

جامعة محمد خيضر - بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي

مشروع مذكرة مكملة من متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص قانون دولي و حقوق الانسان

إشراف الأستاذ(ة):
صالح سقني

إعداد الطالب(ة):
نجلاء لعوامر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

يقول النبي صلى الله عليه و سلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

و من هذا الحديث

نحمد الله الذي أنار لنا درب العلم و المعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب

و وفقنا إلى انجاز هذا العمل

و أتوجه بالشكر إلى الأستاذ المشرف صالح سقني على توجيهاته و نصائحه القيمة

و عرفانا بالجميل للأستاذ لوعيل حكيم و الأستاذة رشيدة العام و أستاذة صوفيا شراد و
أستاذة حفيظة مستاوي .

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان الى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد .

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر و عرفان

يقول النبي صلى الله عليه و سلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

و من هذا الحديث

نحمد الله الذي أنار لنا درب العلم و المعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب

و وفقنا إلى انجاز هذا العمل

و أتوجه بالشكر إلى الأستاذ المشرف صالح سقني على توجيهاته و نصائحه القيمة

و عرفانا بالجميل للأستاذ لوعيل حكيم و الأستاذة رشيدة العام و أستاذة صوفيا شراد و

أستاذة حفيظة مستاوي .

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان الى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد .

الف

أهدي هذا العمل إلى :

أبي عمر .

و أمي زوبيدة .

و أخوتي صديق و نواري و أكرم.

و أخواتي صديقة و ماجدة .

و بنات عمي ريم و عفاف و ريتاج .

و إلى صديقتي مريم دراجي و صفاء مردف و نأم منصري ليندا عزوز .

و إلى رفيقات الدرب و العمر صبرينة خريش و نادية شريف ...

مقدمة

وإذا نظرنا إلى كوكبنا من الفضاء قد يسحرنا مشهد البحار إذ تشكل ما يقارب 72% من الكوكب الأزرق، و إن رفاه و ازدهار حياة الانسان يعتمدان على صحة هذه البحار .

لأن عجلة التقدم العلمي و التكنولوجي أدت إلى تزايد نشاط الانسان ، فهو يعمل منذ بدأ الخليقة على استغلال البيئة البحرية كما و كيفا و عدم التنسيق بين نشاطه من جهة و المحافظة عليها و الإغفال عنها من جهة أخرى . و هذا ما زاد احساسنا بالبيئة البحرية كثيرا.

فوجد برمجة فكرة أن البحار قادرة على استيعاب كل ما يصب فيها ، هي التي نتج عنها مشكل التلوث البحري ، و تحميل هذه الأنظمة البيئية فوق طاقتها .

إن طيف علم البحار واسع ، و لهذا يزداد و بشكل مثير قلق العلماء و الباحثين في مجال القانون أنه إن استمرت البيئة البحرية بهذه الوتيرة فإن تأثيراتها لن تقتصر على الحياة في هذه البيئة فقط و إنما العالم بأسره

سيدفع فاتورة ارتفاع أخطار مشكل التلوث البحري ، و يأتي ذلك بعد أن أثارت الأبحاث العلمية أن ارتفاع معدل التلوث في البحار فاق التوقعات .

و هذا ما دفع المجتمع الدولي الى ضرورة تحريك هذه القضية التي تهدد العالم بأسره . و لقد كانت أولى بوادر حماية البيئة البحرية من التلوث أثناء عقد مؤتمر أستكهولم عام 1972 إذ بعد أول عمل دولي تبنى فكرة حماية البيئة البحرية من التلوث .

كما تبنى هذا المؤتمر انشاء جهاز دولي يطلق عليه اسم برنامج الأمم المتحدة (PNUE) الذي بموجبه تم إبرام العديد من الاتفاقيات ذات الطابع الدولي و الإقليمي كاتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع التلوث بزيت البترول في البحار ، و اتفاقية بروكسل 1971 المتعلقة بإنشاء

صندوق نقد دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط ، و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وغيرها من الاتفاقيات ، سواء منها الشاملة لحماية البحر من كل أشكال التلوث أو الخاصة بالتلوث بأنواع محددة من المواد الملوثة . ونتج عن هذه الاتفاقيات ذات الطابع الدولي أو الإقليمي على سواء أحكام و مبادئ و قوانين تهدف إلى توعي و تنبه المجتمع الدولي بضرورة التقليل من هذه الظاهرة و السيطرة عليها قبل تفاقم الوضع .

و من خلال هذه الأجهزة و الاتفاقيات نجد أن المجتمع الدولي قد حصن حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال أحكام و قوانين الصادرة من هذه الاتفاقيات . و في هذا الحين نرى أن موضوع البيئة البحرية قد أخذ نصيبا وافرا من الحماية و ذلك من خلال ما تبدله الدول من جهود و مبادرات عن طريق التعاون و التنسيق فيما بينها بتطبيق القواعد القانونية الدولية و الالتزام بها .

- أهمية دراسة الموضوع:** نظرا للقيمة الكبيرة للبيئة البحرية تتجلى أهمية دراستنا لها في :
- كون الماء سر الوجود فان التأثير على تركيبته النوعية يقضي على كل الأحياء
 - عدم استيعاب و تقبل البحار للكميات الهائلة و المتنوعة من النفايات و الملوثات
 - تفاقم درجة خطورة مشكل التلوث الذي يهدد البيئة البحرية
 - ان موضوع البيئة البحرية عالميا اذ يهم العالم بأسره

المنهج المتبع: لقد اعتمدنا في دراسة موضوعنا هذا المنهج الوصفي التحليلي و التاريخي و هذا لأننا في دراستنا هذه نحتاج فيها الى وصف أخطار و عواقب هذا التلوث أما المنهج التحليلي لتحليل هذه الظاهرة و النصوص القانونية . و الاعتماد على المنهج التاريخي من خلال ذكر الوقائع و سردنا لمراحل تطور اتفاقيات عبر التاريخ.

أسباب اختيار الموضوع: دق ناقوس الخطر على وجه الارض و ذلك بظهور ظاهرة التلوث البحري التي نتج عنها أيضا مشاكل أخرى فائقة الخطورة كمشكل الاحتباس الحراري* و لأنه موضوع حيوي و من أهم المواضيع الشائعة حاليا.

و الذي أدى بدوره أيضا الى مشكل ذوبان جزء كبير من القطب الشمالي و الجنوبي ، و لقد لقي هذا الموضوع اهتمام متزايد من قبل المجتمع الدولي .
صعوبات الدراسة: تكمن الصعوبات التي واجهتنا في دراستنا هي كثرة الأجهزة المتعلقة بحماية البيئة البحرية و أيضا كثرة نصوص الاتفاقيات في هذا المجال و المشكل الذي يعيق دراستنا هو عدم بيانها جميعا لضيق الوقت.

اشكالية الموضوع :

هل تتمتع قواعد القانون الدولي بالقيمة القانونية الكافية لضمان حماية البيئة البحرية من التلوث ؟.

و للإجابة على الاشكالية المطروحة قمنا بتقسيم موضوعنا على النحو التالي:

خطة العمل

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و قمنا بتقسيمه الى مبحثين :

المبحث الأول : ماهية البيئة البحرية.

المبحث الثاني : مضمون التلوث البحري

أما الفصل الثاني تناولنا فيه : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

قسمناه الى مبحثين :

المبحث الأول : الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث .

المبحث الثاني: ضمانات الحماية الدولية للبيئة البحرية.

الفصل الأول
تصاغة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

إن مجال البيئة البحرية مجال رحب ، و ذا قيمة عالية ، و ذلك لأهميته الحيوية ، حيث يعمل على التنسيق بين مختلف العناصر البيئية الأخرى ، و تحقيق التوازن المناخي ، و يعد مصدر حياة مختلف الكائنات الحية، و هو الأمر الذي دفع معظم الدول إلى الاستعجال للعناية بهذا المجال تحت شعار " أرض واحدة فقط " نظرا لتفاقم مشكل التلوث الذي أصبح التحكم فيه أمر صعب .

و في هذا الفصل سنحاول التطرق الى المفاهيم الأساسية :

المبحث الأول : ماهية البيئة البحرية

لقد حظي موضوع البيئة البحرية باهتمام فائق في شتى المجالات ، وذلك لأهميته الكبيرة في حياة الانسان و مختلف الكائنات الحية .
و لهذا سنعرض في هذا المبحث مفهوم البيئة بصفة عامة و البيئة البحرية الخاصة.

المطلب الأول : مفهوم البيئة البحرية

لبيان مفهوم البيئة البحرية ، يراعى أولا تعريف البيئة وذلك لأن البيئة البحرية عنصر من عناصر البيئة .

الفرع الأول : تعريف البيئة

ورد تعريف البيئة في أكثر من مجال و أبرزها :

أولا : التعريف اللغوي للبيئة

ضنا : فما يرحلي منهم الا غلاما بيئة ضنيان

قال ابن سيده : هكذا أيشده أبو علي الفارسي ، و بفتح النون¹

1 - ابن منظور لسان العرب ،(الروائع الدعوية)، دار المعارف ، بيروت ، دون سنة النشر ، ص28.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

في اللغة الفرنسية :

" **l'environnement** "est un néologisme récent dans la langue française ... il fait son entrée dans le grand Larousse de langue français en 1972 . " Ensemble des éléments naturels ou artificiels qui conditionnent la vie de l'homme"¹

البيئة : هي مصطلح جديد عرف مؤخرا في اللغة الفرنسية و دخلت مؤخرا على المعجم اللغوي الفرنسي لاروس في عام 1972 >> مجموعة عناصر طبيعية أو اصطناعية التي تحافظ على حياة الانسان <<.

1- علواني امبارك ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق ، تخصص قانون العلاقات الدولية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، كلية الحقوق : 2016/2017 ، ص 19.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

في اللغة الإنجليزية :

يعني مصطلح (Ecologie) التي تنحدر من كلمة (Environnement) المكان الذي يحيط بالإنسان ، و يآثر على مشاعره و أخلاقه و أفكاره¹.

ثانيا : التعريف الاصطلاحي للبيئة

تعرف البيئة اصطلاحا: بأنها المحيط المادي الذي يقطن فيه الانسان بما يشمل من ماء و هواء و فضاء و تربة و كائنات حية ، و منشآت أقامها لإشباع متطلباته . و قد ثبت حتى الآن أنه لا حياة للإنسان من غير بيئته التي نشأ فيها على كوكب الأرض ، هذه البيئة التي وجدها تناسب ظروفه و تكوينه ، و أكملها بما قام عليها من منشآت لخدمة مزيد من حاجياته.

و لذلك المقصود بالبيئة هو :

1. البيئة الطبيعية و قوامها الماء و الهواء و الفضاء و التربة و ما عليها أو بها من كائنات حية .

2. البيئة الوضعية بما وضعه الإنسان في البيئة الطبيعية من مرافق و منشآت لإشباع حاجاته².

كما عرف برنامج الأمم المتحدة البيئة بأنها : (مجموعة الموارد الطبيعية و الاجتماعية المتاحة في وقت معين من أجل اشباع الحاجات الإنسانية)³ .

1 -مهدي جمال ، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون البيئة و العمران ، جامعة الجزائر 1. بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق 2014/2013 ، ص15.

2 -ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2014/2015 ، ص68-69.

3 -مهدي جمال ، المرجع السابق ، ص 16.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

ثالثا : التعريف القانوني للبيئة

1-البيئة حسب مؤتمر استكهولم : أعطى مؤتمر استكهولم أول تعريف رسمي لها : (بأنها جملة الموارد المادية و الاجتماعية المتاحة في وقت ما و في مكان ما لإشباع حاجات الإنسان و تطلعاته)¹.

2-البيئة في التشريعات المقارنة :

* في فرنسا :جاءت مقدمة الدستور الفرنسي قاطعة في اعتبار حماية البيئة واجب على كل شخص بقولها :

(... Le peuple français proclame Solenne ment son attachement aux droits de l'homme et aux principes de la souveraineté nationale ...ainsi qu'aux droit et devoirs définis dans charte l'environnement de 2004) ²

و جاء في ميثاق البيئة الفرنسي ليؤكد هذا البعد و اعتبار حماية البيئة و تحسينها واجب كل شخص بقولها :

(toute personne a la devoir de prendre part à la préservation et l'amélioration de l'environnement .)³

كما عرف المشرع الفرنسي البيئة ضمن المادة الأولى من القانون الصادر في 10/07/1976 المتعلق بحماية الطبيعة بأنها (مجموعة من العناصر التي تتمثل في الطبيعة ، الفصائل الحيوانية و النباتية ، الهواء ، الأرض ،الثروة المنجمية و المظاهر الطبيعية المختلفة)⁴.

1-طارق إبراهيم الدسوقي ، النظام القانوني لحماية البيئة (في ضوء التشريعات العربية و المقارنة) ، دار الجامعة الجديدة ،مصر ، 2014 ، ص 92.

2-علواني امبارك ، المرجع السابق ، ص21.

3-علواني امبارك ، المرجع نفسه ، ص21.

4- حسونة عبد الغني ، الحماية القانونية للبيئة في اطار التنمية المستدامة ، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في

الحقوق، تخصص قانون أعمال ، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق ، 2012-2013 ، ص14.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

أيضا عرفها في الفقرة الأولى من المادة 110 من قانون البيئة رقم 914-2000 الصادر في 18 سبتمبر 2000 على أن: (الفضاء و المصادر الطبيعية و المواقع السياحية و نوعية الهواء و المحيط الحيواني و النباتي و التنوع البيولوجي يعد كل هذا جزءا من الملكية العامة للأمة)¹.

❖ في تونس : عرف القانون التونسي في المادة الثانية من القانون رقم 91 لعام 1989 بأنها :

”العالم المادي بما فيه الأرض و الهواء و البحر و المياه الجوفية و السطحية و الأودية و البحيرات السائبة و السبخات و ما يشابه ذلك ، و كذلك المساحات الطبيعية و المناظر الطبيعية و المواقع المتميزة ، و مختلف أصناف الحيوانات و النباتات و بصفة عامة كل ما يشمل التراث الوطني.”²

❖ في الجزائر : حسب نص المادة 04 من القانون 10/03 نجد أن المشرع الجزائري ركز على العناصر الطبيعية فقط : (تتكون البيئة من الموارد الطبيعية و الحيوية و الهواء و الجو و الماء و الأرض و النبات و الحيوان ، بما في ذلك التراث الوراثي و أشكال التفاعل بين هذه الموارد ، و كذا الأماكن و المناظر الطبيعية)³

1 - مهدي جمال ، المرجع السابق ، ص17.

2 -إبتسام سعيد الملكاوي ، جريمة تلويث البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2008، ص30.

3 -المادة 04 فقرة 7 من القانون 10/03 المؤرخ في 19/07/2003 ، المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ،

ج ، ر ، عدد 43

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الثاني : تعريف البيئة البحرية

جاء مفهوم البيئة البحرية (Marine environment concept) تعريف البحر بأنه :
(مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا)¹.
كما استقر تعريف البحار قانونا في فقه القانون الدولي العام على أنه يمثل مجموع المساحات
المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض².

و أيضا عرفته مبادئ مونتريل Monterail التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث
في البر .

البيئة البحرية أنها : المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه حدود
المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد و ممرات المياه المالحة³.

أما فيما يتعلق بمصطلح البيئة البحرية Marine environment فقد تم التوصل إليه في
الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في جنيف بسويسرا و نيويورك
1978 و الذي يتضمن محتواه معنى الحياة البحرية Marine life و بما تعنيه من مجمل صور
الكائنات الحية ،الحيوانية و النباتية التي تعيش في البحار ،إضافة إلى مياه و باطن و قيعان
هذه البحار، و بما تحتويه من ثروات طبيعية⁴.

1- كريمة بورحلي ، التلوث البحري، و تأثيره على البحار، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص
بيئة، جامعة منتوري، قسنطينة 2009، ص 36.

2- أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث (في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الإقليمية و المعاهدات
الدولية) ، منشأة المعارف ، مصر ، 1998، ص 22.

3- كريمة بورحلي، المرجع نفسه ص 36.

4- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في
القانون ، تخصص قانون أعمال ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، كلية الحقوق ، 2007/2008، ص 17.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

المطلب الثاني : أهمية البيئة البحرية

قال عز وجل : (و هو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا و تستخرجوا منه حلية تلبسونها و ترى الفلك مواخر فيه و لتبتغوا من فضله و لعلمك تشكرون)¹.
و قوله أيضا : (ألم تر أن الفلك تجري في البحر بنعمة الله)²

هذه الآيات القرآنية تبين لنا الأهمية الفائقة للبيئة البحرية من مختلف الجوانب ، فهذه الأهمية لها فعالية في حياة الانسان و الحيوان و النبات فهي تتمثل فيما يلي :

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

إن للبيئة البحرية أهمية كبيرة في النظام البيئي من الناحية الحيوية ، فهي تمتاز باتصال أجزائها اتصالا حرا طبيعيا يتيح التفاعل والتأثير بين أرجائها ، إضافة الى مميزات عديدة أبرزها :

أولا: تحقيق التوازن المناخي

للبيئة البحرية دور بارز في تحقيق التوازن المناخي ، و ذلك من خلال ارتفاع درجة حرارتها النوعية عند السطح و برودتها من الأسفل ، مما يمكنها من امتصاص قدر كبير من أشعة الشمس الساقطة على الأرض³.

و قوله عز و جل : (و له جوار المنشآت في البحر كالأعلام)⁴.

1 -سورة النحل ، الآية 14.

2 -سورة لقمان ، الآية 31.

3 -أطلع عليه بيوم 18:402018/05/25 <https://marin-sciences.blogspot.com>

4 -سورة الرحمن ، الآية 24.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

ثانيا:مصدر للأمطار

كما أن تعرض مياه البحار لأشعة الشمس يؤدي الى تبخر جزءا من هذه المياه الى الجو بفعل الرياح الصاعدة ، حيث تتجمع على هيئة سحب تندفع باتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح و عوامل جوية أخرى مكونة أمطار مصدر الماء العذب للكائنات الحية¹.

