلك يصبح غير مناسب للشرب أو للاستهلاك المتزلي أو الزراعة أو في الصناعة، وقد تم تعريف التلوث البحري بأنه " حالة تعتري المياه فتغير من طبيعتها بحيث تصبح غير صالحة لاستعمال معين من الاستعمالات المخصصة لها"⁽¹⁾.

فقد ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى، تعريف التلوث البحري بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتتمل أن تنجم عنها آثار مواد مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحر، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويح"⁽²⁾، ويتوافق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري المذكور في اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 واتفاقية الكويت بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لعام 1978، واتفاقية جدة بشأن الحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982⁽³⁾.

وقد عرف المشرع الجزائري التلوث البحري في القانون 10-03: في المادة 52 منه 36، التي نصت على ما يلي: "مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها السياحية.

¹ عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 14.

² المادة 01، الفقرة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

³ محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس،

▪ وتحدد قائمة المواد المذكورة في هذه المادة عن طريق التنظيم⁽¹⁾.

وفقا لقواعد قانون البحار، يمكن التمييز بين ثلاثة طوائف رئيسية، حسب درجة ممارسة الدولة لسيادتها عليها. مناطق خاضعة لسيادة الدولة، ومناطق تتمتع الدولة فيها بحقوق سيادية، وأخيرا المناطق الخارجة عن سيادة الدولة⁽²⁾.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري:

تتعدد المصادر التي ينجم عنها تلويث البيئة البحرية، وذلك نتيجة لتعدد الأنشطة الإنسانية، كما أن تعداد هذه المصادر يختلف من اتفاقية إلى أخرى، لذلك سيتم تصنيف مصادر التلوث البحري بالاعتداد للمصدر الخير أو المباشر الذي تلوث منه البيئة البحرية وعليه يمكن تصنيف مصادر التلوث البحري إلى: التلوث من مصادر أرضية، من مصادر بحرية والتلوث من الجو أو من خلاله⁽³⁾.

أولا: التلوث من مصادر أرضية (برية):

هو التلوث الناتج من أقدم مصادر التلوث البحري حيث اعتاد الإنسان منذ بداية الخليقة على إلقاء مخلفاته في البحار والأنهار سواء كانت مخلفات كيميائية أو صناعية أو زراعية. وهذا التلوث مازال ساريا ومستمرا حتى وقتنا الحالي وتحاول جميع دول العالم القضاء عليه بجميع الوسائل المتاحة إضافة إلى سن التشريعات واللوائح الداخلية التي تجرم هذا الفعل⁽⁴⁾.

وقد عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية تلك

المصادر بأنها:

¹ - المادة 52 من القانون رقم 10 / 03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، المؤرخة في: 20 جويلية 2003.

² - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، جامعة الملك سعود، 1992، ص. 82

³ - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 36.

⁴ - خالد حسين محمد العتري، حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) 1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر 1972 (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة الكويت، 1996-1997، ص 17.

أ. المصادر البرية الصناعية أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء والمقامة على الأرض التي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص:

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

ب. مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطلع بها في مرافق الساحل سواء كانت متحركة أو ثابتة التي تسبب فيها التطور الصناعي: (1)

إن التلوث من مصادر برية، يشكل العبء الأكبر والخطر الحال الذي يهدد البيئة البحرية حيث أن أكثر من ثلاثة أرباع التلوث الذي يدخل محيطات العالم يأتي من مصادر برية وفي هذا الصدد تشير بعض الدراسات إلى أن ما يصل المحيط من ملوثات نابعا من مصادر أرضية يمثل (77%) من جملة الملوثات.

وأمام هذا الوضع الخطير بات من الضروري الاهتمام بمكافحة هذا النوع من الملوثات فظهرت قواعد مكافحة هذا النوع من التلوث لأول مرة سنة 1974 وذلك من خلال اتفاقية باريس في 04 جوان من عام 1974.

كما تطرقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للتلوث من مصادر برية نصت على أن: " تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره" (2).

ثانيا: التلوث من مصادر بحرية:

إن الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار يرجع إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها.

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص ص 33-34.

² - وناسة جدي، مرجع سبق ذكره، ص 54.

وكان الشغل الشاغل للمجتمع الدولي بعد ذلك كيفية تنظيم الجوانب المتعلقة بحماية البحار من التلوث، سواء التلوث الناجم من السفن أو التلوث من أنشطة استكشاف أو استغلال قاع البحار، حيث كانت أول اتفاقية ناجحة في هذا المجال الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط ومشتقاته التي أبرمت بلندن في 12 ماي 1954، والتي صادقت عليها واحد وثلاثون دولة، ولم تتوقف الجهود الدولية في هذا الشأن، دعت الحكومة البريطانية لعقد تلك الاتفاقية بعد أن أدركت الدول فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، وأصبحت نافذة المفعول اعتباراً من 26 جويلية 1958. وقد عدلت عدة مرات في أعوام 1962، 1969، و1971 بناء على اقتراحات من المنظمة البحرية الدولية. وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها⁽¹⁾.

حيث دعت الأمم المتحدة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار بنيويورك في ديسمبر 1973 والذي انتهى في 10 ديسمبر من عام 1982 إلى إصدار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مونتيجوباي (جمايكا)، حيث نظمت هذه الاتفاقية كافة الجوانب المتعلقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث الذي تضمنه الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تحت عنوان حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁽²⁾.

أ. التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحر:

لقد ترتب على التوسع في عمليات الكشف والاستغلال بحقول النفط البحرية، وقوع حوادث تسرب للنفط، أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر، والمناطق التريبة منها نذكر على سبيل المثال أنه في عام 1969 وبينما كانت تجري عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حدث أن تصدع البئر فانسكب النفط منه بكميات كبيرة، بلغت خلال الأحد عشر يوماً الأولى 80000 برميل فغطت مساحة قدرها 90 كيلو متراً من سواحل كاليفورنيا، وأثرت

¹ - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2009، ص 114.

² - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 38.

على صلاحية مياه البحر للاستحمام وقضت على ثروته السمكية، وأثرت بأطقم 75 قاربا من قوارب الصيد، كان يعمل على نحو خمسمائة بحار⁽¹⁾.

ب. التلوث الناجم عن إغراق وتصريف النفايات في البحار:

يشكل التصريف والإغراق مصدرا خطيرا لتلويث البيئة البحرية العمدي ويؤثران بشكل كبير على البيئة البحرية مما قد يؤدي إلى القضاء على بعض صور الحياة البحرية في المنطقة التي يتم فيها الإغراق أو التصريف وكذلك في المناطق المحيطة بها.

ويعرف التصريف بأنه سكب متعمد للملوثات في البيئة البحرية سواء كان صادرا من البحر أو من البر وسواء كان مصدره السفن أو الطائرات أو الأرصفة، أما الإغراق فهو رمي متعمد للأجسام الصلبة كالسفن والطائرات والأرصفة أو أي منشآت صناعية في البحر، ويشكل الإغراق بذاته تلويثا للبيئة البحرية⁽²⁾.

ت. التلوث الناجم عن السفن:

بما أن السفن تعتبر من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية، وقبل الخوض في هذا الموضوع نعرض تعريفا للسفينة. يعرف البعض السفينة بأنها: "منشأة تستخدم في السير في البحر"، كما يعرفها البعض الآخر: "بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويثبت لها الوصف من تخصيصها بالملاحة المذكورة، أما اتفاقية برشلونة والخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، فتتص على ما يلي: يقصد بالسفن المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة سواء كانت ذاتية الحركة أم لا، وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها⁽³⁾.

يمثل هذا الشكل من التلوث مصدرا خطيرا من مصادر التلوث البحري، حيث ترتب على تضاعف أعداد البشرية زيادة حجم التجارة العالمية فلقد بلغ عدد حجم التجارة العالمية عبر البحار

¹ - محمد صلاح هاشم، مرجع سبق ذكره، ص ص 43-44.

² - خالد حسين محمد العتزي، مرجع سبق ذكره، ص 19.

³ - وناسة جدي، مرجع سبق ذكره، ص ص 55-56.

80% من حجم التجارة العالمية الإجمالية، وترتب على ذلك زيادة قطع الأسطول البحري ليساير هذا التزايد في حجم التجارة العالمية⁽¹⁾.

وقد ظهر البحر بضخامته واتساعه على أنه قادر على احتواء كافة الملوثات وذلك في الأزمان الماضية ولكن سرعان ما تزايدت هذه الخطورة في الوقت الحالي نظرا لزيادة عدد السفن التي تجوب البحار وضخامتها، وتلوث البحار من السنن له صور عديدة، فقد يأتي التلوث من عمليات الملاحاة العادية للسفن، وقد ينتج عن الحوادث الرهيبة التي تقع الناقلات النفط العملاقة في البحار، وعلى ذلك تقسم تلوث البحار من السفن إلى:

- التلوث الذي ينتج من عمليات الملاحاة العادية للسفن.
- التلوث بالزيت نتيجة للحوادث الملاحية⁽²⁾.

ث. التلوث الناجم عن إفراغ مياه الاتزان وغسيل صهاريج الناقلات:

مياه الاتزان *Ballast Water* هي المياه التي تملأ بها صهاريج الناقلات وهي فارغة من النفط، لضمان توازن الناقله أثناء رحلتها إلى موانئ الشحن وقد اعتادت بعض الناقلات تفريغ هذه المياه الملوثة بالنفط، هي ومياه غسيل الصهاريج، وذلك قبل دخولها الموانئ الشحن، توفيراً لنفقات معالجة هذه المياه في المحطات المعدة لذلك بموانئ الشحن وخطورة مثل هذه الظاهرة هي أن معدل ما يصرف بسببها عمداً في البحار، يصل إلى حوالي 1.1 مليون من الأطنان سنوياً، وهو ما يزيد على ضعف كمية النفط المنسكب سنوياً من البحار بسبب الكوارث البحرية، هذا إضافة إلى أن جنوح السفن والناقلات ويمثل في حد ذاته إضراراً بالبيئة البحرية من نواح عديدة أن يسبب تلفاً في قاع البحر في منطقة الجنوح، وهلاك الحيوانات والنباتات البحرية، وأماكن تكاثر الأسماك، مما يخل بالتوازن البيئي، وذلك فضلاً عن أن انسكاب النفط بغير خواص المياه، وصلاحيته للانتفاع، كما أن بحيرة الزيت الناتجة عن الجنوح، غالباً ما تتحرك بتأثير التيارات البحرية، فتصيب الشواطئ الأخرى البعيدة⁽³⁾.

¹ عبد الهادي العشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية، رسالة دكتوراه في الحقوق كلية الحقوق، جامعة الزقازيق مصر، السنة الجامعية 1988/1989، ص 87.

² عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 24.

³ صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 48.

ثالثا: التلوث من الجو

يوجد تبادل دائم بين الهواء والبحر، بحيث يمكن للهواء أن يطرح بعض الملوثات في البحر مثل الجزيئات العالقة، البخار، المركبات الغازية، ويرجع ذلك أساسا إلى المواصلات. وينتج التلوث البحري عن طريق الجو بسبب الأنشطة التي يمارسها الإنسان على اليابس وتعتبر ظاهرة الأمطار الحمضية الناجمة عن انبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النتروجين، من المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات التي تطلق ملوثاتها في الجو وتتساقط نسبة من هذه الملوثات على الأرض ملوثة المياه العذبة ومياه البحيرات بحيث تعمل على زيادة تركيز المعادن الثقيلة في مياه البحر، إذ تتحرر هذه المعادن من الصخور بسبب عملية الحت والتعرية التي تسببها الأمطار الحمضية، وتجرفها السيول إلى البحر أين تترسب في القاع، مع زيادة حموضة مياه البحر والبحيرات، كما يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة من اليابس إلى البحر لتسقط فيه بفعل الأمطار مسببة تلوث كيميائي خطير على البيئة البحرية.⁽¹⁾

الفرع الثالث: كيفية انتشار التلوث البحري:

يتم انتشار التلوث بالوسط البحري عن طريق ما يلي:

اولا: الملوثات البترولية المتسربة في البحر

يمكن القول بصفة عامة بأن جميع المنتجات البترولية يمكن أن تتسرب إلى البحر بطريقة أو بأخرى إلا أن المنتجات البترولية الخفيفة سريعا ما تبخر وتختفي لذلك نجد أن أكثر المنتجات البترولية ظهورا هي المنتجات الثقيلة والتي من أهمها:

- البترول الخام ويمكن تسربه أساسا من الناقلات أثناء عمليات الشحن والتفريغ أو مصحوبا بمياه الصابورة وفي أشد الحالات وأخطرها بسبب الحوادث وقد يتسرب أيضا من بعض المنشآت الأرضية خاصة معامل التكرير.

¹ - نادية عمراني، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مجلة تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02 لونيسسي علي، العدد الحادي عشر، تاريخ النشر 2017/01/01، ص 132-133.

- زيوت التزليق وتسرب أساسا عن طريق التخلص من الزيوت المستعملة خاصة من ناقلات البترول والشحن والسفن بصفة عامة وأيضا من المصادر الأرضية.
- المازوت ويمكن تسربه عن طريق نفس المصادر السابق ذكرها بالنسبة للزيت الخام.

ثانيا: مصير الملوثات البترولية المتسربة في البحر

بمجرد تسرب البترول إلى البحر يتعرض إلى العديد من العوامل البيئية التي تؤثر عليه مسببة حدوث بعض التغيرات الطبيعية والكيميائية ويمكن إيجاز ذلك فيما يلي:

1) الانتشار والتحرك:

عند تسرب البترول إلى البحر يبدأ في الانتشار الفوري والامتداد في صورة طبقة دقيقة قد تكون جدا في سمكها طبقا لنوعية الزيت ودرجة لزوجته وفي نفس الوقت تتحرك البقعة الزيتية المتكونة من الموقع الذي تسربت فيه بطريقة تعتمد على عوامل كثيرة منها طبيعة الزيت ونوعيته والأحوال الجوية مثل: درجة الحرارة وسرعة الرياح واتجاه الأمواج وسرعة اتجاه التيارات البحرية ويرى بعض الباحثين أن الخواص الانتشارية للزيت المنسكب ربما تكون أقل أثرا وأهمية عن حركته بتأثير الرياح والمد والجزر والتيارات ويتم الكثير من التغيرات الطبيعية والكيميائية أثناء انتشار الزيت وتحركه وتعرضه للعوامل الجوية والبيئية لفترات طويلة وقد تختفي البقعة الزيتية من سطح البحر مسببة نوعيات أخرى من التلوث البترولي⁽¹⁾.

2) الانتشار الجزئي في الجو:

- التبخر بمرور الزمن تتبخر المكونات البترولية ذات درجات الغليان المنخفضة تاركة المكونات التي تغلي عند درجات حرارة من 300 إلى 370 درجة مئوية طبقا للظروف الجوية خاصة درجات الحرارة وسرعة الرياح والتيارات البحرية.
- تتكون القطرات الهوائية الزيتية بتأثير الرياح واصطدام الأمواج بالشاطئ وهي محملة بالزيت.
- تؤدي عملية الانتشار الجزئي في الجو إلى خفض كمية الزيت العائم لدرجة كبيرة وينتقل التلوث إلى المناطق الأرضية بواسطة الرياح مسببا أضرارا بالغة بالملتمكات والمحاصيل والحياة.

¹ - أحمد محمود الحمل، مرجع سبق ذكره، ص 47

3) الذوبان:

يتكون البترول الخام من مزيج شديد التعقيد من عدد كبير من المركبات غالبيتها مركبات هيدروكربونية **98%** وقابلية هذه المواد للذوبان قليلة جدا وتقل بزيادة وزنها الجزيئي وتعتبر المركبات الأروماتية والفينولية ذات الأوزان الجزيئية الصغيرة أكثرها قابلة للذوبان وهي أيضا أكثرها سمية وخطيرة على الحياة البحرية.

ويمكن أن تتحول المواد البترولية إلى قطرات صغيرة جدا ومنتشرة في الماء مختلطة به في صورة مستحلب خاصة بتأثير بعض المواد المشتتة الموجودة طبيعيا في البترول.

4) الامتصاص بواسطة الحيوانات:

لبعض الحيوانات القدرة على تناول الزيت من الماء لتعيد إفرازه بدون أي تغيير كيميائي يطرأ عليه وقد وجدت بعض الحالات التي يتكون الزيت فيها **1.0%** إلى **01%** من الوزن الجاف لبعض الحيوانات.

أ. تكون المستحلب الزيتي:

بعد فقد المكونات ذات درجات الغليان المنخفضة يصبح الزيت المتبقي أكثر لزوجة وتزداد كثافته وقد يختلط بالمواد مكونا ما يعرف بالرغوة وعندما تصبح المياه الممزوجة أكثر من **50%** تقترب كثافة المستحلب من كثافة مياه البحر وقد يكون طبقة بسماك يزيد عن **1** ملليمتر⁽¹⁾

ب. السقوط لقاع البحر:

- تختلط كميات كبيرة من المواد العالقة وغيرها بالمستحلب الزيتي العائم في المياه الساحلية ويؤدي ذلك إلى زيادة أخرى في كثافته مما يؤدي إلى سقوطه إلى قاع البحر.
- مما سبق ذكره فغن بعض الحيوانات تأخذ الزيت وتعيد إفرازه دون تغيير في تركيبه في صورة سهل بها سقوطه لقاع البحر ويختلط برواسب القاع.

¹ - احمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 48.

5) الكرات الأسفلتية:

تتكون المستحلبات الزيتية الساقية في قاع البحر بفعل التيارات والأمواج وتختلط بمجبيات كبيرة من الرمل والأحجار الصغيرة بالإضافة إلى بعض الأصناف ثم تتحرك في صورة كرات أسفلتية.

6) الترسيب على الشاطئ:

عندما تصل البقعة الزيتية العائمة إلى الشاطئ يختلف سلوكها طبقا لطبيعة الزيت ونوعية الشاطئ فعندما يكون التلوث خفيفا يحمل غالبية الزيت بفعل الموجات المتتالية إلى أقصى موقع تصل إليه الموجة على الشاطئ وفي درجات الحرارة المرتفعة أو عندما يكون التلوث ناتجا من زيت ذو كثافة منخفضة أو زيت حديث الانسكاب يتخلل الزيت الشقوق بين الصخور أو طبقات الرمال الجافة وقد يصل تخله إلى أعماق تصل من نصف متر إلى متر ولا يتخلل الزيت الرمال الرطبة بسهولة ولكن قد يقذف الموج طبقات من الرمال فوق طبقات الزيت على الشاطئ فتدفعه مكونا بذلك طبقا متتالية من الزيت والرمل.

أما بالنسبة للتلوث الناتج من زيوت عالية اللزوجة والمختلطة بأجسام معدنية أو نباتية فإنه يتحول بفعل ارتطام الموجات على الشاطئ إلى كرات أو كتل أسفلتية تقذف إلى مسافات بعيدة على الشاطئ.

أ. تحلل الزيت:

وتؤدي عملية التحلل إلى إزالة المواد الهيدروكربونية من البحر، ويتم ذلك أساسا في فترات طويلة جدا عن طريق:

﴿ الأكسدة التلقائية: تساعد عليها الظروف الجوية خاصة درجة الحرارة.