ثالثا : عنصر ممد للأكسجين

مع أن الغابات الأمازونية المطيرة تعتبر "رئات العالم" ، فإن إنتاجها للأكسجين انتاج ضئيل جدا مقابل الأكسجين الذي تنتجه الحياة في المحيطات².
إذ تتميز البحار بقدرتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون ، و ذلك من خلال عملية البناء الضوئي (التمثيل الكلوروفيلي) الذي تقوم به البلاكتونات النباتية العالقة في مياه البحر بكميات هائلة ، فتفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية ، و ينطلق الأكسجين ليذوب في الماء لتتنفس به الكائنات الحية الأخرى في البيئة البحرية³.
فلعوالق النباتية و الطحالب تنتج ما يتراوح بين 50% و 85% من إمدادات الأكسجين العالمية بعملة التركيب الضوئي⁴.

رابعا : ملطف للجو

تعمل البحار على تلطيف الجو بحفظ و تنظيم درجة حرارة الأرض نظرا لخواص الماء في اكتساب الحرارة ببطء و فقدها ببطء ، و لهذا يعد ملجأ عديد الأفراد الخاصة فصل الصيف ، نظرا للتيارات البحرية التي تعمل على خفض درجة الحرارة على الشواطئ و السواحل و تلطيفها أوقات الصيف الحار⁵.

1- https://marin_sciences.blogspot.com المرجع السابق

2- مايكل ماسدن : " ما الذي تقدمه لنا المحيطات " ، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، العدد 54 ، شعبة الإعلام العام ، الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، فيينا ، 3 سبتمبر 2013 ، ص 22.

3- https://marin_sciences.blogspot.com المرجع نفسه

4- ألكساندرا ساسا غوريستيك : " حماية البيئة البحرية في كوبا " ، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، العدد 54 ، شعبة الإعلام العام ، الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، فيينا ، 3 سبتمبر 2013 ، ص 21.

5- كريمة بورحلي ، المرجع السابق ، ص 51.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الثاني : الأهمية الاقتصادية

تتنوع العناصر الموجودة في البيئة البحرية ، و تتنوع أيضا الثروات الموجودة فيها ، الحيوانية و النباتية و المعدنية الخالصة التي تزيد من قيمتها ، مما زاد من كثرة النشاط الاقتصادي في هذا المجال .

و تتجلى هذه الأهمية الاقتصادية فيما يلي :

أولاً: وسط يحتوي على العناصر الغذائية

تحتوي البحار على كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية و من أهمها الأسماك ، فهي مصدر غذاء للإنسان و بقيت الكائنات الأخرى¹. إذ يعتمد ما يناهز 1.4 مليار شخص على الأسماك في الحصول على خمس البروتين الحيواني الذي يستهلكونه ، و تلبية لطلبات السكان الذي ما أنفك عددهم يتزايد ، كما يجري حصاد المزيد من الأسماك من مزارع الأسماك و تربية الأحياء المائية². إضافة إلى ما تمده الأسماك و الحيتان من اللحوم و زيوت و الفيتامينات و ما تبقى منها كمصدر للجير يستخدم كسماد و كغذاء للحيوان . كما تستخدم القشريات و الأسماك و المحار كعلف للدواجن و للحيوانات³. إلى جوانب هذا تتيح مصائد الأسماك و الزراعة المائية سبل العيش و الدخل لما قدر عددهم 54،8 مليون شخص يعملون في القطاع الأولي لإنتاج الأسماك في عام 2010 ، ويعمل ما يناهز سبعة ملايين من بينهم بشكل عرضي في صيد أو تربية الأسماك⁴.

المرجع السابق <https://marin-sciences.blogspot.com> 1-

- مايكل مادسن ، " ما الذي تقدمه لنا المحيطات " ، المرجع السابق ، ص 2.23

- محمد محمود دهية ، علم البيئة ، الطبعة الأولى ، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2010 ، ص 107.3

4- ألكساندرا ساسا غوريستيك ، " حماية البيئة البحرية في كوبا " ، المرجع السابق ، ص 21.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

ثانيا : وسط يحوي على ثروة

تزخر البيئة البحرية بثروات هائلة و متنوعة الاستعمال منها :

*يعتبر المحار من العناصر الغذائية و المعادن الفريدة من نوعها في المقام الأول و مواد للزينة مثل اللؤلؤ و الأصداف.

كما يستخدم المرجان في الزينة و كما مواد بناء¹.

*تستعمل جلود الأسماك الكبيرة في صناعة الأحذية و الحقائب².

*تمثل الطحالب ثروة طبيعية ، فمنها ما يصلح كطعام و منها كدواء ، كما يصنع منها أيضا الآجار و الألبان ...

*فالآجار يستخدم في مجال حفظ الأغذية المعلبة و في مجال صناعة الأدوية مثل تغليف الكبسولات ، و في صناعة أطباق الحلوى ...

*أما الألبان يصنع منها أنسجة تقاوم الحريق و البلل و تستعمل في أغراض عسكرية و مدنية متنوعة .

كما تصلح الطحالب البحرية كمصدر للعقاقير و الفيتامينات و الأملاح و الأصباغ³.

ثالثا : منجم للعناصر المعدنية و الأملاح المعدنية الذائبة

يعد البحر مستودع لعناصر و أملاح المهمة كالكلور و الصوديوم و الفضة و الذهب ..، و يمكن الحصول عليها بفضل تقنيات الترسيب .

و لقد قدرت الأملاح الذائبة في البحار بحوالي 166 مليون طن لكل ميل مكعب من مياه البحر و منها:

• كلور الصوديوم على رأس الأملاح بنسبة 85% من إجمالي الأملاح الذائبة .

1- محمد محمود ذهبية ، المرجع السابق ، ص108.

2- كريمة بورحلي ، المرجع السابق ، ص 2.52

3- محمد محمود ذهبية ، المرجع نفسه ، ص 106.105

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

- كما تحتوي البحار على 3.5% من أملاح مختلف العناصر ، إذا يوجد بها أكبر قدر من ملح الطعام و الذي يعد أساسي لأكل و الصناعات الكيميائية.
- أما المعادن الأخرى فتتمثل في :
 - المغنيزيوم و هو مادة ضرورية في صناعة الطائرات .
 - أملاح البوتاسيوم و هو مادة خام ثمينة في كثير من الصناعات .
 - تحتوي البحار على كميات هائلة من النفط و الغاز الطبيعي ، حسب الأبحاث العلمية ، إذ تبرهن هذه الأبحاث أن ثلث المخزون العالمي من النفط و الغاز الطبيعي يكون في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ¹.

الفرع الثالث : الأهمية الاستراتيجية

منذ القدم و للبحار دور كبير في الملاحة و السفر و التجارة الدولية² ، وطريق للمواصلات بالرغم من اكتشاف أحدث و أسرع وسائل النقل ، إلا أن البيئة البحرية مازالت محافظة على مكانتها كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات في العالم ، حيث يقوم البحر بدور الوسيط في تبادل السلع ، إذ يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة³.

كما توفر شواطئ البحار أماكن جيدة للترفيه و الرياضة المائية⁴. و لقد أضحت المواقع الاستراتيجية للبحار قبلة سياحية مرغوبة جدا ، كالبحيرات المرجانية في البحار المدارية التي هي مسطحات واسعة من المياه الهادئة التي تحدها حواجز مرجانية . فالشعب المرجانية هي <<حدائق بحرية>> حقيقية تظهر بشكل صروح كلسية تأوي حياة - وناسة جدي ، المرجع سابق ، ص41 في الشعب المرجانية ، و خاصة حوالي ثلث الأسماك البحرية .

-كريمة بورحلي، المرجع السابق ، ص 1.53.52

-محمد محمود ذهبية ، المرجع السابق ، ص2.104

المرجع السابق [3-https:// marin sciences. blogspot.com](https://marin-sciences.blogspot.com)

-محمد محمود ذهبية ، المرجع نفسه ، ص 1044

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

ولها أهمية بيئية كبيرة ، فهي لا تأوي أنواعا ذات قيمة غذائية أو زخرافية فحسب ، إنما تشكل مصدرا للصناعة سياحية مزدهرة ، أخيرا. إنها تحمي الشواطئ من التآكل الناتج عن الأمواج¹.

المطلب الثالث: أقسام البيئة البحرية

كون الماء أساس حياة كل شيء فالمنطق يقتضي عدم جواز استحواذ البعض عليه أو ادعاء ملكيته ، فيكون بذلك ملكا عاما للجميع ، قوله عز وجل : (و نبئهم أن الماء قسمة بينهم).
و لكن ما يحصل على أرض الواقع غير ذلك ، فمع نهاية العصور الوسطى وبداية العصور الحديثة كان يسود للقانون الدولي وجهتا نظر متعارضتان بخصوص البحار حيث حاولت بعض الدول إدعاء فرض سيادتها على البحار ، كونها تقبل الحيازة مثلها مثل الأقاليم البرية فدعى ملوك اسبانيا و البرتغال وبريطانيا خاصة السيادة على البحار بكاملها ، كما قامت الكنيسة بتقسيم المحيط الأطلسي، حيث قسمه البابا "اسكندر السادس" بموجب صك أصدره عام 1493.

لكن الفقيه الهولندي "جرسيوس" تصدى لهذه الادعاءات وطالب بحرية البحار ، فلا يمكن للطبيعة أن تمنح حقا لأي كائن بتملك الأشياء التي يستطيع أن يستعملها الجميع من غير ضرر .

ولقد قام حكام الدول التي تدعي السيادة على البحار الدفاع عن وجهة نظرهم فقد أخرج الفقيه "سلدن" كتابه المشهور عام 1625 إفرنجي "البحر المغلق" ومن هنا نشأت مدرستان تنادي الأولى بالزامية تحرير البحار و الثانية ببقاء البحار خاضعة للسيادة الوطنية².
فقد جاءت اتفاقية البحار لعام 1982 محاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية فميزت بين خمسة مناطق ، تختلف فيها التزامات الدولة وحقوقها حسب الأوضاع القانونية التي تقرها الاتفاقية³ ، وتمثل هذه المناطق فيما يلي:

1- ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبا ، آن لوفافر و آخرون ، تهديدات البيئة ، تعريب جورج قاضي ، عويدات للنشر و الطباعة ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 2006 ، ص40.

2- الجلاني عبد السلام أرحومه ، حماية البيئة بالقانون (دراسة مقارنة للقانون الليبي) ، الطبعة الأولى، دار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان ، ليبيا ، 2000، ص138-139
- وناسة جدي ، المرجع سابق ، ص3.41

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الأول :منطقة البحر الإقليمي

يطلق على البحر الإقليمي جملة من التسميات كالبحر القريب أو البحر الملاصق أو البحر المجاور و البحر الساحلي...¹
وهو ذلك الجزء من البحر الملاصق لشواطئ الدولة².

و لقد بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كيفية تحديد عرض البحر الاقليمي طبقا للمادة 3 من هذه الاتفاقية أنه : (لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية)³. والسيادة على البحر الاقليمي خالصة للدولة الساحلية كما تمارسها على إقليمها البري⁴. وهو ما وضحته المادة 2 الفقرة 1 و 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ان سيادة الدولة الساحلية على بحرها الاقليمي تمتد من :

- خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية ، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية ، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الاقليمي .
- كما تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه⁵

1-بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على اقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، تخصص قانون عام معمق ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ،كلية الحقوق و العلوم السياسية 2014/2013 ص15.
2-علي سعيداني ، حماية البيئة البحرية (من التلوث بالمواد الإشعاعية و الكيماوية في قانون الجزائر)، الطبعة الأولى ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2008 ، ص88
-أنظر المادة 3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.
-الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 1404
5- أنظر للمادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و بناء على هذا فعلى الدول المطلّة على البحر وضع النظم اللازمة كنظم الملاحة و الصيد ، ونظم الجمارك و الصحة ، و إقامة منشآت اللازمة للملاحة و أعمال الإرشاد و المساعدة و الإنقاذ ، كما لها حق استغلال ما يحتويه بحرهما من ثروات و خيرات البحرية¹.

و لا يحد من سلطات الدولة على بحرهما الإقليمي إلا أمرين :

1- ألا تؤدي أنشطتها إلى إعاقة المرور البريء للآخرين فيه.

2- أن تلتزم الدولة بالحفاظ على البيئة البحرية ، فلا تقيم فيه من الأنشطة ما تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية².

و المرور البريء حسب ما عرفته المادة 14 من اتفاقية 1958 أنه (المرور غير الضار بسلام و حسن النظام و سلامة دولة الشاطئ)³.

أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عرفته طبقاً للمادة 18 أنه : (أنه الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية ، أو التوجه إلى المياه الداخلية منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته)⁴.

و منه يمكن لكل سفن الدول أن تستخدم المياه الإقليمية من أجل العبور أو من أجل الدخول إلى المياه الداخلية لدولة الشاطئ أو الخروج منها⁵.

1- علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 88.

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 140.

3- محمد سلامة مسلم الدويك ، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2011، ص 58

-أنظر للمادة 1/18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع نفسه ، ص 57.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و هذا ما بينته المادة 17 من اتفاقية 1982 (... تتمتع سفن جميع الدول ، ساحلية كانت أو

غير ساحلية ، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي)¹.

و كقاعدة عامة في القانون الدولي أنه يجب على الدولة الشاطئ :

* عدم إعاقة مرور السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي ، بل يجب عليها أن تعلن عن مخاطر الملاحة إذا وجدت في بحرها الإقليمي ، و تأمينها .

* وعليها كذلك عدم التمييز في المعاملة بين السفن الأجنبية فيما يتعلق بالمرور².

و كقاعدة أيضا يشترط :

أن يكون المرور متواصلا و سريعا ، و أن يقتصر فقط على المرور المجرد ، ومنه لا يسمح للسفينة بالتوقف أو الإقامة إلا في الحالات التالية :

*الحلة التي تقتضي الملاحة العادية .

*حين تستلزمها قوة قاهرة .

*حالة شدة ، كأن يكون التوقف نتيجة عطب أصاب محرك السفينة أو اشتعال حريق في جزء

منها ، أو من أجل تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر و لكن

بمجرد زوال هذه الحالات الاستثنائية يصبح من الواجب على السفينة مواصلة المرور على نحو

متواصل و سريع³.

*كما يشترط المرور البريء عدم قيام السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأعمال من

شأنها أن تمس سلامة صاحب الإقليم المجاور أو نظامها العام أو المصالح المالية و

الجمركية.

- أنظر للمادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

- محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع السابق ، ص 57.58.2.

- بوزيدي خالد ، المرجع السابق ، ص 24.3.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و منه فإن فكرة البحر الإقليمي هي بمثابة تأمين للدولة من نواح عدة منها :

*تأمين الدفاع عن حدودها الساحلية .

*تأمين للملاحة تجاه موانئها .

*تأمين لمصالحها الاقتصادية .

*تأمين للصحة العامة في إقليمها¹ .

الفرع الثاني: المنطقة المتاخمة أو الملاصقة

سميت هذه المنطقة متاخمة لأنها تتاخم أو تلاصق البحر الإقليمي باتجاه البحر العالي، و يعني هذا إعطاء الدولة الساحلية بعض السلطات على جزء من البحر العالي يتاخم البحر الإقليمي بمسافة لا تزيد عن 12 ميلا بحريا من نهاية البحر الإقليمي ، بمعنى مجموع مسافة البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة 24 ميلا بحريا تقاس من خطوط الأساس² . و هو ما تضمنته المادة 33 الفقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه : (لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي)³.

و بسبب إقرار هذه المنطقة ما أثبتته التجربة من أن الدولة الساحلية غير قادرة على حماية مصالحها إذا اقتصر نشاطها على البحر الإقليمي، خاصة و أن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء و إنما تغافل السلطات لتفرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة وهو ما سمي < بالذئاب البحرية > لذلك منحت لها هذه السلطات لحماية نفسها من الأنشطة المخلة بأنظمتها الصحية و الجمركية و شؤون الصيد من ناحية⁴.

1-علي صادق إيو هيف ، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ، مصر ، دون سنة النشر ، ص 351.342

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 2.140

-أنظر للمادة 2/33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع نفسه ، ص 4.141.140

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و من ناحية أخرى بالنظر إلى أن تلك المنطقة لا تعد أصلا امتدادا للإقليم الوطني ، لأنها في الأصل جزء من أعالي البحار¹.

و رغم هذا نجد أن الدولة الساحلية ملزمة بالحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة المتاخمة و ذلك بتنسيق العمل مع باقي الدول و المنظمات الدولية و اتخاذ التدابير اللازمة لمنع و خفض التلوث².

الفرع الثالث : المنطقة الاقتصادية الخالصة

إن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة تعد من أهم أوجه التجديد في قانون البحار في الوقت المعاصر، كما تعد من أبرز المسائل التي عني مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بدراستها ، حيث عبر ممثل كينيا Njenga في الاجتماع السنوي للجنة الإستشارية الأفرو-آسيوية الذي عقد في كولومبو سنة 1971 لأول مرة عن جوهر فكرة المنطقة الاقتصادية³. و كان يتدافع في هذا الموضوع رأيان :

• الرأي الأول : يساند الادعاء بفرض السيادة الإقليمية على مسافات مترامية في البحار و المحيطات ، بحيث تصبح ضمن البحر الإقليمي ، وتبنى هذا الرأي بعض دول أمريكا اللاتينية مثل الأرجنتين و البرازيل التي طالبت امتداد منتهي ميل بحري ليكون ضمن مياهها الإقليمية .

• الرأي الثاني : دول تتطلع إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة لها بحيث تسهم في تحقيق تنميتها الاقتصادية و توفير الغذاء لشعبها ، و تبنى هذا الرأي عدد كبير من دول العالم الثالث ، و تبنته بعد ذلك منظمة الوحدة الإفريقية ، و التي كان لها الدور الكبير و الأساسي في إبراز هذه الفكرة حتى تم تبنيها ، رغم المعارضة الكبيرة التي أبدتها بعض الدول الكبرى في البداية كالو.م أ و إ.س سابقا ثم وافقت عليها⁴.

- علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص1.89

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص2.141

3- محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع السابق ، ص 74.

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع نفسه ، ص4.141

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

حسب نص المادة 55 من اتفاقية البحار لعام 1982 أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي : (منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له ، يحكمها النظام القانوني المميز و المقرر في هذا الجزء ، و بموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية و ولايتها وحقوق الدول الأخرى ، و حرياتهم لأحكام ذات صلة من هذه الإتفاقية)¹.

أما لكيفية تحديد عرض هذه المنطقة ، فقد وضحته المادة 57 من الإتفاقية ، حيث نصت على أن لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي² .
أم النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة مميز ، و تحكمها مبادئ أساسية تتمثل في إنتفاء السيادة الكاملة على المنطقة الاقتصادية³.

استنادا إلى المادتين 55 و 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982: تبين لنا أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست جزءا من البحر الإقليمي ، كما أنها لا تدخل في نطاق أعالي البحار ، و إنما تعتبر ذات طبيعة قانونية خاصة ، تقوم على أساس التميز بين الثروات المتوفرة فيها و الاتصالات ، إذ يعترف فيها بالمصالح الاقتصادية للدول الساحلية مع المحافظة على :

- مبدأ حرية الملاحة .
- مبدأ حرية التحليق .

- وضع الأسلاك و الأنابيب بالنسبة للدول الأخرى ، و هو ما صرح به مندوب

الأروغواي عند التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982⁴.

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

1- أنظر للمادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- أنظر للمادة 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- وناسة جدي ، المرجع السابق ، ص45

4- بوزيدي خالد ، المرجع السابق ، ص4.157

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

- * حق استكشاف هذه الموارد التي تعلو قاع البحر أو باطن أرضه و استغلالها ، و ادارتها .
- * إقامة ما يلزم من المنشآت و التركيبات الصناعية وأعمال البحث العلمي .
- * استغلال المنطقة في إنتاج الطاقة من المياه أو التيارات أو الرياح .

كما عليها التزامات تتعلق بحماية البيئة منها :

- * الالتزام بحماية البيئة البحرية وصيانتها من التلوث سواء كان من مصادر برية أو من الأنشطة المقامة في قيعان البحر أو الناجم من السفن .
- * الالتزام بالتعاون مع باقي الدول و المنظمات الدولية في أعمال البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأغراض سلمية من أجل زيادة المعرفة العلمية بالبيئة البحرية أكثر¹.
- و منه فإن الأخذ بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة جاء للتوفيق بين المبالغة في الادعاءات بفرض السيادة الإقليمية على المساحات شاسعة من البحار بين رغبة العديد من دول العالم الثالث في الإستفادة من الثروات البحرية الطبيعية في المياه البحرية المجاورة².

الفرع الرابع :منطقة الجرف القاري

خلال انعقاد المؤتمر الوطني لصيد البحري الذي عقد في مدريد عام 1916 ، أبن أقتراح أن يلحق بالبحر الإقليمي منطقة بحرية ، أطلق عليها منطقة الجرف القاري³.

و يطلق على هذه المنطقة عدت تسميات مختلفة أبرزها : الإفريز القاري و الرصيف القاري و الامتداد القاري ، و يعني تلك الأجزاء من قاع البحر و الأرض ، و الواقعة تحت البحر و التي يبدأ تواجدها من حيث تنتهي المياه الإقليمية للدولة الساحلية و تشكل امتدادا طبيعيا لأرض تلك الدولة تجاه قاع أعالي البحار⁴.

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 142.1411

- علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 2.90

3- بوزيدي خالد ، المرجع السابق ، ص 224

- علي سعيدان ، المرجع نفسه ، ص 4.90

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

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

لكن اتفاقية قانون البحار الجديد وضعت حدا أقصى للجرف القاري أقصاه 350 ميلا بحريا². تمثل هذه المنطقة من الناحية الاقتصادية أهم أجزاء البحار للاستغلال البشري حول عمليات صيد الثروة السمكية ، و مكان تواجد الثروات المعدنية و البترولية ، إضافة إلى خامات الحديد ، الكبريت ، الفوسفات و غيرها من المعادن المتواجدة المستغلة منها و غير المستغلة .

و على الرغم من أن هذه المنطقة تشكل حوالي 8% من المحيطات و البحار، إلا أنها تحوي على 90% من النباتات و الحيوانات ، و التي تعد أهم مناطق صيد الأسماك مثل : الكود و السلمون و الهيرنج³.

و استنادا للمادة 1/77 من نفس الاتفاقية تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوق سيادية لأغراض :

- ❖ استكشاف و استغلال موارده الطبيعية⁴.
- ❖ اقامة المنشآت اللازمة و التركيبات الصناعية .
- ❖ الاستفادة من الطاقة الموجودة .

1-أنظر للمادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 1422

3 -كريمة بورحلي، المرجع السابق ، ص 38

- أنظر للمادة 1/77 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.4

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

أما بالنسبة لالتزامات هذه المنطقة تتمثل في :

❖ وجوب التعاون مع الدول الأخرى و المنظمات الدولية في أعمال البحث العلمي المتعلقة بمعرفة بيئة البحر و حمايتها .

❖ القيام بما يجب لحماية البيئة البحرية من التلوث و تقليله و السيطرة عليه أيا كان مصدره ¹.

رغم إقرار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حقوق للدولة الساحلية على المنطقة الجرف القاري ، إلا أن ذلك لا يشمل :

❖ حق الملاحة البحرية الذي تتمتع به باقي الدول .

❖ كما ليس للدولة الساحلية الحق في المساس بالنظام القانوني للمياه التي تعلو هذا الإمتداد ².

الفرع الخامس : منطقة أعالي البحار

أطلقت على أعالي البحار تسميات متعددة هي البحار العالية ، البحار العامة ، البحار المفتوحة و البحار الدولية ³.

وهي البيئة الوسطية للمسطح المائي و التي تلي منطقة الجرف القاري إلى عمق 10000 متر ⁴.

و لقد عرفها البعض أنها كل أجزاء البحار و المحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ، من الدول والتي يكون لكل دولة الحق في استعمالها على قدم المساواة ⁵.

1 - الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 142.143

2 - علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 91

- محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع السابق ، ص 933

- كريمة بورحلي ، المرجع السابق ، ص 404

- محمد سلامة مسلم الدويك ، المرجع نفسه ، ص 935

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

-طبق لنص المادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعني أعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة ما ، أو ما تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية¹ .

أما النظام القانوني الذي يحكم هذه البحار هو مبدأ حرية أعالي البحار ، إذ أنه لم ينتصف القرن التاسع عشر إلا و كان هذا المبدأ قد استقر و أصبح قاعدة من قانون الدولي العام المسلم بها عالميا .

وقد سجلت إتفاقية أعالي البحار التي أقرتها جماعة الدول في مؤتمر جنيف سنة 1958 هذه القاعدة فنصت في صدر المادة الثانية على أنه ((لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم ، لا يحق لأية دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها ، و تمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الإتفاقية ووفق مبادئ القانون الدولي الأخرى))² . كما نص القانون الدولي للبحار على أن أعالي البحار خارج الولاية الإقليمية للدول ، و هي تراث مشتركة للإنسانية جمعاء ، كما لا يجوز فرض السيادة الوطنية في هذا الحال و الاستلاء عليها³ .

و يستند مبدأ حرية أعالي البحار إلى الاعتبارات التالية :

*أولا : ان أعالي البحار بطبيعتها غير قابلة للتملك إذ ليس في وسع أية دولة مهما بلغت قوتها البحرية ان تسيطر على البحر سيطرة تامة ، و هو الذي يتلاعب بأقوى السفن و أعظمها و لا يترك مرورها فيه لأي أثر .

*ثانيا : أن أعالي البحار هي أهم طرق المواصلات الدولية ، لذا يجب أن تكون مفتوحة لمراكب الدول جميعا .

- أنظر للمادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

-علي صادق أبو هيف ، المرجع السابق ، ص 328.3272

-الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص3.144

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

*ثالثا : أن لا فائدة من اخضاع أعالي البحار لسيادة دولة أو بضعة دول أن حاجة الدول جميعا إليها واحدة ، و اشباع كل دولة لحاجتها منها لا يمكن أن يضر بالدول الأخرى أو يقلل من قدرة انتفاعها بهذه البحار ، لأن مواردها لا تتضب و إنتاجها يتجدد باستمرار¹ .
و حسب ما نصت عليه المادة 87 من إتفاقية قانون البحار على أن >> أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، و تمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى <<².
يبين نص هذه المادة على أنه لكل الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية حرية الانتفاع الحر في منطقة أعالي البحار و على قدر المساواة بين جميع الدول ، باعتبار هذه المنطقة مفتوحة لجميع الدول .

- و بما أنه يحكم هذه المنطقة مبدأ حرية أعالي البحار ، نتج عنه جملة الحريات تتجلى في :
- **حرية الملاحة** : لمراكب جميع الدول الحق في الملاحة الحرة في أعالي البحار ، حيث لا تخضع إلا لما تفرضه قوانين الدولة التابعة لها من اجراءات و شروط ، إنما لابد أن يكون لكل سفينة علم يدل على جنسيتها ، حتى تسهل معرفة الدولة التي تتبعها و الرجوع إليها عند الاقتضاء ، إما لحمايتها إذا كانت محل اعتداء، و إما مطالبتها بالتعويض إذا كانت معتدية .
 - **حرية صيد الأسماك** : الصيد في أعالي البحار مباح للجميع كنتيجة لحرية هذه البحار ، و لا يمكن لأي من الدول أن تمنع مراكب غيرها من الصيد فيما وراء مياهها الإقليمية إنما على مراكب كل دولة ممارستها الصيد خارج المياه الإقليمية ألا تثير صعوبات في وجه مراكب الدول الأخرى التي تقوم بالصيد في نفس المنطقة.
 - **حرية التحليق** : يمكن للطائرات التابعة لأي دولة سواء طائرات عامة أو طائرات التجارية ، أو الخاصة أن تحلق عبر أعالي البحار، ما شاءت و على أي إرتفاع

- علي صادق أبو هيف ، المرجع نفسه ، ص 3281

- أنظر للمادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 2.1982

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

تستطيع الوصول إليه ، دون التقيد بقوانين و بتعليمات الدولة التابعة لها ، و ما تفرضه الإتفاقيات الدولية العامة التي أبرمت بغرض تأمين سلامة الطيران .

- **حرية مد الكابلات و الأنابيب :** لكل الدول الحق في مد أسلاك التلغراف و التليفون و أنابيب البترول عبر أعالي البحار ، و استلزم على هذه الأسلاك من العبث و إلحاق الضرر بها إبرام اتفاقية باريس في 14 مارس 1884 و فيها تقرر إعتبار إتلاف الأسلاك التلغرافية الموضوعة في البحار العامة عمداً أو نتيجة خطأ جسيم جرية يكون للمراكب المختصة القيام بأعمال البوليس ، و كذا قيام المراكب التي تقوم بوضع الأسلاك اتخاذ إجراءات اللازمة بشأنها¹.

- **إضافة إلى حرية البحث العلمي ، و إقامة الجزر الاصطناعية و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي².**
رغم منح القانون البحار لعام 1982 هذه الحريات بالتساوي لكل من الدول الساحلية و غير ساحلية ، إلا أنه حسب نص المادة 88 من اتفاقية قانون البحار ، تؤكد على أن تخصص أعالي البحار لا يكون إلا للأغراض السلمية³.

-علي صادق أبو هيف ، المرجع نفسه ، ص 331.3281

- أنظر للمادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

- أنظر للمادة 88 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 19823

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

المبحث الثاني : مضمون التلوث البحري

>>ظهر الفساد في البر و البحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون<<¹

أضحت ظاهرة تلوث البحار من أخطر الكوارث التي تهدد الكرة الأرضية ، خصوصا مع تزايد نشاط الإنسان في الآونة الأخيرة ، و تنوع المخالفات التي تصب فيها يوميا ، لذا تتباين محاولات تعريف هذه الظاهرة ، كما تتباين المصادر التي تهدد هذه البيئة و هذا ما سنعرضه في هذا المبحث .

المطلب الأول : مفهوم التلوث البحري

يعد النظام البيئي البحري من أكبر هذه الأنظمة حجما و تنوعا من حيث العطاء العديد من الخيرات ، كما يعد التلوث من أبرز المخاطر التي تهدد هذا النظام بأخطار جسيمة و ذلك بتغييره للمقاييس الأصلية للطبيعة .

ولذا وجب علينا التعريف بهذه الظاهرة أولا ، ثم بالتلوث البيئي .

الفرع الأول : تعريف التلوث

لقد ظهرت عدة محاولات لتعريف التلوث في المجال اللغوي و الاصطلاحي ، و القانوني و تتمثل فيما يلي :

أولا : التلوث لغة :

لطح : بشر يلطخه لطحاً أي لوثه ، فتلوث و تلوخ به فعله ، و في حديث أبي طلحة : تركنتي حتى تلوخت أي تتجست².

1-سورة الروم، الآية 41.

2-ابن منظور ، لسان العرب ، المرجع السابق ، ص 40

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

*في اللغة الفرنسية : جاء بـ قاموس روبير تحت فعل يلوث Polluer أي يلطخ أو يوسخ Salir ، و وسخ الشيء ، أي جعله غير سليم أو عكر أو رده خطرا .

و التلوث " La pollution " ، كتعبير شائع ، يعني تدهور الحال أو الوسط بإدخال مادة ملوثة أو مكدرة¹.

ثانيا : التلوث اصطلاحا :

*عرف الفقيه جولدي التلوث أنه : اضافة الإنسان مواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية أو بصحة الإنسان ، أو تحول بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة و الصيد ، أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو الضباب الطبيعي ، و المناطق الجبلية و الأنهار و البحيرات ، و التربة و البحار أو تعجل بذلك ، أو تحول الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها ، أو أي جزء من عناصرها².

كما يقصد بالتلوث أيضا : تدهور في البيئة نتيجة لحدوث عائق في توافق العناصر المكونة لها بحيث تفقد قدرتها على أداء دورها الطبيعي³.

*وعرف العالم البيئي "Odum" التلوث أنه : " أي تغيير فيزيائي أو كيميائي أو بيولوجي مميز يؤدي إلى أي تأثير ضار على الهواء أو الماء أو يضر بصحة الانسان و الكائنات الحية الأخرى و كذلك يؤدي إلى التأثير على الموارد المتجددة⁴ .

1-نجوى لحر ،الحماية الجنائية للبيئة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون العقوبات و العلوم الجنائية ، جامعة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق ، 2012/2011 ، ص 11.

2-علي بن علي مراح ، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود ، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام ،جامعة الجزائر ، بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق ، بن عكنون ، 2007/2006 ، ص 55

-سحر أمين كانتوت ، البيئة و المجتمع ، الطبعة الأولى ، دار دجلة ، الأردن ، 2009 ، ص 543

4-معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، قانون الدولي للبيئة و ظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث) ، دار الكتب القانونية ، دار شتات لنشر و البرمجيات ، مصر ، 2014 ، ص 160

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

إضافة إلى ما عرفته بعض المعاجم البيئية بقولها : هو التدهور المتزايد للعناصر الطبيعية بتفريغ النفايات من كل نوع و التي تؤثر على بنية التربة و البحر و الجو و المياه على نحو يجعلها شيئاً فشيئاً غير قادرة على أداء دورها¹.

ثالثاً : التلوث قانوناً

* عرف المشرع الجزائري التلوث في المادة 4 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه : (كل تغير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرة بالصحة أو سلامة الإنسان و النبات و الحيوان و الهواء و الجو و الماء و الأرض و الممتلكات الفردية و الجماعية)².

* كما عرفه المشرع الفرنسي في المادة 3 من قانون البيئة بأنه : (إدخال أي مادة ملوثة في الوسط المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة سواء كانت بيولوجية أو كيميائية أو مادية)³.

و تتبنى معاجم المصطلحات القانونية تعريفات للتلوث قريبة من هذه التعريفات أو التعريف العام ، و اعتماداً عليها ، ذهب جانب من الفقه القانوني إلى أن : (مفهوم التلوث يأخذ معنى واسع ، يتحدد بجلاء في الأعمال الملموسة و غير الملموسة التي تنقل العديد من المواد الضارة ، و تؤدي إلى تلوث الهواء و الماء و التربة) .

La définition du mot pollution recouvre une réalité large également .mais qui détermine à l'évidence des actions conscients ou inconscients port atteinte à un ou à des éléments naturels qui peuvent être déterminés .Identifiés، localisés : pollution de l'air ، pollution de l'eau ، pollution des sols.⁴

1- محمد المدني بوساق ، الجزاءات الجنائية لحماية البيئة (في الشريعة و النظم المعاصرة) ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2004 ، ص 09

-القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجزائري 2

- مهدي جمال ، المرجع السابق ، ص 3.20

-نجوى لحمر ، المرجع السابق ، ص 14.134

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الثاني : تعريف التلوث البحري

طبقا لنص المادة 1 الفقرة 4 يعني تلوث البيئة البحرية : إدخال الإنسان في البيئة البحرية ، بما في ذلك مصاب الأنهار ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية ، مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية ، و تعرض الصحة البشرية للأخطار ، و إعاقة الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار ، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال ، و الإقلال من الترويج¹.

كما عرفت منظمة التغذية و الزراعة تلويث البحار بأنه : (إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية ، كالإضرار بالثروات البيولوجية و الأخطار على الصحة الإنسانية ، و تذبذب النشاطات البحرية ، بما فيها صيد الأسماك و إفساد مزايا مياه البحر عوضا من استخدامها ، و الحد من الفرص في مجالات الترفيه)².

المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية

إن تنوع المخاطر التي تهدد البيئة البحرية يقابلها تنوع في المخالفات و النفايات التي تصب فيها يوميا ، و لهذا يمكن إدراج المصادر التي تلوث البيئة البحرية إلى ما يلي :

¹-أنظر للمادة 4/1 من اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار لعام 1982

²-صباح العشراوي ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الخلدونية لنشر و التوزيع ، 2010 ، ص 802

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الأول : التلوث بالنفط

يعد النفط و إلى يومنا هذا أفضل مصادر الطاقة و أكثرها استعمالا ، الشيء الذي جعل منه سوقا دوليا ، كما يؤول في مقدمة المنتجات العالمية الأكثر تداولاً ، إذا أن كمية النفط المنقولة عبر الحدود تكاد تصل إلى 66% من مجموع الناتج النفطي في العالم .
و مع ذلك تبقى مخاطر نقله و سوء استخدامه تمثل تهديدا حقيقيا على البيئة البحرية¹ .

إذ تعتبر الانسكابات النفطية مسؤولة عن 12% فقط من النفط الذي ينفذ إلى البحر كل سنة و يأتي 36% من النفط الذي ينفذ إلى البحر من الجريان الصادر عن المدن و الصناعات .
و تترتب على الانسكابات النفط العرضية عواقب مدمرة ، كالعواقب التي شوهدت في عام 2010 نتيجة لانفجار بئر النفط ديبو وتر هوريزون في خليج المكسيك² .
و تعتبر ناقلات النفط و حوادثها المرعبة أحد أهم عوامل تلويث المياه في البحار و المحيطات ففي عام 1969 انفجرت الناقلة سانتا برابرا بولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث قذفت في البحر حوالي 77000 برميل من النفط³ .

إن التلوث بالنفط و مشتقاته المتميزة بالانتشار السريع الذي يصل لمسافة تبعد 700 كيلومترات عن منطقة تسربه ، يكون هذا النوع من التلوث منتشر في البحار حيث يتواجد نشاط النقل

1-جمال واعلي ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2009.2010 ، ص 18
-ألكساندرا ساسا غورسيك ، "حماية البيئة البحرية في كوبا " ، المرجع السابق ، ص 212
3-وائل ابراهيم الفاعوري ، محمد عطوة الهروط ، البيئة (حمايتها و صيانتها) ، دار المناهج لنشر و التوزيع ، الأردن ، 2009 ، ص 75

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

البحري سواء من خلال حوادث ناقلات البترول و تحطمها أو من خلال محاولات إلقاء بعض الناقلات المارة لبعض المخالفات و النفايات ... أو نتيجة انصبابه من المدن و الصناعات¹.

و لهذا سنعرض أهم صور الوقائع المحدثة للتلوث البحري بالنفط من خلال نشاط النقل البحري :

*إلقاء النفط : Dumping و فد يطلق عليه أحيانا التفريغ Décharge².
كتفريغ مياه الصابورة أو تفريغ مياه غسيل أحواض السفن في البحر³.

و تعتبر هذه العملية الصورة النموذجية لتلوث الإرادي ،أهم حادثة هي حادثة الناقله البنمية Rose garden Maru حيث قامت هذه الأخيرة التخلص من الشحنة بإلقاء النفط على الشواطئ الإماراتية.

إضافة إلى حادثة الناقله اليونانية Kritisea التي قامت بالتخلص من النفط في أحد الموانئ اليونانية للتخلص من الشحنة .

كما يمكن أن يكون إلقاء الزيت بهدف مشروع وذلك تجنباً لغرق السفينة ، أهم حادث الناقله الألمانية Tarpembek حيث ارتطمت هذه الناقله بإحدى السفن المساعدة في الأسطول البحري الإنجليزي Sirgeraint.

*جنوح السفن : يعتبر من حالات التلوث بالنفط غير الإرادية ، و أشهر حادثة الناقله Torrey canyon في مارس 1967 ، وحادثة الناقله العملاقة Amoco cadiz في 16 مارس 1978 ، و الناقله Exxon Valdiz التي وقعت في 24 مارس 1989.

- سحر أمين كاتوت ، المرجع السابق ، ص 681.69

1-مونية كرواط ، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في حقوق فرع قانون البيئة و العمران ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق ، 2015.2016 ، ص22

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 148.1473

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

*الحريق : هو اشتعال النيران بالسفينة أو بمعداتنا بما قد يترتب عليه تسرب للنفط وأشهر
حادثة هي حادثة الناقلية القبرصية Haven.

*التصادم و الإرتطام : و غالبا ما يترتب على هذا التصادم أضرار جسيمة ، تلحق بالسفن
المتصادمة و البضائع المنقولة عليها و أفراد الطاقم و البيئة البحرية ، و من أشهر حوادث
التصادم ، حادثة تصادم الناقلية القبرصية Evoikos مع الناقلية التايلندية Orapinglobal، أما
حوادث الارتطام أهمها حادثة ارتطام الناقلية مباي سامبا جويتا برصيف انتاج البترول البحري ،
التابع لشركة خليج السويس بالسويس في 8 ديسمبر 1989 مما أدى إلى تسرب كمية تقدر
بحوالي 2500 طن من الزيت الخام .

*سوء الأحوال الجوية : التي تؤدي في كثير من الأحيان إلى غرق و تحطم السفينة و من أشهر
حالات الغرق حادثة الناقلية الكورية Yuil N=°1 .
و أشهر حالات التحطم ، تحطم الناقلية المالطية Evika .

*نتيجة تنفيذ مالك السفينة لإلتزام تعاقدي ، و مثال ذلك حادثة الناقلية Vistabella في عام
1991 حيث أنه أثناء عملية قطر الناقلية Vistabella من دولة Trinité et tobago و التي كانت
تحمل حوالي 2000 طن من الزيت الوقود الثقيل غرقت السفينة على السواحل البحر الكريبي ،
و ترتب عنه تسرب كمية من الزيت غير معروف مقداره¹.

الفرع الثاني : التلوث بالإغراق

يعرف التلوث بالإغراق طبقا للمادة 1 من إتفاقية البحار لعام 1982 أنه :

- أي تصريف معتمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو
الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية .

1- مونية كرواط ، المرجع السابق ، ص24

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

- ويكون الإغراق معتمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية¹ .

و تلجأ الدول التي تعمد إلى هذه الطريقة للتخلص من نفاياتها السامة ، بإغراقها في البحار و المحيطات ،معتبرة أن إتساع البحار كافي لإستعاب و تحليل كميات كبيرة من المخلفات المقذوفة فيه² .

خاصة في ظل التطور الصناعي المعقد الذي أفرز مواد كيميائية و نفايات سامة شديدة الخطورة على الحياة البيئية ، مثل المركبات العضوية الكيميائية كالزئبق (النفايات الصلبة كالبلاستيك و الزجاج و الحاويات)³ .

إذ تتجمع المخلفات في الدوامات التي تحدث في المحيطات مما يشكل رقع النفايات الكبرى في المحيطات ، و التي قد تبلغ فيها تكتلات القمامة الى غاية مليون جزيء من اللدائن في كل كيلومتر مربع .

و يغطس 70% من القمامة البحرية ليلغ قاع البحر ، حيث تتراكم نحو 690000 من قطع اللدائن في كل كيلومتر مربع⁴ .

فالإغراق عادة ما يتم في أعالي البحار ، و مع ذلك لا يمكن الاستناد في ذلك إلى مبدأ حرية استعمال أعالي البحار لما ينجم عن ذلك من الأضرار التي تلحق بباقي الدول .

لذا نجد مؤتمر استكهولم يوصي بالتقليل من تفريغ المواد الضارة في البحار في عام 1982 و إعمالاً لتوصيات مؤتمر استكهولم لعام 1982 ، أبرمت عدة اتفاقيات لمواجهة عملية إغراق المواد الكيميائية في البحار مثل :

*اتفاقية أوصلو لعام 1982 ، المتعلقة بتلوث البيئة البحرية بإغراق النفايات الضارة من السفن و الطائرات .

- أنظر للمادة 1/أ من اتفاقية أمم المتحدة قانون البحار لعام 1982

-جمال واعلي ، المرجع السابق ، ص 362

-الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 1483

- ألكساندرا ساسا غورسيك ، "حماية البيئة البحرية في كوبا " ، المرجع السابق ، ص 204

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

*اتفاقية لندن 1982 لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات و المواد الأخرى¹ .

و رغم هذا قامت فرنسا مؤخرا بإنشاء خط أنابيب يمتد تحت سطح البحر (Manch) بعمق 02 كلم بغرض تجربة عملية تهدف من خلاله إلى تصريف بعض النفايات في البحر الأبيض المتوسط عن طريق إغراقها ، الشيء الذي حذرت منه الدول المطلة على هذا البحر². و منه نلاحظ أن عملية الإغراق المواد السامة في المحيطات و البحار أخطر و أبرز مصادر الملوثة للبيئة البحرية ، لأنه يشمل النفايات النووية و الخطرة . فلقد عرفت منظمة الصحة العالمية بأنها : (النفايات التي لها خواص فيزيائية أو كيميائية أو بيولوجية ، تتطلب إجراءات نقل و تصريف خاصة لتجنب خطرها على الصحة و أي آثار بيئية و أخرى³.

الفرع الثالث: التلوث النووي

مشكلة تم تجاهلها لمدة طويلة ، منذ عام 1946 حتى عام 1982 ، اكتشفت الدول الغربية بتخزين النفايات النووية في قاع البحر في المياه العميقة ، لا يبدو هذا المخزون من النفايات خطرا بشكل خاص .

كما استمرت روسيا بإتباع هذا المنهج في بحر بارنتس إلى أن منعت إتفاقية لندن الدولية 1993 إغراق النفايات ، و في عام 1994، منعت اتفاقية بال نقل النفايات إلى البلدان النامية ، و اقتضى ذلك وضع طرق جديدة لإدارة النفايات التي ستزيد كميتها بشكل كبير مع تفكيك الجيل الأول من المفاعلات النووية التي وصلت إلى نهاية عمرها الافتراضي⁴ .

-علي سعيديان ، المرجع السابق ، ص 961

- جمال واعلي ، المرجع السابق ، ص 362

- صباح العشراوي ، المرجع السابق ، ص 843

- ألكساندرا دمولينو ، كلارا دلبي ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص 17.164

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

فالطاقة النووية تساهم بصورة متعددة و متنوعة في تحقيق خير الحياة إذا استخدمت في حدود المسموح بها ، غير أن الطاقة النووية يتحول استخدامها غير صالح للإنسان و البيئة إذا ما أسرف في استخدامها ، أو إذا لم تراعى معايير السلامة أو إذا استخدمت كسلاح نووي¹ .

و لقد أسهم تكثيف الاستعمالات الصناعية النووية في إنتاج و طرح مخلفات سامة و مواد إشعاعية في الطبيعة كنواتج لعملياتها ، فلقد أضى التخلص منها هاجس الدول المصنعة لها ، فمعظم الدول تقوم بإلقائها في البحر و المحيطات بواسطة السفن أو الطائرات ...، رغم علمهم بأنها تخلف أخطار جسيمة لكل من البيئة و الإنسان إلى المدى البعيد².

بينت إحصائية الأمم المتحدة في عام 1996 أنه يوجد ما يزيد عن خمسون ألف سلاح نووي تقدر قوته الإجمالية على ما يزيد عن 15 ألف ميغا طن .
و بما أن معظم التجارب تقوم في عرض البحر و الاستخدام المتزايد ، فإن النتائج السلبية ستعكس على النظم الايكولوجية و الأحياء البحرية عموماً³.
و هناك أنواع مختلفة من النفايات النووية :
يرتكز تصنيف النفايات النووية بشكل أساسي على معيارين :

- مهدي جمال ، المرجع السابق ، ص 211
- كريمة بورحلي ، المرجع السابق ، ص 80.792
- جمال واعلي ، المرجع السابق ، ص 33.323

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

*المعيار الأول : على حسب نشاطها (شدة الإشعاعات المنبعثة) و عمرها الافتراضي.

- النفايات ذات النشاط المرتفع ، هي مشعة بقوة و بالتالي خطرة للغاية ، و تنتج عن المحروقات المستهلكة في قلب المعامل النووية¹.

- النفايات ذات النشاط الضعيف و المتوسط و عمرها الافتراضي طويل ، و هي تنتج بشكل رئيسي عن عمليات إعادة و معالجة المحروقات المستهلكة في المعامل النووية و أنشطة مراكز الأبحاث.

- النفايات ذات النشاط الضعيف و المتوسط و عمر الافتراضي قصير ، و هي تنتج عن صيانة المنشآت النووية (مصافي ، أدوات ، ملابس واقية ...) و مركز الأبحاث و المستشفيات ، لا يتعدى دورها الإشعاعي مدة 30 سنة .

- النفايات ذات النشاط الضعيف جدا ، و هي تنتج عن تفكيك المصانع النووية (حصى ، و أنقاض ...) و عن الصناعات التي تستخدم معادن غير خالصة ضعيفة الإشعاعية².

*المعيار الثاني : حسب نوعها سائلة ، صلبة ،غازية و تنتج عن :

-استعمال الطاقة الذرية لتوليد الطاقة الكهربائية .

-استعمال الطاقة الذرية في تسيير السفن و الغواصات البحرية .

-استعمال الطاقة الذرية في تشغيل المحطات النووية لأغراض مدنية³ .

و رغم خطورة هذه المواد يبقى معدل النفايات النووية التي تصب في البحار و المحيطات مرتفع مما زاد من ظاهرة التلوث البحري بهذه المواد ، نتيجة لكثرة إلقائها في أعماق البحار و خاصة في المياه الإقليمية للدول النامية .

- ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبي ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص 171

-ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبي ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص 172

- جمال واعلي ، المرجع السابق ، ص 33.323

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و أبرز مثال : إلقاء إحدى السفن الإيطالية 2200طن من النفايات المشعة الخطرة في مياه ليبيا الإقليمية¹.

الفرع الرابع : التلوث من مصادر أرضية

هو من أقدم مصادر التلوث للبحر خصوصا لما وجد الإنسان البحر ملاذا لتصريف نفاياته التي تخلفها الصناعات الكيماوية و غيرها ، و خصوصا لما ساد الاعتقاد بأن البحر قادر على أن يخلص نفسه بنفسه من هذه الملوثات².

و يقصد بها الملوثات تتساب إلى البحر سواء كانت من الماء كميّاه الأنهار الملوثة بنفايات و تصريف المصانع و الصرف الصحي لتصب في البحر ، أو كانت من الساحل مباشرة ، كالمصانع المقامة على الساحل التي تصرف مخلفاتها في البحر مباشرة ، و من أمثلتها هذه النفايات الزيوت و المعادن الثقيلة مثل النيكل و الكروم و الزئبق و المواد الكيماوية الناتجة من مصانع الورق و الأسمدة و المبيدات و المنظفات³.

حيث عرفت المادة الأولى من بروتوكول حماية البحر المتوسط على أنه : (التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار و المنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم من مصادر أخرى واقعة في ترابها)⁴.

- صباح العشاوي ، المرجع السابق ، ص 851

- علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 93.922

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 3.149

-3 علي سعيدان ، المرجع نفسه ، ص 92.

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

و لقد تبين أن ملايين الأطنان من هذا النوع من الملوثات تصل إلى البيئة مائة كل عام ، حيث أن مصانع كثيرة جدا إضافة إلى مصافي النفط و الصرف الصحي للمدن و لاسيما الكبيرة المشاطئة للبحر .

و تزداد الخطورة أكثر عندما يتم التصريف في البحار المغلقة أو شبه المغلقة مثل البحر الميت ، و البحر المتوسط و بحر البلطيق و غيرها ، حيث تضعف حركات التيارات المائية أو تنعدم ، فيجعل ذلك درجة تركيز الملوثات عالية جدا بما يهدد بقاء الحياة الحيوانية و النباتية في مثل هذه البحار¹ .

و نظرا لخطورة هذه المصادر الأرضية على تلويث البيئة البحرية ذهبت اتفاقية باريس للحماية من التلوث من مصادر أرضية لعام 1974 ، كما ذهب بروتوكول أثينا لعام 1980 ، الخاص بحماية شمال شرق المحيط الأطلسي و البحر المتوسط ضد التلوث من مصادر أرضية² .

و رغم هذا يحدث ما يزيد على 80% من تلوث البحار نتيجة للأنشطة على الأرض. إذ يجري تصريف ما يزيد على 80% من مياه المجاري في البلدان النامية في الأجسام المائية دون معالجة³.

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 150.1491

- علي سعيدان ، المرجع السابق ، ص 932

- ألكساندرا ساسا غورسيك ، "حماية البيئة البحرية في كوبا " ، المرجع السابق ، ص 21.203

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

الفرع الخامس : التلوث الحراري

يحدث هذا التلوث من المصانع المقامة على الشاطئ و الذي تستعمل المياه في تبريد محركاتها و تلقي بالمياه ساخنة في البحر أو البحر ، فترتفع درجة حرارة هذا الماء عن الدرجة المثلى لبيئة الأحياء البحرية القريبة فتختنق و تموت .

فعندما تصب المياه الساخنة من المصانع لاسيما المصانع الضخمة في مياه النهر أو البحار الباردة ، ترتفع درجة حرارة هذا الماء و تتناقص كميات الأوكسجين المنحل في الماء ، و بالتالي تزداد نسبة تنفس الحيوانات ، و إن ارتفاع درجة حرارة الماء و تناقص الأوكسجين هو مكن الخطر على الحياة البحرية فإذا ما وصلت درجة الحرارة إلى 30° - 35° تموت أعداد كبيرة من الأحياء المائية¹.

ومن أبرز المنشآت التي تسبب هذا التلوث مايلي :

- ❖ محطات توليد الكهرباء : الجزء الكبير من هذه الكارثة إذ تخرج حوالي 60% من الطاقة من هذه المحطات على شكل حرارة .
- ❖ المصانع التي تستعمل مياه البحر لتبريد منتجاتها أو داخل عملية الخلط ... ، ثم تعاود مباشرة إلى مياه البحر بعد سحبها ، مشبعة بالعناصر الثقيلة و الأملاح التي تعمل على طرد أو قتل أحياء الوسط كالأسماك و الشعب المرجانية²....

- الجيلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص150 . 1

-كريمة بورحلي ، المرجع السابق ، ص75 . 2

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

فلقد بلغت نسبة الشعب المرجانية المفقودة ما يقارب 20% من مجموع الشعب المرجانية في العالم ، و تدهورت حالة 20% أخرى من الشعب المرجانية و 35% من الأعشاب البحرية في العقود القليلة الماضية¹.

منذ سنوات عديدة ، أصاب الشعب المرجانية مرض ابيضاض المرجان مما يؤدي إلى زوال لونها الطبيعي ، و يعود هذا إلى طرد طحالب الزوغزانتل و الخضوب التي تحتويها ، و تبقى هذه العملية قابلة للانعكاس إلى مرحلة معينة لكنها في بعض الحالات تنتهي بموت المرجان فقد تبين أن المديخ غير قادر على البقاء على قيد الحياة لمدة طويلة في غياب مضيفها .

استنادا الدراسة التي تناولت تقدم مرض ابيضاض المرجان انطلاقا من المحيط الهندي و جنوب المحيط الهادي في شهر يناير ، وصولا إلى الخليج العربي شمال الكاربيبي خلال الصيف . و منه ظهرت النتائج التالية :

- ❖ تبين أن حوالي 30% من المواقع التي تناولتها الدراسة قد أصيبت بهذا المرض .
 - ❖ انطفاء المستعمرات المرجانية التي يفوق عمرها 1000 سنة.
 - ❖ تناقص الشعب الحية بالنسبة إلى الغطاء المرجاني الإجمالي بنسبة تفوق 10% .
- و في الأخير اتضح لنا أن السخونة المناخية العامة هي التي ضاعفت هذه الظاهرة . و الحل الذي قاموا باقتراحه لتجنب هذه الظاهرة هو إبراز الوعي المحلي لنشاط الإنسان².

الفرع السادس : استنزاف الموارد

إنما التزايد المستمر في نهب و استغلال البيئة البحرية من أكثر الأساليب التي تهدد البيئة البحرية من مخاطر التلوث ، إذ تتعرض ل :

- ❖ هدر كبير بسبب شباك الصيد المترامية التي تقوم بتركيبها كبرى شركات الصيد مما ضاعف من الأسماك المصادة إلى أكثر من خمسة أضعاف عما كانت عليه أثناء الحرب العالمية الثانية ، مما أدى إلى انقراض أنواع كثيرة من الأسماك مثل : الحيتان ، الدولفين ، فرس البحر ، القرش .

– ألكساندرا ساسا غورسيك ، "حماية البيئة البحرية في كوبا " ، المرجع السابق ، ص 211

– ألكساندرا دمولينو ، كلارا دلبي ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص 41.402

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

❖ كم يتم استخدام شباك الجرف الأوقيانوسية لصيد الأسماك بأعالي البحار ، و الذي يصيب دون تمييز الأسماك و الرخويات و الطيور ... ، رغم أن مصائد أعالي البحار لا تمثل سوى 5% من المحصول السمكي ، في حيث يقع 85% من أراضي المصائد بالعالم في حدود 200 ميلا من الشاطئ¹ .

❖ إضافة إلى استعمال الديناميت أثناء الصيد يسبب التدمير الكامل للمرجان ، إضافة إلى أنه صيد غير شرعي ، حيث ينتشر في معظم البلدان مثل : الفلبين . و منه تبقى الأضرار الناتجة عن صيد الأسماك متعددة ، فصيد المفرط يترجم خلو الشعب ، لأن عملية الصيد تصيب اللاقاريات كالمحار العملاق ، الأسماك ذات القيمة الغذائية ، والأسماك ذات قيمة الزخرفية²

خلاصة الفصل الأول

نستخلص من خلال استعراضنا أن:

البيئة البحرية عنصر من عناصر البيئة و هي مجمل ما تحتويه من و ثروات طبيعية و الكائنات الحية الحيوانية و النباتية التي تعيش في البحار إضافة الى مياه و باطن و قيعان هذه البحار. و تتميز هذه البيئة بأهمية حيوية كبيرة اذ تحقق التوازن المناخي و أهم مصدر للأمطار و الأكسجين الى جانب تلطيف الجو في الاوقات الحارة ، و لها أهمية اقتصادية بارزة إضافة الى الأهمية الاستراتيجية التي تتمتع بها البحار منذ القدم ، اذ لها دور كبير في الملاحة و النقل و السفر و التجارة إضافة كما تشكل مصدرا للصناعة السياحية .

و نظرا لهذه الأهمية فقد كان يسود القانون الدولي نهاية العصور الوسطى و بداية العصور الحديثة وجهتا نظر متعارضتان ، الى أن جاءت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 محاولة التوفيق بين حقوق الدول الساحلية و حرية الملاحة فميزت بين خمسة مناطق تختلف فيها التزامات الدول و حقوقها ، و حددت نصوص هذه الاتفاقية لكل منطقة لهذه المناطق مفهومها و

-وناسة جدي ، المرجع السابق ، ص 621

- ألكساندرا دمولينو ، كلارا دلبا ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص 412

الفصل الأول : قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري

كيفية تحديد عرضها و النظام القانوني الذي يحكمها الى جانب ولاية و حقوق و التزامات الدول الساحلية و الغير الساحلية.

و لقد عرفت اتفاقية فانون البحار لعام 1982 تلوث البيئة البحرية في نص المادة 04/1 و تدرج مصادر هذه الملوثات الى تلوث نفطي و ، التلوث بالاغراق ،تلوث حراري و النووي الذي يهدد هذا النظام البيئي المتكامل .

الفصل الثاني لجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

منح القانون الدولي البيئة البحرية قيمة تفوق بعض القيم الأخرى ، في معظم الاتفاقيات و الإعلانات ، لذلك لا يعلو قانون فوقها .

إذ استخدم القانون الدولي وسائل متعددة لممارسة نشاطه في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث ، و الاستعجال في إيجاد حلول لمنع تفاقم هذه الظاهرة .
و ما يهمننا في دراستنا هذه أبرز الآليات و الضمانات الدولية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث ، و هذا ما سنعرضه فيما يلي :

المبحث الأول : الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

بدأ العالم يفيق من غفوته متوجعا من آثار كثيرة من أعماله المدمرة للبيئة التي يعيش فيها ، و ارتفعت أصوات المصلحين تطالب بوضع حد لتخريب الإنسان للبيئة في كل مكان ، بالنظر إلى الطبيعة الديناميكية أو المتحركة للتلوث¹ .

و بما أن أول أنواع التلوث التي حظيت بالاهتمام الدولي هو التلوث البحري² ، لذا عملت الأجهزة الدولية و الإقليمية المعنية بحماية البيئة في تحضير الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية و خاصة الأجهزة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة .

المطلب الأول : الأجهزة الكفيلة بحماية البيئة البحرية من التلوث

رغم تعدد الأجهزة العاملة في هذا المجال لحماية البيئة البحرية إلا أننا سنتطرق إلى بعض منها :

1- ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة منشأة المعارف الاسكندرية ، 2002، ص 1.20

2- ابتسام سعيد ملكاوي ، المرجع السابق ، ص 116

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

الفرع الأول : الاجهزة الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث

• أولاً: برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP

يعد هذا الجهاز من اللجان الاحتياطية للجمعية العامة للأمم المتحدة ، و يتكون مجلس إدارة هذا البرنامج من 15 عضواً و مقره سكرتارية البرنامج في نيروبي في كينيا¹.

و يتكون برنامج الأمم المتحدة للبيئة من الأجهزة التالية :

1.مجلس الادارة :

و هو عبارة عن جهاز حكومي يتكون من 58 دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ، تنتخبهم الجمعية العامة لمدة ثلاث سنوات ، و يجتمع هذا المجلس مرة كل عام .

مهامه :

- رسم سياسة برنامج الأمم المتحدة للبيئة .
- المسؤول عن النهوض بالتعاون الدولي بين الحكومات في مجال البيئة .
- توجيه أنشطة و سياسات أجهزة و منظمات الأمم المتحدة
- متابعة حالة البيئة في العالم .
- كما يقوم المجلس بإعداد تقرير سنوي على نشاطه يرفعه إلى المجلس الاقتصادي و الاجتماعي ، الذي يرسله بدوره إلى الجمعية العامة .

1-صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي لحماية البيئة من التلوث(على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة و قرارات و توصيات المنظمات الدولية) ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص49.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

2.أمانة البيئة :

هي الجهاز الإداري لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، و تتكون من مجموعة من الفنيين ، و يرأسها مدير تنفيذي تنتخبه الجمعية العامة بناء على ترشيح الأمين العام للأمم المتحدة لمدة 3 سنوات قابلة للتجديد

و من مهام المدير التنفيذي :

- مسؤولية الإشراف على البرامج المتعلقة بالبيئة .
- تنسيق العمل بين أجهزة الأمم المتحدة و وكالاتها المتخصصة و المنظمات الدولية الأخرى التي يسند إليها مجلس إدارة البرنامج القيام بالدراسات أو تنفيذ المشروعات.

3.صندوق البيئة

تتكون موارد هذا الصندوق من المساهمات الاختيارية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة . يهدف إلى تشجيع تطبيق الإجراءات الخاصة بحماية البيئة و ذلك بتقديم التمويل اللازم لها .

4.لجنة التنسيق

يرأس هذه اللجنة المدير التنفيذي للبرنامج

مهامه :

- تحقيق التعاون و التنسيق بين جميع الأجهزة التي تشترك في تنفيذ البرامج البيئية .
- كما تقدم هذه اللجنة تقريراً سنوياً إلى مجلس الإدارة¹.

1-رياض صالح أبو العطاء ، دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2008 ، ص 100.99.98.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

أما بالنسبة لوظائف برنامج الأمم المتحدة فهو:

يعمل هذا البرنامج على تأمين الحياة في البحار والمحيطات و إعطاء اهتمام خاص بالمناطق البحرية مثل : البحر المتوسط و الخليج العربي و بحر الكريبي...¹
و قد اعتمد مجلس إدارة ال (unep) في دورته الثالثة في عام 1975، أهداف و استراتيجيات متنوعة بشأن برنامجه في مجال القانون البيئي منها :
تشجيع إبرام الاتفاقيات الدولية التي تتناول القضايا البيئية العالمية و من الأمثلة على ذلك : استغلال قيعان البحار².

• ثانيا :المنظمة البحرية الدولية(OMI)

هي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تم تأسيسها في مؤتمر الأمم المتحدة للبحار المعقود في عام 1948 ، مقرها المملكة المتحدة .
فقد كان الهدف من تأسيسها هو تأمين السلامة في البحار ، و ليس منع تلوث هذه البحار من السفن ، و قبل أن يدخل اتفاق تأسيس هذه المنظمة حيز النفاذ ظهرت مشكلة تلوث البحار بالزيت الناجم عن السفن ، فتم عقد اتفاقية لندن لعام 1954 بشأن منع تلوث البحار بالزيت ، ثم إحالة تطبيق هذه الاتفاقية إلى المنظمة الدولية للبحار ، عندما بدأت في العمل عام 1959 ، فأصبحت هذه المنظمة لا تهتم بسلامة البحرية فقط و إنما بمنع تلوث البحار، و يقتصر عمل هذه إلى حد كبير على النواحي التقنية المشار إليها في عدد كبير من الاتفاقيات و المبادئ و التوصيات.
و يتم تنفيذ عمل هذه المنظمة من خلال عدد من اللجان أهمها :

-واعلي جمال ، المرجع سابق ، ص 1.124

2- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي ، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2010، ص 113.112

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

• لجنة السلامة البحرية :

و تنقسم بدورها إلى عدة لجان فرعية و تختص هذه اللجان الفرعية بموضوعات مختلفة من أهمها :

* سلامة الملاحة و المواصلات اللاسلكية .

* الإنقاذ ، و التدريب و مراقبة البضائع الخطرة .

* تصميم السفن و تجهيزها .

* الحماية من الحريق .

* خطوط الشحن و سلامة مراكب الصيد...

و من أهم هذه اللجان :

• لجنة حماية البيئة البحرية و تهتم بأنشطة المنظمة الخاصة بمنع التلوث .

• اللجان القانونية التي تتعامل مع القضايا القانونية الناشئة عن أعمال المنظمة¹ .

و تعمل هذه المنظمة في مجال التنظيم القانوني للملاحة البحرية ، و هي مسؤولة عن تنظيم التعاون الدولي في مجال الملاحة البحرية و منع التلوث .

و انعقدت عدة اتفاقيات لحماية البيئة بفضل هذه المنظمة مثل :

1. الاتفاقيات الخاصة بإغراق النفايات ، و منع التلوث البحري بمخلفات السفن².

2. و معاهدة ماريبول لسنة 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن و التي عدلت في عام 1978.

1-جنى أبو صالح، البيئة ما بين النظرية و الوقائع (تحديات الدول العربية) ، الطبعة الأولى ، دار العربية للعلوم ناشرون ،لبنان ، 2015 ، ص246.247

- صالح محمد محمود بدر الدين ، مرجع سابق ، ص2.148

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

• منظمة الأغذية و الزراعة (FAO):

هي من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة ، أنشأت في 16 أكتوبر 1945، و تعمل في مجال التغذية و الزراعة ، نشاطها يتصل مباشرة بالبيئة ، و يرجع الفضل لهذه المنظمة في تفتن العالم لخطر التلوث البيئي للبحر المتوسط بعد أن وصل درجات حرارة ، لذا عملت هذه المنظمة على تنبيه المجتمع الدولي لإبرام بعض الاتفاقيات الدولية المرتبطة بحماية البيئة . كما شاركت في صياغة العديد من الاتفاقيات ، أبرزها : اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط في عام 1976. و كذا بروتوكولاتها¹.

الفرع الثاني : الأجهزة الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث

و هي تهدف أيضا إلى زيادة نشاط حماية البيئة البحرية من التلوث و من بينها :

أولا : اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة

هي من أقدم المنظمات الجهوية الأوروبية ، أنشأت من قبل المجلس الاقتصادي و الاجتماعي التابع للأمم المتحدة سنة 1947 ، و هي لجنة تعمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية بين الدول الأوروبية و تمتين علاقات التعاون الدولي ، وهي متكونة من عدة خلايا متخصصة ساعدت اللجنة في إبرام العديد من الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري منها : اتفاقية "هلسينكي" التي خصصت العديد من مواردها لحماية البيئة البحرية .

¹-واعلي جمال ، المرجع السابق ، ص 1261

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

ثانيا : منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية(OCDE)

أنشأت هذه المنظمة سنة 1948 بغرض تسيير "مخطط مارشال " لإعادة إعمار أوروبا ، نظم دول أوروبا الشرقية و الغربية و كذلك أستراليا و كندا ، كوريا الجنوبية و الولايات المتحدة و اليابان و نيوزلندا ، و كانت مشاركتها فعالة في إرساء قواعد القانون الدولي للبيئة ، و لقد اهتمت المنظمة اهتماما بليغا بمشكل تلويث السواحل بفعل المخالفات الكيماوية ، و النفايات الضارة الخطرة .

كما صاغت نصوص قانونية أساسية ذات علاقة مباشرة بحماية البيئة¹

- واعلي جمال ، المرجع السابق ، ص 131.1301

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

المطلب الثاني : الإتفاقيات الدولية و الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث

كان في الماضي اهتمام المجتمع الدولي منصب على إقرار قانون الدولي من أجل ضمان حياة كريمة للإنسان من خلال ضمان حقوقه و حرياته و توفير الأمان ، و لكن بعد حين ظهر بأن ذلك لم يعد كافيا ، بل لا بد أيضا من ضمان له بيئة نظيفة و نقية من مخاطر التلوث و الأضرار التي تسببها الدول بفعل الأنشطة المتنوعة¹ ، و بالأخص في البحار مما حمل هذه الأنظمة البيئية فوق طاقتها، و لذا تم عقد الكثير من الاتفاقيات الدولية و الإقليمية في هذا المجال ، إذ أن الاتفاقيات الدولية تؤتي على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها قواعد القانون الدولي². لحماية البيئة و رغم تعدد الاتفاقيات التي نصت على حماية البيئة البحرية من التلوث إلا أننا سنعرض في هذا المطلب أبرزها :

الفرع الأول : الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث

أولا : اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار عام 1954

برزت الجهود الرامية إلى مكافحة التلوث البحري أثناء الخمسينيات ، فكانت اتفاقية لندن عام 1954 لمنع التلوث البحار بالنفط أول خطوة بهذا الاتجاه³.
فعل أثر مناقشة المجلس الاقتصادي و الاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950 حول تزايد حالات التلوث البحري الناشئ عن تفريغ البترول من السفن و غيرها ، انعقد في لندن ، مؤتمر دولي لعلاج مشكلة تلوث البيئة البحرية بالبترول .

- واعلي جمال ، المرجع السابق، ص 1371

2- محمود جاسم نجم الراشدي ، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، مصر ،

2014، ص16

- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي ، المرجع السابق ، ص 393

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

من 26 أبريل إلى ماي 1954.

و تهدف هذه الاتفاقية و تعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول و ذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت و مخلفاته فيها.

- وأهم ما جاء في هذه الاتفاقية :

- تسري أحكام هذه الاتفاقية على السفن المسجلة في إقليم أي من الدول الموقعة ، كما تسري على سفن الدول غير الموقعة بشرط ألا تقل حمولتها عن 150 طن.

- و وضعت هذه الاتفاقية قواعد موضوعية بخصوص تفريغ البترول في مياه البحر و شروطه ، و قررت أن أي تفريغ على خلاف أحكامها يعد جريمة يعاقب عليها القانون وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ ، أو قانون دولة العلم¹.

- السفن التي يكون اتساعها > 500 طن ، يمنع عليها الرمي في المناطق المحددة في الاتفاقية حسب نسب محددة .

- السفن الأخرى يطبق عليها نفس المبدأ الى غاية مرور 3 سنوات².

و يبقى هدف هذه الاتفاقية هو مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول ، و ذلك من خلال تحديد مناطق معينة يمنع التصريف العمدي للزيت فيها³.

- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 111.1101

2- زهور زيتوني ، الجزائر و مدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي ، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية ، جامعة الجزائر كلية الحقوق و العلوم الادارية . بن عكنون ، 2002/2003 ، ص 41

- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع نفسه ، ص 111.3

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

- ثانيا :اتفاقية جنيف لقانون البحار عام 1958

نظرا لتدهور البحار و المحيطات باعتبارها أهم مصادر الثروة الطبيعية ، و لكثرة النزاعات بين الدول بشأن حقوقها في البحار ،مما دفع الأمم المتحدة على عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، و انتهى المؤتمر إلى اقرار أربع اتفاقيات دولية في 1958/04/29 و هي :

- 1-اتفاقية جنيف للامتداد القاري .
 - 2- اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار.
 - 3- اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة .
 - 4- اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد و المحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار.
- و باستعراض نصوص الاتفاقيات الأربع نجد أن :
- اتفاقية أعالي البحار تتضمن بعض النصوص التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث .
- اتفاقية الامتداد القاري تشمل الإجراءات اللازمة لحماية البيئة البحرية من التلوث و ضمان سلامة الملاحة البحرية.
- و رغم أن اتفاقيات جنيف الأربع تمثل قواعد القانون الدولي التقليدي للبحار ، إلا أنها لم تتضمن نصوص تستحق الدراسة و المناقشة في مجال مكافحة التلوث البحري ،لأنها مجرد إشارة لضرورة النهوض بقواعد القانون الدولي للبحار كي يواكب التطورات التي ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحري¹.

1-علي عدنان الفيل ، المنهجية التشريعية في حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2012 ، ص41.42.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

ثالثا: اتفاقية بروكسل 1969 :

في أعقاب غرق ناقلة البترول الليبيرية توري كانيون Tory Canyon ، أمام شاطئ المملكة المتحدة في ماي 1967 ، حيث دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل في الفترة ما بين 10 إلى 20 نوفمبر، لتدارك عيوب اتفاقية لندن عام 1954 ، و ذلك بسبب عدم كفايتها لمواجهة حالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار ، و لوضع القواعد القانونية الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري. و نتج عن هذا المؤتمر إقرار اتفاقيتين :

الاتفاقية الأولى : هي الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط ، و المعروفة باسم اتفاقية بروكسل عام 1969، و قد أعطت هذه الاتفاقية للدول الساحلية سلطة اتخاذ التدابير الوقائية في أعالي البحار الذي ينتج عنها تلوث البيئة البحرية بالبترول و الذي يمتد أثره إلى سواحل هذه الدولة ، على أن نطاق التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية تتناسب مع الضرر المهدد به ، و لا تتجاوز ذلك و طبقا لأحكام الاتفاقية تلتزم الدول بإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بالعقوبات المفروضة للمخالفات¹.

الاتفاقية الثانية :الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969 في بروكسل ، و دخلت حيز التنفيذ سنة 1975، و لقد ألزمت الاتفاقية السفن الناقلة للزيت و التي تتعدى حمولتها (2000طن) بالتأمين الإجباري².

1 - رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 117.118.

- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 182

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

رابعاً :اتفاقية بروكسل 1971 :

قامت المنظمة البحرية الدولية بإعداد اتفاقية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت في بروكسل 1971 بمعاونة اللجنة البحرية الدولية ، و تم دخول الاتفاقية حيز التنفيذ في سنة 1978.

و تهدف هذه الاتفاقية إلى تعويض ضحايا خطر التلوث الناتج عن نقل الزيت و تحقيق التوازن و المشاركة في تحمل عبأ مخاطر هذا النوع من النقل¹.

خامساً: اتفاقية بروكسل 1978:

أبرمت هذه الاتفاقية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عام 1972 ، و دخلت حيز النفاذ عام 1975 ، و تهدف إلى تحديد المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تحدث أثناء عملية النقل البحري للمادة النووية .

و تركز هذه الاتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي ينتج بسبب حادث نووي أثناء عملية النقل البحري للمواد النووية ، على الشخص القائم بتحريك المنشأة النووية ، و لا تقتصر المسؤولية على الضرر الحادث أثناء عملية النقل ، بل تمتد لتشمل الأضرار التي تلحق بوسائل النقل أو المنشأة بذاتها².

سادساً: اتفاقية لندن عام 1973:

تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية لندن عام 1954 ، و ما طرأ عليها من تعديلات لم تعد صالحة لمواجهة التلوث البحري ،بسبب زيادة كميات النفط المنقول عبر البحار ،و بسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية .

- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 181

-رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 120.1192

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

لذلك دعت هذه المنظمة غالى عقد مؤتمر دولي في لندن في عام 1973 ، و نتج عن هذا المؤتمر عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تسببه السفن ، و دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1973¹.

و تعد هذه الاتفاقية من أهم و أشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره و في كافة أنحاء البيئة البحرية و هدفها التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تنسكب من السفن².

و تسري أحكام هذه الاتفاقية على :

*كل أنواع التلوث سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد الضارة.

*كل أنواع السفن سواء كانت ناقلات أو غيرها .

و تشمل هذه الاتفاقية بروتوكولين و خمسة ملاحق³ تضمنت هذه الملاحق:

الملحق 1:المحدد للقواعد و الأحكام المتعلقة بمنع التلوث بالنفط.

الملحق 2:المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة.

الملحق 3: المحدد للشكل الخاص بتغليف المواد الضارة .

الملحق 4:المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة.

الملحق 5: المحدد لكيفية الوقاية من التلوث الناتج عن قممات السفينة⁴.

-رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 1201

- زيتوني زهور ، المرجع السابق ، ص 452

- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع نفسه ، ص 1213

- زيتوني زهور ، المرجع نفسه ، ص 454

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

سابعاً: اتفاقية ماريول 1973:

لم تتمكن اتفاقية ماريول 1973 من دخول حيز التنفيذ بسبب الاشتراطات الفنية العالية التي لم توافق عليها العديد من الدول حتى تم تعديلها في عام 1978 ، و الآن تعرف بصيغة ماريول (78/73).

و تتضمن هذه الاتفاقية خمسة ملاحق خاصة بالإجراءات و المعايير الفنية لمنع التلوث من السفن.

لقد جاءت الاتفاقية بمفهوم (المنطقة الخاصة) حيث اعتبرت البحار المغلقة في العالم و ببعض المناطق الحساسة مناطق لا تحتل تصريف الزيت و المواد الضارة الأخرى فيها¹.

و أن هناك شروط للتحكم تخص هذه المناطق إذ يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى ، و يشمل البحر المتوسط و بحر البلطيق و البحر الأسود و خليج عدن و منطقة أنتاركتيكا و بحر شمال غرب أوربا و البحر الشمالي و منطقة البحر الكاريبي ، أما مناطق البحر الخاصة تقوم منظمة (IMO) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية معنية مثل (UNEP)².

و بذلك ألزمت الأطراف المنظمة للاتفاقية بمنع سفنها من تصريف الملوثات الزيتية و خلافها في تلك المناطق.

و مقابل هذا المنع :

- تلتزم الأطراف بتوفير مخازن أو ما يسمى بتسهيلات استقبال الرواسب و المزيج الزيتي في مراسي الشحن و موانئ الإصلاح لمساعدة الناقلات و السفن حتى لا تقوم بتصريف تلك المواد في البيئة البحرية .

- علي عدنان الفيل ، المرجع السابق ، ص 50.

- علواني امبارك، المرجع السابق ، ص 67 . 2

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

- كما طرحت الاتفاقية معالجات فنية لتسهيل التخلص من الرواسب و المزيج الزيتي بالنسبة للناقلات القديمة عن طريق ما يعرف بنظام التحميل فوق الرواسب. أما بما يتعلق بالناقلات الجديدة حمولة 20.000 طن فما فوق ، اقترحت الاتفاقية على أطرافها المتعاقدة تصاميم بناء جديدة للناقلات تكون مجهزة بصهاريج الصابورة المنفصلة Segregated Blast TANK (SBT) ذات سعة كافية للعمل على تشغيل الناقلات بأمان خلال الرحلة البحرية للصابورة.

- إضافة لذلك ألزمت الاتفاقية ماريول 78/73 الأطراف بتزويد ناقلاتها بأجهزة التنظيف بالزيت الخام أي بنفس البضاعة التي تنقلها و ذلك كبديل لصهاريج الصابورة المنفصلة بالنسبة للناقلات الموجودة حالياً.
- كما خفضت الكمية المسموح بإلقائها من الزيوت الى النصف أي (1/30.000).
- كما وضعت الاتفاقية قواعد مشددة لتفتيش السفن .

إضافة لهذا تضمنت الاتفاقية بنود كمنع بموجبها من :

- إلقاء جميع أنواع البلاستيك في أي مكان من البحر.
- إلقاء المواد التي تطفو على سطح البحر على بعد (25) ميلا بحريا من الشاطئ .
- أما النفايات و بقايا الطعام فيتم إلقائها على بعد (12) ميلا بحريا من الشاطئ.
- أما مياه الصرف الصحي يتم التخلص منها على بعد (4) أميال بحرية بعد معالجتها¹.

ثامنا :اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار سنة 1982 :

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية و الدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية ، و التي دعت إلى تكثيف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري ، و تظهر أهميتها من خلال عدد الدول و المنظمات المشاركة فيها بالإضافة إلى القرارات و التوصيات التي انبثقت بها .

- علي عدنان الفيل ،المرجع السابق ، ص1.51

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و بدأ التحضير لهذا المؤتمر منذ عام 1967 ، و استمر العمل داخل لجان الأمم المتحدة إلى غاية انعقاد دورته الأولى عام 1973 بمدينة نيويورك ليستمر بعدها في الانعقاد سنويا حتى الدورة الحادية عشر عام 1982 ، بحيث تمكن المؤتمرين بعد جهد كبير إلى وصول إلى صياغة اتفاقية دولية أطلق عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .
انعقدت الاتفاقية في مدينة Montego bay بدولة جامايك في 10 ديسمبر 1982 و دخلت حيز التطبيق في 16 نوفمبر 1994¹.

و لقد انطوت معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على الكثير من المبادئ و الأحكام القانونية الدولية التي تؤكد الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث و أثارت مسألة التراث المشترك للإنسانية و المناطق البحرية التي لا تخضع للولاية الإقليمية للدولة و قاع البحار و المحيطات و ما تنطوي عليه من ثروات حيوانية و نباتية .

كما تضمنت هذه الاتفاقية الهامة للبحار نصوص عديدة هامة تتعلق بمسألة تلوث البيئة البحرية و كيفية حمايتها دوليا (من المادة 192 حتى 237)².

أوضحت الاتفاقية وسائل كتنفيذ الالتزام بحماية البيئة البحرية ، و ذلك عن طريق :

- التعاون بين الدول من أجل وضع معايير و المستويات و برامج الدراسات و البحوث³.
- استغلال الثروات البحرية و طرق المحافظة عليها .
- البحث العلمي المرتبط بالبحر .
- نقل التكنولوجيا نحو البلدان النامية⁴.

1- واعلي جمال ، المرجع السابق، ص148.

2- صالح محمد محمود بدر الدين ، مرجع سابق ، ص 58.572.

3- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص132.

4- واعلي جمال ، المرجع نفسه، ص149.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و أهم ما تتميز به هذه الاتفاقية أنها تعتبر أول بيان قانوني دولي شامل بشأن حماية البحر ، و حث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث ، و ليست مجرد صياغة لممارسات و القوانين و الأحكام السابقة الواردة في الاتفاقيات السابقة¹.

الفرع الثاني :الاتفاقيات الإقليمية

أولا :اتفاقية برشلونة 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 ، و قد اشتركت في هذا المؤتمر جميع الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط ، و لقد 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 البحري².

و لقد ألحق بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات تم التوقيع اثنان منها مع الاتفاقية و الثالث تم توقيعه في أثينا عام 1980 ، و الرابع في جنيف عام 1982.

أحكامها على منطقة البحر الأبيض المتوسط :

و لذلك تنطبق هذه الاتفاقية على مناطق المياه الإقليمية و المنطقة الملاصقة و المنطقة الاقتصادية الخالصة و أعالي البحار .

كما تنطبق أحكامها على السفن و الطائرات ، أيا كان نوعها .

لقد نصت هذه الاتفاقية و البروتوكولات الملحقة بها على وجوب التعاون بين الأطراف من أجل:

- واعلي جمال ، المرجع السابق، ص1.149

2- علي عدنان الفيل، المرجع السابق ، ص54.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

- اتخاذ التدابير المناسبة لمنع تلوث البحر المتوسط أيا كان سببه .
 - لتصدي لحالات التلوث الطارئة أي كانت أسبابها .
 - وضع البرامج اللازمة لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط .
 - تحديد المسؤولية و التعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة أحكام الاتفاقية و البرتوكولات الملحقة بها.
- و بالنسبة لتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية فقد أسندت الاتفاقية مهمة الأمانة و الإشراف إلى برنامج الأمم المتحدة المادة 13 من الاتفاقية¹.

ثانيا: اتفاقية الكويت 1978 :

أعلن برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) منذ عام 1974 أن منطقة الخليج منطقة خاصة ، و أوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة به ، لذا عقد مؤتمر إقليمي في الكويت في الفترة من 15 الى 24 /04/ 1978 ، و نتج عن هذا المؤتمر نشأت اتفاقية الكويت و هي من أهم الاتفاقيات الإقليمية التي ظهرت خلال تلك الفترة و من أهم محاسنها أنها وضعت تعريفا محددًا لمعنى التلوث البحري و هي تهدف لبحث مشكلة حماية و تنمية البيئة البحرية و المناطق الساحلية في الخليج العربي².

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

كما تسري على جميع السفن و الطائرات المملوكة للأشخاص الخاصة .

1-رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 123.1221

2- علي عدنان الفيل ، المرجع السابق ، ص 34.312

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و تعمل دول الأطراف على حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي من التلوث بإتباع أسلوبين هما :

- 1.الأسلوب الفردي : و ذلك عن طريق الإجراءات التي تتخذها الدول فرادى لمكافحة التلوث و متابعة معدلاته و مصادره و تطوير وسائل مكافحته .
- 2.الأسلوب الجماعي : و يكون عن طريق التعاون الإقليمي و العالمي لتحقيق أغراض الاتفاقية في المجالات العلمية و التكنولوجية .

كما تقع مسؤولية تنفيذ أحكام الاتفاقية على عاتق الدول الأطراف ، و يتم ذلك بطريقتين :

- 1-وضع القوانين و اللوائح و الإجراءات الوطنية اللازمة لوضع أحكام الاتفاقية موضع التطبيق .
- 2-إنشاد الأجهزة المؤسسية المتخصصة اللازمة لمتابعة تنفيذ أحكامها¹ .

ثالثا :اتفاقية جدة 1982 :

أبرمت اتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر و خليج عدن و البروتوكول الملحق بها في مدينة جدة في 14 نوفمبر عام 1982 ، تحت رعاية الجامعة العربية ، و وقعت عليها جميع الدول العربية المطلة على البحر الأحمر .

و لقد أولت الاتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر و خليج عدن من التلوث بالبترول عناية خاصة ، نظرا لأنه من أكثر أنواع التلوث انتشارا في هذه المنطقة .

- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 126.125.1241

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

ألفت هذه الاتفاقية مجموعة من الالتزامات على عاتق الدول الأطراف منها :

- التزام الدول الأطراف باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير المناسبة لمنع تلوث بيئة البحر الأحمر و خليج عدن و خفضه و السيطرة عليه أيا كان مصدره.
- التعاون فيما بينها ، حالات التلوث الطارئة لمواجهة تلك الحالات .
- التعاون من أجل تأسيس برامج البحث العلمي و الفني و تقويم الأوضاع البيئية و إدارتها .
- التعاون لوضع القواعد المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن الضرر الناتج عن التلوث و تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية الإقليمية للبحر الأحمر و خليج عدن و خليج العقبة و خليج السويس و قناة السويس حتى نقطة التقائها بالبحر الأبيض .
- و تسري أحكامها على السفن و الطائرات الخاصة أو التجارية ، و كذلك السفن و الطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف و تستخدمها في أغراض تجارية .
- و لكن لا تسري على الفن و الطائرات التي تتمتع بحصانة سيادية¹.

1- رياض صالح أبو العطاء ، المرجع السابق ، ص 127.128.129

المبحث الثاني: ضمانات الحماية الدولية للبيئة البحرية

كان لوجود الجهود الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث سواء من خلال الاتفاقيات الدولية أو التوصيات و قرارات المنظمات الدولية دور بارز في ضمان حماية البيئة و ذلك بتحريك المسؤولية الدولية في حالة خرق هذه القواعد.

و لهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى مستوى إلزامية هذه الاتفاقيات في مجال حماية البيئة البحرية ، و مسؤولية الدولية حول تلويث هذه البيئة .

المطلب الأول: أساس إلزامية القواعد الدولية في مجال البيئة البحرية من التلوث

بعد تفاقم الملوثات و بروزها كخطر يمس كافة أشكال الحياة على هذه البسيطة ، و ارتفاع أصوات المصلحين لوضع حل لهذا التدهور الذي لحق بالبيئة ، و بالنظر إلى وحدة البيئة الدولية و طبيعة الملوثات المتحركة عبر الحدود¹.

إذ بدا لنا كوكبنا أصغر مما كنا نعتقد و أكثر قابلية للعطب².

لذا أخذ المجتمع الدولي و اعتبارا من النصف الثاني لهذا القرن يتنادى لبحث الأمر و اتخاذ التدابير المناسبة قبل فوات الأوان³ .

ففي عام 1962. أدى نشر كتاب <<الربيع الصامت>> للأمريكية راشيل كارسون ، و فيه تقييم الكاتبة مقارنة بين التقدم التكنولوجي و الإساءات اللاحقة بالطبيعة ، إلى إبراز وعي حقيقي إزاء التهديدات التي تنتقل على كوكب الأرض.

1- الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص257.258.

- ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبا ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص2.50.

3- الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع نفسه ، ص258.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و في عام 1972 انعقد في ستوكهولم ، تحت رعاية الأمم المتحدة أول مؤتمر دولي حول الإنسان و الوسط الذي يعيش فيه .

و للمرة الأولى، أدركت الدول أن مشاكل التلوث والتخلف لا يمكن حلها دون تشاور دولي¹ .
و تمخض عن هذا المؤتمر 26 مبدأ و 109 توصية كانت و لا تزال الأساس و الذخيرة التي انطلقت منها كافة البحوث و القوانين و التدابير لحماية البيئة ، ثم توالى الاتفاقيات الدولية سواء مستوى الأمم المتحدة أو على مستوى الدول.

الفرع الأول : أساس إلزامية الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث

إن للاتفاقيات الدولية قيمة قانونية عالية ، فهي قد أدت الوعي العالمي بخطر التلوث و زادت من إحساس المجتمع بمسئوليته تجاه البيئة التي نعيش فيها ، و عمقت مستوى فهمه بوحدة البيئة الإنسانية ، و ضرورة التعاون لحمايتها و الامتناع عما يضر بها ، كما وجدت هذه الاتفاقيات ذخيرة و معينا للعلماء و الباحثين و القانونيين يغوصون في أعماقه بالبحث و التحليل و النقد البناء و يقدمون من خلال ذلك الآراء المفيدة و الأساليب الجديدة المبتكرة في حماية البيئة التي ستكون مخطط لها عند الإعداد لمعاهدات جديدة في حماية البيئة ، و هكذا تتقدم و تتطور الحماية البيئية إلى الأمام في اتفاقيات الدولية و يرتفع مستواها و درجتها .
كما أن من آثار هذه المعاهدات انعكاساتها على المستوى الإقليمي في معظم الدول ، فأصدرت تشريعاتها الداخلية متجاوبة مع المعاهدات الدولية في حماية البيئة البحرية ، و أبرز مثال : قوانين منع تلوث مياه البحر بالزيت في أكثر الدول البحرية و المتأسسة أصلا على الاتفاقيات الدولية المنعقدة في لندن عام 1954 بشأن حماية مياه البحر من التلوث بالزيت².

1- ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبا ، آن لوفافر و آخرون ، المرجع السابق ، ص50.

- الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 259.2582

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

لقد ساهمت الجمعية العامة للأمم المتحدة بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية بلغت أكثر من 152 اتفاقية ، و أخذت العديد من القرارات ، ساهمت في خلق اللبنة الأولى في قانون دولي بيئي .

و لهذا تمثل قضية البيئة و قواعد المرتبطة بها و المتعلقة بحمايتها قضية هامة إذ يجب أن توضع موضع التنفيذ ، و هي محكا هاما لدور الأمم المتحدة في هذا المجال و التي تحتاج إلى بذل المزيد من الجهد في هذا الإطار لتحقيق المزيد من الالتزام بينود ما أبرم من اتفاقيات ، لأن القاعدة القانونية تكتسب أهميتها عندما تترجم إلى واقع عملي ، فلا قيمة لقاعدة قانونية بيئية لا تطبق في مجالين الإقليمي و الدولي .

و على الدول تنفيذ الالتزامات التي نص عليها في متن الاتفاقيات الدولية فالأمر يختلف حسب اختلاف الظروف التي تحيط بكل اتفاقية منها ، فخط الاتفاقيات البيئية ليس متساويا في تطبيق لاعتبارات من أهمها :

- تجاوب الدول الكبرى الصناعية لارتباط مصالحها بتنفيذ هذه الاتفاقيات .
- توافر نظام معلوماتي و رصد بيئي دولي دقيق بصدد الظاهرة أو القضية محل الاتفاق
- توفير آليات التمويل الكافية و الملائمة .

ورغم هذا فالواقع أن قواعد القانون الدولي بصفة عامة لا تزال تفتقد إلى قوة إلزامية لها أو إلى السلطة التي تملك إلزام الدول بها ، و منه فإن أعمال المؤتمرات الدولية و قراراتها لا تعد أن تكون مجرد توصيات للدول أن تطبقها أو ترفض تطبيقها¹.

و لم يصل المجتمع الدولي بعد إلى مستوى ضرورة فرض المصلحة الدولية العامة ، و ذلك لعدم وجود السلطة التي تملك فرض ذلك ، لكن كثيرا ما تكون مصلحة الدولة سببا في التزام هذه الدولة بقرارات الاتفاقيات الدولية أو رفضها ، و إن ذلك كان هو الطابع الأخلاقي الغالب لدى دول العالم و لاسيما العظمى التي تراعي في الأول مصالحها عند الالتزام بهذه الاتفاقية أو رفضها دون مراعاة للوضع البيئي العالمي².

-صباح العشراوي ، المرجع السابق ، ص114.115

-الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص2.259

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

كما أن بعض الاتفاقيات تستمد إلتزاميتها من خلال ما تقره من حقوق أو ما تمنحه من امتيازات لبعض الدول التي سوف تتمسك بهذه الحقوق و الامتيازات و تدافع عنها في كافة المحافل فيؤدي ذلك إلى إقرارها في المجتمع الدولي و الرضوخ لها حتى من قبل الراضين لها .

و مثال ذلك ، المنطقة الاقتصادية الخالصة التي كان السبب الأول و الأساسي إدراجها في معاهدة قانون البحار دول القارة الإفريقية للاعتبارات الاقتصادية .
و كذلك المياه الأرخيلية التي أدخلت في معاهدة قانون البحار بسبب ضغط الدول الأرخيلية كأندونيسيا و الفلبين و غيرها .

و النتيجة إقرار بيئة منطقة الاقتصادية الخالصة و بيئة المياه الأرخيلية ، و أصبح المجتمع الدولي مجبرا على احترام هذه الحقوق ، كما هو واجب على الدول التي لم توقع على القانون الجديد للبحار كالولايات المتحدة¹.

¹-الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 1.261.259.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

الفرع الثاني : أساس إلزامية التوصيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية

هناك رأي يذهب إلى اعتبار مبادئ إعلان إستوكهولم بمثابة قانون ملزم بحيث أن العمل الدولي اللاحق يكسب مبادئ الإعلان قوة القانون الملزم .
و بالرغم من وجود اتجاه آخر يرى أن الإعلانات ليس لها أية قوة إلزامية لأنها لا تعتبر مكملة للميثاق بالمعنى الذي يضفي عليه قوة الميثاق .
إلا أن إعلان استوكهولم الذي صدر على شكل توصية للدول بإتباع مضمونه نظرا لخصوصية البيئة و ارتباطها بمستقبل البشرية ، لذا فإنه يتضمن التزاما أدبيا لا يستهان به ، بل إن تكرار هذه التوصيات يحولها إلى قواعد عرفية ، ومن ثم تكتسب صفة الإلزام عن طريق إدماجها في المعاهدات الدولية¹.

المطلب الثاني : المسؤولية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية

لقد فضلت الدراسات و الأبحاث أسلوب الحماية و الوقاية من التلوث باعتباره الأسلوب الأنجع لحماية البيئة من الأضرار التي قد تصيبها ، و هذا استنادا إلى مبدأ " الوقاية خير من العلاج " و لكن إذا كان الحل المثالي يكمن في وضع تشريع وقائي يؤدي إلى تجنب وقوع الأضرار و يمنع قيام أسبابها فان نجاح ذلك سيكون نسبيا ، كما أن وقوع الأضرار يستحيل منعه كليا .
و لذلك فإن تحمل المسؤولية و التعويض عن الأضرار البيئية هو شق لا يمكن إغفاله و ذلك بعد فشل الإجراءات الاحتياطية و الوقائية في معالجة أضرار التلوث البيئي خاصة و أن نظام المسؤولية يحقق بالإضافة للدور العلاجي دور آخر وقائي ، إذ سيجد من يمارس نشاطا مضرا إلى الإقلال لأقصى حد من خطورة أنشطته تجنباً لإلزامه بالتعويضات التي غالبا ما تكون باهظة².

- صباح العشاوي ، المرجع السابق ، ص 114.1131

2-محمد بواط ، " فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث " ، الأكاديمية لدراسات الاجتماعية و الانسانية ، العدد 15 ، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية ، شلف ، 15 جانفي 2016 ، ص 169.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و بما أن البيئة البحرية هي الأهم في مجال اهتمام الباحثين باعتبار أن البحار تشكل أكثر من 80% من الكرة الأرضية ، إضافة أن تلويث البحار تقوم به عادة الدول المصنعة التي تمتلك التكنولوجيا المتقدمة ، فنقوم برمي النفايات في أعالي البحار و استغلال الثروات الطبيعية الحية و فير الحية في كل مناطق البحر و خارج البحر الإقليمي ، لذا نجد الدول النامية نفسها في وضعية المحتاج إلى حماية القانونية الدولية ، و تفعيل المسؤولية الدولية عما يحدث في البحار .

و لقد عمل مؤتمر استوكهولم عام 1972 على تشجيع الكفاح لمنع تلوث البحار بالمواد التي تعرض صحة الإنسان و الموارد و الأحياء المائية الطبيعية للخطر ، و قرر أنه عند التخلص من المواد السامة يجب ألا تؤدي إلى إلحاق الأضرار الشديدة بالموارد الطبيعية و الكائنات الحية .

كما أكد المؤتمر في نفس الوقت مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تنتج عن نشاطات تمارسها على إقليمها ، و ألا تحدث أضراراً بيئية للدول الأخرى أو بيئة المناطق الخارجة عن حدود الولاية الوطنية ، و إلا تحملت الدولة مسؤولية الأضرار التي تنتج عنها¹ .

الفرع الأول : المسؤولية الجنائية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية

قد تقع الجريمة البيئية من الدولة بصفقتها السيادية ، و قد تقع من أشخاص معنوية كالشركات المصنعة ، و قد تقع من أفرادها العاديين .

*الحالة التي تقع فيها الجريمة البيئية من فرد كمران سفينة تجارية أجنبية ، حيث يلقي بمخلفات سفينته في البحر الإقليمي لدولة ما ، فالاختصاص المعقود هنا للقوانين الوطنية التي سوف تتعامل مع هذه الحالة حسب المنصوص عليه فيها ، لأن الجريمة وقعت من شخص يمثل نفسه و على مسؤوليته .

صباح العشراوي ، المرجع السابق ، ص168.169.1

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

*الحالة التي تقع فيها الجريمة من الأشخاص المعنوية الأجنبية ، كشركة صناعية ما تجد أن في التخلص من نفاياتها بطريقة علمية ، و حسب المعايير و الشروط الفنية المقررة يكلفها مبالغ طائلة ، فتقرر التخلص منها خلسة في المياه الإقليمية للدولة مجاورة أو غير مجاورة فتقضي على الحياة السمكية ...، فهذه جريمة شخص معنوي ، و إذا كان من الممكن تحميل الشركة المسؤولية المدنية ، فإن المسؤولية الجنائية لأشخاص المعنوية لا زالت محل جدل و خلاف بين الفقهاء على مستوى القوانين الوطنية للدول التي تعتمد الفقه القانوني اللاتيني بين مؤيد لها و رافض لها ، و لازل الموقف السائد هو الموقف الرافض .

أما فيما يخص المسؤولية الجنائية عن الجريمة البيئية التي تقع من الدولة بصفتها السيادية ، فإن القانون الدولي لا يستطيع أن يفعل شيئاً لأنه أساساً قانون اتفاقي و لا توجد سلطة دولية تملك صلاحية فرض العقاب بحق أي دولة¹.

الفرع الثاني : المسؤولية المدنية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية

و تقوم هذه المسؤولية عن الأضرار البيئية على جبر و إصلاح الضرر من قبل مقترفه ، و بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حصول الضرر أو التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمضرور ، و ذلك طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية التقصيرية التي أرسنها القوانين المدنية .

إذا كانت المسؤولية المدنية التقصيرية في غير أمور البيئة قد تواجه بصعوبات في إثباتها و تحقيق التعويض للمضر، فإن المسألة الأكثر صعوبة و تعقيد فيما يخص المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ، وذلك لطبيعته الخصوصية المتميزة لها ، لدرجة استحالة حصول المضرور على التعويض .

و تمكن هذه الصعوبة في :

- صعوبة معرفة الفاعل بدقة الذي قام بالنشاط المسبب للضرر البيئي .
- صعوبة تحديد حجم الضرر المسبب للمسؤولية .

1- الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص263.264.265

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

- إن هذه الأضرار قد لا تكون مباشرة .
 - و أهم أمر هو صعوبة إعادة الحال إلى ما كان عليه ، فان الملوث للبيئة إنما هو يهدم أنظمتها الايكولوجية ، فمن المستحيل تعويض¹ .
- تقوم هذه المسؤولية على أساس ، نظرية الخطأ ، و نظرية الفعل الدولي غير مشروع ، و نظرية المخاطر ، و هو ما سنتناوله :

أولاً : نظرية الخطأ

تعد نظرية الخطأ أقدم النظريات للمسؤولية الدولية ، إذ يرجع الفضل في تأسيس هذه النظرية للفقير الهولندي الشهير " جروسيوس " ، و الذي 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 عندئذ : على أساس اشتراكها في وقوع الضرر نتيجة إهمالها في الحيلولة دون وقوع التصرف الخاطيء من رعاياها ، أو لأنها أجازت هذا التصرف بأي شكل من الأشكال ، بامتناعها عن معاقبة المخطيء أو بتكليفه من الإفلات من العقاب "².

ولقد اتجه جانب من الفقه الدولي ، إلى تقرير إقامة المسؤولية الدولية على أساس الخطأ . و يلقى رأي >> رد فعل الدولة المؤذي لدولة أخرى لا يعتبر جنحة دولية إذا لم يرتكب بشكل معتمد أو إهمال جدير باللوم << تأييدا كبيرا .

تعرضت هذه النظرية لانتقادات عديدة كان أبرزها صعوبة إثبات التقصير في القانون البيئي الدولي من حيث تكون إجراءات سلوك الدولة في السيطرة على أنشطة التلوث أم غير موجودة أو قد تم التعبير عنها بعمومية .

- الجلاني عبد السلام أرحومه ، المرجع السابق ، ص 267.266.2651

- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 2.44

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و هناك اتجاه يقول بأن المسؤولية القانونية لا تستند إلى الخطأ مطلقا في النزاعات البيئية ، على الرغم من أنها تصلح في الاستناد إلى الخطأ في حالات الإهمال التي ترتب ضررا بيئيا يمكن تجنبه .

و لكن المهم هنا أن الخطأ وفق هذا المفهوم >>هو ليس شرطا أساسيا لقيام المسؤولية ذلك أن الاعتبار المهم هو أنه ما لم يكن انتهاك قاعدة القانون الدولي هو الذي نجم عنها العمل الضار المتعمد أو الإهمال الجدير باللوم فإنه لا يمكن قيام المسؤولية <<. و بهذا فإن خرق و انتهاك القاعدة الدولية شرطا أساسيا لتحميل الدولة المسؤولية¹.

و قد ظلت نظرية الخطأ هي المسيطرة على الفقه الدولي بوصفه أساسا وحيدا للمسؤولية إلى بداية القرن العشرين عندما ظهرت نظرية العمل غير المشروع على يد الفقيه الايطالي "أنزيلوتي" ، و الذي وجه إلى نظرية الخطأ انتقادات عدة منها :

1. إن فكرة الخطأ هي فكرة نفسية لا تتناسب نظاما قانونيا أشخاصه كلهم إعتباريون .
2. ظهور هذه النظرية في وقت كانت تذوب فيها شخصية الملك ، فكان الخطأ هو خطأ الملك. و هو ما لا يناسب العصر الحديث.

لذا انتقدت نظرية الخطأ لعدم مسايرتها للتقدم العلمي ، و صعوبة و استحالة إثبات الخطأ في بعض الأحيان ، بوصف الدولة شخصا معنويا نجد صعوبة نسبة الخطأ إليها².

- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي ، المرجع السابق ، ص 221.2201

2- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 46.45

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

ثانيا : نظرية الفعل غير المشروع

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 المشروع¹.

كما استعمل الفقه اصطلاحات مختلفة للتعبير عن الفعل غير المشروع ، فهناك من أطلق عليه اسم "الجريمة الدولية" ، و هناك من أطلق عليه "العمل غير المشروع" ، و ذهب جانب آخر إلى تسميته "بالفعل غير المشروع" .

و هذه النظرية يقصد بها خرق الالتزام الدولي الذي تفرضه قاعدة من قواعد القانون الدولي ، و يتم خرق الإلتزام عن طريق قيام دولة بعمل أو امتناعها عن القيام بعمل .
كما عرفت اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانون الدولي للأمم المتحدة ، و التي كلفت ببحث موضوع المسؤولية الدولية برئاسة القاضي "AGO" ، أن العمل الدولي غير المشروع بأنه : " مخالفة من جانب دولة لاللتزام قانوني مفروض عليها بمقتضى إحدى قواعد القانون الدولي " ².
ووفقا لهذه النظرية يتطلب لقيام المسؤولية الدولية توافر ثلاثة شروط و هي :
1. عمل أو امتناع عن عمل يعد خرق لاللتزام مؤسس على قاعدة من قواعد القانون الدولي العام .

2. أن يسند هذا العمل غير المشروع إلى الدولة باعتبارها شخص قانونيا .

3. أن يترتب على هذا العمل أو الامتناع ضررا ³ .

1- محمد بواط ، المرجع السابق ، ص170

- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 47.462

3- صباح العشراوي ، المرجع السابق ، ص 170

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و رغم هذا لا يعتبر الضرر ركنا لقيام هذا النوع من المسؤولية طبقا للاتجاه الغالب في الفقه الدولي ، و إن كان يلعب دورا هاما في تقدير التعويض ، أو عند اتخاذ التدابير المضادة التي تتخذها الدولة المضرومة للرد على الفعل غير المشروع دوليا¹ .

و يذهب مؤيدو هذه النظرية مع القضاء و الفقه الدولي أخذا بنظرية العمل غير المشروع دوليا ، فقد جاء في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة الصادر في 27 جويلية 1927 في النزاع بين ألمانيا و بولونيا بشأن قضية مصنع شورزو Cherozow .