﴿ التحلل الميكروبي: يتم بفعل نوعيات مختلفة من البكتيريا التي تتغذى على المواد الهيدروكربونية

ويساعد على ذلك تفتت الزيت إلى قطرات صغيرة بفعل المواد المشتملة الموجودة أصلا في

الزيت¹.

1- احمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص50.

المطلب الثاني:

دولية التلوث البحري

حظي موضوع التلوث البحري باهتمام دولي كبير، من خلال عقد العديد من المؤتمرات الدولية والاتفاقيات الدولية بغرض حماية البيئة البحرية، وكذلك بالاهتمام الفقهي الدولي والتشريعات الوطنية اولا.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية

من التعريفات النوعية الفنية للتلوث الذي يصيب البيئة البحرية ذلك الذي أوردته مجموعة العمل للحكومات عن تلوث البحار ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية في استكهولم 1972، والذي جاء فيه: "هو إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض الصيد أو إفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه أو الإقلال من منافعه"⁽¹⁾.

كما عرفت اتفاقية قانون البحار⁽²⁾ تلوث البيئة البحرية بأنه: " إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأتجار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الأضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والخط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح"⁽³⁾.

وعرفته اتفاقية هلسنكي لعام 1974 بشأن حماية البيئة في بيئة البلطيق التلوث البحري على أنه "قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية ويترتب على ذلك

¹ - عاشور القدور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989 مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، قسم الحقوق، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 01، الجزائر، السنة الجامعية 2014، 2015، ص 69.

² - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996، ج ر ع 06، سنة 1996.

³ - خالد حسين محمد العتري، مرجع سبق ذكره، ص 17.

أثار ضارة بصحة الإنسان أو الموارد البحرية أو الأحياء البحرية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص استخدام المياه البحرية أو التقليل من أوجه الاستفادة منها⁽¹⁾.

كما أوردت عدة اتفاقيات دولية تعريفات للتلوث البحري، كالتعريف الوارد في المادة (2) فقرة (أ) من اتفاقية برشلونة لسنة 1976، الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط، والتعريف الوارد في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيوت المبرمة في بلجيكا سنة 1969 (دخلت حيز التنفيذ سنة 1975) والتي عرفت المقصود عن الضرر الناجم عن التلوث بالزيوت، وذلك في مادتها الأولى فقرة (5) لكنها لم تورد أي تعريف للتلوث والمقصود منه، أما اتفاقية الكويت لسنة 1978 فقدمت تعريفا مشابها للتعريف الوارد في اتفاقية برشلونة 1976، غير أن كلا الاتفاقيتين لم تقدمتا تعريفا شاملا، إذ اعتمدت في صياغة التعريف على إعطاء أمثلة، والمشرع عندما يسوق أمثلة في التعريف، فمرد ذلك عدم قناعة بدقة التعريف الذي وصفه⁽²⁾.

الفرع الثاني: تعريف المنظمات الدولية للتلوث البحري:

لقد عرفت منظمة التعاون والتنمية *OCDE* تلوث البيئة: " إن تلوث هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر. بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة. " كما وقامت الوكالة المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة بتقديم تعريف التلوث البيئة البحرية ومفاده وجود حالة التلوث عند قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار والتي تنجم عنها بعض الآثار الضارة كإلحاق الأذى بالمواد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء المياه وصلاحياتها لبعض الاستخدامات⁽³⁾.

¹ - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² - خالد حسين محمد العتزي، مرجع سبق ذكره، ص 17.

³ - شهرزاد أمين الصغير، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية والمجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 08، تاريخ النشر 01-11-2018، ص 45.

وعرفت منظمة التغذية والزراعة الدولية *FAO* في مؤتمرها المنعقد سنة 1970 التلوث البحري بأنه " إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية، والأخطار على الصحة الإنسانية، وعرقلة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وفساد مزايا البحر عوضاً عن استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترفيه".

وجاء في التعريف الوارد في تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة لسنة 1965 أن " التلوث هو التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة الإنسانية في تكوين أو في القيام في الحالة الطبيعية لذلك الوسط"⁽¹⁾.

كما قامت لجنة القانون الدولي بتعريفه أيضاً أثناء إعدادها لمشروع قانون استخدام المجاري المائية في الأغراض غير الملاحية بأنه يعني: " أي تعديل مادي أو كيميائي أو بيولوجي في تركيب أو نوعية مياه شبكة مجاري مائية دولية عن طريق مواد، أو أنواع، أو طاقة يدخلها الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما يسبب أثراً ضاراً بصحة البشر أو بسلامتهم أو برفاهيتهم أو ضارة باستعمال المياه لأي غرض مفيد، أو لحفظ البيئة وحماتها بما في ذلك تأمين سلامة الحيوانات، أو النباتات، وسائر الموارد الطبيعية الشبكية المجاري المائية، والمناطق المحيطة بها".

على حين عرف التلوث البحري، فريق الخبراء الذي عينه برنامج الأمم المتحدة *UNEP* الصياغة المبادئ التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر، بأنه يعني قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية تنتج عنها أو يمكن أن تنتج عنها أضرار ضارة، كإبادة المواد الحية والنظم الإيكولوجية البحرية والأخطار على الصحة البشرية، وتعويق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحر، وإتلاف نوعية استعمال مياه البحر.⁽²⁾

¹ - خالد حسين محمد العتزي، مرجع سبق ذكره، ص 18.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 34.

إن هذه التعاريف رغم تعددها إلا أنها متشابهة حيث أن المنظمات الدولية تبنت نفس التعاريف

مثل: *UNEP -WHO UNESCO -FAO – IMO* ⁽¹⁾.

الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري:

عرف المشرع الجزائري التلوث البحري في القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في مادته الرابعة فقرة 08 تحت عنوان تلوث المياه بأنه: " إدخال أي مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي أحر للمياه. " وجاءت المادة 52 من نفس القانون تحت عنوان الفصل الثالث " مقتضيات حماية المياه والأوساط المائية " الفرع الثاني حماية البحر لتمنع الأنشطة التي تضر أو من الممكن أن تكون ضارة بالبيئة البحرية.

يلاحظ أن التعريف الذي أورده المشرع الجزائري وإن جاء عاما وشاملا لمختلف المجالات المائية، بحيث أنه لم يخص بالذكر البيئة البحرية، إلا أنه في الصميم لا يختلف عن التعاريف التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية والمعاهدات ذات الشأن التي صادقت عليها الجزائر من حيث التركيز على فعل الإنسان في تلويث مختلف المجالات المائية عندما يدخل بكل الطرق مواد أو طاقة تضر بالكائنات الحية والبيئة البحرية ككل بحيث تغير من خصائصها وتنقص من قيمتها الاقتصادية والحيوية، أو تقلل من الاستخدامات المشروعة للبحار كالصيد البحري والتربية الحيوانية المائية، والإنقاص من قيمة البحر الجمالية والترفيهية.

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 29.

الفرع الرابع: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية

اولاً: الطابع عبر الوطن لمشاكل التلوث البحري.

إن مشاكل التلوث الناجمة عن الملاحة البحرية تتسم بالطابع عبر الوطني، فالسفن كقاعدة عامة هي أموال خاصة تتعاطى أنشطة تجارية وتخضع في الأصل لقوانين خاصة تعتمد عليها الدول التي تحمل جنسيتها وتصنع كل دولة الإطار القانوني المنظم لنشاط السفن التي ترفع علمها فهي ترخص بناء السفن وتحدد شروط ذلك وتعين طريقة استغلالها وضوابط ملاحتها وتحدد أساليب مراقبتها ويتم ذلك كله من خلال قواعد القانون البحري⁽¹⁾.

إن جرائم تلوث البيئة عبر الحدود هو من المشكلات المتشابكة والمعقدة في ذات الوقت، نظراً لتداخل تلك المشكلات في نقاط تماس كثيرة وكان من البديهي أن تتطور قواعد القانون الجنائي الذي اعتمد على الأعراف والاتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف ومبادئ التعامل بالمثل ليولد القانون الجنائي الدولي⁽²⁾.

لذلك سيتم التطرق إلى أهم مشاكل التلوث عبر الحدود التي بينت وجود تباين الفقه والقضاء عن ضعفها وضرورة اجتياز بحثها من خلال موضوعين: الأول هو المحكمة المختصة بنظر النزاع والثاني هو القانون الواجب التطبيق على الواقع موضوع النزاع.

حيث تمارس الدولة سلطة القضاء على إقليمها وفي مواجهة شعبها بل وفي مواجهة من يوجدون في هذا الإقليم والدولة، حينما تتبنى ضابطاً للاختصاص القضائي أي تضع قواعد الاختصاص محاكمها بتزاع ذي طابع دولي فإنها تراعي عدة اعتبارات فقد تعقد الدولة الاختصاص لمحاكمها نظراً لارتباط أحد أطراف الدعوى بها، وقد تقرر الدولة اختصاصها نظراً لارتباط موضوع النزاع بإقليمها أو لتحقيق اعتبارات الملائمة أو حسن أداء العدالة كما قد تعتمد الدولة عند وضع قواعد اختصاص محاكمها بالنزاعات ذات الطابع الدولي بإرادة أطراف الدعوى⁽³⁾.

¹ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، طبعة سنة 2006، ص12.

² - ماجد ابراهيم، حماية الاتجاهات الدولية المعاصرة نحو أعمال مبدأ إقليمية القانون الجنائي الدولي في إطار التعاون الدولي الأمني، بحث منشور بمجلة بحوث الشرطة، العدد12، يوليو 1997، ص70.

ثانيا: تراخي النتيجة الإجرامية:

أثارت مسألة التراخي النتيجة الإجرامية وتحققها في مكان مختلف عن مكان ارتكاب السلوك الإجرامي الذي قد يكون كما هو الحال في جرائم تلويث البيئة عبر الحدود جدلا عنيقا في الفقه والقضاء الجنائيين ولقد ناقش الفقه الفرنسي مسألة تطبيق مبدأ الإقليمية على جرائم التلوث عبر الحدود، وذلك بمناسبة بعض حالات التلوث البيئي الناشئة عن سكب مواد سامة في مياه ما بلجيكا مثلا عندما يتسبب ذلك في تلوث مياه دولة أخرى فرنسا مثلا، والمشكلة تتمثل في معرفة ما إذا كان الاختصاص القضائي بالنظر لجرائم تلويث البيئة ينعقد للمحاكم التي يقع في دائرة اختصاصها المكان الذي حدث فيه فعل التلويث ذاته أو للمحاكم التي تحقق في دائرة اختصاصها النتيجة المترتبة عليه؟ أو القول بتساوي الاختصاص لمحاكم الواقعة ومحاكم النتيجة أي أن ينعقد الاختصاص بنظر جرائم التلويث لمحاكم الواقعة وكذلك للمحاكم التي تتحقق في دائرة اختصاصها النتيجة المترتبة على فعل التلويث ويرى *Donnedieu* أنه بانعقاد الاختصاص بنظر جرائم التلوث للمحاكم التي يقع في دائرتها مكان ارتكاب الفعل، ذلك أنه يمكن بسهولة فائقة ملاحظة الفاعلين كما وأن إجراء التحقيقات اللازمة والوقوف على التفاصيل وما قد يتطلبه ذلك من معاينة مكان الحادث لا يمكن القيام به إلا من خلال الجهات القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مكان ارتكاب السلوك.⁽¹⁾

ثالثا: الطابع الشمولي للأضرار البيئية:

من المؤكد أن البحار تشكل نظاما بيئيا متكاملا، وأن التلوث الذي تخلفه السفن قد يكون له أضرارا مدمرة على الأحياء والنباتات البحرية التي قد تصل أثارها إلى الإنسان، وأن من شأن تزايد التلوث الناتج عن الملاحة البحرية أن تهدد بعض المناطق البحرية بالمدن خاصة تلك تعاني من تلوث مزمن، وتقدم البيئة البحرية نموذجا لوحدة بيئة الإنسان نظرا لالتساع الهائل لنطاقها ولكون مكوناتها تتصل فيما بينها اتصالا حرا طبيعيا فهي تعتبر نظاما بيئيا مترابط العناصر، وفي نفس الوقت لها تأثير فادح على العناصر البيئية الأخرى وأي خلل يطرأ على البيئة البحرية لا بد وأن ينتقل إلى البيئة في كل مكان زيادة على ذلك فإن الطبيعة المتحركة للسفن كمصدر للتلوث من شأنه أن يعمل على نشر أثاره على

¹ - محمد البزاز، مرجع سبق ذكره، ص 14.

نطاق واسع في مناطق بحرية خاضعة لولاية دولة أخرى أو خارج أية ولاية وطنية، ثم أن الملوثات البحرية كالنفط وغيره تتجاهل الحدود القانونية، فهي غالباً ما تنتقل بفعل الرياح والتيارات البحرية من منطقة إلى أخرى، ففي سنة 1963 تسرب النفط من خطوط أحد الأنابيب البحرية التي كانت تنقل النفط من أحد الحقول إلى خليج السويس وكانت إسرائيل قد استترفت هذا الحقل أيام احتلالها لشبه جزيرة سيناء، فتكونت بقعة نفطية كبيرة نتيجة هذا التسرب فأخذت تعوم فوق مياه خليج السويس ثم نقلتها الأمواج إلى الشواطئ المصرية المطلة على البحر الأحمر وقد أدى ذلك إلى توقف الاصطياف والسياحة في هذه المنطقة وماتت ملايين الأسماك والطيور والحيوانات الأخرى.

وبالنظر إلى الأهمية الاقتصادية والبيئية للمجالات البحرية، فإن هدف حماية البيئة البحرية من التلوث يخرج من الأصل عن إرادة دولة واحدة فهي قضية تم المجتمع الدولي برمته وتعد مصلحة مشتركة للبشرية جمعاء⁽¹⁾، فالجهودات المعزولة للدول ستبقى دائماً غير كافية بل وغير مجدية لان المشاكل البيئية وتلك المتعلقة بالبيئة البحرية بالأساس لها أبعاد متعددة وشمولية ولا يمكن لدولة واحدة مهما كان شأنها أن تواجهها بمفردها.

الفرع الخامس: التحكم في التلوث وإزالته

عندما يحدث التسرب للزيت من أي سفينة أو من أي وسيلة أخرى مثل أنابيب مثل أنابيب البترول الممتدة تحت سطح وظهور بقع الزيت على صفحه على سطحي البحر وبالرغم من صغر حجم هذا التسرب مما يجعل عمليه إزالته تزداد صعوبة الأمر يحتاج لاستخدام أجهزة احتواء وتطويق ومنع انتشار بقع الزيت تعمل بسرعة وفاعلية لإيقاف انتشارها ويتم تطويق واحتواء بقع الزيت بما يسمى بالحواجز العائمة التي يطلق عليها حواجز الزيت.

¹ - محمد البزاز، مرجع سبق ذكره، ص 15.

أولاً: أنواع حواجز الزيت التي تستخدم بالموانئ:

1. الحواجز المتحركة:

- تتميز الحواجز المتحركة بخفة وزنها وسهولة نقلها من المخازن على الشاطئ في حالة تسرب للزيت أما الحواجز الدائمة فإنها تصمم استعمال الدائم في المياه البحار وبالتعبئة تكون أثقل وزناً وأقوى احتمالاً من الحواجز المتحركة.
- وتستعمل الحواجز المتحركة أجزاء عائمة، إما أن تكون مملوءة بالهواء أو بالرغاوي الإسفنجية ومن قميص القميص يمتد تحت سطح الماء وأجزاء لشد هذه تكون عادة على شكل حبال صلبه حتى يمكنها احتمال أحمال الشد على الحاجز علاوة على وسيلة لتوصيل أجزاء الحاجز أو شبكه الحواجز ببعض (1)
- ويمكن استخدام مجموعته كبيره من المواد في صناعه الحاجز وذلك من حيث الشكل والحامة والوزن وطرق الحصول على ثباتها في البحر وقوه احتمالها لكافه الأجزاء علاوة على تكلفتها لتكون اقتصاديه رخيصة الثمن وهناك حوالي مائة من منتجي هذه الحواجز في أمريكا الشمالية وحدها علاوة المنتجين في كافه أنحاء العالم، ونتيجة لهذا الوضع فإن الأمر يحتاج إلى التدقيق في اختيار النوع المناسب من الحواجز لكل استعمال.
- وقد أثبتت الأبحاث والتجارب التي تم إجراؤها حديثاً انه يجب أن يكون الحواجز المتحركة عده خواص أساسية حتى يمكنها القيام بمطلوب منها على أحسن وجه وتشتمل هذه الخواص بان تكون نسبه الثبات في الماء إلى الوزن عالية وأن تثبت أجزاء الشد أو الشدادات أسفل الحاجز واستخدام الأجزاء العائمة المرنة نسبياً وذلك لتحسين مقاومتها للأمواج العائمة منها يجب أن تكون ناعمة ملساء نسبياً وبشكل منتظم
- والإنتاج حاجز خفيف الوزن يسمح بنقلها بسرعة إلى مكان بقعه الزيت يستلزم استعمال مواد خفيفة نسبياً وقد تتآكل أو تتعرض للتلف تغييرها واستبدالها كل دوره استعمال تتراوح ما بين

¹ - محمد البزاز، مرجع سبق ذكره، ص 15.

سنه إلى ثلاث سنوات حوالي **1000** إلى **2000** قدم من هذه الحواجز اقرب مكان مناسب

لاماكن حصول التسرب بالزيت ويمكن تقسيم الحواجز المتنقلة إلى ثلاثة أحجام هي:

- الحجم الصغير ويستعمل داخل الموانئ الغير معرضه للأمواج والتي تقل سرعه الرياح بها من **10** عقدة أي **18** كيلومتر / الساعة وسرعه التيارات عن عقدة واحدة أي ما يعادل **0,5** متر / الثانية وفي هذه الحالة يكون الجزء من الحاجز فوق سطح الماء سم **20** سم
- الحجم المتوسط ويستعمل داخل الموانئ في الأماكن التي يكون ارتفاع الأمواج فيها متوسط أي حتى واحد متر وسرعة الرياح حتى **15** عقدة أي **27** كيلومتر / الساعة وسرعة تيار المياه حتى عقدة واحدة أي **5.0** / الثانية وفي هذه الحالة يكون جزء من الحاجز فوق سطح الماء بارتفاع **20** سم والغطس تحت سطح الماء **40** سم.

- الحجم الكبير ويستعمل في الموانئ الخارجية أو في الأماكن المعرضة لرياح شديدة وتأثير الأمواج والتيارات المائية أي الأمواج بارتفاع **1.5** متر ورياح سرعتها حتى **20** عقدة وتيار مائي حتى **5.0** / الثانية وفي سطح الماء بارتفاع **30** سم والمغمور تحت سطح الماء **60** سم
- ويمكن إنزال الحاجز من السفينة المتخصصة ولكن عادة يصير إنزالها من الشاطئ وقطرها بواسطة لنش إلى مكان بقعه الزيت ويمكن قطع الحواجز ذات التصميم الجيد بسرعة حتى **10** عقدة وهناك اسطوانات خاصة يمكن استخدامها عند إنزال الحاجب من طرف الرصيف بتقليل احتكاكها به كما يوجد أيضا وحدات تثبت أجزاء الحاجز بقاع البحر حول بقعه الزيت تعمل بسرعة فائقة⁽¹⁾.

2. الحواجز الدائمة:

وتستعمل الحواجز الدائمة لإحاطة السفن أثناء عمليات تفريغها أو لحماية بعض المناطق الحساسة مثل: مأخذ المياه وتصمم هذه الحواجز بحيث تبقى في البحر من صفه دائمة ولذلك يجب أن تتحمل وتقاوم تراكم الطحالب البحرية عليها وتأثير مياه البحر والشمس ومشتقات النفط الموجودة على سطح البحر وتكون هذه الحواجز أثقل وزن وأغلى ثمنًا من الحواجز المتنقلة وتصمم هذه الحواجز بنفس

¹- أحمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص ص 51-52.

المتطلبات تصميم الحواجز المنقلة وتصمم هذه الحواجز بنفس متطلبات تصميم الحواجز المنقلة إلا أن الخامات المستعملة في صنعها تكون أكثر متانة وبمواصفات خاصة.

1. وهناك نوعان من الحواجز الدائمة وهما:

النوع العائم والثاني هو النوع العائم الذي يمكن إغراقه تحت سطح الماء ويستخدم هذا النوع الأخير غرف يمكن ملئها بالمياه بحيث تسمح بإغراء الحمية به وعندما تدخل السفينة منطقته الحجاب يصير ضخ المياه منها إلى البحر وبذلك يطفو الحاجز لسطح البحر ثانية ويحيط بالسفينة التي تم دخولها إلى المنطقة المحاطة به، أما بالنسبة للنوع العائم فإنه يكون مزودا بأجهزة تثبت بقاع البحر بحيث تبقى عائمة بصفة دائمة⁽¹⁾.

2. الحواجز المستعملة في البحر المكشوف:

وقد تم في الآونة الأخيرة استخدام الحواجز المنقلة في البحر المكشوف وفي هذه الحالة يكون مقاومة الحاجز للأمواج من أهم العوامل المؤثرة في تصميمها وقد أثبتت البحوث والتجارب التي أجريت في هذا المجال انه يمكن الحصول على مقاومه عالية للحواجز بالنسبة للأمواج وذلك عندما تكون الأقمشة المصنوعة منها الحواجز لا تتعرض لأي قوة شد وعندما أيضا تكون أجزاء التعويم للحجز خفيفة بحيث لا تضيف إلا القليل من الوزن عليه وقد أدى هذا لصنع حاجز للبحر المكشوف يستخدم خط خارجي لمقاومة قوى الشد وأجزاء أسطوانية للتعويم عمودية على قماش الحاجز، ولتقليل تأثير أجزاء التعويم على احتواء الزيت فإنها توضع فقط على جانب الحاجز البعيد من الزيوت وبذلك تشكل سطح أملس نظيف يعمل كحاجز للزيت ولكي يمكن نقل الحاجز بسرعة استخدام في صنعها أجزاء لتعويم يمكن تطبيقها ثم ملئها بواسطة جهاز خاص بالهواء في مكان بقعه الزيت بسرعة عالية والاشتراطات اللازمة في تصميم هذا النوع من الحواجز هي أن يعمل الحاجز في بحر مكشوف ارتفاع الموجة فيها **1.5** متر وبسرعة الرياح **20** عقدة وسرعة التيارات المائية عقدة واحدة إلا أن الحاجز يمكنه تحمل أمواج بارتفاع ثلاث أمتار.

¹- أحمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص ص 53-54.

3. تنظيف بقع الزيت المتسرب:

إن تنظيف بقع الزيت المتسرب عندما تصل إلى الشاطئ تعتبر عملية غالية التكاليف علاوة على طول الوقت اللازم لذلك حيث أنها تحتاج لعدد كبير من الأيدي العاملة والكثير من المعدات والمواد وفي كثير من الأحيان تستخدم المواد العضوية الماصة مثل: القش لامتصاص الزيت من البلاجات كما تم استخدام بعض المبيدات لغسيل بنجاح المستخدمة فإن الأمر يستلزم مجهودا وتكاليف عالية ولهذا السبب فإن المجهودات الكبيرة يجب أن تركز على إزالة الزيت من سطح الماء قبل أن يصل إلى الشاطئ أربعه طرق تنظيف بقع الزيت من فوق سطح الماء وهناك العديد من طرق تنظيف الزيت جاري استخدامها حاليا ومن هذه الطرق الآتية:

- المواد الماصة
- المواد الكيماوية
- التنظيف الميكانيكي
- الميكروبات الأكلة للزيوت⁽¹⁾.

أ. المواد الماصة:

استخدمت المواد الماصة الطبيعية منها والصناعية لسنوات عدة لتنظيف بقع الزيت منها ويستخدم القش في الولايات المتحدة الأمريكية بكثرة في المناطق التي لا يتواجد بها مواد ماصة جديد من المواد الصناعية على شكل مراتب واسطوانات ومخدات وحببيات ومكانس.

وقد تم استنباط معدات ميكانيكية لاستخدام وإعادة استخدام بعض أنواع المواد الماصة في الكثير من الأحيان في إحاطة بقعه الزيت لتحديد لها لحين وصول المعدات الأخرى حيث أنها تظهر أكثر وضوحا من بقعه الزيت.

ب. المواد الكيماوية المذيبة للزيوت:

وهي مواد كيماوية ترش عللا سطح على شكل ذرات أو حببيات وتعمل المواد المذيبة على خفض الشدة السطحي الموجود بين الزيت والماء على تقليل طاقه الخلط المطلوبة لتكوين الحبيبات

¹- أحمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 55.

وتوزع المواد المذيبة في اسطوانات أو براميل وترش على سطح الماء بواسطة أجهزة الرش وتعمل بعض هذه المذيبات بفاعليه بالنسبة المناسبة وترش بقوه على السطح متسببة في خلط الزيت مع عمود المياه والبعض الأخر من المذيبات تماما باستخدام الرشاشات وتستخدم هذه الأجهزة أيضا لوحات عائمة يمكن قطرها خلف السفينة التي ترش المذيب وتكون بذلك الهياج المطلوب للزيت والماء.

ت. التنظيف الميكانيكي:

عندما يتحتم عدم استعمال المذيبات وخاصة بالقرب من تجمع الأسماك على سبيل المثال وعندما تكون بقع الزيت كبيره يصير استخدام كاشطات الزيت الميكانيكية وتقع هذه الكاشطات في عدة مستويات:

- كاشطات بالماء الساكن والموانئ الداخلية.
- كاشطات بالموانئ الخارجية.
- كاشطات البحر.
- كاشطات ذات سرعة عالية. (1)

كاشطات الماء الساكن والموانئ الداخلية:

وتعتمد هذه الكاشطات على رأس شط عائمة متصلة بمضخة بواسطة خرطوم عائم ويطفو الرأس الشافط قرب سطح الماء ويقشط بذلك الزيت العائم على السطح ومن المعروف أن عمق المصفاة التي معدل الضغط ومعدل الضغط العالي يجعل المصفاة التي تعطس إلى عمق اكبر لمعالجه طبقات الزيت السمكية، أما بالنسبة للطبقات الزيت الرفيعة فيستعمل معدل ضخ واطي وبذلك يصبح ذاتيا عمق المصفاة صغير جدا وتسمح ظاهره التسمية الذاتية هذه باستخدام الكاشط من الشاطئ بدون ضبط عمق المصفاة الخاصه به.

كاشطات الموانئ الخارجية:

وتصمم هذه الكاشطات على شكل سفن آلية الحركة مستخدمه مضخاتها الذاتية ويتراوح طول هذه السفن من 5.7 مترا إلى 12 متر وتستخدم مبادئ الكشط المتعددة ويمكنها العمل في أمواج

1- أحمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 56

بارتفاع من صفر خمسة إلى واحد متر ورياح بسرعة 20 عقده وعاده تكون سرعه الكشط عقدين تكون سرعه عقدين بسرعة وأقصى سرعة تصل إلى 6 عقده ويمكنها إزالة الزيت بسرعة من 50 إلى 60 جالون عقدين وأقصى سرعه تصل إلى 6 عقده ويمكنها إزالة الزيت بسرعة من 50 إلى 60 جالون في الدقيقة من هذه الكاشطات نذكر منها على سبيل المثال وليس الحصر الأنواع التالية:

- الكشاط ذو الرأس الماصة ويستخدم هذا الشفاط تجاربا في العديد من مصافي النفط المتمركزة على الشاطئ في أنحاء العالم وقد استنبط هذا الجهاز شركة البترول ويستخدم حزمه من أنابيب انتشار الطاقة⁽¹⁾.
- الكشاط ذو السطح المائل الديناميكي ويستخدم هذا الجهاز حزام الناقل متحرك للمساعدة في جمع الزيت وينقل الحزام الناقل بئر بالقرب من منتصف الكاشط بسبب خفه وزنه ثم يضح منه بعد ذلك وقد استخدمت البحرية الأمريكية العديد من هذه الكاشطات في برنامجها الخاص بالتخلص من التلوث بالمواني.
- الكاشط ذو الحزام المرشح ويستخدم هذا الكاشط تمكته امتصاص الزيت من على السطح ورفع ليمر الحزام بين اسطوانتي عصر دوران الحزام إلى أسفل حيث سطح الماء المغطى بالزيت ثم إلى اسطوانات العصر وهكذا يمر الماء على الحزام بسهولة بينما يصير امتصاص الزيت وعلى العموم فان لكل كاشط مميزاته الخاصة به واستخداماته ويجب عند اختيار كاشط لاستخدام الماء أن يؤخذ في الاعتبار ارتفاع الموجه ونوع الزيت المطلوب إزالته وفي كثير من الأحيان في الموانئ الكبيرة مستحسن باستخدام أكثر من الكاشطات لتنوع مزايا واستخدام كل منها.

كاشطات البحار:

هناك العديد من الكاشطات التي تستخدم لمعالجة بقع الزيت خارج الموانئ وعلى الشواطئ والطراز المستعمل بكثرة في صناعه النفط قد طورته 12 مترا وهو سفينة على شكل مؤونة طويلة ويستخدم فتحه من الأمام قابلة للضبط من الخلف ومزود الكاشط من الداخل بمسطح مائل يتسبب في إبطاء حركه دخول الزيت والماء إلى الكاشط وحيث يرتفع الزيت إلى السطح ويعمل هذا الكاشط في

¹- أحمد محمود الجمل، مرجع سبق ذكره، ص 57.

بحار ارتفاع الموجة بها من واحد متر إلى **1.6** مترا والسفينة مصنوعة من الحديد الملموم وبطريقه تجعلها متينة وهناك العديد من الكاشطات للبحار ومنها النوع المسمى بالقرص الدوار ويعتمد على دوران عدة أقراص من الألمنيوم المتوازية لبعض وذات القطر الكبير في غرض جذب الزيت إليها ويتعلق الزيت لأسطح الأقراص ويمسح بواسطة مساحات وهناك أيضا النوع المسمى بالحوض المصفتين وهو عبارة عن حاجزين متصلين ببعضهما لتشكيل حوضا وتستخدم الحاجز الأمامي فتحات أو صفايات بالقرب من سطح الماء والتي يمر خلالها الزيت إلى الحوض التي يضخ منه خلال فتحات مغمورة بالحاجز الخلفي وتم عمل تجارب على وحدات طاقتها تصل إلى **2000** جالون في الدقيقة ويمكن لهذا الكاشط أن يعمل في موج بارتفاع **2** متر إلا انه يمكنه تحمل موج حتى ثلاث أمتار بدون أن يغرق.

كاشطات ذات سرعه عاليه وهناك نوعين من الكاشطات ذات السرعه العاليه يمكنها زياده سرعه تشغيل الكاشط إلى **10.8** عقده ويعتمد احد هذين على ألياف طويلة عائمة لتقليل سرعه الزيت والماء أكثر من التصميمات المستخدمة حاليا أما الكاشط الثاني فانه يستخدم حزام بطول **12** متر ويتحرك في نفس اتجاه سريان الماء ترين الماء وبنفس السرعه الميكروبات الأكلة للزيوت وهي طريقه استخدام الميكروبات المزروعة خصيصا لأكل الزيوت وقد تم اختراع العديد من هذه الميكروبات المزروعة خصيصا لأكل الزيوت وقد تم اختراع العديد من هذه الميكروبات يمكنها ابتلاع الزيوت أسرع⁽¹⁾.

الفرع السادس: صور التلوث البحري

نقصد بصور التلوث البحري، أشكال أو أنماط التلوث، والتي يمكن أن نقسمها من حيث مدى تأثيرها إلى تلوث عابر للحدود، وتلوث عبر الوطن، ومن زاوية أخرى يمكن تقسيمها إلى تلوث عمدي وأخر عرضي⁽²⁾.

1- أحمد محمود الحمل، مرجع سبق ذكره، ص ص 58-59.

2- صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 38.

كما يمكن تقسيمه بحسب معايير أخرى مختلفة، وذلك استناداً إلى مصدره أو نطاقه الجغرافي أو أثاره على البيئة البحرية أو بالنظر إلى طبيعته⁽¹⁾.

من هذا المنطلق كان لا بد من التطرق صور التلوث البحري وذلك من خلال دراسة صور التلوث البحري من حيث مدى تأثيرها (الفرع الأول) صور التلوث البحري بالنظر إلى طبيعتها (الفرع الثاني).

أولاً: صور التلوث البحري من حيث مدى تأثيرها:

يقصد بصور التلوث أنواعه وأشكاله، ولقد درج الفقه إلى تقسيم التلوث البحري إلى مجموعة صور منها التلوث عبر الحدود والتلوث عبر الوطن والتلوث العرضي والتلوث العمدي، بالتالي فهذا التقسيم والتميز بينها بناء على خطورتها وتأثيرها على النظام البيئي البحري.

ثانياً: التلوث العابر للحدود والتلوث عبر الوطن:

أ. التلوث العابر للحدود:

هو التلوث الذي يبدأ في بلد ما وتحدث نتائجه وأضراره وتأثيراته في دولة أخرى بعد عبوره الحدود أو كما عرفته لجنة القانون الدولي بأنه: " التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها ويسبب أضرار داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها ويسبب أضراراً داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها " فالتلوث عبر الحدود هو ذلك التلوث الذي يحدد مصدره في إحدى الدول سواء من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة وتتسبب في تلوّث وإحداث أضرار بالبيئة البحرية داخل نطاق إقليم دولة أخرى⁽²⁾.

فهو حالة تعرض الأوساط المائية للدولة من بحار، أنهار ومحيطات، إلى تلوث من شأنه أن يغير نوعية الماء محدثاً خللاً في النظام الإيكولوجي المائي للدول الأخرى، ويكون ذلك في المقام الأول من

¹ - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 32.

² - خالد حسين محمد العتري، مرجع سبق ذكره، ص 15.

خلال رمي السفن للملوثات والنفايات السامة في عرض البحر فتتوغل في المياه الإقليمية للدول الأخرى، وتعتبر قضية النزاع بين فرنسا وهولندا حول "الراين دليل حي على ذلك"⁽¹⁾.

ب. التلوث عبر الوطن:

هو التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول، أو تحت رقابتها، ويسبب أضراراً في مناطق من البيئة البحرية، خارج نطاق السيادة الإقليمية للدول في أعالي البحار، أي أنه التلوث الذي يأتي مصدره من إحدى الدول، أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، أثناء تواجدها خارج إقليم الدولة، وينجم عن هذا التلوث أضرار بالبيئة البحرية في مناطق من أعالي البحار خارج نطاق الولاية الإقليمية للدول⁽²⁾.

ثانياً: التلوث العرضي (غير العمدي) والتلوث العمدي:

أ. التلوث العرضي (غير العمدي):

هو التلوث الغير المقصود فهو يتمثل في تلك الأفعال غير الإرادية التي تتم بطريقة غير عمدية وغير مقصودة، وتتمثل في الحوادث الطارئة التي تحدث، حيث تشير الإحصائيات بأن أخطر حالات التلوث حجماً تنجم عن الحوادث البحرية خاصة حوادث التصادم والجنوح.

ومن الكوارث التي تسبب تلوث البيئة البحرية الكوارث التي تقع لناقلات النفط التي تتفجر أو تغرق لسبب من أسباب فيؤدي غرقها إلى تلوث مساحات واسعة من مياه البحار ومن شواطئ الدول الساحلية، ومن بين هذه الحوادث حادثة الناقله الليبيرية " أموكو كاديز " التي غرقت على بعد ثلاثة أميال فقط من الشاطئ الفرنسي عام 1978، والتي أدت إلى تلويث ثلاثة مئة (300) كيلومتر من الشاطئ الفرنسي بمائتين وثلاثين ألف (230.000) طن من النفط وغيرها من الحوادث التي يصعب إحصائها، والتي تعتبر من الأسباب غير مقصودة التي تحدث التلوث البحري⁽³⁾.

¹ - فضيلة الهيصاك وأمين مجوهري، المسؤولية الدولية عن التلوث العابر للحدود، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق قسم الحقوق،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية، الجزائر، السنة الجامعية 2013/2014، ص 26.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 39.

³ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 38.

ب. التلوث العمدي:

هو يعني التسبب إراديا في تلوث البيئة البحرية، وإلحاق الضرر بها، أو هو: " التلوث الناجم عن أنشطة من المعلوم، أو من المفترض العلم بأنها تسبب أثارا ضارة مادية ملموسة والذي يتحقق في حالة ما تكون سلطات الدولة على علم، أو من المفترض أن تعلم بوجود تلوث مستمر عابر للحدود الوطنية، ولكنها لا تفعل شيئا لإيقافه"⁽¹⁾.

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

ومن بين الأفعال المقصودة والتي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية هو ما يقوم به ربان السفن من تفرغ للمواد الضارة في البحر، وكذلك تصريف النفايات سواء من السفن أو الأرصفة أو الهياكل المبنية داخل البحر، كذلك مخلفات الصرف الصحي ومخلفات المنازل والفضلات التي يتم رميها في البحار عمدا، بالإضافة إلى غسيل ناقلات النفط بمياه البحار من الأفعال المقصودة التي تساهم في تلوث البيئة البحرية وكذلك المواد غير القابلة للتلف والتي ترمي مباشرة في البحر أو يكون مصدرها الجو أو الأرض بما فيها تلك تلقي في البحر عبر الأنهار والجداول ومصباتها وعبر أنابيب النفط ومراكز التفرغ⁽²⁾.

ثالثا: صور التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته:

إن الحديث عن أنواع الملوثات التي تصيب البيئة البحرية يقودنا إلى القول بعدم إمكانية فصل أنواعها لاشتراكها في كثير من الأسباب والمسببات فيما ظهرت عديد أنواع الملوثات التي تصيب هذه البيئة وتؤثر على توازنها البيئي⁽³⁾.

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 40.

² موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 37.

³ - نور الهدى حدادي وإيمان مزوار، الصناعة النفطية البحرية وأثرها على البيئة (دراسة حالة أزمة خليج المكسيك)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الليسانس في العلوم الاقتصادية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مبراح ورقلة، الجزائر، السنة الجامعية، 2011/2012، ص 16.

يقسم التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته أو بالنظر إلى نوع المادة الملوثة إلى عدة أنواع هي:
التلوث النفطي والتلوث البيولوجي والتلوث الإشعاعي والتلوث الكيميائي.

رابعاً: التلوث النفطي والتلوث البيولوجي:

أ) التلوث النفطي:

يعد النفط وإلى يومنا هذا أفضل مصادر الطاقة وأكثرها استعمالاً، الشيء الذي جعل منه سوقاً دولياً، كما يأتي في مقدمة المنتجات العالمية الأكثر تداولاً، إذ أن كمية النفط المنقولة عبر الحدود تكاد تصل إلى **66%** من مجموع الناتج النفطي في العالم، ومع ذلك تبقى مخاطر نقله وسوء استخدامه تمثل تهديداً حقيقياً على البيئة البحرية، إذ تعتبر الإنسكابات النفطية مسؤولة عن **12%** فقط من النفط الذي ينفذ إلى البحر كل سنة يأتي **36%** من النفط الذي ينفذ إلى البحر من الجريان الصادر عن المدن والصناعات. وتترتب على إنسكابات النفط العرضية عواقب مدمرة، كالعواقب التي شوهدت في عام **2010** نتيجة لانفجار بئر النفط ديبو وتر هوريزون في خليج المكسيك.

وتعتبر ناقلات النفط وحوادثها المرعبة أحد أهم عوامل تلوث المياه في البحار والمحيطات ففي عام **1969** انفجرت الناقلة سانتا برابرا بولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث قذفت في البحر حوالي **77000** برميل من النفط⁽¹⁾.

يعد التلوث النفطي من أبرز الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الإطلاق، وهذا راجع لعدة أسباب منها حركة النقل الواسعة التي أنشأتها الأساطيل البحرية، فضلاً عن عدم المراعاة الحد المسموح من الماء الملوث الملقى في مياه البحر الناتج عن تنظيف خزانات فيما أظهرت دراسة تحت إشراف الهيئة العامة للبيئة أنه من العب التحكم في التلوث النفطي ومنع انتشاره، فيما وصفه بالخطر العائم والمتحرك، أين تتحكم الرياح وعوامل المد والجزر وشدة الأمواج في نسب خطورته⁽²⁾.

¹ - نجلاء العوامر، مرجع سبق ذكره، ص 32.

² - نور الهدى حدادي وإيمان مزوار، مرجع سبق ذكره، ص 16.

والتلوث النفطي يسبب آثار مدمرة للأحياء البحرية ويقلب موازين البيئة البحرية، لأنه يخل بالتوازن الهيدروكربوني للخلايا الحية البحرية عند اختلاطه بمياه البحر، بالإضافة إلى ما يتسبب به النفط من أضرار إذا امتد إلى شواطئ ومناطق العمران⁽¹⁾.

ب) التلوث البيولوجي:

يشمل كل الملوثات التي ينتج عن تحللها النيتروجين، الفوسفور، الكربون، وأغلب هذه المواد العضوية المتحللة هي مركبات كيميائية يتشكل هيكلها الأساسي من ذرات الكربون وتكون مرتبطة غالبا بذرات الهيدروجين أو الأوكسجين أو الهالوجين، الفلور، الكلور، البروم، اليود النيتروجين، الكبريت، وتعتبر هذه المركبات العضوية مركبات سامة عند التعرض لها بتراكيز معينة في الوسط المائي نظرا لسرعة تحللها في الماء مخلقة غازات متطايرة وأخرى تذوب مباشرة في طبقات المياه⁽²⁾.

خامسا: التلوث الإشعاعي والتلوث الكيميائي:

أ) التلوث الإشعاعي:

هو إدخال عناصر مشعة غريبة في المكونات الفيزيائية والكيميائية لعنصر الماء ويترتب عليه عدم صلاحية هذه الأخيرة للاستعمالات الطبيعية، وينجم عنه ضرر يمس بصحة الإنسان وبقية الكائنات الحية الأخرى، ويعد هذا النوع أخطر أنواع التلوث لأنه لا يرى ولا يسمع ولا يشم ولا يحس ويتسلل إلى الكائنات الحية في شكل أشعة تلحق الضرر بها وتقضي على الأنظمة البيئية البحرية⁽³⁾.

فالملوثات الإشعاعية تنطوي خطورتها من خطورة الطاقة النووية، وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية وكذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، ومصدر هذه الملوثات هو المخلفات والنفايات الذرية التي ترمي في البحار والمحيطات، وكذلك البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة التي ترمي في أعالي البحار، وأيضا إجراء التجارب الذرية فيها، حيث ثبت مؤخرا أنها تحدث أضرارا بالغة بالبيئة البحرية، وأهم حدث على ذلك النزاع بين أستراليا ونيوزلندا من جهة، وفرنسا من جهة، وفرنسا من جهة أخرى، حول التجارب

¹ - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 35.

² - نور الهدى حدادي وإيمان مزوار، مرجع سبق ذكره، ص 16.

³ - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 34.

النووية الفرنسية في المحيط الهادي إذا اعتبرت هاتان الدولتان أن هذه التجارب تمس حقها في حرية أعالي البحار، بما فيها حرية الملاحة والتحليق، وحرية استكشاف واستغلال موارد البحار وأعماقها، بالإضافة إلى وصول الإشعاعات الذرية، إلى إقليمها بسبب انتشار الغبار الذري إلى مسافة بعيدة بفعل الرياح⁽¹⁾.

ب) التلوث الكيميائي:

هو كل تسريب أو تفريغ أو انبعاث لمواد كيميائية صلبة أو سائلة أو غازية يتسبب فيها الإنسان بصورة عمدية أو عن طريق الخطأ، عند إدخالها على أي عنصر من عناصر البيئة البحرية فيحدث خلل يؤثر على مكوناتها ويؤدي إلى الإضرار بالكائنات الحية فيها، ويعد هذا النوع من التلوث الكيميائي للبيئة البحرية من أهم وأخطر أنواع التلوث ويرجع ذلك لزيادة المواد الكيميائية في عصرنا هذا وتنوعها، وقد تتحد بعض هذه المواد مع بعضها مكونة مركبات أكثر سمية، وقد بلغت أعداد هذه المواد الكيماوية حوالي خمسة ملايين مادة تستخدم منها حوالي 70 ألف مادة ويزداد سنويا عدد هذه المواد المستخدمة في الجوانب المختلفة للحياة الإنسان، ومن أهم المركبات الكيميائية الضارة مركبات الزئبق الزرنيخ والمبيدات الحشرية، والأسمدة الكيماوية، وتؤثر هذه المواد الكيماوية على مكونات البيئة البحرية التي تلقى فيها، فتقوم باستهلاك غاز الأوكسجين الذائب فيها، مما يؤدي إلى إحداث أضرار على حياة الكائنات الحية البحرية⁽²⁾.

¹ - موسى زبداني، مرجع سبق ذكره، ص 32.

² - منير الفتني، مرجع سبق ذكره، ص 34.

تم من خلال هذا الفصل المعنون بالبيئة البحرية ومخاطر التلوث توصلنا إلى أن القانون الدولي للبحار قد وضع تعريفا شاملا وجامعا للبيئة من حيث الإشارة إلى عناصرها وتحديد نطاقها القانوني نتيجة الأهمية الكبرى التي تكتسيها، لذا وعليه أرسى المجتمع الدولي والسياسات الوطنية ترسانة من القوانين والإجراءات من أجل حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث وقامت بعدة جهود وآليات لحمايتها من التلوث وهذا ما سيتم الحديث عنه في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من

التلوث البحري

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

باعتبار التلوث البحري دولي بطبيعته، والعناصر التي تعمل على تدويله ترجع إلى أن البحار كلها متصلة مع بعضها البعض، وأن العناصر الملوثة أغلبها متحركة كالسفن بحيث التيارات البحرية تقوم بحمل التلوث إلى أبعد المناطق، متجاهلة الحدود البحرية التي تكون خاضعة لسيادة أية دولة، لهذا كان من الضروري أن تتعاون الدول من أجل المحافظة على البيئة البحرية، وعلى ضوء هذا سنخصص الدراسة في هذا الفصل للجهود الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث، بحيث تم تقسيمه إلى مبحثين:

عليه سيتم الوقوف على الجهود الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري في المبحث الأول، ثم نتعرض للمسؤولية الدولية الناتجة عن مخالفة الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري في المبحث الثاني، على أن يتضمن كل مبحث لمطلبين.

المبحث الأول:

الجهود الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

أصبحت حماية البيئة مسألة بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعلت " *C. La lumiere* " السكرتير العام للجماعة الأوروبية تؤكد بأن الدفاع عن البيئة يمثل التحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين⁽¹⁾ إذ أن تلوث البيئة البحرية لا يكون قاصرا في أثاره الضارة على دولة أو الدول مصدر التلوث بل قد يمتد حتى ولو وقع في أعالي البحار ليصيب بالتلوث مياه دولة أخرى، وهو ما سمي بالتلوث عبر الحدود *Pollution transfrontiere*، لذلك كان لا بد على جميع الدول أن تواجه هذا الخطر وأن تضع القواعد القانونية الكفيلة بوضع حد له من خلال إبرام اتفاقيات دولية، ولقد تطورت الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة التلوث البحري⁽²⁾.

وعليه سيتم التطرق إلى الجهود الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري من خلال مطلبين: التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري (المطلب الأول) التعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

إن تلوث البحار هي ظاهرة متنوعة ومعقدة تحتاج حلولا مناسبة لكل جانب من جوانبها إذا أمام الشعور العالمي بالأخطار المحدقة بالبيئة من جراء الآثار السلبية للتطور الاقتصادي والتكنولوجي في ميدان الملاحة البحرية، ولكون حماية البيئة أصبحت انشغالا يهم جميع الدول الغنية والفقيرة، فقد كان طبيعيا أن يتدخل القانون الدولي ليتجاوب مع هذه الانشغالات المجتمعية ويصبح هدفه تغيير الواقع المترتب عن هذه المظاهر السلبية. بالفعل فقد تمخض عن الجهود الدولية الدعوى إرساء قواعد وآليات

¹ - Michelle Prieur, Droit de L'environnement, 4 eme édition, Dalloz, 2001, P 19 .

² - سيدي احمد بونعاج، الالتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث، رسالة لنيل درجة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2003-2004، ص 28.

قانونية لحماية البيئة البحرية، وصياغة أنظمة ومعايير دولية معقدة بالنظر لتعدد أبعاد التلوث ولكن في إطار المقاربة الشمولية التي تفرض نفسها على القانون الدولي لإيجاد حلول لهذا المشكل العبر الوطني⁽¹⁾.

من هذا المنطلق كان لابد من التطرق للتعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري وذلك من خلال دراسة الإطار العالمي للوقاية من التلوث البحري (الفرع الأول) دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإطار العالمي للوقاية من التلوث البحري

كان في الماضي اهتمام المجتمع الدولي منصبا على إقرار قانون دولي من أجل ضمان حياة كريمة للإنسان من خلال ضمان حقوقه وحرياته وتوفير الأمان، ولكن بعد حين ظهر بأن ذلك لم يعد كافيا بل لابد أيضا من ضمان له بيئة نظيفة ونقية من مخاطر التلوث والأضرار التي تسببها الدول بفعل الأنشطة المتنوعة، وبالأخص في البحار مما حمل هذه الأنظمة البيئية فوق طاقتها، ولذا تم عقد الكثير من الاتفاقيات الدولية والإقليمية في هذا المجال، إذ أن الاتفاقيات الدولية تؤتى على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها قواعد القانون الدولي⁽²⁾.

الفرع الثاني: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري

لقد خلت قواعد القانون الدولي العرفي للبحار من أية قواعد قانونية تتعلق بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، وانصرفت فحسب إلى رسم النظام القانوني الخاص باستخدام البحار والمحيطات، وتعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق في تلك الأجزاء منها التي تخضع السيادة الدولة الساحلية، أو تلك التي تخرج عن حدود الولاية الإقليمية للدول جميعا بيد أن المحاولات الأولى لتقنين القواعد العرفية للقانون الدولي للبحار قد كشفت عن بدايات الاهتمام بقضية البيئة البحرية، ووجوب العمل على حمايتها.

وهو الأمر الذي أظهرته أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930 الخاص بتقنين القانون الدولي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي وعملها في مجال إعداد مشروعات الاتفاقيات الدولية التي عرضت على مؤتمر

¹ - محمد البراز، مرجع سبق ذكره، ص 25.

² - نجلاء عوامر، مرجع سبق ذكره، ص 51.

الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958 مناسبة ليجد الاهتمام بالبيئة البحرية سبيله إلى نصوص اتفاقية محددة في إطار القانون الدولي للبحار⁽¹⁾.

أولاً: اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958

نظراً لتدهور البحار والمحيطات باعتبارها أهم مصادر الثروة الطبيعية، ولكثرة التفاعلات بين الدول بشأن حقوقها في البحار، مما دفع الأمم المتحدة على عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام

1958، وانتهى المؤتمر إلى إقرار أربع اتفاقيات دولية في. 1958/04/29

- اتفاقية جنيف للامتداد القاري.
- اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار.
- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.
- اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد والحفاظة على الموارد الحية في أعالي البحار⁽²⁾.

ثانياً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية والتي دعت إلى تكاليف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وهي أوسع اتفاقية من حيث الأعضاء، وقد تم صياغتها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشر (11)، والتي انعقدت في مدينة بدولة جمايكا بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، وقد عالجت الاتفاقية موضوعات قانون البحار، وكذلك أرست المبادئ القانونية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، ومكافحة مصادر تلوثها أياً كانت.

¹ - نادية عمراي، مرجع سبق ذكره، ص ص 134-135.

² - نجلاء العوامر، مرجع سبق ذكره، ص 53.

وتتميز هذه الاتفاقية بأنها ليست مجرد صياغة للممارسات والقوانين والأحكام السابقة والواردة في الاتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول قانون دولي شامل بشأن البحار وحمايتها يحث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث البحري، وهي من الاتفاقيات الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية⁽¹⁾.

ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم الدول منفردة أو مشتركة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره ولها في سبيل تحقيق هذا الهدف استخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها وخفض إطلاق المواد السامة أو الضارة بالبيئة البحرية سواء عن طريق الإغراق، أو من مصادر برية أو من الجو⁽²⁾.

ثالثاً: الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

أ. مؤتمر واشنطن 1926:

يرجع الاهتمام بظاهرة تلوث البحار إلى مطلع هذا القرن خاصة بعد الحرب العالمية الأولى حيث انعقد أول مؤتمر بواشنطن سنة 1926، نادى فيه رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بناء على اقتراح من الكونجرس، إلى وضع اتفاقية دولية لحظر تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن هذه الاتفاقية لم ترى النور، حيث لم تصادق عليها أية دولة.⁽³⁾

حضر هذا المؤتمر وفود تمثل كل من بلجيكا وكندا والدانمارك وإسبانيا وفرنسا وإيطاليا واليابان والنرويج، وهولندا والبرتغال والسويد، وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية المشكلة للتلوث، حيث تمت المناقشة حول أسباب التلوث البحري ومظاهره بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق في الملاحية الدولية بزيوت البترول، فبالرغم من عدم توقيع ومصادقة الدول على هذه الاتفاقية، وعليه فلم تدخل حيز النفاذ إلا أنه رغم ذلك فإن مؤتمر واشنطن لفت انتباه المجتمع الدولي إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية لدى ملاح السفن البريطانية حيث عمدوا إلى الالتزام اختيارياً ببعض نصوص المشروع، وخاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 38.

² - نادية عمrani، مرجع سبق ذكره، ص 134-135.

³ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 28.

خمسين (50) ميلا بحريا كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول وقد تبعهم في ذلك ملاك السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك هولندا والسويد والنرويج وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوى على إتباع ذات النظام⁽¹⁾.

ب. اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيت البترول في البحار عام 1954 وتعديلاتها 1926 و1969 و1971 واتفاقية منع التلوث البحري الذي تسببه السفن 1973.

برزت الجهود الرامية إلى مكافحة التلوث البحري أثناء الخمسينيات، فكانت اتفاقية لندن عام 1954 لمنع تلوث البحار بالنفط أول خطوة بهذا الاتجاه.

فعل إثر مناقشة المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950 حول تزايد حالات التلوث البحري الناشئ عن تفرغ البترول من السفن وغيرها، انعقد في لندن مؤتمر دولي لعلاج مشكلة تلوث البيئة البحرية بالبترول من 26 أبريل إلى ماي 1954.

وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها⁽²⁾.

إذ تم تنقيح اتفاقية لندن لعام 1954 خلال مؤتمر عقد في لندن في عام 1962، بناء على دعوة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية، والتي قامت بوضع تعليقات الكومات على الاتفاقية وعلى قرارات مؤتمر لندن 1954، وقد أسفر ذلك على إدخال بعض التعديلات والإضافات على اتفاقية لندن 1954، بحيث تعتبر التعديلات نافذة اعتبارا من 1967.

كما تلتها تعديلات أخرى بناء على اقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية عامي 1969 و1971⁽³⁾.

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 28.

² - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص ص 51-52.

³ - شهرزاد أمين الصغير، مرجع سبق ذكره، ص ص 46-47.

كما دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في لندن عام 1973، ونتج عن هذا المؤتمر عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تسببه السفن، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1973⁽¹⁾.

ت. مؤتمر بروكسل 1969:

إذا كانت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية قد لعبت دوراً رئيسياً في إدخال بعض التعديلات على اتفاقية لندن 1954 فقد لعبت ذات الدور المهم بدعوتها لمؤتمر بروكسل 1969 حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار في أعقاب كارثة التلوث البيئي للسواحل البريطانية جراء غرق السفينة توري كانيون، وقد ساهمت تلك الاتفاقية بشكل فعال في العمل على صياغة قواعد قانونية دولية تتعلق بمكافحة التلوث البيئي البحري وقد أسفر المؤتمر عن إقرار اتفاقيتين مهمتين وهما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول إلى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية منع التلوث من السفن لعام 1973، ومؤتمر ستوكهولم لعام 1972 واتفاقية مونتي قوباى لعام 1982⁽²⁾.

كما وافق مؤتمر بروكسل على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى عقد مؤتمر دولي لإعداد اتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب النفط من السفن، وقد انعقد المؤتمر في الفترة الممتدة بين 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 وأسفر عن توقيع هذه الاتفاقية⁽³⁾.

كما أبرمت اتفاقية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عام 1972، ودخلت حيز النفاذ عام 1975، وتهدف إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل البحري للمادة النووية⁽⁴⁾.

¹ - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 55.

² - شهرزاد أمين الصغير، مرجع سبق ذكره، ص ص 46-47.

³ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 29.

⁴ - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 55.

ث. مؤتمر ستوكهولم 1972:

نُجِح مؤتمر ستوكهولم سنة 1972 في إيقاظ الضمير العالمي نحو مشاكل البيئة بصفة عامة ومشاكل البيئة البحرية بصفة خاصة، وقد انعكس ذلك بوضوح في إعلان ستوكهولم الصادر في المؤتمر، فالإعلان يضع مبدأ عاماً المبدأ السادس (مؤداه أن جميع أنواع التلوث التي لا يمكن للبيئة أن تتحملها يجب وقفها فوراً حتى تتجنب إصابة البيئة بأضرار لا يمكن مواجهتها أو يستحيل معها إعادة الحال إلى ما كان عليه، أما المبدأ السابع فيتعلق بصفة خاصة بتلوث البيئة البحرية، فبموجبه تتعهد الدول الموقعة على الإعلان، باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحار بمواد قد تعرض للخطر صحة الإنسان أو تضر بالاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، غير أن هذه المبادئ كانت مثل الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، غير ملزمة للدولة المتعاقدة، ولكنها مجرد بيان لما يلزم أن يتخذ⁽¹⁾.

رابعاً: اتفاقية ماربول 1973:

لم تتمكن اتفاقية ماربول 1973 من دخول حيز التنفيذ بسبب الاشتراطات الفنية العالية التي لم توافق عليها العديد من الدول حتى تم تعديلها في عام 1978، والآن تعرف بصيغة ماربول (78/73) وتتضمن هذه الاتفاقية خمسة ملاحق خاصة بالإجراءات والمعايير الفنية لمنع التلوث من السفن⁽²⁾.

الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري

بما أن مشاكل حماية البيئة جد متنوعة من حيث طبيعتها ومن حيث أبعادها وأن إرساء أي نظام للحماية يتطلب الحصول على معارف جديدة، ونشر المعلومات بمختلف أصنافها وتبادلها، واعتماد المراقبة المستمرة للحالة البيئية والمحيط الحيوي ككل، فهذه الاعتبارات تجعل من التعاون حاجة ملحة، وفي ذات الوقت يفترض فيه أن يتسم بصفة الدوام، من خلال إحداث مؤسسات دولية تلي هذه الحاجيات وتتولى هذه الوظائف ولعل ما يفسر ذلك هو الدور الذي قامت به أغلب المنظمات الدولية، سواء العالمية أو الإقليمية التوجيه الاهتمام لمخاطر التلوث والتدهور البيئي المتزايد منذ نهاية الستينيات،

¹ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 31.

² - نجلاء عوامر، مرجع سبق ذكره، ص 57.

وكذلك المشاركة الفعالة لعدد من هذه المنظمات خلال أشغال مؤتمر ستوكهولم حول البيئة الإنسانية وأشغال مؤتمر ريو حول البيئة والتنمية، إذ جاء بدءاً من إعلان ستوكهولم ليؤكد على هذه الحقيقة عندما نص بأن " على الدول أن تكفل قيام المنظمات الدولية بدور منسق وفعال ونشط من أجل حماية البيئة، وتحسينها"⁽¹⁾.

أولاً: منظمة الأمم المتحدة.

تلعب منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها دور هاماً في حماية البيئة الإنسانية من كافة أشكال الإضرار بحقوق الإنسان، وقد ساهمت المنظمة في إعداد الكثير من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، ومن أهمها مؤتمر ستوكهولم عام 1972، كما أسهمت المنظمة أيضاً في إصدار الميثاق العالمي للطبيعة، والذي وافقت عليه الجمعية العامة للأمم المتحدة في 1982/10/28، والذي ينص على ضرورة التعاون فيما بين الدول والمنظمات والأفراد والهيئات غير الحكومية من أجل المحافظة على الطبيعة، من خلال أنشطة مشتركة وحث الدول على عقد معاهدات دولية تستهدف حماية البيئة البحرية.

ومن أهم إنجازات المنظمة، إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، وقد تضمنت مجموعة المبادئ التي أعدها برنامج الأمم المتحدة، ضرورة تبادل المعلومات والقيام بالدراسات من أجل مكافحة ظاهرة التلوث البحري⁽²⁾.

ثانياً: المنظمة البحرية الدولية (OMI):

تم إنشاء هذه المنظمة على أثر المؤتمر البحري الذي عقد في جنيف بتاريخ 06 مارس من عام 1948، ودخلت حيز النفاذ في 17 مارس من عام 1957، وهذا عندما صادقت عليها 21 دولة من بينها 7 دول تبلغ حمولة سفن كل منها مليون طن على الأقل، وهي تعتبر إحدى الوكالات المتخصصة

¹ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 49.

² - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية للاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ب. ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011، ص 262.

التي ترتبط بالأمم المتحدة بمقتضى اتفاق ابرم بينهما، كما تتمتع المنظمة بالشخصية القانونية الدولية، بما يترتب على ذلك من آثار في نطاق علاقتهما الدولية⁽¹⁾.

هذه المنظمة مكلفة بالمسائل الفنية بالملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية، هي من الوكالات المتخصصة، ثم إنشائها في 06 مارس 1984 ومن مهامها تحسين أمن الملاحة باعتماد القوانين المتفق عليها دوليا، وحماية مياه البحار، والمحيطات من التلوث بكل أشكاله وما يصل بذلك من مسائل قانونية، ولهذا المنظمة الفضل في إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية كتلك المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط عام 1954، كما أنشأت المنظمة سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض الأبيض المتوسط، يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة⁽²⁾.

ثالثا: منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO):

تم إنشاؤها في 04 نوفمبر 1946، وتعتبر من المنظمات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، حيث تم في ندوة " ستوكهولم " الاعتراف بموجب هذه المنظمة بالحاجة إلى التعليم البيئي، في ترسيخ ثقافة بيئية من أجل تكريس الوعي البيئي لدى المجتمع، حيث انطلقت هذه المنظمة في برامج التوعية منذ عام 1970 من خلال مشروعها في تطبيق برامج بيئية كالبرنامج الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة والبرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية⁽³⁾.

وقد شاركت منظمة (UNESCO) في إعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة كاتفاق - رامسار - المتعلق بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية، التي تمت في 02 فبراير 1971، كما قامت منظمة (UNESCO) بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 من أجل وضع برنامج دولي حول الثقافة البيئية، ويتم تنفيذ هذا البرنامج مع الوكالات الحكومية المتخصصة والمنظمات غير حكومية،

¹ - أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 1995، ص 56.

² - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 122.

³ - المرجع نفسه، ص 126.

وكذلك من بين الأعمال التي قامت بها المنظمة، هو إعداد خرائط لمشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، ومن أجل تفادي الأضرار بالبيئة وحمايتها⁽¹⁾.

رابعاً: المنظمة العالمية للصحة (OMS):

الصحة هي العمود الفقري أو الأساس المتين لحياة الأفراد، والذي بدون توافرها لا يمكن أن ينجح أي عمل وفي أي ميدان، وتشكل منظمة الصحة العالمية، إحدى الوكالات المتخصصة، والتي تلعب دوراً بارزاً في الحفاظ على الصحة العالمية من خلال تقارير دورية تسهر بها في دعم وتفعيل مجتمع جديد خال من الأمراض والأوبئة، وتقدم المساعدات الفنية والمادية للدول التي تعاني من الأمراض، للوصول إلى مجتمع صحي متناسب.

أنشأت المنظمة في 22 جويلية من عام 1946 وبدأت في مباشرة أعمالها في 06 أفريل من عام 1948 بمدينة جنيف في سويسرا، وبموجب المادة الثانية من دستور المنظمة، فإنها تسعى لتحقيق أهدافها بالتعاون مع الوكالات المتخصصة في مجالات التغذية، والإسكان والصحة، والعمل، وتقديم خدمات في مجال الأبحاث والمشورة لجميع البلدان سواء في حالة الطوارئ أو في الأحوال الطبيعية لتحسين صحة الإنسان، وتقديم برامج ميدانية في سبيل تحسين الصحة والوقاية من الأمراض، وبصفة خاصة تحسين الصحة الأسرية والبيئية.

وتتمتع المنظمة بالشخصية القانونية الدولية التي تمنحها الحق في إجراء اتفاقات مع كافة دول العالم، ولها دور بارز في القضاء على الكثير من الأمراض والأوبئة، وينص دستور المنظمة على أن التمتع بأعلى مستوى ممكن من الصحة، هو أحد الحقوق الرئيسية لكل شخص بدون تمييز بسبب العرق، أو الدين، أو العقيدة السياسية، أو الوضع الاقتصادي والاجتماعي، ومنذ إنشاء منظمة الأمم المتحدة وهي تتعاون تعاوناً وثيقاً مع منظمة الصحة العالمية في كافة الأمور المتصلة بالرعاية الصحية والبيئية⁽²⁾.

¹ - المرجع نفسه، ص 127.

² - خالد مصطفى فهمي، مرجع سبق ذكره، ص 266.

كما اهتمت المنظمة بتقييم الآثار الصحية لعوامل التلوث والمخاطر البيئية الأخرى في الهواء والماء والتربة والغذاء، وبيئة العمل، ووضع المعايير البيئية، التي توضح الحدود القصوى التي لا يجب أن يتعرض لها الإنسان من الملوثات.

كما قامت المنظمة عام 1958 بنشر المستويات الدولية لمياه الشرب، وتم مراجعتها عام 1963 و1971 وحتى يومنا هذا، تسعى لرفع وتحسين الطبيعة الفيزيائية والكيميائية للمياه. كما وضعت خمسة مؤشرات نوعية للملوثات الحيوية، والملوثات الإشعاعية والمواد السامة وبعض المواد الكيميائية التي يمكن أن تؤثر على صحة الإنسان، والخصائص المقبولة للمياه كما تحتوي هذه المستويات أيضا على المستويات الدنيا المقترحة، التي يمكن أن تأخذ بها الدول.

كما تقوم المنظمة بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، بوضع برنامج لمعايير الصحة والبيئة، ويهدف هذا البرنامج إلى تقييم العلاقة بين التعرض للملوثات التي توجد في الهواء والمياه، أو الغذاء، أو في بيئة العمل وصحة الإنسان، وصياغة مستويات بالحدود المسموح بها في حالة التعرض لهذه الملوثات، ولقد انتهت المنظمة من وضع معايير أكثر من أربعة عشر (14) مركبا من بينها: الرصاص والزئبق والذ. د. ت، ويوضح التقرير الخاص بكل مركب الحدود المسموح بها لكل ملوث في بيئة الإنسان. (4)

خامسا: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (FAO):

تلعب المنظمة الخاصة بالأغذية والزراعة دورا هاما في مراعاة سوء التغذية، وفي الإعلان العالمي حول استئصال الجوع، وسوء التغذية سنة 1974، وأوضحت ملامح هذا الإعلان ضرورة إيجاد حل دائم لمشكلة الغذاء، وبذل كل الجهود للقضاء على الفجوات المتسعة بين الدول المتقدمة والدول النامية لإفشاء نظام اقتصادي عالمي، فمن حق كل شخص أن لا يتضرر من الجوع وسوء التغذية (2).

نشأت المنظمة في 16 أكتوبر 1945 وتعمل في مجال التغذية والزراعة من أجل رفع مستوى المعيشة، والتغذية لسكان العالم والعمل على زيادة الإنتاج الزراعي والحفاظ على المصادر الطبيعية ونشاطها يتصل بالبيئة، حيث كان لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر الأبيض المتوسط،

1- أحمد اسكندري، مرجع سبق ذكره، ص 63.

2- خالد مصطفى فهمي، مرجع سبق ذكره، ص 264.

بعد أن وصل إلى مستويات حرجة، وكان لها الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة كالاتفاقية المتعلقة باحترام سفن الصيد للأرصدة السمكية في أعالي البحار، والمحافظة عليها وحسن تسييرها والمحرة في 29 نوفمبر 1993، كما شاركت في صياغة اتفاقية " برشلونة الحماية منطقة البحر الأبيض المتوسط في عام 1976، وكذلك اتفاقية " روتردام " عام 1998 التي جاءت تطبيقا للتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا⁽¹⁾.

سادسا: المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (OMM):

هي إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، وتعتبر بمثابة المرجعية العلمية لمنظومة الأمم المتحدة، حيث أن الأحوال الجوية تؤثر على حياة الإنسان، وبالذات بالنسبة لموارده واستغلال هذه الموارد ومعرفة الأحوال الجوية، تساعد على الاستفادة منها أو على الأقل محاولة التكيف معها، وبالتالي تجنب الأخطار في مجالات كثيرة مثل: الزراعة والملاحة الجوية والبحرية، وموارد المياه، والأعاصير والزوابع، والصحة والسياحة والثروة الحيوانية وغيرها، كما أن معرفة الأحوال الدولية تتعدى حدود الدول، لذلك ظهرت الرغبة لإنشاء منظمة دولية تختص بمسائل الأرصاد الجوية⁽²⁾.

تم إنشاء هذه المنظمة بموجب اتفاقية واشنطن، والتي تمت في 11 أكتوبر 1947 ومن بين وظائف هذه المنظمة، وضع شبكة دولية لمراقبة وملاحظة مستويات التلوث، ورصد الأوضاع الجوية والتنبؤ بها، وكشف الكوارث الطبيعية قبل وقوعها، وكذلك العمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي في مجال البيئة، عن طريق مراقبة التلوث ودراسة مستوياته وتأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي، ومشاكل الاحتباس الحراري وتأثيرها على مستوى البحار والمحيطات⁽³⁾.

¹ - جمال واعلي، مرجع سبق ذكره، ص 127.

² - أحمد أسكندري، مرجع سبق ذكره، ص 64.

³ - جمال واعلي، مرجع سبق ذكره، ص 128.

سابعاً: الوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA):

تم إنشاء تلك المنظمة سنة 1956، ودخلت حيز الاتفاقية الخاصة بها التنفيذ في 1957، ومقرها مدينة فيينا بالنمسا، وتتبع الوكالة منظمة الأمم المتحدة بموجب الاتفاق المبرم بينهما في سنة 1957، وتنص المادة الثالثة من نظامها الأساسي على أن أحد وظائف هذه المنظمة، هو وضع الموافقة على مستويات الأمن لحماية الصحة والتقليل من المخاطر التي يتعرض لها الأشخاص والأموال⁽¹⁾.

كما تعمل هذه الوكالة على تكريس الاستعمال السلمي للطاقة الذرية من طرف الدول وكذلك حدود معايير السلامة أثناء استعمال هذه الطاقة والتقليل من مخاطرها، وتراقب مدى استجابة الدول في مجال الطاقة النووية للمقاييس الدولية، وتلزم الدولة صاحبة المشروع باحترام هذه المقاييس، وقد وضعت عام 1961 قانون ينظم نقل المواد الإشعاعية، كما اقترحت على الدول بعض التوجيهات الخاصة بمواجهة مخاطر التلوث الإشعاعي عند وقوع كوارث نووية⁽²⁾.

المطلب الثاني:

التعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

إن النظرة المستقبلية للبيئة تؤكد أن هناك وعي متزايد واهتمام كبير لقضايا البيئة وخاصة قضية تلوث البحار والمحيطات، حيث أصبحت هذه القضية موضع اهتمام جميع دول العالم والمنظمات الإقليمية الأمر الذي دفع هذه الدول وتلك المنظمات إلى إبرام العديد من الاتفاقيات فيما بينها لحماية البيئة البحرية وخير مثال على ذلك اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث سنة 1976، واتفاقية الكويت الإقليمية عام 1978، واتفاقية جدة سنة 1982، حيث كان الهدف الأساسي من هذه الاتفاقيات هو حماية البيئة البحرية من التلوث، عن طريق البحث عن الوسائل التي من شأنها أن تؤدي إلى حماية البحار والمحيطات من التلوث وتضمن سلامتها والمحافظة عليها⁽³⁾.

¹ - خالد مصطفى فهمي، مرجع سبق ذكره، ص 269.

² - جمال واعلي، مرجع سبق ذكره، ص 133.

³ - خالد حسين محمد العتري، مرجع سبق ذكره، ص 22.

من هذا المنطلق كان لابد من التطرق للتعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري وذلك من خلال دراسة الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري (الفرع الأول) النطاق الجغرافي للاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

لقد تواكبت الجهود الدولية مع التعاون الإقليمي حيث يمكن أن تبرم دول منطقة ما اتفاقية لمنع التلوث لديها، كالاتفاق الخاص بتلوث بحر الشمال بزيوت البترول الموقع عام 1969⁽¹⁾ واتفاقية مجموعة دول شمال شرق المحيط الأطلنطي - أوسلو - عام 1972⁽²⁾، واتفاقية هلسنكي عام 1974 لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق⁽³⁾.

وقد تم التوقيع عام 1976 على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتي ألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات عام 1977، كم تم إبرام البروتوكول الثاني في 1981 بشأن مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى مع وضع خطط للطوارئ، وتعزيز تدابير لمكافحة التلوث النفطي، وقد جاءت اتفاقية الكويت لعام 1978 للتعاون في حماية الخليج العربي من التلوث البحري⁽⁴⁾.

أولاً: اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث برشلونة عام 1976:

يطل البحر الأبيض المتوسط عدد من الدول يبلغ حوالي 18 دولة، منها ما يعتبر في أعداد الدول المتقدمة ومنها ما يسعى للوصول إلى التقدم، وهو بحر تاريخي احتضن حضارات قديمة جعلت له دور حضاري، وإنساني على مر العصور، وهو منفذ طبيعي هام لجميع الدول المطلة عليه، كما أنه يمثل منفذاً

¹ - في 09 يونيو 1969 وقعت ثمانية دول أوروبية في بون اتفاقاً يضع الالتزامات والأحكام الخاصة بحماية بحر الشمال من التلوث وذلك في أعقاب حادثة السفينة طوري كانيون عام 1967.

² - في 13 فبراير 1972 وقعت اثنتا عشرة دولة أوروبية من الدول الواقعة على الأطلسي وبحر الشمال اتفاقاً في مدينة أوسلو لمكافحة التلوث الناشئ عن النفايات التي تلقيها السفن في البحر.

³ - في 22 مارس 1974 وقعت الدول السبع الواقعة في حوض البلطيق، في هلسنكي اتفاقاً شاملاً لجميع أنواع التلوث بقصد حماية البيئة البحرية البحر البلطيق.

⁴ - نادبة عمراي، مرجع سبق ذكره، ص 134.

طبيعيا للربط بين قارات العالم الخمس، خاصة بعد حفر قناة السويس وربطها للشمال بالجنوب بوسيلة بحرية. (1)

ويعد منطقة بحرية جغرافيا، ذات مائية واسعة إلى حد ما، ينفرد عن البحار الأخرى بعدة خصائص منها اتصاله بمضيق جبل طارق الذي يعزله عن المحيط الأطلسي، وتجدد مياهه مرة كل ثمانون سنة، خصائصه الهيدروغرافية التي تجعل منه نظاما بحريا مغلقا نسبيا ويتميز عن المسطحات المائية الأخرى بالاكتظاظ في حركة الملاحة البحرية به (2).

1. دعوة برنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن الاجتماع للاتفاق على حماية البحر الأبيض المتوسط :1975

نتيجة للأخطار التي لحقت البحر الأبيض المتوسط بسبب التلوث، تنبتهت دول حوض البحر الأبيض المتوسط (3) إلى ضرورة العمل على وقف هذا التلوث وتخفيفه، حيث اجتمعت هذه الدول بالفعل في برشلونة عام 1975 بناء على الدعوة الموجهة من برنامج الأمم المتحدة للبيئة حيث تم في هذا الاجتماع الاتفاق على خطة عمل تهدف إلى حماية وتنمية البحر الأبيض المتوسط وذلك من خلال ما يلي:

- وضع اتفاقيات توقع عليها حكومات منطقة البحر المتوسط تتضمن سلسلة من الالتزامات القانونية.
- إعداد أنظمة لمراقبة التلوث وسلسلة من الأبحاث العلمية.
- وضع مخطط اجتماعي واقتصادي يرمي إلى التوفيق بين أولويات التنمية والبيئة الصحية المنطقة البحر المتوسط (4).

¹ - الاتفاقية لحماية البحر الأبيض المتوسط برشلونة 1976، الموقعة بتاريخ 16/02/1976، دخلت حيز التنفيذ في 16/02/1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1982.

² - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 47.

³ - الدول هي: مصر، قبرص، اليونان، فرنسا، لبنان، إيطاليا المغرب، موناكو، ليبيا، اسبانيا، تونس، تركيا، يوغسلافيا، الدول الأعضاء في السوق الأوروبية المشتركة.

⁴ - خالد حسين محمد العتري، مرجع سبق ذكره، ص 23.

ثانيا: مرحلة التوقيع على اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث برشلونة عام 1976:

نظرا لأهمية البحر الأبيض المتوسط فقد دعت الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر في برشلونة في إسبانيا في 1976/02/02 لمناقشة وسائل حماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث وقد اشتركت في هذا المؤتمر جميع الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، ولقد انتهى بعقد اتفاقية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

و تعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال هذه الحقبة، لأنها أول اتفاقية إقليمية غطت بشكل واسع كل مصادر التلوث البحري⁽¹⁾.

إذ أنها أكثر الاتفاقيات شدة في تنظيم هذه المشكلة حيث عرفت تلوث البيئة البحرية على أنه: " قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب أثارا مؤذية كالحاق الضرر بالمواد الحية، أو تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصا لمدى التمتع بها².

كما ألحقت بالاتفاقية أربعة بروتوكولات: اثنان تم التوقيع عليهما يوم إقرارها، أما الثالث والرابع فقد تم التوقيع عليهما في وقت لاحق.

البروتوكول الأول يتعلق بوقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، أما البروتوكول الثاني فهو يتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في حالة الطوارئ، في حين يتعلق البروتوكول الثالث بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج من مصادر برية أما البروتوكول الرابع فيتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط⁽³⁾.

¹ - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 60.

² - عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 182.

³ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 36.

ثانيا: اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث سنة 1978:

تعتبر مياه الخليج المصدر الرئيسي للحصول على المياه العذبة في بعض الدول، فضلا أن الخليج يعد من البحار الضيقة المساحة، قليلة العمق، ذات التيارات بطيئة الحركة مما يضاعف من أثر التلوث عليه، ويؤكد أن المواد الملوثة تظل فيه سنوات طويلة⁽¹⁾.

أعلن برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) منذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة وأوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة به، لذا عقد مؤتمر إقليمي في الكويت في الفترة من 15 إلى 23/04/1978، ونتج عن هذا المؤتمر نشأت اتفاقية الكويت وهي من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال تلك الفترة ومن أهم محاسنها أنها وضعت تعريفا محددًا لمعنى التلوث البحري وهي تهدف لبحث مشكلة حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي⁽²⁾.

عقد مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الكويت في الفترة من 15 - 23 أبريل 1978 بناء على مبادرة دول المنطقة، وقد تبني المجتمعون في 23 أبريل 1978 اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وفي 30 جوان 1979 دخلت الاتفاقية دور النفاذ بعد إيداع خمسة من وثائق التصديق وفقا للفقرة (أ) من المادة 28 من اتفاقية الكويت الإقليمية، وتبعًا لذلك تم تأسيس المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بشكل قانوني عام 1979 والتي تتكون من ثلاث أجهزة رئيسية وهي: المجلس، الأمانة، واللجنة القضائية⁽³⁾.

و الحقيقة إن اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة من التلوث تعد نموذجا للتعاون في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها في منطقة إقليمية ذات طبيعة جغرافية وبيولوجية خاصة لمنطقة الخليج العربي، كما قد ألحق بهذه الاتفاقية بروتوكول خاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط والمواد

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 56.

² - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 61.

³ - اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978. على الموقع الإلكتروني:

<https://epa.org.kw/RelationsDept/IntConvections/17-20-04/2022/12: 00>

الضارة الأخرى في حالة الطوارئ تم إبرامه مع الاتفاقية ذاته ودخل حيز التنفيذ معها ويهدف إلى تعزيز التدابير القائمة من أجل التصدي الحالة الطوارئ الناجمة عن تلوث الخليج العربي، وتدور أحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات الخاصة بها حول العديد من الالتزامات الفردية والمشاركة للدول الأعضاء من أجل حماية البيئة البحرية باتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البيئة البحرية وأن يكون تنفيذ هذه التدابير فعالاً بتضمينها في القوانين واللوائح الوطنية، كما تسعى الدول للتنسيق فيما بين سياساتها في هذا الشأن⁽¹⁾.

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

تعمل الدول الأطراف على حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي من التلوث بإتباع أسلوبيين

هما:

﴿ الأسلوب الفردي: وذلك عن طريق الإجراءات التي تتخذها الدول فرادى لمكافحة التلوث ومتابعة معدلاته ومصادره وتطوير وسائل مكافحته.

﴿ الأسلوب الجماعي: ويكون عن طريق التعاون الإقليمي والعالمي لتحقيق أغراض الاتفاقية في المجالات العلمية والتكنولوجية⁽²⁾.

ثالثاً: اتفاقية جدة لعام 1982 لحماية البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث:

نظراً للأهمية الكبيرة التي يتميز بها البحر الأحمر وخليج عدن ورغبة في حمايته من خطر التلوث الذي يمكن أن يتعرض له خاصة التلوث بالبتروال الذي يأتي من مصادر متعددة كالتنقيب عن البترول في البحر وتخلص بعض السفن من بواقي غسيل السفينة في البحر بدلاً من تفرغها في الأماكن المخصصة

1- خالد حسين محمد العتزي، مرجع سبق ذكره، ص 26.

2- نجلاء العوامر، مرجع سبق ذكره، ص 61-62.

لذلك، إضافة إلى الحوادث البحرية المتكررة بين الناقلات البحرية وتسرب الزيت بسبب تلك الحوادث هذا بالإضافة إلى أنواع التلوث الأخرى.

هذا كله دفع الدول الإقليمية⁽¹⁾ الماطلة على البحر الأحمر وخليج عدن على الاجتماع في مدينة جدة عام 1982 والتوقيع على اتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث⁽²⁾. حيث أبرمت اتفاقية حماية البحر الأحمر وخليج عدن والبرتوكول الملحق بها في مدينة جدة في 14 نوفمبر عام 1982، تحت رعاية الجامعة العربية، ووقعت عليها جميع الدول العربية الماطلة على البحر الأحمر، إذ أولت الاتفاقية حماية البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بالبتروول عناية خاصة، نظرا لأنه من أكثر أنواع التلوث انتشارا في هذه المنطقة.⁽³⁾

ألفت هذه الاتفاقية مجموعة من الالتزامات العامة:

- تلتزم الأطراف المتعاقدة سواء منفردة أو مشتركة باتخاذ جميع التدابير المناسبة وفقا الأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها، والتي هي أطراف فيها للمحافظة على البيئة البحرية بما في ذلك منع وتقليل ومكافحة التلوث.
- بالإضافة إلى البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، تتعاون الأطراف المتعاقدة في صياغة وإقرار بروتوكولات أخرى تنص على التدابير والإجراءات والمعايير المتفق عليها لتنفيذ هذه الاتفاقية.
- تضع الأطراف المتعاقدة المعايير والقوانين واللوائح الوطنية حسبما تقتضي ذلك التنفيذ الفعال للالتزام الوارد في البند 01 من هذه المادة، كما تسعى للتنسيق بين سياساتها الوطنية في هذا الشأن ويعين كل طرف "السلطة الوطنية" لهذا الغرض.
- تتعاون الأطراف المتعاقدة مع المنظمات الدولية والإقليمية لإعداد وإقرار معايير إقليمية وتطبيقات وإجراءات يوصى بها للمحافظة على البيئة البحرية بما في ذلك منع وتقليل ومكافحة التلوث من

¹ الدول هي: السعودية، السودان، اليمن الديمقراطي، الجمهورية اليمنية، الصومال، الأردن، منظمة التحرير الفلسطينية مصر التي انضمت إلى الاتفاقية فيما بعد (مع الأخذ بالاعتبار قيام الوحدة في اليمن أصبحت جمهورية اليمن الديمقراطية).

² - خالد حسين محمد العتزي، مرجع سبق ذكره، ص 27.

³ - نجلاء عوامر، مرجع سبق ذكره، ص 62.

كافة المصادر تماشياً مع أهداف هذه الاتفاقية ولمساعدة بعضها البعض في الوفاء بالتزاماتها طبقاً لهذه الاتفاقية.

▪ تبذل الأطراف المتعاقدة قصارى جهدها للتأكد من أن تنفيذ هذه الاتفاقية لن ينجم عنه تحول أحد أشكال أو أنواع التلوث إلى أو نوع أحر قد تكون نتيجته أكثر إضراراً بالبيئة⁽¹⁾.

والجدير بالذكر أنه رغم مشاركة مصر المسبقة في الإعداد لهذه الاتفاقية فإنها لم تكن مدعوة إلى التوقيع على الاتفاقية وذلك بسبب إيقاف عضويتها في جامعة الدول العربية بسبب إبرامها اتفاقية السلام مع إسرائيل حيث أن هناك قيد في هذه الاتفاقية مضمونه وجوب أن يكون عضو الاتفاقية من أعضاء جامعة الدول العربية⁽²⁾.

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

▪ البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد الضارة في الحالات الطارئة يعتبر هذا البروتوكول جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية وقد تم التوقيع عليه في 14 فبراير 1982 بمدينة جدة في مملكة العربية السعودية على إثر إقرارات وتوصيات مؤتمر جدة الإقليمي للمفوضين الذي يضم الدول الأعضاء للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ودخل البروتوكول حيز النفاذ عام 1985.

▪ البروتوكول الخاص بالمحافظة على التنوع الحيوي وإنشاء شبكة من المناطق المحمية في البحر الأحمر وخليج عدن، فالهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بالتنسيق مع الدول الأعضاء (مصر، السعودية، اليمن، الصومال، وجيبوتي)، أكدت على ضرورة تعاون كافة الدول على صون وحماية واستعادة صحة وسلامة وتكامل النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية

¹ - الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن سنة 1982. على الموقع الإلكتروني:

https://archive.iwlearn.net/persga.org/inner_arabic619c.html?id=62/20-04-2022/16:12

² - خالد حسنى محمد العتري، مرجع سبق ذكره، ص 27-28.

لذا قامت الهيئة بوضع هذا البروتوكول الذي تم التوقيع عليه في 10 ديسمبر 2005 بمدينة جدة من أجل المحافظة على التنوع الإحيائي في البحر الأحمر وخليج عدن⁽¹⁾.

▪ البروتوكول المتعلق بالأنشطة البرية: ففي عام 1999 صيغ بروتوكول إقليمي تابع الاتفاقية جدة ويعنى بحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية في البحر الأحمر وخليج عدن، ثم أعيدت صياغته عام 2004 واعتمد من قبل مؤتمر المفوضين في سبتمبر عام 2005. يتألف البروتوكول من 25 مادة ترتبط بقضايا ذات علاقة لمعالجة المياه وإدارة الفضلات الصلبة والتفتيش. ومن شأن هذا البروتوكول أن يعزز الإطار القانوني لتطوير وتنفيذ برنامج العمل الإقليمي للهيئة⁽²⁾.

▪ البروتوكول الإقليمي الخاص بالتعاون الفني لاستعادة ونقل الخبراء والفنيين والأجهزة والمعدات والمواد في الحالات الطارئة صدر هذا البروتوكول عام 2009 بمدينة جدة⁽³⁾.

الفرع الثاني: التدابير الوطنية لحماية البيئة البحرية في إطار الجهود الدولية

كما لا ننسى حماية المشرع الجزائري للبيئة حيث تدخل هذا الأخير، شأنه شأن باقي التشريعات الأجنبية، مجموعة من النصوص القانونية، الغرض منها حماية الفضاء البحري الجزائري من التلوث. نذكر من هذه النصوص:

أولاً: القانون البحري:

نظم هذا القانون بعض الأحكام والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري، منها على وجه الخصوص، ما ورد في المادة 117 إلى غاية المادة 149، حين نظم المشرع الجزائري مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفينة⁽⁴⁾. ومشكلة صب أو غمر وحرق

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 52-53.

² - لمزيد من التفصيل ينظر: الموقع الإلكتروني الخاص بالهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن:

https://archive.iwlearn.net/persga.org/inner_arabic79ff.html?id=112/20-04/2022/18:43

³ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 54.

⁴ - كمال حمدي، القانون البحري " السفينة " أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 02-04

النفائات داخل البحر من خلال المادة 210 وتبنى بعض أحكام القانون المدني في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، فعجل مسؤولية تضامنية في حالة تعدد المسؤولين من خلال المادة 220⁽¹⁾.

ثانياً التشريع المنظم لحماية البيئة:

حماية منه للبيئة البحرية، فقد خصص القانون رقم 03 - 83 أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر، فقد منع المشرع الجزائري صب أو غمر أو حرق أية مواد في البحر، تطبيقاً للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أقرتها الجزائر، من خلال المادة 53 وما يليها.

بلورت بعقوبات على كل مخالف من خلال المادة 63 وما بعدها، وقد أدخل المشرع الجزائري من خلال القانون رقم: 03 - 83 لأول مرة الاعتبارات البيئية في مخططات التنمية، من خلال تأكيده على دراسة مدى تأثير المشاريع الاقتصادية على البيئة. وبالنظر إلى النقائص التي سجلها القانون 03-83 في ميدان استدعت الضرورة إلى المطالبة بتعديله، ليكون ذلك في سنة 2003. بموجب القانون رقم: 10 - 03 الذي يعتبر بحق قانون إطار. وقد ألزم هذا القانون كل ربان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة، أن يعلن عن كل حادث وقع بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها.

كما شدد على ضرورة رفع الوعي البيئي عن طريق تكريس الحق العام في الإعلام البيئي، وجعله من ضروريات الحياة التي يحتاجها المواطن.

¹ - المادة 220 من الأمر رقم 80 - 76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 05 - 98 مؤرخ في 25 يونيو 1998 ، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج. ر رقم 47 لسنة 1998

المبحث الثاني:

المسؤولية الدولية الناتجة عن مخالفة الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

لقد اتجهت أنظار الدول منذ وقت غير بعيد إلى التصدي لأخطار التلوث الذي يهدد البيئة البحرية، ومنه بدأ اهتمام الحكومات بإصدار تشريعات وطنية لحماية البيئة البحرية من هذه المخاطر، وذلك بالعمل على منع انتشاره ومكافحته، وإلى عهد قريب لم تكن هناك تشريعات أو قوانين جزائية تنظم تلك الحماية على وجه كامل وشامل، وبما يتفق مع الأضرار الجسيمة والآثار المدمرة التي يحدثها التلوث البحري.

لذلك كان لزاما على المشرع الجزائري التدخل بسرعة لوضع حماية قانونية للبيئة البحرية من التلوث، حتى يواكب مختلف التشريعات التي أصدرتها الدول المتقدمة في هذا المجال.

المطلب الأول:

مفهوم المسؤولية الدولية

يعتبر كل فعل أو عمل يقوم به شخص من أشخاص القانون الدولي خرقا لالتزام دولي أو قاعدة من قواعد القانون الدولي يعد فعلا غير مشروع، ويترتب عن حدوثه قيام المسؤولية الدولية والتي سنوضح مفهومها في هذا المطلب من خلال التطرق تعريفها وشروط قيامها وكذا أسسها⁽¹⁾.

الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية

أولا: التعريف الكلاسيكي للمسؤولية الدولية

المسؤولية الدولية وفقا للتعريف الكلاسيكي هي ذلك النظام القانوني الذي تلتزم بموجبه دولة أتت عملا غير مشروع أو امتنعت عن عمل بتعويض دولة أخرى تضررت من هذا العمل، حيث أن المسؤولية الدولية لا تقع إلا على عاتق دولة، ولا تترها إلا دولة لمصلحتها⁽²⁾.

¹ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 65.

² - عبد اللطيف مداح والمبروك منصور، مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي تلمسان، 2019/06/11، ص 505.

ثانيا: التعريف الحديث للمسؤولية الدولية:

حيث يعرفها الدكتور أبو عطية على أنها عملية إسناد فعل إلى أحد أشخاص القانون الدولي، سواء كان هذا الفعل محظورا في القانون الدولي أم غير محظور ما دام يرتب ضرارا لأحد أشخاص القانون الدولي، مما يقتضي توقيع جزاء دولي، سواء كان هذا الجزاء ذا طبيعة عقابية أو ذا طبيعة غير عقابية، حيث يجدر بنا التمييز هنا بين نوعي المسؤولية الدولية الجنائية منها وكذا المدنية⁽¹⁾.

المسؤولية المدنية الدولية: هي نظام قانوني يسعى لتعويض شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة نشاط أتاها شخص آخر من أشخاص القانون الدولي⁽²⁾.

المسؤولية الجنائية الدولية: هي وجوب تحمل شخص القانون الدولي تبعة عمله المجرم لارتكابه أحد الجرائم الدولية التي تهدد الأمن والسلم الدوليين، وبذلك فهو يستحق العقاب باسم الجماعة الدولية⁽³⁾.

الفرع الثاني: شروط المسؤولية الدولية وأسسها

يتحمل شخص القانون الدولي المسؤولية الدولية بتوفر شرطان أساسيان هما:

﴿ **العنصر الشخصي:** هو سلوك ايجابي أو سلبي، أو القيام بالعمل أو الامتناع عنه من قبل الدولة التي تقع عليها المسؤولية الدولية، كما تتحمل الدولة تصرف أي جهاز تابع لكيانها⁽⁴⁾.

﴿ **العنصر الموضوعي:** يتمثل في وقوع المسؤولية في صورة انتهاك التزام دولي، حيث يتمثل في انتهاك الدولة فعلا غير مشروع دوليا⁽⁵⁾.

¹ - عبد الرحمان سيدي عيسى ومنال بونفيسة، الحماية القانونية الدولية للبيئة، مذكرة ماستر معهد العلوم الاقتصادية والتجارية قسم الحقوق، جامعة عين تموشنت، 2016-2017، ص80.

² - عبد العزيز زيرق، دور منظمة الأمم المتحدة في حماية البيئة من التلوث، رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، 2012-2013، ص59.

³ - أمبارك علواني، مرجع سبق ذكره، ص311.

⁴ - أحمد حمي وزهيرة كيسي، تقرير المسؤولية الدولية عن جرائم البيئة الطبيعية: الأسس والشروط، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 02، 2019/06/25، ص366.

⁵ - يحيى قانة، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في النزاعات المسلحة، مذكرة، ماجستير، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، الجزائر، ص102.

حيث يقصد بأساس المسؤولية الدولية، تلك النظرية، أو المبدأ القانوني، الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية على عاتق أشخاص القانون الدولي، أو هو السبب الذي من أجله يضع القانون عبء الضرر الذي وقع على عاتق شخص معين. وقد اجتهد فقهاء القانون الدولي، في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية الدولية في العلاقات الدولية، متأثرين في ذلك بفقهاء القانون الداخلي وقد تعددت نظرياتهم وتطورت، وفقاً للمتغيرات التي أثرت في طبيعة وصور الأنشطة التي تجري على الساحة الدولية في الآونة الأخيرة ومن أهم هذه المتغيرات تدخل الدولة في معظم صور الأنشطة التي كانت قاصرة من قبل الأفراد، والتقدم العلمي والتقني، الذي أصبح سمة العالم الآن⁽¹⁾.

من هذا المنطلق كان لا بد من التطرق أساس المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية وذلك من خلال دراسة نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية ونظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية ونظرية العمل الغير مشروع كأساس للمسؤولية الدولية.

أولاً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية:

تنشأ المسؤولية الدولية متى حصل الإخلال بالتزام دولي على يد أحد أشخاص القانون الدولي العام، ويستوي في ذلك أن يكون الإخلال قد تأتى على إثر القيام بأعمال ينهي القانون الدولي عن القيام بها، أو الامتناع عن أعمال يلزم القيام بها طبقاً للقانون⁽²⁾.

1. مفهوم الخطأ

تعد نظرية الخطأ أقدم النظريات للمسؤولية، إذ يرجع الفضل في تأسيس هذه النظرية للفقهاء الهولندي الشهير "جروسيسوس"، والذي نقلها من النظام القانوني الداخلي إلى النظام القانوني الدولي. إذ ذهب إلى القول بأن: "الدولة تسأل عن تصرفات رعاياها إذا نسب الخطأ أو إهمال إلى الدولة ذاتها، فتنشأ مسؤوليتها عندها: على أساس اشتراكها في وقوع الضرر نتيجة إهمالها في الحيلولة دون وقوع التصرف الخاطئ من رعاياها، أو لأنها أجازت هذا التصرف بأي شكل من الأشكال، بامتناعها عن معاقبة المخطئ أو بتمكينه من الإفلات من العقاب".

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 87

² - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 101.

ولقد اتجه جانب من الفقه الدولي إلى إقامة المسؤولية الدولية على أساس الخطأ ويلقي رأي "رد فعل الدولة المؤذي لدولة أخرى لا يعتبر جنحة دولية إذا لم يرتكب بشكل معتمد أو إهمال جدير باللوم" تأييدا كبيرا. (1)

2. نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية

هناك جانب من الفقه الدولي يدعو إلى تقرير إقامة مسؤولية الدول عن الضرر البيئي العابر للحدود على أساس الخطأ، ويستند هذا الجانب في ذلك إلى ثقته في أن النظام القانوني الدولي يعتمد معيار الخطأ، كأساس للمسؤولية الدولية عن التلوث العابر للحدود الوطنية.

ومن هذا الجانب، نجد الفقيه "هاندل" HANDEL الذي فضل أن يظل الخطأ المعيار الأساسي للمسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود، كما أكد أن المادة 139 فقرة أولى والمادة 253 فقرة أولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 يتناولان المسؤولية الدولية. (2)

بعد ذلك تدارك الفقيه ذاته تصور نظرية الخطأ، فعدل عن وجهة نظره، وذلك في مثال لاحق أكد فيه أن "المسؤولية الدولية للدولة عن التلوث غير العمدي العابرة للحدود الوطنية، تظل بصفة عامة متوقفة على فعل الدولة المسبب للضرر، والذي يعد غير مشروع وفقا للقانون الدولي.

لكن بالرغم من اعتراف "هاندل" بتأسيس مسؤولية الدولة على نظرية العمل الدولي غير المشروع، فإنه يسود، ويشترط توافر عنصر إضافي يتوقف على إثبات "أن سبب الحادث الضار هو عدم توافر العناية الواجبة في مسلك الدولة المسببة للتلوث العابر للحدود، أو بمعنى آخر أن فشل الدولة في منع الضرر، يجب تقديره وفق معيار السلوك يتضح في ضوء الظروف، أنه كان ينتظر من الدولة أن تعتمد بشكل معقول (3).

1- نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 71.

2- سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 107.

3- صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 111-112.

ثانيا: نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية:

تضاعفت على الصعيد الدولي الحالات التي تسمح فيها الدولة بمباشرة أنشطة مشروعة في حد ذاتها ولكنها تحدث مخاطر مفاجئة وترتب على الدوام أضرارا تتعدى حدود الدولة التي سمحت بها. وأمام هذا الخطر العظيم، فقد تزايد الاتجاه في الفقه الدولي نحو تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة في العلاقات الدولية أسوة بما هو مستقر في الأنظمة القانونية الداخلية المختلفة، لأنه ليس من العقل ولا المنطق أن تتكبد الدولة أضرارا فوق إقليمها وتحمل العواقب الكلية لذلك الضرر بحجة أن الدولة المنشئة لذلك الضرر لم تقم بمخالفة أي التزام مفروض عليها⁽¹⁾.

1. نظرية المخاطر في فقه القانون الدولي

يقصد بنظرية المخاطر، إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ في جانبه وتعد هذه النظرية، أحد أنماط المسؤولية الموضوعية، التي لا تستند إلى معيار شخصي، لإقامة المسؤولية الدولية.

ويرجع الفقيه "فوشي"، الفضل في إدخال هذه النظرية في مجال القانون الدولي في عام 1900 متخذاً منها ركيزة لحصول الأجنبي على تعويض عما أصابه من أضرار من جراء الحروب الأهلية والاضطرابات التي تقع في الدول المقيمين فيها، وعلى أساس أن إقامتهم في هذه الدول، تحقق نفعاً وفائدة لها، مما يلزمها بتحمل تبعة هذه المخاطر.

واليوم يتخذ الفقه الدولي من هذه النظرية، وسيلة لحماية المضرورين من عواقب الأنشطة الخطرة، التي استدعت احتياجات الإنسانية إبقاءها خارج دائرة اللامشروعية والعمل على استمرارها، ودعمها الزيادة فاعليتها لما تحققه من نفع عام للإنسانية⁽²⁾.

2. نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية

بعدها أخذ الفقه الدولي بنظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية، فقد ثار الخلاف بين هذا الفقه حول مدى إمكانية أخذ هذه النظرية كأساس لمواجهة كافة الأضرار الناجمة عن صور التلوث،

¹ - عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 335.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 123-124.

ويرى بعض الفقهاء إمكانية تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة في كافة صور التلوث وفقاً للمبدأ (22) من إعلان ستوكهولم، أما في الدراسات التي أجريت حول إعلان ستوكهولم فإنه في 14 نوفمبر 1974، كان قد أوصى مجلس منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية بتكليف لجنة البيئة للقيام بفحص الموضوعات المتعلقة بمبادئ هذا الإعلان والتي تنطوي على الواجب (le devoir) والمسؤولية في مجال حماية البيئة من التلوث، وبالفعل تشكلت مجموعة عمل لدراسة مشكلة التلوث العابر للحدود، وتقدمت اللجنة بتقريرين أوضحت فيهما الحالة الراهنة للقانون الدولي الوضعي إلا أنه يوجد مبدأ سبق أن أقره القضاء الدولي في قضية "ترايل وكورفو" وهو المبدأ المعروف بالاستخدام غير الضار بالإقليم، وأن هناك التزاماً عاماً بالسلوك الواجب والمفروض على الدولة تجاه حماية البيئة، فلقد تقدمت كندا بوثيقة تؤيد فيها المسؤولية المطلقة في هذا المجال، في حين ذهبت استراليا لعدم صلاحية ذلك المفهوم⁽¹⁾.

أ. الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية:

نصت هذه الاتفاقية في مادتها الثانية، على المسؤولية المطلقة وللقائم بتشغيل السفينة النووية إذ نصت على أنه " يتحمل مشغل السفينة النووية المسؤولية المطلقة عن أية أضرار نووية وهنا بإثبات وقوع هذه الأضرار عن حادثة نووية، تشمل الوقود النووي لهذه السفينة، أو المنتجات، والفضلات المشعة الناتجة في هذه السفينة⁽²⁾."

ب. اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي الناجم عن حادث في منشأة نووية

21ماي 1963:

أقامت هذه الاتفاقية المسؤولية المدنية للمستثمر عن الضرر النووي على أساس فكرة أو نظرية المخاطر وذلك في الفقرة الأولى من المادة الرابعة والتي قررت بأن المستثمر هو المسؤول موضوعياً عن تعويض الضرر النووي⁽³⁾.

¹ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 119.

² - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 145.

³ - عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 341.

ج. اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية

لا تعد هذه الاتفاقية من الاتفاقيات ذات الصلة المباشرة بالمساس بالبيئة البحرية، إلا إذا ترتب عن سقوط جسم فضائي بالبيئة البحرية أضراراً بهذه البيئة ولكن تبدو أهمية هذه الاتفاقية في أنها أول اتفاقية دولية، ينص فيها على المسؤولية المطلقة للدولة ذاتها، بوصفها دولة، وليست كمشغل خاص، فنصت في المادة الثانية، صراحة على أنه: " تكون مسؤولية الدولة المطلقة، مطلقة فيما يتعلق بدفع تعويض عن الأضرار التي يحدثها جسمها الفضائي على سطح الأرض أو في الطائرات أثناء تحليقها"⁽¹⁾.

ثالثاً: نظرية العمل الغير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية:

دفعت الانتقادات الموجهة إلى نظرية الخطأ بعض الفقهاء إلى السعي لتعديل أساس المسؤولية لتواكب التطور الجديد، فقدم الفقيه أنزيلوتي نظريته التي تقوم على أساس موضوعي هو مخالفة قواعد القانون الدولي، وسميت هذه النظرية بنظرية العمل الدولي غير المشروع.

كما استعمل الفقه اصطلاحات مختلفة للتعبير عن الفعل غير المشروع، فهناك من أطلق عليه اسم "الجريمة الدولية"، وهناك من أطلق عليه " العمل غير المشروع"، وذهب جانب آخر إلى تسميته "بالفعل غير المشروع"⁽²⁾.

1. مفهوم نظرية العمل الغير المشروع:

يعرف الفعل الغير المشروع في مجال القانون الدولي على أنه ذلك السلوك المنتسب إلى من أشخاص القانون الدولي، الذي يتمثل في القيام بفعل أو الامتناع عن أداء فعل، ويشكل مخالفة لأحد التزاماتها الدولية، فمخالفة أي التزام دولي أياً كان مصدره يولد المسؤولية الدولية⁽³⁾.

كما عرفت اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانون الدولي للأمم المتحدة، والتي كلفت ببحث موضوع المسؤولية الدولية برئاسة القاضي AGO، أن العمل الدول الغير مشروع بأنه: " مخالفة من جانب دولة لالتزام قانوني مفروض عليها بمقتضى إحدى قواعد القانون الدولي".

¹ - صلاح هاشم محمد، مرجع سبق ذكره، ص 146.

² - نجلاء العوامر، مرجع سبق ذكره، ص 73.

³ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 71.

ووفقا لهذه النظرية يتطلب لقيام المسؤولية الدولية توافر ثلاثة شروط وهي:

- عمل أو امتناع عن عمل يعد خرقا لالتزام مؤسس على قاعدة من قواعد القانون الدولي العام.
- أن يسند العمل الغير المشروع إلى دولة باعتبارها شخصا قانونيا.
- أن يترتب على هذا العمل أو الامتناع ضررا⁽¹⁾.

2. نظرية العمل الغير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية:

تأكد إجماع الفقه والقضاء الدوليين على ثبوت وإقرار التزام دولي متعلق بالنظام العام الدولي لتلتزم الدولة بموجبه بالمحافظة على البيئة البحرية وحمايتها ضد كافة أشكال التلوث وعلى ذلك تقرر أن انتهاك الدولة لالتزامها السابق والذي يتمثل في قيام الدولة باتخاذ أعمال أو السماح بمباشرة أعمال يترتب عليها تلوث البيئة البحرية، يعتبر عملا دوليا غير مشروع يصلح لأن يترتب مسؤوليتها الدولية، وبذلك يمكن الاستناد إلى نظرية العمل الدولي الغير المشروع كأساس لمسؤولية الدولة عن تلويث البيئة البحرية، ويمكن أن تساهم بدور فعال في حماية هذه البيئة والمحافظة عليها ولا يعوق تطبيق هذه النظرية قاعدة نسبية أثر المعاهدات في القانون الدولي والتي تقضي بأن المعاهدة لا تلزم إلا أطرافها ولا يمكن مساءلة شخص دولي عن خرق التزام دولي في معاهدة ما لم يكن طرفا فيها⁽²⁾.

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

فالفعل الغير المشروع هو ذلك الفعل الخارجي الذي يأتيه شخص من أشخاص القانون الدولي وتمنعه المواثيق الدولية، وقد يكون سلوكا إيجابيا من خلال إحداث تغيير في البيئة البحرية، أو سلوكا سلبيا من خلال عدم الالتزام بالأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية، أو الامتناع عن إتيان فعل إيجابي معين يتم من خلاله الحد أو المنع أو التقليل أو مكافحة التلوث البحري⁽³⁾.

¹ - نجلاء لعوامر، مرجع سبق ذكره، ص 73.

² - عطية عمر أبو الخير أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 330.

³ - موسى زيداني، مرجع سبق ذكره، ص 71.

تأكدت المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدث للبيئة في العديد من الأحكام الدولية والوثائق فالمبدأ (21) من إعلان البيئة الصادر عن مؤتمر ستوكهولم نص على أنه وفق الميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، فإن الدول لها الحق في استغلال مواردها الخاصة وفقاً لسياستها البيئية، وعليها واجب التأكد من الأنشطة التي تمارس داخل حدود اختصاصها أو تحت إشرافها.

وقد حظيت حماية البحار بجانب كبير من الاهتمام في الاتفاقيات الدولية التي تضمنت العديد من الالتزامات التي تستهدف حماية البحار، والبيئة البحرية من التلوث، سواء من حيث اشتراطات بناء السفن وتدريب طاقمها أو من حيث حظر نشاطات أو أفعال معينة بسبب ما يصدر عنها من مساس بسلامة البحار والبيئة البحرية، فأصبح أي انتهاك أو مخالفة لالتزام دولي احتوته أي من تلك المعاهدات يرتب مسؤولية الدولة التي ينسب إليها تلك المخالفة⁽¹⁾.

المطلب الثاني:

تطبيق المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية

يتم تطبيق المسؤولية الدولية على الدول المخلة بالالتزام الدولي تجاه البيئة البحرية وتلويثها وهذا من خلال توقيع الجزاء بنوعيه المدني والجنائي والذي يتحدد بالنظر لنوع الضرر المتسبب فيه وطبيعته، وهذا ما سنعرضه من خلال دراستنا لهذا المطلب لكن قبل ذلك الآثار الناجمة عن تطبيق المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية.

الفرع الأول: توقيع الجزاء المدني

يعتبر الجزاء المدني هو الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية دولية تحمي في الغالب مصلحة دولية خاصة، وهذا الأخير له أهمية كبيرة في حماية البيئة البحرية من خلال جبر الضرر الذي تسببه الدول تجاه البيئة البحرية بفرض التعويض الذي يعتبر بشكل عام وسيلة للإصلاح التام والفعلي للضرر حيث ينقسم التعويض إلى قسمين أساسيين هما:

¹ - سيدي احمد بونعاج، مرجع سبق ذكره، ص 113.

1. التعويض العيني:

يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، والذي يكون بالعمل على إعادة المحيط البحري المتضرر إلى حالته الأصلية، ويتم ذلك بوقف النشاط المحدث للضرر الذي لحق البيئة البحرية للتمكن من إصلاح ومعالجة الوسط البحري الملوث، ويعتبر التعويض العيني أفضل أشكال التعويض كونه يقوم بالإصلاح التام للضرر، وبالرغم من ذلك إلا أنه لا يتاح دائماً للقاضي اللجوء إليه في الحكم نظراً لعدم تحققه في كل الظروف⁽¹⁾.

2. التعويض النقدي:

هو التزام مالي يقع على الدولة المسؤولة عن الضرر نتيجة خطأ أو إهمال أو رعونة أو التعمد في إحداث التلوث الذي نتج عنه الضرر، ويلجأ القضاء لهذا النوع من التعويض في حال عدم تحقق التعويض العيني وعدم القدرة إلى إرجاع الحال إلى ما كان عليه وإصلاح الضرر⁽²⁾.

الفرع الثاني: توقيع الجزاء الجنائي

يتم التطرق في هذا الفرع إلى الجزاء الجنائي بصورتيه العقابية منها والاحترافية، وهي كالآتي:

أ. العقوبات في جرائم تلويث البيئة البحرية: وتنقسم إلى ثلاثة أقسام:

عقوبات سالبة للحرية: إن أغلب التشريعات الجنائية تتبنى العقوبات السالبة للحرية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، وتتمثل هذه العقوبات إما بالحبس أو السجن، حيث يعتبر الحبس العقوبة الأصلية السالبة للحرية في جرائم الجرح، فقد استخدم المشرع الجنائي البيئي عقوبة الحبس استخداماً موسعاً في جرائم تلويث البيئة البحرية، إلى جانب عقوبة السجن سواء المؤقت أو المؤبد التي تعد من أشد العقوبات

¹ عبد الرحمان بوفلحة، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2015-2016، ص. ص 166-167.

² محمد بلفضل، المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة وهران، 2011-2012، ص 316.

بعد عقوبة الإعدام في مواد الجنايات، حيث كان استخدامها ضيقا من قبل المشرع الجزائري البيئي أي في بعض الحالات النادرة⁽¹⁾.

1. **عقوبة الإعدام:** هي عقوبة سالبة للنفس أو الحياة والتي تعد من أشد العقوبات الجنائية على الإطلاق والتي استخدمها المشرع الجنائي البيئي في جريمة تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة المدمرة التي من شأنها التسبب في انهيار النظام البيئي بأكمله⁽²⁾.

2. **العقوبات المالية:** هي العقوبات التي تصيب الجاني في ذمته المالية دون المساس بحريته، وهي الأكثر لجوء في جرائم تلويث البيئة البحرية بدافع الربح، ومن أهم العقوبات المالية نذكر الغرامة والمصادرة، فالغرامة هي إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال في خزينة الدولة.

3. **عقوبة المصادرة:** فهي نزع ملكية مال من صاحبه جبرا وإضافته إلى ملكية الدولة دون مقابل⁽³⁾.

ب. التدابير الاحترازية في جرائم تلويث البيئة البحرية

تحقق التدابير الاحترازية أهدافا وقائية أي من الضروري اتخاذها قبل وقوع الاعتداء على البيئة البحرية وتلويثها، ليأتي معنا ذكر أهم هذه التدابير على النحو الآتي:

1. **غلق المنشأة:** يعد غلق المنشأة الوسيلة الوحيدة لمنع تكرار الجريمة، إذ أن التطبيق العملي لعقوبة الغلق في الجرائم البيئية قد أثبت فاعليته في إزالة الاضطراب الذي أحدثته الجريمة ومنع تكرارها مستقبلا⁽⁴⁾.

2. **حظر مزاولة النشاط:** هو تدبير شخصي يقصد به حرمان المحكوم عليه من ممارسة النشاط المسبب للتلوث، حيث يعتبر من أهم التدابير المقررة في مجال تلويث البيئة البحرية، كما أن استعمال هذا الجزء يعرف استعمالا واسعا في التشريعات البيئية كونه يقطع سبب الجريمة ويجول دون تكرارها⁽⁵⁾.

¹ - منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013-2014، ص. ص 139 و 141.

² - المرجع نفسه، ص 143.

³ - محمد أمين بشير، الحماية الجنائية للبيئة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، 2015-2016، ص 257.

⁴ - محمد أمين بشير، مرجع سبق ذكره، ص 268.

⁵ - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 339.

3. نشر الحكم الصادر بالإدانة: الأصل الذي يسود مبدأ النطق بالأحكام القضائية هو العلانية غير أن التشريع في بعض الحالات لا يكتفي بالعلانية وإنما يتطلب ذلك نشر الحكم على نطاق واسع نظراً لما يحققه ذلك من أثر فعال في مكافحة الجريمة، حيث يكون هذا التشهير أبلغ آثار على الجاني فيصيبه بالدرجة الأولى في اعتباره وأمام المتعاملين معه⁽¹⁾.

¹ - الفتني منير، مرجع سبق ذكره، ص 156.

الفصل الثاني: الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

وفي نهاية هذا الفصل الذي تناولنا من خلاله أهم الآليات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من هيئات عالمية وإقليمية ومدى فاعليتها في هذا المجال، حيث قامت بوضع أجهزة وهيكل تنظيمية دولية بهدف نشر الوعي البيئي وتوفير الحماية اللازمة للبيئة عموماً والبيئة البحرية خصوصاً، إضافة إلى فرض قواعد دولية بخصوص حماية البيئة البحرية وتوقيع الجزاء على كل من يخالفها.

خاتمة

في ختام الدراسة لا يسعنا إلا أن نشير إلى أن البيئة البحرية قد حظيت وصارت مجالا عالميا ووطنيا للاهتمام العلمي والقانوني، وذلك لتمييز البيئة البحرية عن كافة عناصر البيئة الأخرى. وقد تعددت الدراسات والبحوث التي حاولت إثارة الوعي بأهميتها وبمواردها خاصة وأن أضرارها تمتد زمانيا ومكانيا.

فلقد شكلت ظاهرة التلوث البحري تحديا فعليا للمجتمع الدولي، وخلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون بل والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة، بل وأصبح ذلك مبررا كافيا لإجماع الدول على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلويثها وكان من الضروري على المشرع الجزائري التدخل بترسانة من النصوص القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي أحدثه الإنسان نتيجة عبثه بتلك البيئة، واستغلالها استغلالا سيئا.

ومن هذا المنطلق تم تناول هذا الموضوع نظر لما لهذه البيئة من أهمية خاصة في تحقيق التوازن المناخي، فضلا عن أهميتها الاقتصادية باعتبارها مصدرا للمواد الغذائية والمواد الأولية اللازمة لأغراض الصناعة والثروات المعدنية، بالإضافة إلى أنها مصدرا للطاقة وطريقا هاما للمواصلات ومجالا واسعا للسياحة.

ومن خلال الدراسة يستنتج أن هناك تنوع في أسباب هذا التدهور يقع فيه على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة في إحداثه وإن كانت متباينة، بحيث سببت بفعل أنشطتها الملوثة تدهورا للموارد الطبيعية وإضرارها بمياه البحار واستنزاف الثروات البحرية أثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي.

وكذلك تبين أن الجهود الوطنية المبذولة لم تحقق ما كان مرجوا منها، مما أدى إلى فشل هذا النظام خلال العشرينات الثلاثة الماضية، مقابل ما تعرفه البيئة البحرية من تزايد في نسب ملوثات وتنوع مصادرها، على الرغم مما تعرفه السياسة الوطنية لحماية البيئة البحرية من تحولات جذرية الذي ترجم بإحداث وزارة خاصة بالبيئة وهيئة الإقليم، وصدور العديد من النصوص القانونية التي حاولت إيجاد الإطار القانوني لهذا النظام.

وبالرغم أن الجزائر قد تعددت مبادراتها في المصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث بذل المشرع الجزائري جهود معتبرة من أجل تجسيد القواعد القانونية الدولية التي قبلتها الجزائر في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، والتلوث الناجم عن السفن والطائرات، بالنظر إلى المكانة التي يحتلها قطاع المحروقات وكذا قطاع النقل البحري في الجزائر وباعتبار أن لهدين التلوثيين الأثر البالغ على المصالح الاقتصادية والإستراتيجية، أما بالنسبة للنصوص القانونية الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية، فيلاحظ أن جهود المشرع الجزائري في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث لا تزال ضئيلة عكس الأولى وتكمن هذه الضالة في قلة النصوص القانونية وندرتهما في القانون الداخلي.

وعلى الصعيد الدولي فقد أشارت الدراسة أيضا إلى الجهود الدولية المتخذة أو الرامية الحماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات والمعاهدات التي تناشد من خلال مبادئها وتوصياتها الملزمة، إلى محاولة تفادي المشاكل البيئية والإنقاص أو الحد نوعا ما من مشكلة التلوث البحري بما لها من قوة ووسائل الحماية البيئة البحرية وتفعيل ذلك من قبل الهيئات والمنظمات المتخصصة التي تعمل دون هوادة في إنقاذ البيئة البحرية قبل الفوات والسهر على حمايتها.

وفي هذا الإطار يمكن اقتراح جملة من الأفكار والتوصيات بغية تحسين الوضعية الحالية للجزائر، على المستويين الداخلي والدولي في مجال حماية البيئة البحرية منها: قبل قبول أي اتفاقية دولية في مجال البيئة البحرية والانضمام إليها ينبغي مراعاة توفر المعدات اللازمة لتصريف النفايات المختلفة لتفادي غمرها في البحر، وأيضا عند تبني المشرع الجملة الاتفاقيات الدولية الواردة في مجال حماية البيئة البحرية، فإن قواعدهما تدمج في القوانين الداخلية الوطنية لكن ينبغي إلحاق ذلك بأجهزة رقابة صارمة من صميم مهامها السهر على الالتزام الفعلي بتلك القواعد مع فرض آليات عقابية صارمة في حالة ارتكاب مخالفات، هذا من جهة، ومن جهة أخرى ضرورة حماية البيئة البحرية من الأضرار الحالية والمستقبلية بكافة الطرق والوسائل، مثلا كإدخال مناهج حماية البيئة البحرية ضمن المناهج الدراسية في المراحل التعليم المختلفة، والربط بينها وبين البرامج التنموية، لبناء جيل بيئي، وإنشاء شبكات رصد وطنية تراقب حالة البيئة البحرية، وتعمل على تحليلها وتقويمها بصورة مستمرة، وتعزيز إمكانيات حراس الشواطئ

خاتمة

بمنحهم المزيد من الوسائل والإطارات المؤهلة لتمكينهم من ضبط الملوّثين المنتهكين للقوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية.

وكذا استعمال سياسة لترشيد استغلال موارد البيئة البحرية بشكل عقلاني دون إغراقها في أخطار التلوث، وكذا ضرورة التكثيف في نقل الرسائل العلمية الإعلامية التثقيفية لتوعية الأفراد، تحذر من عواقب تلوث البيئة البحرية، والعمل على تفعيل دور الجماعات المحلية فيما يخص التنظيم السياحي واستغلال الشواطئ والمحافظة عليها.

والعمل على تفعيل النصوص القانونية المنظمة لحماية البيئة البحرية من خلال وجود إدارة قوية وصارمة، وقضاء صارم وردعي في تطبيق القوانين المتعلقة بحمايتها.

وتعديل القوانين لتصبح أكثر مسايرة للمستجدات الوطنية والدولية في موضوع البيئة البحرية. و الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي توفر أكثر حماية للبيئة البحرية بما يتناسب مع المصلحة الوطنية، ونشر الوعي البيئي في المجتمع الجزائري.

قائمة المصادر والمراجع

❖ القرآن الكريم.

أ. قائمة المصادر:

❖ أخرجه أبو داوود وأحمد و البغوي في شرح السنة النبوية.

❖ رواه البخاري ورواه مسلم في مقدمة صحيحه .

أولاً: اتفاقيات :

1. الاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط برشلونة 1976، الموقعة بتاريخ 16/02/1976، دخلت حيز التنفيذ في 16/02/1978، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1982.

2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996، ج ر ع 06، سنة 1996.

ثانياً: القوانين :

1. الأمر رقم 80 - 76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 05 - 98 مؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج . ر رقم 47 لسنة 1998 .

2. قانون 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، المتعلق بحماية البيئة البحرية في إطار التنمية المستدامة (ج. ر 43 المؤرخة في 20/07/2003).

ب. قائمة المراجع:

أولاً: الكتب باللغة العربية :

1. إبراهيم الدسوقي عطية طارق ، الأمن البيئي النظام القانوني لحماية البيئة، الإسكندرية، مصر، دار الجامعة الجديدة، 2009.
2. أبو العطا رياض صالح ، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2009، ص 114 .
3. أبو الوفا أحمد، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، طبعة سنة 1988 .
4. أحمد إبراهيم ، تنازع القوانين والاختصاص القضائي الدولي ، دار النشر ، القاهرة ، 1982 .

5. الجمل أحمد محمود ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، ب.ط، منشأة المعارف، 645 الإسكندرية سنة 1998 .
6. حداد سليم ،النظام القانوني للبحار و الأمن القومي العربي ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت ، ط 1 ، 1994 .
7. حمدي كمال ، القانون البحري " السفينة " أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997 .
8. السروي أحمد ، التلوث البيئي بأسلحة والحروب الكيميائية والبيولوجية والنووية، الطبعة الأولى ، الأردن : دار الحامد للنشر والتوزيع، 1994 .
9. سلامة أحمد عبد الكريم ، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى سنة 1996 .
10. عبد الوارث عبد الجليل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية ،المكتب الجامعي الحديث ،الإسكندرية ، 2006 .
11. عكول الصالحي سعدي و العيزي عبد العباس فصيح ، البيئة المائية ، دار الصفاء للنشر و التوزيع ،عمان ، ط1 ، 2004 .
12. علي السعدي حسين ، أساسيات علم البيئة والتلوث ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، 2006 .
13. فهمي خالد مصطفى ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية الاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، ب.ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2011 .
14. كامل نبيلة عبد الحليم ، نحو قانون موحد لحماية البيئة بدار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة سنة 1993 .
15. محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، طبعة سنة 2006 .
16. محمد المنشاوي ياسر ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية ،الإسكندرية ،دار الجامعة الجديدة، 2008 .
17. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2010 .

18. نعمان محمد عبد الله ، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، ب.ط، دار النهضة العربية، سنة 2004 .

ثانيا : الملتقيات العلمية :

1. واعلي جمال ، مداخلة بعنوان " :التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربه، دراسة في القانون الجزائري والقانون المقارن" ، الملتقى الدولي حول :النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمه، يومي 09 و 10 ديسمبر 2013 .

ثالثا: مجالات :

1. إبراهيم ماجد ،حماية الاتجاهات الدولية المعاصرة نحو أعمال مبدأ إقليمية القانون الجنائي الدولي في إطار التعاون الدولي الأمني ،بحث منشور بمجلة بحوث الشرطة ،العدد12، يوليو 1997 .
2. أمين الصغير شهرزاد، مدى تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية والمجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 08، تاريخ النشر 01-11-2018 .
3. حمي أحمد و كيسي زهيرة، تقرير المسؤولية الدولية عن جرائم البيئة الطبيعية :الأسس والشروط، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 02، 2019/06/25 .
4. عمراني نادية، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، مجلة تصدر عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02 لونيبي علي، العدد الحادي عشر، تاريخ النشر 2017/01/01.
5. محمد الأمين محمدي وقوسم حاج غوثي ، التلوث البيئي البحري على ضوء القانون الدولي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، جامعة ابن خلدون- تيارت، العدد 09، 2017 .
6. مداح عبد اللطيف ومنصوري المبروك، مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية ، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01 ، المركز الجامعي تمراست، 2019/06/11 .

رابعاً: المذكرات والرسائل الجامعية :

أطروحات الدكتوراه:

1. أسكندري أحمد ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 1995 .
2. أنور عاشور محمد سامر ، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 2001 .
3. حدادي نور الهدى و مزوار إيمان، الصناعة النفطية البحرية وأثرها على البيئة (دراسة حالة أزمة خليج المكسيك)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، السنة الجامعية، 2011/2012 .
4. العشري عبد الهادي ، الاختصاص في حماية البيئة البحرية، رسالة دكتوراه في الحقوق كلية الحقوق، جامعة الزقازيق مصر، السنة الجامعية 1989/1988 .
5. علواني أمبارك ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة: لدراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العاقات الدولية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 3112/3110 .
6. عمر أبو الخير أحمد عطية ، الإلزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995
7. هاشم محمد صلاح ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1990-1989 .
8. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2009 .

خامسا: رسائل الماجستير:

1. بونعاج سيدي احمد ، الالتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث، رسالة لنيل درجة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2003-2004 .
2. جدي وناسة ، الحماية القانونية للبيئة لبحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2007-2008 .
3. زيرق عبد العزيز، دور منظمة الأمم المتحدة في حماية البيئة من التلوث، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق جامعة قسنطينة، 2012-2013 .
4. عاشور القدور ، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة وفقا لاتفاقية بازل لعام 1989 مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، قسم الحقوق، كلية الحقوق سعيد حمدين ، جامعة الجزائر 01، الجزائر، السنة الجامعية 2014، 2015 .
5. العتزي محمد خالد حسين ، حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) 1976 واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978 واتفاقية جدة لحماية بيئة البحر وخليج عدن من التلوث 1982 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر 1972 (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة الكويت، 1996-1997 .
6. الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، قسم الحقوق، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2013-2014 .
7. قانة يحيى ، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في النزاعات المسلحة، مذكرة، ماجستير، كلية الحقوق جامعة قسنطينة ، الجزائر .

سادسا: مذكرات الماستر:

1. زبداني موسي، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي- سعيدة، 2015-2016
2. سيدي عيسى عبد الرحمان و بونفيسة منال، الحماية القانونية الدولية للبيئة، مذكرة ماستر معهد العلوم الاقتصادية والتجارية قسم الحقوق، جامعة عين تموشنت، 2016-2017 .

3. نجلاء لعوامر، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016
4. الهيصاك فضيلة و مجوهري أمينة، المسؤولية الدولية عن التلوث العابر للحدود، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية، الجزائر، السنة الجامعية 2013/2014 .

سابعاً : المراجع باللغة لفرنسية :

1. Michelle Prieur, Droit de L'environnement, 4 eme édition, Dalloz, 2001 .

ثامناً : مواقع الأنترنت :

1. اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البحرية من التلوث لعام 1978 على الموقع الإلكتروني:
<https://epa.org.kw/RelationsDept/IntConvections/17-20-04/2022/12:00>
2. الموقع الإلكتروني تم الاطلاع على الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن 1982
https://archive.iwlearn.net/persga.org/inner_arabic619c.html?id=62/20-04-2022/16:12.
3. الموقع الإلكتروني الخاص بالهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن:
https://archive.iwlearn.net/persga.org/inner_arabic79ff.html?id=112/20-04/2022/18:43.
4. نقلاً عن الموقع الإلكتروني، أطلع عليه بتاريخ: 2022/03/17، 10:28
5. تم الاطلاع على الموقع الإلكتروني بتاريخ : 2021/10/20 على الساعة 10:13
<http://www.almaany.com/home.php?word=marine>
<http://www.byto.com/vb/t34682.html>

فهرس الموضوعات

الفهرس

شكر وتقدير
إهداء.....
قائمة المختصرات.....أ.
مقدمة.....أ.

الفصل الأول

ماهية البيئة البحرية ومخاطر تلوثها

المبحث الأول: ماهية البيئة البحرية وتحديد القانوني 3
المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية 3
الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية 3
الفرع الثاني: التحديد القانوني للبيئة البحرية 6
المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية 11
الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية 12
الفرع الثاني: الأهمية النفسية والطبية 13
الفرع الثالث: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية 13
الفرع الرابع: الأهمية الإستراتيجية 17
المبحث الثاني: التلوث البحري ومخاطره 18
المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري 18
الفرع الأول: تعريف التلوث البحري ومصادره 18
الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري: 20
الفرع الثالث: كيفية انتشار التلوث البحري: 25
المطلب الثاني: دولية التلوث البحري 29
الفرع الأول: تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية 29
الفرع الثاني: تعريف المنظمات الدولية للتلوث البحري: 30

- 32..... الفرع الثالث: تعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري:
- 33..... الفرع الرابع: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية.
- 35..... الفرع الخامس: التحكم في التلوث وإزالته.
- 42..... الفرع السادس: صور التلوث البحري.

الفصل الثاني

الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري

- 52..... المبحث الأول: الجهود الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 52..... المطلب الأول: التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 53..... الفرع الأول: الإطار العالمي للوقاية من التلوث البحري.
- 53..... الفرع الثاني: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 58..... الفرع الثالث: دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 64..... المطلب الثاني: التعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 65..... الفرع الأول: الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث البحري.
- 72..... الفرع الثاني: التدابير الوطنية لحماية البيئة البحرية في إطار الجهود الدولية.
- 74..... المبحث الثاني: المسؤولية الدولية الناتجة عن مخالفة الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري...
- 74..... المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الدولية.
- 74..... الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية.
- 75..... الفرع الثاني: شروط المسؤولية الدولية وأسسها.
- 82..... المطلب الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية.
- 82..... الفرع الأول: توقيع الجزاء المدني.
- 83..... الفرع الثاني: توقيع الجزاء الجنائي.
- 87..... خاتمة.
- 91..... قائمة المصادر والمراجع.
- 98..... فهرس الموضوعات.

ملخص:

حماية البيئة من أهم موضوعات القانون الدولي العام، وتحظى باهتمام دولي واسع وعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية من حماية البيئة البحرية تنبه المجتمع الدولي إلى ما يسببه التلوث البيئي من كوارث على البشرية، وعمل على الحد من تلوث البيئة عبر العديد من المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، تم بموجبها تأكيد العمل المشترك بين جميع الدول لحماية الحيوانات في البحار، وحماية التربة والمناظر الطبيعية في البحار، والحد من الانسكابات والنفائيات والأخطار الصناعية و النوورية التي تلقيها السفن في البحار.

يسلط البحث الضوء على آليات حماية البيئة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية، ودور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية، فضلا عن دور الجزائر في حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي والوطني.

الكلمات المفتاحية : البيئة البحرية – حماية – التلوث البحري – قانون البحار

Abstract:

Environmental protection is one of the topics of modern international law, and many international conventions have been held for the protection of the marine environment. The international community is alerting to the effects of environmental pollution on Human beings. The countries has worked hard for reducing the pollution of the environment through several international treaties. The treaties emphasized the joint work of all States to protect animals at sea, protect the soil and landscape at sea, to limit spills, waste and industrial and nuclear hazards which ships through at sea.

This paper highlights mechanisms for protecting the marine environment through international conventions and the role of international organizations in protecting the marine environment. The research also discusses the role of the Algerian in the protection of the marine environment at the international and national levels.

Keywords : Marin environment – protection –pollution –the law of the sea .