فقد قضت محكمة العدل الدولية الدائمة بتاريخ 1927/07/26 إلى أن مبادئ المستقرة في القانون الدولي تقتضي أن مخالفة الالتزام دولي تستتبع الالتزام بالتعويض بنحو كافي .

و أن هذا الالتزام بالتعويض هو النتيجة الحتمية لأي إخلال بقواعد القانون الدولي² .

ثالثا : نظرية المخاطر

أصبحت الأنشطة المشروعة التي تحدث إضرارا جسيمة من الخطورة لدرجة دفعت الفقه إلى البحث عن أساس آخر للمسؤولية ، يخرج عن مفهوم الخطأ³ .

لذا ظهر نوع جديد من المسؤولية الدولية فلم يعد يقبل فيه من الفاعل أن يثبت أنه قد اتخذ أقصى ما يمكن من إجراءات لمنع الفعل الضار ، إذ تقوم المسؤولية الدولية للفاعل بمجرد وقوع الضرر منه ، و لو كان الفعل مشروعاً .

و نظرا لأن النشاط المشروع قد تنتج عنه أضرار جسيمة ، لا يمكن تركها دون تعويض ، فكان وجود مثل هذه النظرية من الأهمية بمكان في سياق البحث في المسؤولية الدولية ، إذ أنه بموجب هذه النظرية تنهض المسؤولية الدولية هنا دون حاجة إلى إثبات على نحو ما سلف بيانه .

1- محمد بواط ، المرجع السابق ، ص 170

2- صباح العشاوي ، المرجع السابق ، ص 170

- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي ، المرجع السابق ، ص 222.2213

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و بعد التطور التكنولوجي و اختراع الآليات سواء لاستخدام السلمي أو الحربي ، حيث أن أحكام النظريات الموضوعية بوصفها أساسا للمسؤولية الدولية لا يمكن تطبيقها في هذا المجال ، لذلك اتجه الفقهاء إلى وضع نظرية تتلاءم مع التطورات ، و تجابه الأمور المستحدثة و الأنشطة الخطرة التي يصعب معها إثبات الخطأ ، أو التعسف في استعمال الحق ، فاتجهت الدول إلى الأخذ بنظرية المسؤولية المطلقة في قوانينها الداخلية لمواجهة الأضرار الناجمة عن استخدام هذه الأجهزة الخطرة دون الحاجة لإثبات وقوع الخطأ المسؤول ، ثم اتجهت القوانين و الاتفاقيات الدولية إلى الأخذ بالمسؤولية المطلقة ، مثل : اتفاقية بروكسل لعام 1962 الخاصة بالمسؤولية عن السفن النووية .

و طبقا لهذه النظرية فإن الأفعال التي بموجبها تنتهض المسؤولية الدولية ، إنما هي الأفعال الخطرة ، و لكنها ليست أفعالا غير قانونية ، أو مخالفة لقواعد قانونية ، بل إن هذه الأفعال مشروعة ، و بناءا عليه فإن الأساس الذي تنتهض عليه هذه المسؤولية هو العلاقة السببية بين الضرر الذي يحصل لشخص دولي ، و بين أحد أشخاص القانون الدولي .

و قد اكتسبت نظرية المخاطر قوة قانونية من خلال تطبيقها في النظم القانونية المعاصرة ، كمبدأ عام ، مما أكسبها قوة قانونية في القانون الدولي الداخلي ، إلا أنه سرعان ما وجدت هذه النظرية طريقها إلى الفقه الدولي ، كما أخذ بها في عدد من المعاهدات و الاتفاقيات¹.

و تأسيسا على ما تقدم فإن المسؤولية المشددة بالقدر الذي تعد معيارا أساسيا ملائما ، لتقرير المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة ، الذي تحدثه الأنشطة ذات الطبيعة الخطرة ، فهي تشكل أساسا عظيم الفائدة لإصلاح الضرر غير العمدي ، الناجم عن أنشطة أو مواد استثنائية خطيرة .

1- محمود جاسم نجم الراشدي ، المرجع السابق ، ص 48.49.50.51.

الفصل الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث

و منه المسؤولية المطلقة تحقق فائدتين :

- 1.فائدة وقائية لمنع الأنشطة ذات الأخطار التي تضر بالبيئة .
- 2.فائدة تعويضية عن الأضرار التي تتركها تلك الأنشطة العابرة للحدود .

و قد صور كل من كونتين - باكسترو باربوز الموضوع بالقول أن المسؤولية القانونية الدولية تفترض و جود عامل << عبر الحدود >> و يقتضي هذا العامل إحداث أضرار عابرة للحدود¹.

- صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي ، المرجع السابق ، ص. 2241

ملخص الفصل الثاني

لقد عملت الأجهزة الدولية كبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) ووكالاتها المتخصصة التابعة له و الأجهزة الاقليمية على تأمين الحياة في البحار و منع تلوث هذه البيئة.

كما عملت هذه الأجهزة على تشجيع ابرام اتفاقيات دولية و اقليمية تتناول قضية تلويث البيئة البحرية ، و تأتي هذه الاتفاقيات على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها قواعد القانون الدولي نصوصها القانونية في مجال البيئة البحرية من كل أنواع التلوث، و لقد حددت هذه الاتفاقيات المجالات التي تسري فيها أحكامها كما وضعت قواعد موضوعية ، كما أذكت الوعي العالمي بخطر التلوث .

و رغم عدم الزامية هذه الاتفاقيات الا أن مؤتمر استوكهولم عام 1972 أكد على وجوب ترتيب مسؤولية الدولة عن الاضرار التي تنتج عن نشاطات تمارسها على اقليمها أو خارجه، و تكون هذه المسؤولية مدنية أو جنائية .

و تقوم المسؤولية الجنائية عندما تقع الجريمة البيئية من الدولة أو من أشخاص معنوية أو من أفراد عاديين، أما المسؤولية المدنية يقوم عن الأضرار البيئية على جبر و اصلاح الضرر من قبل مركبه أو التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمضرور و تقوم هذه المسؤولية على أساس ثلاث نظريات :نظرية الخطأ و نظرية الفعل غير المشروع و نظرية المخاطر.

الخاتمة

الخاتمة

في ختام دراستنا يمكن القول أن القانون الدولي اتخذ افاق واسعة في مجال حماية البيئة البحرية من كافة أشكال التلوث لضمان بيئة نقية، فلقد سهرت الاتفاقيات المبرمة في هذال المجال على انقاذ هذه البيئة من خلال الدعوة الى التفكير بشكل شمولي لوضع اللبانات الأساسية لقواعد القانون الدولي للبيئة للسيطرة و التقليل من هذه الظاهرة.

و رغم هذا تبقى قضية حماية البيئة البحرية من التلوث قضية معلقة ، اذ لا يكفي وضع قواعد قانونية لحماية البيئة البحرية فقط ، و انما العبرة في تطبيقها و مستوى الزاميتها و يمكن تقديم بعض النتائج التي استنتجتها من خلال دراستنا هذه.

1. ان كل ما يهدد البيئة البحرية نتيجته تهديد موارد و ثروة هذه البيئة .

2. نجد أن الأجهزة الدولية المتعلقة بحماة البيئة البحرية من مشكل التلوث فعالة لدرجة كبيرة ،اذ يرجع الفضل لهذه الأجهزة في تقطن العالم لخطر التلوث البحري، و اتخاذ الاجراءات اللازمة من خلال عقد اتفاقيات دولية و اقليمية تستعجل في ايجاد حل يهيمن على هذا الوضع.

3. كما نجد أن هذه الاتفاقيات لم تطلق صافرة الانذار فقط لتنبية العالم من مشكل التلوث البحري ،انما هي المصدر الأساسي للنهوض بقواعد القانون الدولي و مبادئه و احكامه التي تعالج مختلف أنواع التلوث و الكوارث.

4. كما ارتأينا أن القانون الدولي اعتمد في مجال حماية البحار نصوص الاتفاقيات المبرمة لهذا الغرض، رغم العلم أن مبادئ هذه الاتفاقيات لم تضي الا طابع الوعي العالمي لخطر التلوث و التنسيق للعمل مع الأجهزة الدولية التي تنادي بحماية هذه البيئة ، و بذل كل المستطاع للحفاظ على مقوماتها.

5. نجد أن القانون الدولي للبيئة قد أسند مجمل الأفعال التي تحدث ضرراً للدول الى جرائم دولية يراعى عنها ترتيب مسؤولية دولية بيئية جنائية أو مدنية التي تقوم هذه الاخيرة على أساس (نظرية الخطأ، نظرية الفعل غير المشروع).

الفهرس

قائمة المصادر

و المراجع

أولاً: المصادر

1. الكتب

1/القران الكريم.

2. ابن منظور لسان العرب ،(الروائع الدعوية)، دار المعارف ، بيروت ، دون سنة النشر.

II. النصوص القانونية

1.القانون 10/03 المؤرخ في 2003/07/19 ، المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية

المستدامة ، ج ، ر ، عدد 43.

ثانيا الموسوعات

1-ألكساندرا دلمولينو ، كلارا دلبا ، آن لوفافر و آخرون ، تهديدات البيئة ، تعريب جورج

قاضي ، عويدات للنشر و الطباعة ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 2006.

ثالثا :قائمة المراجع:

1- أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث (في ضوء التشريعات الوطنية و

الاتفاقيات الاقليمية و المعاهدات الدولية) ، منشأة المعارف ، مصر ، 1998.

2- إبتسام سعيد الملكاوي ، جريمة تلويث البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع

، الأردن، 2008،

3- الجلاني عبد السلام أرحومه ، حماية البيئة بالقانون (دراسة مقارنة للقانون الليبي)، الطبعة

الأولى، دار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان ، ليبيا ، 2000.

4- جنى أبو صالح ،البيئة ما بين النظرية و الوقائع (تحديات الدول العربية) ، الطبعة الأولى

، دار العربية للعلوم ناشرون ،لبنان ، 2015.

- 5- رياض صالح أبو العطاء ، دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2008.
- 6- سحر أمين كاتوت ، البيئة و المجتمع ، الطبعة الأولى ، دار دجلة ، الأردن ، 2009.
- 7- صباح العشراوي ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الخلدونية لنشر و التوزيع ، 2010.
- 8- صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي لحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة و قرارات و توصيات المنظمات الدولية) ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006
- 9- صالح محمد محمود بدر الدين ، الالتزام الدولي لحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة و قرارات و توصيات المنظمات الدولية) ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006.
- 10- طارق إبراهيم الدسوقي ، النظام القانوني لحماية البيئة (في ضوء التشريعات العربية و المقارنة) ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2014.
- 11- علي سعيداني ، حماية البيئة البحرية (من التلوث بالمواد الإشعاعية و الكيماوية في قانون الجزائر)، الطبعة الأولى ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2008.
- 12- علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ، مصر ، دون سنة النشر
- 13- علي عدنان الفيل ، المنهجية التشريعية في حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2012.
- 14- محمد محمود دهيبية ، علم البيئة ، الطبعة الأولى ، مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2010.

15- محمد سلامة مسلم الدويك ، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2011

16- معمر رتيب محمد عبد الحافظ ، قانون الدولي للبيئة و ظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث) ، دار الكتب القانونية ، دار شتات لنشر و البرمجيات ، مصر ، 2014.

17- ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2014/2015.

18- ماجد راغب الحلو ، القانون الاداري ، دار الجامعة الاسكندرية ، مصر ، 2008.

19- محمد المدني بوساق ، الجزاءات الجنائية لحماية البيئة (في الشريعة و النظم المعاصرة) ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2004.

20- محمود جاسم نجم الراشدي ، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2014.

رابعاً: المجلات

1-بيتر كايرز ، مجلة الوكالة الدولية لطاقة، العدد 54، شعبة الاعلام العام الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، فيينا .3 سبتمبر 2013.

1- محمد بواط ، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث ، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية ، العدد 15 ، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية ، شلف ، 15 جانفي 2016.

خامسا :الرسائل و المذكرات

*رسائل الدكتوراه

- 1- جمال واعلي ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2010.2009
- 2- حسونة عبد الغني ، الحماية القانونية للبيئة في اطار التنمية المستدامة ، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون أعمال ، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق ، 2013-2012
- 3- علواني امبارك ، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق ، تخصص قانون العلاقات الدولية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، كلية الحقوق : 2017/2016.
- 4- علي بن علي مراح ، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود ، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام ،جامعة الجزائر ، بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق ، بن عكنون، 2007/2006.

*مذكرات الماجستير:

- 1- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على اقليمها البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق ، تخصص قانون عام معمق ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ،كلية الحقوق و العلوم السياسية 2014/2013.
- 2- زهور زيتوني ، الجزائر و مدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي ،بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، تخصص القانون الدولي و العلاقات الدولية ،جامعة الجزائر كلية الحقوق و العلوم الادارية .بن عكنون، 2002/2003.

- 3- كريمة بورحلي ،التلوث البحري، و تأثيره على البحار ، مذكرة مكملة لنيل شهادة
الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، جامعة منتوري، قسنطينة 2009
- 4- مهدي جمال ، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة
النووية ، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق ، فرع قانون
البيئة و العمران ، جامعة الجزائر 1. بن يوسف بن خدة ، كلية الحقوق 2014/2013
- 5- مونية كرواط ، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة لنيل
شهادة الماجستير في حقوق فرع قانون البيئة و العمران ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق
2016.2015 ،
- 6- نجوى لحر ،الحماية الجنائية للبيئة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، فرع قانون
العقوبات و العلوم الجنائية ، جامعة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق ،2012/2011
- 7- وناسة جدي،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري ، مذكرة
مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون ، تخصص قانون أعمال ، جامعة محمد
خضير بسكرة ، كلية الحقوق ،2008/2007.

سادسا: الاتفاقيات الدولية

1-اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام 1982

سابعا :المواقع الالكترونية

أطلع عليه بيوم 20181/05/25 [https://marin sciences .blogspot.com](https://marin_sciences.blogspot.com)

18:40

الصفحة	العنوان
أ-ت	مقدمة
04	الفصل الاول :قراءة في مفهوم البيئة البحرية و التلوث البحري
04	المبحث الأول : ماهية البيئة البحرية
04	المطلب الأول : مفهوم البيئة البحرية
04	الفرع الأول : تعريف البيئة
09	الفرع الثاني : تعريف البيئة البحرية
10	المطلب الثاني : أهمية البيئة البحرية
10	الفرع الأول: الأهمية الحيوية
12	الفرع الثاني :الأهمية الاقتصادية
14	الفرع الثالث : الأهمية الاستراتيجية
15	المطلب الثالث: أقسام البيئة البحرية
16	الفرع الأول :منطقة البحر الإقليمي
19	الفرع الثاني: المنطقة المتاخمة أو الملاصقة
20	الفرع الثالث : المنطقة الاقتصادية الخالصة

22	<u>الفرع الرابع :منطقة الجرف القاري</u>
24	الفرع الخامس : منطقة أعالي البحار
28	<u>المبحث الثاني : مضمون التلوث البحري</u>
28	المطلب الأول : مفهوم التلوث البحري
28	الفرع الأول : تعريف التلوث
31	الفرع الثاني : تعريف التلوث البحري
31	المطلب الثاني : مصادر تهديد البيئة البحرية
32	الفرع الأول : التلوث بالنفط
34	الفرع الثاني : التلوث بالإغراق
36	الفرع الثالث: التلوث النووي
39	الفرع الرابع : التلوث من مصادر أرضية
40	الفرع الخامس : التلوث الحراري
42	الفرع السادس : استنزاف الموارد

44	الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث
44	المبحث الأول : الآليات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث
44	المطلب الأول : الأجهزة الكفيلة بحماية البيئة البحرية من التلوث
44	الفرع الأول : الأجهزة الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
49	الفرع الثاني : الأجهزة الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
51	المطلب الثاني : الإتفاقيات الدولية و الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
51	الفرع الأول : الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث
60	الفرع الثاني : الاتفاقيات الإقليمية
64	المبحث الثاني: ضمانات الحماية الدولية للبيئة البحرية
64	المطلب الأول: أساس إلزامية القواعد الدولية في مجال البيئة البحرية من التلوث
65	الفرع الأول : أساس إلزامية الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث
68	الفرع الثاني : أساس إلزامية التوصيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية
68	المطلب الثاني : المسؤولية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية
69	الفرع الأول : المسؤولية الجنائية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية

70	الفرع الثاني : المسؤولية المدنية الدولية عن جريمة تلويث البيئة البحرية
78	الخاتمة
80	قائمة المراجع
84	الفهرس

المخلص

تعد مسألة تلوث البيئة البحرية من أكثر المسائل التي يهتم القانون الدولي بمعالجتها باعتبارها من أكبر الأنظمة البيئية حجما و تنوعا و المعرضة لأخطار التلوث .

و هذا ما دفع القانون الدولي إلى الاستعجال في إيجاد حل لهذا الظاهرة و منع تفاقمها ، من خلال حث جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية على تكثيف الجهود الرامية لمواجهة مشكل هذا التلوث .

و تظهر هذه الجهود من خلال انشاء أجهزة تسهر على حماية هذه البيئة و تنتوع هذه الأجهزة بين أجهزة ذات طابع دولي و ذات طابع الإقليمي ، و تعمل هذه الأجهزة على عقد الاتفاقيات التي تتضمن نصوص قانونية التي تنص على حماية البيئة.

كما نجد أن هذه الاتفاقيات قد أصدرت الكثير من المبادئ و النصوص القانونية التي تتعلق بمسألة تلوث البيئة البحرية و كيفية حمايتها دوليا و توفير أهم ضمانات حماية هذه البيئة و من أهم هذه الضمانات نظام المسؤولية الدولية الذي يحقق إلى جانب الدور العلاجي دور آخر وقائي .

و بالرغم من أن هذا قانون الدولي للبيئة مجرد قانون اتفاقي إلا أنه أخذ حيزا واسعا في مجال حماية البيئة البحرية من كل أنواع التلوث و ذلك لأنه قانون يواكب كل التطورات الحديثة التي ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحري.