

جامعة البليدة

كلية الحقوق



الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية

مذكرة لنيل درجة الماجستير
فرع القانون العقاري و الزراعي

تحت إشراف الدكتور:
حداد العيد

من إعداد الطالبة:
خداوية حورية

لجنة المناقشة

الدكتور: محمودي مراد - أستاذ محاضر - جامعة البليدة . رئيسا
الدكتور: حداد العيد - أستاذ مكلف بالبحث - جامعة البليدة . مقررا
الدكتور: بلمامي عمر - أستاذ محاضر - جامعة سطيف . عضوا
الأستاذة: عزيزة مصطفى - أستاذ مكلف بالبحث - جامعة البليدة . رئيسا
الأستاذة: أوباجي محمد - أستاذ مكلف بالدروس - جامعة البليدة . عضوا
الأستاذة: سويرة عبد الكريم - أستاذ مكلف بالدروس - جامعة البليدة . رئيسا

السنة الجامعية: 2000 / 2001

جامعة البليدة
كلية الحقوق

**الأدوات القانونية الدولية
لحماية البيئة البحرية**

مذكرة لنيل درجة الماجستير
فرع القانون العقاري و الزراعي

تحت إشراف الدكتور:
حداد العيد

من إعداد الطالبة:
غداوية حورية

لجنة المناقشة

الدكتور: محمودي مراد - أستاذ محاضر - جامعة البليدة . رئيسا
الدكتور: حداد العيد - أستاذ مكلف بالبحث - جامعة البليدة . مقررا
الدكتور: بلمامي عمر - أستاذ محاضر - جامعة سطيف . عضوا
الأستاذ: عزيزة مصطفى - أستاذ مكلف بالبحث - جامعة البليدة . رئيسا
الأستاذ: أوباجي محمد - أستاذ مكلف بالدروس - جامعة البليدة . عضوا
الأستاذ: سويرة عبد الكريم - أستاذ مكلف بالدروس - جامعة البليدة . رئيسا

السنة الجامعية: 2000 / 2001

التشكرات

- أتوجه بالشكر الجزيل:

إلى الأستاذ الفاضل د. حاد العبد على مساعدهته اللامحدودة و
على نظمه الدائم و البناء.

إلى كافة أساتذة كلية الآقووق بجامعة البليدة وأنص
بالذكر الأستاذ أباجي محمد ، الدكتور مراد موموي ،
الدكتور فوزي أوطيوق ، الأستاذ أحمد فرقاق ، الأستاذة مليكة
الزواوي بن موموي و السيدة عماري زينب على دعمهم و
مساعدهتهم.

إلى عائلة برادعي .

إلى كافة موظفي كلية الآقووق بجامعة البليدة اللذين أكن
لهم صداقة و رفقة طيبة .

الإهداء

- إلى روح والدي الحبيب .
- إذ رباني فأحسن تهذيبي .
- وأرشدني فأحسن تقويمي .
- ضمه الله في رحمته الواسعة وطيب ثراه .

- إلى أمي الحنون دائما .
- إذ رعتني فأحسننت توجيهي .
- وغمرتني بالحنان فأسكنت قلبي الرحمة و الأمان .

- إلى زوجي العزيز .
- إذ إختارني أليفة فأسعدني .
- وصاحبني بالمعروف فأكرمني .

- إلى أختاي: فوزية و زوبيدة .
- إلى إخوتي: سيد أحمد، زوبير ومصطفى .

أهدي تمرة جهدي .

مُتَمِّمًا

اتسم العصر الحديث بالاستعمالات الواسعة، و الغير الرشيدة في كثير من الأحيان للبحار و المحيطات، كإنشاء المنصات العائمة في البيئة البحرية و كذا ازدياد حركة الناقلات البترولية، و التزايد السريع للوحدات البحرية بمختلف أنواعها، بالإضافة إلى الكميات السامة المتسربة من المصادر الأرضية و الجوية، و كذلك عمليات استكشاف و استغلال قيعان البحار و المحيطات.

علما أن للبيئة البحرية نظاما إيكولوجيا دقيقا، سخره الله تعالى لخدمة البشرية، فلا بد من المحافظة عليه و احترامه. و كذا حياة بيولوجية لثروة سمكية لا حدود لها ، و ثروة نباتية لها دور كبير في تغذية الأسماك، و الحفاظ على النظام الإيكولوجي للبحار و المحيطات بالإضافة إلى الاستعمالات الصناعية الأخرى.

و قد يتبادر إلى أذهاننا، أن مساحة البحار و المحيطات تقدر ب 71 % من المساحة الكلية لوكبنا الأرض. و بالتالي إذا ما استعمل الإنسان هذه البيئة، كمكان لرمي نفاياته الصناعية و أسرف في استغلال غير معقول لثرواتها، فإن ذلك لا يؤثر على هذه البيئة بحجة أن ضخامة البحار، باستطاعتها إستيعاب كل نفايات العالم و بكميات أكبر و لمدة لا نهاية لها.

إلا أن دراسات علماء البحار التي تعتمد على المشاهدات الحقلية و التعامل مع الكائنات الحية التي تعيش فيها، أثبتت أن البحار و المحيطات عبارة عن نظام بيئي متكامل. أي أن أي عامل فيها يؤثر و يتأثر بالعوامل الأخرى، و أن طاقتها لا تتحمل إسراف و تعسف الإنسان في استغلالها .

ومع ذلك توالت الكوارث البحرية، من جنوح الناقلات البترولية و تصادمها فيما بينها، و ما يتسرب منها من بقع زيتية تبلغ مساحتها عشرات الكيلومترات، و كذا ما ينجر عن عمليات

استكشاف واستغلال أعماق البحار والمحيطات، وعمليات الإغراق العمدي للمواد السامة، وتعددت مصادر إلحاق التلوث بالبيئة البحرية ، باتساع دائرة التقدم التكنولوجي والصناعي للدول .

وإذا ما استمر هذا الاستغلال غير الرشيد للبيئة البحرية على هذه الوثيرة، فإن التوازن الطبيعي لها سيختل ، وبالتالي سيؤثر على كوكب الأرض .

لهذا ارتفعت أصوات رجالات العالم، تنذر من زيادة تلوث البحار والمحيطات ، التي تعتبر ملكا للأجيال القادمة من البشرية، ومصدرها للحصول على متطلباتها من البروتين والمواد الخام والطاقة .

ولوضع حد لهذا الإفراط في الاستغلال و الاستعمال للبحار والمحيطات. تضافرت جهود الدول سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي في وضع أدوات قانونية تحمي وتحافظ على البيئة البحرية ، لأن مشكلة التلوث البحري ليست محلية أو إقليمية، وأن طبيعة هذه البيئة تعمل على تحريكها ونقلها من منطقة إلى أخرى، وانتشارها بفعل التيارات البحرية والثروة الحية الموجودة بها .

ولهذا عمدت الدول إلى التعاون فيما بينها إقليمياً، وكذا على المستوى الدولي ، لوضع حد للتلوث البحري، حفاظاً على هذه البيئة لما لها من أهمية حيوية بالنسبة لحاضر ومستقبل البشرية .

كما عمدت دول العالم إلى وضع قوانين وتنظيمات داخلية .

وتعتبر سنة 1929 المرحلة الأولى للقانون الدولي بأن يهتم بوضع قواعد قانونية تحمي وتحافظ على البيئة، بحيث انعقدت في هذه السنة بمدينة واشنطن الأمريكية، أول اتفاقية دولية لمنع تصريف البترول ومشتقاته في البحار والمحيطات، وكان مصيرها الفشل .

ثم جاءت المرحلة الثانية أين دعت بريطانيا إلى عقد مؤتمر دولي لمناقشة مشاكل تلوث البحار والمحيطات، وبالفعل انتهى إلى عقد اتفاقية 1954 المتعلقة بمنع التلوث البترولي في البحار والمحيطات.

ثم جاءت دعوة الأمم المتحدة لعقد مؤتمر دولي لمناقشة قانون البحار، أسفر عن عقد أربعة اتفاقيات دولية سنة 1958 تتعلق بمشاكل التلوث البحري.

ويعتبر انعقاد مؤتمر البيئة باستوكهولم في جويلية 1972 تحت رعاية الأمم المتحدة. الاهتمام الجدي لظاهرة التلوث على المستوى العالمي، وتطور هذا الاهتمام في مجال البيئة البحرية بحيث دفع هيئة الأمم المتحدة سنة 1973 إلى الدعوة إلى عقد مؤتمر أول لقانون البحار، تلتها عدة دورات، انتهت الدورة الحادية عشر سنة 1982 إلى عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (بمونتري قوبي) بجميعا حضرتها 119 دولة.

هذه الاتفاقية التي اهتمت أكثر مما سبقتها بموضوع حماية البيئة البحرية، بحيث خصصت الجزء الثاني عشر بأكمله أي المواد من 192 إلى 237 لموضوع المحافظة وحماية البيئة البحرية. وعيا وإدراكا لمدى الخطورة التي يمكن أن تنجم عن التلوث البحري وكذا أهمية التعاون الجماعي لمكافحة التلوث.

هذا بالإضافة إلى عدة اتفاقيات دولية و جهوية أخرى، عالجت موضوع التلوث البحري، تطرقت إليها في الفصل المخصص للاتفاقيات.

وعليه فهل تمكنت هذه الاتفاقيات الدولية والإقليمية، وكذا القواعد والأنظمة القانونية الداخلية للدول، من أن تحافظ على الأهمية التي وجدت من أجلها البحار والمحيطات، وأن تحميها من كل مصادر التلوث التي تهدد نظامها الإيكولوجي المسخر لخدمة البشرية جمعاء بوضع التزامات قانونية للدول، وبالتالي تحديد المسؤولية الناشئة عن التلوث البحري، وعلى أي أساس؟

وإنطلاقا من هذه الأهمية الكبيرة التي تفرض نفسها على المجتمع الدولي ككل.

إرتأيت أن أتناول هذا الموضوع في بايين إثنين :

الباب الأول خصصته لأهمية البيئة البحرية، وتوسع مصادر التلوث فيها فقسمته إلى ثلاث فصول.

تناولت في الفصل الأول الأهمية المتعددة للبيئة البحرية، ثم في الفصل الثاني إلى التقسيمات القانونية للمسطحات البحرية، وفقا للقانون الدولي، والتكليف القانوني لكل منطقة، ثم في الفصل الثالث تعرضت للمصادر الإرادية والغير الإرادية المساهمة في



تلوث البحار والمحيطات.

وتناولت في الباب الثاني الحماية القانونية للبيئة البحرية. وقسمته بدوره إلى ثلاث فصول تطرقت في الفصل الأول، إلى الإتفاقيات الدولية المبرمة بين الدول، في إطار جماعي وثنائي، بإعتبارها الأدوات الفعالة في حماية البيئة البحرية، ثم تطرقت إلى التشريعات والنظم الداخلية لبعض الدول.

وخصصت الفصل الثالث والأخير، لتحديد المسؤولية الناتجة عن التلوث البحري . وفي الخاتمة تعرضت للأهم النتائج التي توصلت إليها .

الباب الأول

البيئة البحرية

الفصل الأول : البيئة البحرية ماهيتها وعناصرها

المبحث الأول : تعريف البيئة البحرية وتحديد عناصرها

نسمح لأنفسنا أن نقول أن تسمية كوكب الأرض هي تسمية خاطئة بما أنها مغطاة بنسبة 71% بمياه المحيط العالمي ، التي تبلغ مساحته 361 مليون كيلومتر مربع ، بحجم مائي يقدر ب 1.730.10 كيلومتر مكعب وعمق مياهه البحرية يقدر ب 3730 متر ، في حين أن معدل علو الأراضي المنبتقة من المحيط العالمي تقدر ب: 800 متر (1).
هذا دون إدماج البحار المغلقة والشبه مغلقة كالبحر المتوسط التي لها فتوحات تجاه المحيط .

هذا المحيط العالمي الضخم يحتوي على موارد شتى منها موارد طاقة ومعدنية، وموارد حية استهلاكية ، وكذا غازات من أجل منح الحياة لجميع الأحياء الموجودة في هذه المياه سواء النباتية أو الحيوانية كما تخرق هذه المياه حرارة مصدرها أشعة الشمس والتيارات الدافئة .

المطلب الأول : تعريف البيئة البحرية

يقصد بمصطلح البيئة "ENVIRONNEMENT" بوجه عام، النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان و الكائنات الحية الأخرى، و بما يشمله من عناصر طبيعية و أخرى صناعية، أضافها النشاط الإنساني.

و ظهر لأول مرة هذا المصطلح في الوجود القانوني، خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر " ستوكهولم " المتعلق بالبيئة الإنسانية الذي انعقد سنة 1972، إذ استخدم هذا المصطلح عوضاً عن المصطلح السابق الذي جرى استخدامه في الدعوة للمؤتمر الذي كان يدعى بالوسط الإنساني.(1)

و يعرف مصطلح البيئة بأنه " المجال المحيط بالكائن و الذي يظهر تغيرات حيوية تختلف درجاتها حسب المواقع المختلفة، و تتوازن دورة حياته مع الظروف التي تسود في محيطه".(2)

و بما أن بحثنا ينصب على لب الاهتمام القانوني بالبيئة البحرية فإن مصطلح البيئة البحرية نقول أنه كذلك مصطلح حديث نسبياً في فقه القانون الدولي. أما مصطلح " البحر " نعني به تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح المتصلة ببعضها دون عائق و قد عرف الدكتور الغنيمي البحر بأنه " مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية و لها نظام هيدروغرافي واحد".(3)

(1) د/ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبيئة دروس أقيمت على طلبة دبلوم القانون العام جامعة القاهرة لوسم الجامعي 1981 و 1982 .

(2) د / محمد أمين إبراهيم، مقدمة في علوم البحار البيولوجية، دار الكتب القطرية صفحة 93 دار الكتب القطرية، طر، 1987 ، ص 93 .

(3) د / محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، منشآت المعارف الإسكندرية 1970، 1983 .

ويعرف البحر بأنه " مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً". (1) هذه وجهة نظر الفقه الدولي التقليدي للبحار، أنها مجرد اعتباره نطاقاً جغرافياً وطريقاً للملاحة البحرية فقط، وبقي هذا المفهوم سائداً إلى غاية أعمال الدورة السابقة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار المنعقد سنة 1978، بحيث توصل المؤتمر إلى مصطلح البيئة البحرية الذي يعني الحياة البحرية بما فيها من كائنات حية حيوانية ونباتية ومياه بحرية وقيعان، وباطن تربتها بما تحويه من ثروات طبيعية.

بعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة بـ "MONTE GO BAY" — جمايكا سنة 1982، وصاغت هذا المفهوم بمصطلح "E COSYSTEM" أي نظام بيئي ويقصد به دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما تحويه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وعلاقات هذه الكائنات مع بعضها البعض وكذلك بظروفها المحيطة بها. (2).

كما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر. (3) على أن " البيئة البحرية التي تمتد، في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة".

إلا أن هذا التعريف اهتم بتحديد النطاق المكاني للبيئة البحرية، دون أن يتناولها من منظور بيئي لذا نرجح تعريف الأستاذ صلاح هاشم:

بأنها: "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبقياً وقاعياً وباطن تربتها، وما تحويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، و ثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، و باعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا". (4)

(1) د / محمد بشير الشافعي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، 1974، ص 276 .

(2) د / ساحل زوبر دوروس أقيت على طلبه للماحستير سنة 1994/1995

(3) اصدر مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة قرار رقم 23/10 سنة 1982 بنص على تشكيل فريق من الخبراء في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر في الفترة الممتدة ما بين 1982/1985، قام بصياغة - تلك المبادئ التوجيهية

و أوصى مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في قرار رقم 18/13 سنة 1985 جميع الدول بأن تضع هذه القواعد محل اعتبار عند إبرامها اتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البرية.

(4) د / صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، القاهرة 1991 ص 16 .

المطلب الثاني : عناصر البيئة البحرية

البيئة البحرية تتكون من عناصر رئيسية، تشكل في مجموعها نظامها البيئي إذ تشمل على المياه ذات الأملاح الذائبة و على أنواع مختلفة من الأحياء البحرية الحيوانية و النباتية، بالإضافة إلى الموارد المعدنية الموجودة بقاع البحار و المحيطات، و البيئة البحرية تعتبر أكمل النظم البيئية في مجالنا الحيوي، و الآراء العلمية تكاد تتفق على أن أول مظاهر الحياة على الأرض، كانت قد نشأت في البحار باعتبارها الوسط المثالي لنشأة تلك الحياة. (1)

وهذه العناصر التي تتكون منها هذه البيئة الحية هي :

الفرع الأول : مياه البيئة البحرية. (Eaux de l'environnement marin)

و تعتبر العنصر الرئيسي في البيئة البحرية و أهم ميزة تميزها هي الملوحة، بحيث تحتوي على نسبة كبيرة من الأملاح الذائبة. (2)

كما تتشبع مياه البحر بكميات كبيرة من الغازات الذائبة أهمها الأكسجين اللازم لاستمرار الحياة في البيئة البحرية عن طريق ميكانيزمات فزيائية (طريقة تبادلية بين الطبقة السطحية للمياه و الهواء).

كذلك فإن مياه البحار تتميز بتجانس درجات حرارتها كما تتميز بنفاذيتها لأشعة الشمس مما يساعد على مد الكائنات الحية التي تعيش في الأعماق البحرية، بالطاقة اللازمة للحياة.

و لمياه البحار خاصية مميزة و هي " شدة التوتر السطحي " بما لها من أهمية خاصة في تكوين اللدى و في إحداث الأمواج و التيارات المائية. (3)

(1) د / أنور عبد العليم، البحار و المحيطات، الدار القومية للطباعة و النشر القاهرة 1964 ص 182

(2) نسبة الأملاح في اللتر الواحد من ماء البحر تقدر بـ حوالي 35 غ/ل. Cit. p 743 - Op. - Jean - mari PERES.

(3) د / زين الدين عبد المقصود، البيئة و الإنسان دراسة في مشكلات الإنسان مع البيئة، منشآت المعارف،

1997، ص 231 .

الفرع الثاني : الأحياء الحيوانية البحرية (LA FAUNE)

تظم البيئة البحرية عددا كبيرا و مختلف الأنواع , من الكائنات الحية, بداية من الحيوانات الدقيقة الوحيدة الخلية إلى الأسماك والحيتان، و الشبه البحرية متطورة النمو، و الذي يقدر عددها بـ 190.000 نوع من الحيوانات التي تعمر البيئة البحرية .

و يصنف العلماء الكائنات الحية الحيوانية إلى ثمانية أصناف و هي :

- 1- صنف الأوليات و هي حيوانات دقيقة وحيدة الخلية.
- 2- الاسفنجيات , تتكون من عدة خلايا .
- 3- الجوف معويات, مثالها قناديل البحر .
- 4- الديدان الحلقية, يعد أعظم غذاء للأسماك .
- 5- الحيوانات المفصلية مثالها الجمبري .
- 6- الحيوانات الرخوة مثالها محار الأكل و محار اللؤلؤ .
- 7- الحيوانات الجلد شوكية منها قنأفد البحر و نجوم البحر .
- 8- المجولات كأسماك القرش, الثدييات البحرية و عروس البحر و الدلافين, السلاحف البحرية.....(1)

و كلها تعيش في مختلف مناطق البيئة البحرية و التي يحصل منها الإنسان على غذائه من البروتين الحيواني.

ENCYCLOPOCHE LAROUSSE - « LA FAUNE MARINE », L'ÉCOLOGIE , P 38 (1)

(2) د / محمد أمين إبراهيم، المرجع السابق ، ص 23 و ما بعدها .

الفرع الثالث : النباتات البحرية (LA FLORE)

تعتبر إحدى العناصر الهامة للحياة البحرية، و تشمل الطحالب بكافة أنواعها، و الهائمات أو العوالق و هي تنمو في صور أعشاب و نباتات بحرية ، على صخور شواطئ البحر، أو تنمو تحت سطح ماء البحر، و حتى الأعماق أما العوالق الهامة أو (البلانكتون النباتي) فهي نباتات متناهية الصغر تنتشر في مياه البحر، تبلغ نسبتها 99 % من مجموع نباتات البيئة البحرية .(1)

هذه النباتات البحرية تشكل هرم غذائي ضخم، للحيوانات العشبية التي تجلب غذائها بطريق الترشيح من هذه النباتات (filtration) .

الفرع الرابع :الأملاح الذائبة :

تحتوي مياه البحر على أنواع متعددة من الأملاح الذائبة، منها ملح الطعام و الذي يكون حوالي 85% من كافة هذه الأملاح، و هو مزيج من أملاح الكلور و الصوديوم المتوفرة في ماء البحر .

و من الأملاح الذائبة كذلك، الكبريت و أملاح المنغنيز و الكالسيوم و البوتاسيوم و البيكربونات و البروميدي .(2)

(1) د / محمد أمين إبراهيم، الرجوع السابق، ص 159

(2) نفس المرجع ص 32 , 33

المبحث الثاني : أهمية البيئة البحرية

يقول سبحانه و تعالى " و جعلنا من الماء كل شيء حي " (1) هذه عبارة بليغة عبر عنها القرآن الكريم عن أهمية البيئة البحرية، إذ أن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية .

و الكوكب الأرضي يعتبر كوكبا مائيا حيث أن 71 % من مساحة سطحه مغطاة بالمياه التي يبلغ متوسط عمقها 3730 متر.

و لزمّن طويل ظلت هذه البحار على أنها مصدر غذاء و سبيل للمواصلات بينما ضلّت ثروات البحار زمنا وهي خافية عن الإنسان، إلا أن أتاح العلم و التكنولوجيا اكتشافها و استغلال ثرواتها.

و من هنا بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية ، وتغيرت النظرة التقليدية للبحار إلى أنها مجال حيوي له أهميته الحيوية و الإقتصادية، وبدأت الدول تتسابق لاستغلال الثروات الكامنة في هذه البيئة خاصة في المناطق البحرية التي لا تخضع للولاية الإقليمية للدول.

(1) سورة الأنبياء الآية 30

المطلب الأول: للبيئة البحرية أهمية حيوية:

تتميز البيئة البحرية على أنها محيط واحد كبير مترامي الأطراف، متصلة ببعضها البعض هذا الاتصال يسمح بسرعة التفاعل، و التأثير بين أرجائها و إحاطتها باليابسة جعل البحار تأثر في اليابسة و فيما يعلوها من طبقات الجو مما يحقق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية و يغذي مساحات شاسعة من الكرة الأرضية بالأمطار، و يحد من زيادة غاز ثاني أكسيد الكربون بامتصاصه في الجو. و عليه نستنتج أن للبيئة البحرية أهمية :

الفرع الأول: البيئة البحرية مصدر الأمطار على اليابسة :

يقول سبحانه و تعالى " و هو الذي أرسل الرياح بشرى بين يدي رحمته وأنزلنا من السماء ماء طهورا، لنحيي به بلدة ميتة و نسقيه مما خلقنا أنعاما و أناسا كثيرا " (1) يؤدي تعرض مياه المسطحات البحرية " بحار و محيطات " لأشعة الشمس و درجة الحرارة المرتفعة إلى تبخر هذه المياه، فترتفع ذراتها إلى الجو في صورة بخار الماء بواسطة الرياح الصاعدة، و تتجمع على هيئة سحب تتدفع في اتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح و عوامل جوية أخرى محدثة الأمطار، التي هي مصدر الماء العذب. (2)

و قد تتجمع مياه الأمطار في بعض المناطق في بحيرات كبرى كالبحيرات الاستوائية، و التي تكون منابع للأنهار، تتدفع في مجاريها على اليابسة، ثم تعود فتصب في البحار لتحافظ على منسوب المياه.

الفرع الثاني: دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي

تتسم المسطحات البحرية بارتفاع حرارتها النوعية مما مكنها من أن تؤدي دور

(آلة حرارية كبرى في البيئة الإنسانية). (3)

هذه الميزة تتيح للبحار أن تمتص الحرارة الآتية من الشمس دون أن يؤثر ذلك على درجة البحر والمحيطات.

كما تستطيع المسطحات البحرية أن تفقد نسبة من درجة حرارتها دون أن تنخفض حرارتها.

كما أن التيارات البحرية تجعل درجة حرارة البحار و المحيطات تتوزع توزيعا متجانسا في البحر، يمتد ليتخلل اليابسة فيخفض حرارتها و يلطف مناخها. (4)

(1) سورة الفرقان الآيات 47 و 48

(2) د / زين الدين عبد المقصود، المرجع السابق، 1997 ص 49 و 50

(3) الحرارة النوعية يقصد بها كمية الحرارة اللازمة لرفع درجة حرارة غرام و احد من الماء درجة واحدة مئوية.

ENCYCLOPOCHE – OP. CIT. P44.

ENCYCLOPOCHE ,O P. C I T, P 53

(4)

الفرع الثالث : قدرة البيئة البحرية على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون

و تتميز كذلك, البحار و المحيطات بقدرتها على امتصاص غاز أكسيد الكربون من الجو و ذلك من خلال عملية التمثيل الضوئي التي تقوم به نباتات البلاكتون العالق في مياه البحر, بحيث تنفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية, و ينطلق غاز الأوكسجين ليذوب في الماء, فتتنفس به الكائنات الحية البحرية.(1)

كما أن للبحار و المحيطات قدرة على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون, بفعل نشاطات التيارات البحرية الناشئة من تحرك المحيطات الباردة في القطبين, و هبوطها إلى قاع البحار نحو المناطق الاستوائية الحارة, فتتولد التيارات الدافئة بسبب اندفاع الماء الدافئ إلى السطح, و تتقلب مياه المحيطات فتزيد قدرتها على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون.(2)

إن معدل غاز ثاني أكسيد الكربون تتزايد بكمية كبيرة, إذ يقدر ما أفرز هذا الغاز خلال النصف الأول من هذا القرن بحوالي 12 % من جملته في الجو, و يتوقع العلماء أن ترتفع هذه النسبة 70% في الغلاف الجوي, خلال القرن القادم, من جراء عملية الاحتراق.(3) و من الخطر أن تتزايد كمية هذا الغاز بمعدلات كبيرة , ذلك يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارة اليابسة والمحيطات مما يقلل من حركة التيارات البحرية , وبالتالي إلى تقليل قدرة البيئة البحرية على امتصاص هذا الغاز.

خاصة, وأنه تبين أن حرارة سطح الأرض خلال المائة سنة الماضية ارتفع بمقدار 1.5 إلى 4.5 درجة مئوية يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع مستوى سطح البحار بحوالي من 25 إلى 140 سنتيمتر وهو ما يضر بالمناطق الساحلية ومصبات الأنهار, خاصة الدول التي تكون مناسب أراضيها في مستوى سطح البحر أو أقل , كما هذه التغيرات تؤثر في إذابة أجزاء من طبقة الجليد في القطب الجنوبي.(4)

JEAN - MARIE TURMEL. FRANCOISE TURMEL ET JAQUES POCHAN LES CYCLES BIOSPHERIQUES(1;

J. M TURMEL. F. TURMEL. Gpochan, OP- CIT, p 39 et 40. (2)

J. M TURMEL. F. TURMEL. Gpochan, OP- CIT, p 41 (3)

JEAN - MARIE TURME FRANCOISE TUMEL ET JAQUES POCHAN O P . C I T. P. 43 (4)

المطلب الثاني : البيئة البحرية أهمية إقتصادية

الفرع الأول : البيئة البحرية مورد غذاء

يقول سبحانه وتعالى في كتابه الكريم " هو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون " (1) إن البحار والمحيطات تحتوي على كميات كبيرة جدا ومختلفة من الأحياء البحرية قدرها العلماء بـ: 190.000 نوع من الأحياء البحرية. (2) ذات القيمة الغذائية، فلقد سخر الله سبحانه وتعالى البحار ليأكل منه الإنسان لحما طريا .

وفي فترات ندرة الغذاء وافتقار معظم الدول للحبوب والمحاصيل الزراعية الأخرى يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية باعتبارها مصدر مهم للغذاء.

الفرع الثاني : استخراج صناعات هامة من البيئة البحرية

إن ثلث كمية محصول الصيد البحري من الأسماك، تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيعها، وإعدادها كدقيق سمكي، كما أن الثدييات البحرية (الحيتان) تعتبر أهم مصدر لاستخراج الزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون .

كما يستخلص منها بعض الفيتامينات ، الأدوية، الصابون، بالإضافة إلى استخلاص مادة العنبر الموجودة في الحيتان في صناعة بعض العطور .

كما تصنع من عظام الحيتان أمشاط الشعر وكذا الأزرار، وتطحن أجزاء الحوت لتستخرج منها دقيق السمك الذي يستخدم كعلف للحيوانات .

كما أن صيد اللؤلؤ ظل المصدر الرئيسي للدخل في دول الخليج العربي لمدة طويلة قبل اكتشاف النفط (وكذا في دول أخرى).

كذلك الإسفنج الذي ينمو على صخور المناطق البحرية ذات القيعان الصخرية، يستخدم في صناعات المنزلية والعمليات الجراحية، لقدرته على امتصاص السوائل. (3)

(1) سورة النحل آية 14

ENCYCLOPOCHE LAROUSSE P 38 O P. C I T. 39 (2)

O P- C I T, P. 40 (3)

(4) د/ أنور عبد العليم ، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي، القاهرة 1967 ، ص 164.

الفرع الثالث : البيئة البحرية وسيلة عبور أو طريق للمواصلات

رغم اختراع الطائرات، وما وفرته من اقتصاد في الوقت إلا أن الغلبة بقيت للبحر، بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الضخمة التي تعجز عن حملها الطائرات كناقلات النفط والغاز.

الفرع الرابع : البيئة البحرية مصدر طاقة

قدر العلماء أن ثلث (1/3) المخزون العالمي من النفط والغاز الطبيعي يوجد بباطن البحار والمحيطات.

الأمر الذي أثار نزاعا حادا ما بين الدول المتقدمة التي تريد فرض النظام القانوني لأعالي البحار على باطنه ، والدول النامية التي تريد فصل نظام باطن البحر والمحيط عن نظام أعالي البحار، ذلك أدى إلى ظهور فكرة التراث المشترك للإنسانية، التي سنتناوله بشكل موجز في الفصل المخصص لهذه المنطقة.

ويعتبر النفط والغاز الطبيعي المحرك الأساسي لعجلة الصناعة وحركة التنمية الاقتصادية، فالدول الساحلية التي اكتشفت النفط في جرفها القاري مكنها من أن ترفع معدلات التنمية بدرجة كبيرة، وكذلك الحال بالنسبة لدول الخليج العربي واستفادتها من الثروة البترولية .

إن استخراج النفط من المناطق البحرية، يتزايد بمعدلات كبيرة حاليا في حين لم يكن إجمالي ما يستخرج من البحار سنة 1954 لا يتجاوز نسبة 12% من الحجم العالمي ، و أصبحت البحار تمد العالم بنسبة تقدر بـ 20% من احتياجاته .

كذلك يزداد إنتاج الغاز الطبيعي بنسبة كبيرة جدا، كما استطاع الفرنسيون توليد الكهرباء من حركة المد والجزر. (1)

(1) نفس المرجع ، أنور عبد العليم ن ص 285.

الفرع الخامس: البيئة البحرية مصدر للثروات المعدنية

من الثروات المعدنية التي تسخر بها البيئة البحرية :

1- الأملاح الذائبة، وقدرت هذه الأملاح بحوالي 122 مليون طن في الميل المكعب من مياه البحر، وهو يدخل في تركيب أنسجة الجسم للكائنات الحية البحرية ، ويحفظ نسبة الماء في معدلها الطبيعي .(1) ويقدر استهلاك العالم منه بما يزيد عن 35 مليون طن سنويا.

2- كذلك يعتبر المغنيزيوم من الأملاح الهامة وهو يستخدم في عدة مجالات .

كما تستخلص أملاح البوتاسيوم التي تستخدم في صناعة الصابون ، الأسمدة والزجاج.(2)

الفرع السادس : البيئة البحرية مورد للماء العذب

وذلك بتقطير الماء أو تجميده، أو كنتاج لعملية التحليل الغشائي و الكهربائي لماء البحر (3)

وبذلك حلت عدة مشكلات للدول التي تعاني من نقص المياه العذبة كدول الخليج العربي . هذا بالإضافة إلى أن البحار والمحيطات هي مكان للنزهة والسباحة وممارسة عدة رياضات ، هذا ما يدفعنا أكثر على الحفاظ على هذه البيئة.

(1) نفس المرجع ، د / أنور عبد العليم ص 285 .

JEAN - MARIE PERESE O P . C I T . P 745 (2)

(3) نفس المرجع ، د / أنور عبد العليم ص 243 .

الفصل الثاني :

تقسيمات البيئة البحرية من حيث النطاق الجغرافي

كان المبدأ السائد للقانون الدولي للبحار هو مبدأ حرية البحار، و تؤكد هذا المبدأ خاصة في القرنين السابع عشر و الثامن عشر من طرف الهولنديين (1) و البريطانيين ثم اتبعهم البرتغاليين و الإسبان.

و نعني بمبدأ حرية البحار أن ليس بإمكان أي دولة أن تعرقل استعمال أو استغلال دولة ما للمناطق البحرية ، سواء كان استعمالها للملاحة أو استغلال مواردها.

إلا أن الدول الساحلية أصبحت تطالب بحقها في فرض سيطرتها على المناطق البحرية المجاورة لسواحلها، و ظلت هذه المطالب محتشمة مقارنة بالقاعدة العامة و المستقر عليها في القانون الدولي للبحار .

وقد بدأت هذه المرحلة تظهر عندما بدأت الدول تتجه إلى اعتبار البحر الإقليمي خاضعا للسيادة الإقليمية للدول الساحلية، كقاعدة عامة.

و تعتبر سنة 1878 العلامة المميزة لهذه المنهاج الجديد، بحيث أصدرت بريطانيا آنذاك قانون الاختصاص على السيادة الإقليمية (TERRITORIAL WATER JURISDICTION) الذي يعد كرد فعل من القضاء البريطاني إزاء قضية السفينة (FRANCONIA) و التي تتلخص وقائعها في اصطدام هذه السفينة بأخرى إنجليزية على مسافة ميلين و نصف (2.5 ميل) من الساحل الإنجليزي ، مما ترتب عليه وفاة أحد الركاب الإنجليز.

(1) كان الفقيه الهولندي GROTIUS (فقيه هولندي) أول من دعى بحرية البحار .

و لقد قضت المحكمة الإنجليزية أن الولاية البريطانية تمتد على المناطق البحرية التي تلي خط المد إلى بعد ثلاثة أميال بحرية (3 أميال). (1)

وفي 18 من سبتمبر 1945 أعلن الرئيس الأمريكي (TRUMAN) خضوع الموارد الموجودة في قاع الجرف القاري و ما تحت القاع للولايات الأمريكية الساحلية حتى و لو تجاوز الجرف القاري - عادة ما يتجاوز - حدود البحر الإقليمي في اتجاه البحر العالي. (2)

ولقد تبنت معظم الدول هذا المذهب، و أعلنت ولايتها على ما يوجد في قاع جرفها القاري، ثم شهدت السنوات الأخيرة تطورا حاسما نحو بسط الولاية الإقليمية للدول الساحلية، على مناطق تتجاوز كثيرا الحدود المعروفة و المحدودة لكل من المياه الإقليمية و المنطقة المجاورة و ما عرف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية و التي بموجبها يتم الاعتراف للدول الساحلية بمجموعة من حقوق السيادة (3). على المناطق البحرية التي تمتد لمسافة ميل بحري، وهكذا فإن المناطق التي كانت خاضعة في وقت ما لمبدأ حرية البحار، بدأت شيئا فشيئا في الاندراج بصورة متفاوتة في إطار الولاية الإقليمية للدول الساحلية.

وعليه لقد عمدنا إلى تقسيم المناطق البحرية إلى :

أولا : مياه بحرية

ثانيا : أعماق البحار

بالنسبة للمياه البحرية تنقسم بدورها إلى مياه تدخل في نطاق الاختصاص الإقليمي للدولة و هي المياه الداخلية و المياه الإقليمية و التي سنتعرض لها بالتفصيل في المطلبين الأول و الثاني من المبحث الأول من الفصل الثاني، و مياه لا تدخل في نطاق السيادة الإقليمية للدول و هي أعالي البحار و التي تتضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة و المنطقة المجاورة للمياه الإقليمية. (4)

(1) د / محمد السعيد الدقاق، القانون الدولي للمصادر و الأشخاص، الدار الجامعية سنة 1992، ص 509 .

(2) د / إبراهيم العيناوي، قانون البحار، المبادئ العامة للملاحة البحرية و الصيد البحري الجزء الأول، دار الفكر العربي 1985 ص 205 .

(3) حقوق السيادة تختلف عن مفهوم السيادة لأن الدولة الشاطئية لديها حقوق سيادة و ليست لها السيادة و هنا بدأت تظهر فكرة ضرورة وهي التمييز ما بين الطبيعة القانونية لمياه البحار و أعماق البحار بما فيها الجرف القاري .

(4) المادة الأولى من معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار لسنة 1958 .

و هي مناطق بحرية تعتبر من أعالي البحار إلى أنها يعترف للدول الساحلية بحقوق السيادة عليها، لأغراض سنعرفها في تعرضنا لهذه المناطق البحرية.

أما بالنسبة للشطر الثاني لتقسيمنا للمناطق البحرية و هو أعماق البحار أو يابسة البحار أي الأراضي التي يغمرها البحر، و يتمحور في الجرف القاري و يعبر عنه كذلك بالرصيف القاري، و نعني بها في وصفنا هي اليابسة الموجودة تحت المياه و التي يمكن للدول الساحلية أن تمارس عليها حقوق السيادة، و الجزء الثاني من قاع البحار قاع البحار أي الأراضي التي توجد تحت أعالي البحار و التي تبدأ بعد انتهاء أرضية الجرف القاري.

المبحث الأول : المياه البحرية التي تخضع للاختصاص الإقليمي للدول: المطلب الأول : المياه الداخلية .

يقصد بالمياه الداخلية المسطحات البحرية الأكثر قرباً أو إتصافاً بالساحل، وبتعبير آخر هي المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، واهتم القانون الدولي للبحار بتحديد المياه الداخلية، بحيث أشارت المادة الخامسة (05) من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 أن تعتبر المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة .

كما أشارت اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار في مادتها الأولى على أن تعبير أعالي البحار يقصد به كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة .

وعرفت المادة الثامنة في فقرتها الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المياه الداخلية باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع (1).

تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة .

ووفقاً للتنظيم الذي ورد في اتفاقيات جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أنه يوجد فرق بين أنظمة المياه الداخلية والمياه الإقليمية ويتضح هذا من حرص واضعي هذه الاتفاقيات على استخدام مصطلح ، المياه الداخلية عوضاً عن تعبير البحر الداخلي حتى لا يحدث خلط بين البحر الداخلي والبحر الإقليمي.

ومن هنا جاء تحديد المياه الداخلية بأنها تلك المياه التي تنحصر بين الساحل وخط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي، وهذا الخط كثير ما يكون خط مستقيم يصل بين رؤوس التفرجات على الشاطئ أو الخط الذي يصل بين الشواطئ الخارجية للجزر المجاورة للسفن (2).

وأهمية ذكر الفرق ما بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية يكمن في أن المياه الإقليمية تخضع لمبدأ حق المرور الممنوح للدول الأجنبية أي يجوز لكل سفينة أجنبية أن تمر بالمياه الإقليمية بشرط أن يكون هذا المرور مروراً بريئاً.

(1) الجزء الرابع من الاتفاقية متعلق بالدول الأرخيلية أو المياه الأرخيلية.

(2) د / إبراهيم العناني المرجع السابق ص 12

وتتكون المياه الداخلية من: الموانئ الخلجان القنوات البحرية، البحار المغلقة و المضائق والمضيق هودولي، (مضيق جبرلتار مثلاً) وكذا الأرخبيلات أي المياه التي تكون موجودة في المنطقة الداخلية للأرخبيلات (مثل أندونيسيا)

الفرع الأول: الموانئ :

يقصد بالموانئ المنافذ الطبيعية أو المصطنعة التي تخضعها الدول لسفر السفن بما تحمله من بضائع ومسافرين أو لاستقبالها.(1)

إن خط نهاية المياه الداخلية يتمثل في خط الأساس الذي يبدأ منه قياس اتساع المياه الإقليمية، أما بداية قياس اتساع المياه الداخلية فإنه يبدأ من نقطة إنحصار مياه الجزر من على الشاطئ، وفق ما نصت عليه المادة الثالثة(03) من اتفاقية جنيف 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي.(2)

ولقد نصت المادة الحادية عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على أنه لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي تعتبر جزءا لا يتجزأ من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي ولا تعتبر المنشآت المقامة في أرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة وهو تكرار لما جاء في نص المادة الثامنة من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي، من اعتبار أبعد أجزاء المنشآت الدائمة في الموانئ جزءا لا يتجزأ منه، وبالتالي تخضع لنظامها القانوني، ويذهب الرأي الراجح فقها إلى أن لسفن الدول حقا في حرية الدخول والرسو في الموانئ الأجنبية، على أنها ليست بذلك حرية بلا قيود، إذ أن للدول صاحبة الميناء أن تغلق كل أو بعض موانئها إذا ما ادعت الضرورة إلى ذلك في وجه السفن الأجنبية، ولكن لفترة محدودة متى كان ذلك استجابة إلى اعتبارات الأمن القومي أو الصحة العامة.(3)

(1) د/ محمد السعيد الدقاق: القانون الدولي المصادر و الأشخاص، الدار الجامعية 1992 ص 512 .

(2) تنص المادة الثالثة من اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر 1958 على أن خط الأساس المعتاد لقياس عرض المياه الداخلية يتمثل في (LA LIGNE DE BASE NORMALE)

(3) د / محمد السعيد الدقاق، نفس المرجع ص 513 وما بعدها

وهذه الحرية تتمتع بها السفن التجارية التي تمارس نشاطا خاصاً، أما السفن الحربية فإنها لا تتمتع بهذه الحرية، وإنما يصبح دخولها إلى موانئ الدول الأجنبية بشرط الحصول على إذن مسبق من الدولة صاحبة الميناء، بحيث أن هذه الدول قد ترى في وجود السفن الحربية في موانئها مساساً بأمنها، وهي وحدها صاحبة السلطة التقديرية في منع أو عدم منع الإذن بدخول السفن الحربية الأجنبية إلى موانئها.(1)



الفرع الثاني: الخلجان:

عرفت المادة السابعة في فقرتها الثانية من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958 الخليج بأنه (يعتبر خليجا في مفهوم هذه المواد الانحراف الحاد الذي يكون عمقه وفتحة فمه في نسبة تجعله يحتوي مياها محبوسة بالأرض، وبحيث يعتبر أكثر من انحناء عادي للشاطئ و لا يعد الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته تساوي أو تزيد على نسبة دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتي هذا الانحراف).

وكررت نفس التعريف المادة العاشرة في فقرتها الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في جمايكا سنة 1982.

هذا يعني أن لكي يعتبر تعرج الشاطئ خليجا فإنه ينبغي أن يتغلغل في الأرض على شكل أن تصبح المياه محصورة بالأرض. هذا وقد وضعت معاهدتي جنيف وجمايكا سنة (1958 – 1982) وضعنا معيار لتحديد ما يعد من التعرجات خليجا فقررتا أنها تعد

كذلك إذا كان الخط الموصل بين فتحتي فوهة الخليج يمثل نصف قطر دائرة. (1)

كما وضعت المعاهدتين معيار حسابيا في التفرقة بين الخليج الذي مياها وطنية وبالتالي يخضع لسيادة الدولة الساحلية والخلجان التي لا تعتبر كذلك، بحيث قررت على أنه إذا لم يتعدى اتساع فوهة الخليج 24 ميلا بحريا بل كانت أقل من ذلك فإن المساحة المحصورة بين الشاطئ وبين الخط الذي نمده على جانبي الأرض التي تحصر مياه الخليج بطول 24 ميلا، تصبح مياه وطنية وماعداها من مياه تدخل في نطاق المياه الإقليمية للدولة الساحلية. (2)

وقد أخرجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ما يسمى بالخلجان التاريخية من نطاق تطبيقها. (3)

(1) المرجع السابق د / محمد السعيد الدقاق ص 518 .

(2) نفس المرجع ص 519.

(3) المادة 10/6 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

الفرع الثالث : الممرات البحرية

يقصد بها الفتحات التي توصل بين بحرين وقد تكون من صناعة البشر فيطلق عليها قنوات، وقد تكون طبيعية ويطلق عليها مصطلح مضائق. (1)

من حيث المبدأ تخضع هذه الممرات البحرية لسيادة الدولة أو للسيادة المشتركة للدول الواقعة عليها نظرا للاعتبارات الجغرافية التي جعلت من هذه المناطق البحرية داخلة في المكونات الإقليمية للدولة أو الدول المعنية، ومع ذلك هناك بعض الاعتبارات السياسية أو الاقتصادية أو التاريخية تعتبر من بسط الدول الواقعة على هذه المناطق سيادتها عليها، وهذا ما يجعلها غير خاضعة لنفس النظام القانوني التي تخضع له المياه الداخلية عندما كانت مساحة البحر الإقليمي تحدد بـ 3 أميال وذلك قبل معاهدة جنيف 1958 كان جزء من مياه المضيق تعتبر مياه أعالي البحار .

أولاً: القنوات

القنوات هي ممرات بحرية صناعية حفرت في إقليم دولة ما لتصل ما بين بحرين، بهدف تسهيل الملاحة البحرية وتسيير المواصلات الدولية ويتنازع المركز القانوني للقنوات عدة اعتبارات بعضها يرجع للسيادة الإقليمية للدولة التي تمر بها القناة واعتبارات أخرى استجابة لمصلحة المجتمع الدولي في تسهيل الملاحة البحرية الدولية.

لذلك نجد أن النظام القانوني للقنوات البحرية تقرر بواسطة معاهدات دولية أرسى مبادئ عامة تصلح لأن تكون بمثابة قانون عام للقنوات الدولية، هذا ما أكدته المحكمة الدائمة للعدل الدولي في حكمها الشهير في القضية المعروفة باسم قضية ويمبلدون

والذي قررت أنه لا يحق للدولة صاحبة القناة أن تمنع من استعمالها باعتبار أن القناة مرفق عام دولي متى كان استعمال القناة لا يهدد أمن الدولة وسلامتها. (2)

يوجد ثلاثة قنوات بحرية تحكمها ثلاثة اتفاقيات دولية هي:

- 1- قناة السويس وتحكمها اتفاقية القسطنطينية المبرمة في سنة 1888.
- 2- قناة بنما وتحكمها معاهدة هادي بونسفوت المبرمة في سنة 1901.
- 3- قناة كيبل خضعت لأحكام معاهدة الصلح المبرمة في فرساي ونظمت الملاحة في القناة.

(1) د / أحمد أبو الوفا محمد القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية دار النهضة 1989 ص 191 وما بعدها

(2) د / السعيد الدقاق ، المرجع السابق ، ص 521 — 522

ثانياً: المضائق:

جغرافياً يقصد به مياه تفصل بين إقليمين وتصل بين بحرين، ولكي نطلق على هذا المسطح البحري وصف مضيق يجب أن يتميز بالخصائص التالية :

- أن تمثل ممراً طبيعياً وليس مصنوعاً.

- يجب أن يفصل بين أرضين ويصل بين بحرين أن يكون محدود الاتساع ومن هنا اتخذ له تسمية مضيق بحيث لا يجب أن يتجاوز اتساع البحر الإقليمي للدولة التي يوجد فيها أو يتجاوز مجموع اتساع البحرين الإقليميين للدولة التي يفصل بينهما .

- ويمكن أن يكون المضيق متصلاً ببحر داخلي مثل الحال في (kertsch)

المضيق الموصل بين البحر الأسود وبيحر الأزرق في الاتحاد السوفيتي سابقاً فإن مياهه تعتبر مياهاً وطنية بما أنه يمر في إقليم دولة واحدة ، أما إذا كان واقعا بين دولتين فإن طبيعته القانونية تتوقف على مدى الاتساع بحيث إذا زاد اتساعه عن مجموع اتساع المياله الإقليمية للدولتين يعتبر القدر الزائد من المياه مياهها دولية (1) .

- أما إذا لم يزد اتساعه عن مجموع البحر الإقليمي لهاتين الدولتين أو كان أقل من ذلك يصبح الخط الأوسط فاصلاً بين الولاية الإقليمية لكل من الدولتين.

الفرع الرابع: البحار المغلقة

ويقصد بها البحار التي لا تتصل بالبحر العام مثاله البحر الميت ، وبحر قزوين بين روسيا وإيران وبحر أرال بالاتحاد السوفياتي سابقاً، وتأخذ البحيرات الكبيرة نفس حكم - البحار المغلقة مثل بحيرة كومو بايطاليا، وقد يكون للبحر المغلق منفذ على البحر العام مثل بحر أزرق في جنوب روسيا.

وإذا كان البحر المغلق واقع داخل إقليم دولة تعتبر مياهه مياه داخلية أما إذا كان واقع بين دولتين أو أكثر فإن لكل دولة أن تبسط ولايتها على الجزء الملاصق لحدودها.(2)

(1) د/ السعيد الدقاق ، المرجع السابق ص 535 .

(2) د/ السعيد الدقاق ، المرجع السابق ص 421 .

المطلب الثاني: المياه الإقليمية

المياه الإقليمية هي منطقة بحرية تالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية. (1) وفضلت لجنة القانون استخدام مصطلح البحر الإقليمي (mer territorial) عوض مصطلح المياه الإقليمية (eaux territoriales) لأن هذا المصطلح الأخير قد يستخدم للدلالة عن المياه الداخلية. (2)

وقد حددته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بـ 12 ميل بحري. (3)، ونقتضي دراسة المياه الإقليمية كبقية المناطق تحديد خطوط الأساس الذي يبدأ منه قياس عرض المياه الإقليمية وكذا تحديد النظام القانوني الخاص بها.

الفرع الأول: تحديد خطوط الأساس للبحر الإقليمي.

القانون الدولي المنظم للبحر الإقليمي بقي لمدة طويلة قانون عرفي وقنن لأول مرة في إتفاقية جنف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في 29 أبريل 1958 والتي أصبحت سارية المفعول سنة 1964 بحيث عرف البحر الإقليمي في المادة الأولى من هذه الإتفاقية على أنه البحر المجاور لإقليم الدولة دون أن تحدد الإتفاقية خطوط الأساس للبحر الإقليمي هذا ما أدى إلى تضارب مصالح الدول فيما يخص تحديد البحر الإقليمي في غياب قاعدة قانونية دولية تحدد ذلك وبقي هذا التضارب فيما بين الدول في تحديد إمتداد البحر الإقليمي وهناك ثلاثة تيارات مختلفة في تحديده

- المجموعة الأولى: التي تطالب ببحر إقليمي تقليدي ونقصد بها مسافة 12 ميل بحري وهي الدول المحاذية لمياه الكارييب (caribes) وهي (كوبا، كولومبيا، فواتيمالا، فنزويلا، المكسيك).

- المجموعة الثانية: طالبت هذه المجموعة بإمتداد المياه الإقليمية إلى مسافة 200 ميل بحري، مع حرية الملاحة والتحكيق في هذه المنطقة، وهذه الدول هي (الأرجنتين، كوستاريكا، نيكاراغوا، سالفادور، أوروغواي).

- المجموعة الثالثة: طالبت ببحر إقليمي حقيقي حسب تعبيرها يقدر بـ 200 ميل بحري أي منطقة بحرية أين تمارس الدول الساحلية كامل صلاحيتها السيادية وهذه الدول هي البرزيل ...

(1) D r yahia BACHA O P. cit, P.38

(2) D r yahia BACHA O P. cit, P.39

(3) المادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

هي: (البرازيل، بناما، إكوادور، بيرو) .

وفي إطار هذا التحول الدولي جاءت تصريحات
ليما سنة 1970 التي جمعت دول أمريكا اللاتينية بإستثناء كوبا وهايتي . ومؤتمر ليما
لم يؤكد صراحة على حق الدول في المطالبة بالميل، ولكن النقطة المشتركة التي كانت
تطالب بها الدول هي الإعتراف بحق الدول الساحلية في إقامة حدود لممارسة سيادتها
وقواعدها القانونية وتنظيماتها بكل حرية.(1)

كما أضاف مؤتمر ليما أن تكون للبحر الإقليمي مقاييس تنظيمية غير مضرّة بحرية
الملاحة أو التحليق بالنسبة للأساطيل الجوية.

الفرع الثاني: صلاحيات الدولة في المياه الإقليمية:

في المياه الإقليمية تمارس الدول سيادتها بتحفظ أي عليها السماح للسفن الأجنبية من عبور
مياها الإقليمية هذا ما يسمى (بحق المرور البريء).

والدولة الساحلية لها كافة الصلاحيات في سن قوانين الصيد في مياها الإقليمية، كما
عليها أن تلتزم بتأمين الملاحة في مياهاها، ومراقبة السفن الأجنبية العابرة هذا التشبيه
للمياه الإقليمية بإقليم الدولة يعود إلى القاعدة التقليدية (حق المرور البريء). الذي سبق
وأن قنن في إتفاقية برشلونة لسنة 1921 هذا الحق قنن في المواد 14 إلى المادة 23 من
إتفاقية جنيف سنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي. إنتص المادة 1/14 من إتفاقية جنيف
لسنة 1958 للبحر الإقليمي على "أن سفن جميع الدول سواء كانت هذه الدول ساحلية أم
حييسة بإمكانها التمتع بهذا الحق (حق المرور البريء) "هذا المرور حدد في إتفاقية جنيف
سنة 1958 بالمرور على البحر الإقليمي للدخول إلى المياه أو التوجه إلى عرض البحار
وهذا الطابع للمرور البريء مسموح به طالما أنه لايشكل أي خطر على الدولة
الساحلية. (2)

Dr Yahia BACHA OP. CIT . P39

(1)

(2) المادة 14 / 1 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لسنة 1958 .

وبالنظر إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نجد أنها حددت معنى المرور البريء في المادة 1/19 منها حيث أوردت تعريفا عاما للمرور البريء لا يختلف عن ذلك الذي وضعته إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958 بنصها يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ويتم هذا المرور طبقا لهذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى .

وقد أضافت الإتفاقية - على عكس إتفاقية سنة 1958 الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة - فقرة ثانية إلى المادة 19 تبين الأنشطة التي لو مارستها السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي فإن مرورها يعتبر غير بريئا، وهو محاولة في وضع ضوابط موضوعية لمفهوم السلام وحسن النظام والأمن للدولة الساحلية بحيث جاء في الفقرة الثانية مايلي: يعتبر مرور سفينة أجنبية ضارا بسلامة الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التي ليست لها علاقة مباشرة بالمرور البريء، وقد عدت الفقرة الثانية هذه الأنشطة على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر إلا أن ذكرها لعبارة أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور البريء ، غطى كافة ما يتصور من عكس المرور البريء وما يهمننا بالنسبة لموضوعنا في هذه البنود المذكورة في هذه الفقرة هو البند الثامن بنصها أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية. (1)

والمناطق البحرية التي يمارس فيها حق المرور البريء هي المياه الإقليمية الأخرى وأصناف المضائق هي: المضائق التي تصل بين بحر عالي وبحر داخلي أما إذا كانت شواطئ المضيق في إقليم دولة واحدة وتصل هذه الدولة أيضا على جميع شواطئ البحر الداخلي في هذه الحالة يعتبر هذا المضيق جزءا من الإقليم البحري للدولة وبالتالي لسيادتها الكاملة. (2)

(1) المادة 1/19/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(2) د / إبراهيم العناني المرجع السابق ص 143 .

الفرع الثالث: تعريف المياه الإقليمية

يقصد بالبحر الإقليمي هو تلك المساحة من البحر الملاصقة لشواطئ الدولة والممتدة نحو البحر العام وبتعبير آخر هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام هذا الجزء يخضع لسيادة الدولة إستنادا لفكرة قديمة مؤداها أن كل دولة شاطئية. (1) لها مصالح حيوية على المياه الملاصقة لشواطئها، ومن ثم فهي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار تأتي من البحر ولأنها منطقة هجوم محتمل ضد الدولة الساحلية فلا بد من تجهيزها بكافة الوسائل الدفاعية بحيث وضع العالم الهولوندي بيذكر شوك

مؤلفا عن البحار، بحيث وضع معيار لقياس مسافة المياه الإقليمية وهو المدى الذي تصل إليه قذيفة المدفع المنصوب على الشاطئ. (2)

وإعتبر أن سلطان الدولة ينتهي حيث تنتهي قوة سلاحها، إلا أن هذه السيطرة لا تبررها الضرورة الدفاعية فقط بل كذا الاعتبارات الصحية والاقتصادية والاجتماعية. وهي التي نقصدها في موضوعنا هذا، وقبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لم تكن هناك قاعدة قانونية تحدد مسافة البحر الإقليمي فنصت المادة (3) على (كل دولة أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً للإتفاقية). (3)

وأصبح من المتفق عليه أن مسافة البحر الإقليمي تمتد إلى 12 ميلاً بحرياً، وأصبح من المسلم به أن الدولة الساحلية تتمتع بكل حقوق السيادة على هذه المساحة المائية شأنها في ذلك شأن سائر أجزاء الإقليم.

ويترتب على ذلك مباشرة كافة مظاهر الاختصاص الإقليمي عليه ومن بين تلك المظاهر حق القيام بتأمين هذا الجزء من البحر واستغلاله وإستثمار موارده وإقامة المنشآت عليه ووضع النظام المناسب لتأمين وتنظيم الملاحة فيه وإنشاء مناطق جمركية وكذا المحافظة على الثروة الطبيعية ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع التلوث على ضوء الالتزام الدولي. (4)

(1) د/ محمد الخذوب القانون الدولي العام الدار الجامعة ص 232 .

(2) وهنا ما كان أساس مسافة 3 أميال لتحديد عرض البحر الإقليمي أي أنذاك كان أبعد مدى للقذيفة المحملة على السفينة هي 3 أميال.

الفرع الرابع: الطبيعة القانونية للمياه الإقليمية:

يمتد الوضع القانوني للبحر الإقليمي بمدى سيادة الدولة الساحلية فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى المساحات البحرية التي تكون عرض المياه الإقليمية، ويشمل ذلك المجال الجوي الموجود فوق المياه الإقليمية، وكذلك قاعه وباطن أرضه، وبذلك يتشابه الوضع القانوني للمياه الإقليمية مع الوضع القانوني لليابسة. (1)

ويرد على سيادة الدولة على المياه الإقليمية قيد خاص بحق المرور البريء، وقد نصت على ذلك المادة الثانية من إتفاقية الأمم المتحدة بقولها: تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي

تمتد هذه السيادة إلى الحيز أو المجال فوق البحر الإقليمي وكذا إلى قاع وباطن أرضه، تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وتغيرها من قواعد القانون الدولي. (2)

هذا وتسهيلا لحرية الملاحة الدولية، ورغم أنه يمثل قييدا على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي استقرت العادة على تمتع سفن كل الدول الشاطئية أ غير الشاطئية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

(1) د / أحمد أبو الوفا محمد، المرجع السابق، ص 214 وما بعدها .

(2) المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

المبحث الثاني: المياه البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية للدول

هي مناطق تعتبر من البحر العام، إلا أن نداءات الدول الساحلية بأن تعترف لها بحقوق سيادية على الثروات الحية وغير الحية لأسباب غذائية، كالدول النامية التي تعاني من خفض غذاء شعوبها وكذا لأسباب وقائية بحيث تمارس الدولة الساحلية السيطرة اللازمة لبسط قوانينها الجمركية والمالية والصحية، وكذا المتعلقة بالهجرة لمنع الأعمال التي يمكن أن تسبب أضراراً لمصالحها المرتبطة بإقليمها أو مصالح مياهها الإقليمية .

وكذا الدول المتقدمة التي تملك الأساطيل المتطورة من ممارسة الصيد في مياهها المجاورة لشواطئها وإستغلالا الثروات الغير الحية بهذه المنطقة ، وقد سبق نداءات هذه الدول تصريح الرئيس الأمريكي (TRUMAN) الذي قرره في إعلانه عن منطقة حفظ في مساحات من أعالي البحار التي سنراه في المطلب الثالث من هذا المبحث.

المطلب الأول: المياه المجاورة

يرجع أصل المنطقة المجاورة إلى قوانين الذئاب البحرية (haveringsats) التي أصدرتها بريطانيا في نهاية القرن السابع عشر، وكان الهدف منها مراقبة السفن الوطنية والأجنبية التي تقصد ميناء الرسو بطريق غير طبيعي، بل تتربص بالشاطئ من مسافة خارج البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة تحاكي طريقة الذئاب، وذلك لكي تغافل سلطات الدولة الشاطئية لتفرغ شحناتها أو لتسحق بضائع على ظهرها عن طريق التهريب. (1)

وكانت هذه القوانين تحدد المسافة البحرية التي كانت تخضع لرقابة السلطات الساحلية بثلاثة أميال أو أكثر، والمنطقة الملاصقة أو المجاورة أو المتاخمة، هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية وملاصقة له تمارس عليها بعض، السلطات، كسلطة المراقبة اللازمة للمحافظة على كيانها .

ونصت إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، على أنه لايجوز أن تمتد المنطقة المجاورة إلى أبعد من 12 ميل بحري. (2)

كما كفت الإتفاقية الطبيعية القانونية لهذه المنطقة بأنها من البحر العالي. (3)

ويختلف الوضع القانوني للمياه المتاخمة عن الوضع القانوني للبحر الإقليمي ذلك لأنها تعد جزءاً من أعالي البحار لا تمتد إليها سيادة الدولة الشاطئية وإن كانت المادة 1/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 أجازت للدول الساحلية أن تمارس السيطرة اللازمة على تلك المنطقة بهدف:

(1) د/ حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم، الطبعة السادسة دار النهضة العربية القاهرة 1976 ص 275 وما بعدها

(2) ومن هنا يمكن القول أن معاهدة جنيف للبحر الإقليمي تكون قد حددت بطريق غير مباشر الحد الأقصى للبحر الإقليمي وهو 12 ميل بحري بحيث تنص على أنه ألا تتجاوز المنطقة المجاورة 12 ميل من خط الأساس المستخدم في قياس عرض البحر الإقليمي

(3) المادة 24 من إتفاقية جنيف للبحر 14 الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

أولاً : العمل على منع الإخلال بالقوانين الجمركية والمالية والصحة و المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي .

ثانياً : المعاقبة على الإخلال بتلك القوانين إذا ما وقع هذا الإخلال داخل إقليمها أو بمياهها الإقليمية ، وهذه السلطات هي استثنائية محدودة ولا يمكن التوسع فيها، إستقر العمل بها في الفقه الدولي مثل مشروع المجتمع الأمريكي للقانون الدولي الذي نصت المادة 12 منه للجمهوريات الأمريكية حق القضاء في منطقة مجاورة للبحر الإقليمي لأسباب تتصل بالأمن أو بتنفيذ الإجراءات الصحية والجمركية

وجاء كذلك في مجمع القانون الدولي الأوروبي للدولة البحرية الحق في القيام بالإجراءات اللازمة للمحافظة على سلامتها وإحترام حيادها وكذا الإجراءات البوليسية الخاصة بالشؤون الصحية والجمركية وشؤون الصيد في المنطقة المجاورة لبحرها الإقليمي وقررت هذا الوضع القانوني المادة الثانية من مشروع تقنين لاهاي 1930 وكذلك المادة الرابعة والعشرون من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.(1) أما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قررت أنه لايجوز أن تمتد المنطقة الملاصقة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا، إبتداءا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي وبذلك فإن الإتفاقية نجدها قد وسعت من نطاق المنطقة المجاورة ، كما أغفلت على النص بأن المنطقة الملاصقة هي جزء من أعالي البحار، عكس ما فعلت إتفاقية 1958 وبالتالي فإن هذه المنطقة تقع في حدود المنطقة الإقتصادية الخالصة التي حددتها الإتفاقية أساسا 200 ميلا بحريا إذن هي جزء منها، وبالتالي تمارس الدولة عليها بعض الإختصاصات التي لا تقتصر فقط على المبدأ الذي يحكم المنطقة الإقتصادية الخالصة .

(1) د / عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دار النهضة العربية ، مطبعة القاهرة 1985 ص 20 .

التي هي إختصاصات إقتصادية، وإنما إختصاصات تتعلق بوضعها كسلطة سياسية.(1)

ولما كانت سلامة تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية وبالتالي من حق هذه الدول أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية هذه المنطقة من التلوث والحفاظ عليها، وأثيرت هذه الفكرة على المستوى الدولي بهدف وضع حل توفيقى بين الإتجاهات المتباينة التي أثيرت أمام لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحر التي وضعتها الجمعية العامة للأمم المتحدة لسنة 1968 حول مدى حقوق الأفضلية التي يعترف بها لدولة الشاطئ على المناطق البحرية المجاورة لبحرها الإقليمي، من قيعان أعالي البحار والمحيطات ولقد عبر عن هذا السيد نجيقا (njenga)

ممثل كينا خلال الدورة السنوية للجنة القانونية الإستشارية الأسيو إفريقية التي عقدت في كولومبوس سنة 1971 وصور الفكرة على أنها منطقة تختص فيها الدولة الساحلية بمنح تصاريح الصيد .(2)

ولقد تبنت دول أمريكا الوسطى المجتمعة في Santo Domingo في تصريحها الصادر في جوان 1972 هذه الفكرة تحت إسم البحر الموقوف (Patrimonial sea). (3)

(1) د / إبراهيم العناني المرجع السابق ص 37.

(2) Dr Yahia BACHA . O.P. C I T,42 .

(3) د / إبراهيم العناني المرجع السابق ص 38 .

المطب الثاني : المنطقة الاقتصادية الخالصة

فكرة المنطقة الاقتصادية، هي مظهر جديد من مظاهر التطور الحديث لقانون البحار بدأت هذه الفكرة في الظهور أثناء الدورة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار عندما طالب بعض الدول النامية، أن يكون للدول الساحلية منطقة اقتصادية تضاف إلى بحرها الإقليمي في حدود 200 ميل بحري و على أن يعترف للدول الساحلية بالحقوق السيادية على الثروات الموجودة بهذه المنطقة، و عليه أن تكفل الدول الساحلية حرية الملاحة البحرية و الجوبة و كذا مد الكابلات و الأنابيب بهذه المنطقة.

و ترجع أصول هذه الفكرة إلى حماية الثروات الحية خاصة من الإستغلال المفرط للدول المتقدمة لإستخدامها أحدث أساليب التقدم العلمي، مما يهدد تلك الثروات بالفناء و يقضي على أحد مواردها الضخمة التي تحتاجها شعوبها الفقيرة.

و رغم معارضة الدول المتقدمة و تمسكها بما جاء في إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي سنة 1958 التي نصت على عدم إمتداد البحر الإقليمي إلى أكثر من 12 ميلا بحريا إلا أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أخذت بالفكرة و خصص الجزء الخامس منها أي الموادم 55 إلى 75 من الإتفاقية و بيان النظام القانوني لهذه المنطقة و مد حقوق الدولة الساحلية و واجباتها عليها، و كذا حقوق و واجبات الدول الأخرى.

الفرع الأول : تحديد المنطقة

لقد حددت المادة 55 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة، هي منطقة تلي البحر الإقليمي للدولة الشاطئية و الملاصقة له. (1)
كما أضافت المادة 57 من الإتفاقية على أن تلك المنطقة لا تمتد إلى أكثر من 200 ميلا بحريا تقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. (2)

(1) المادة 55 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(2) المادة 57 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

و معنى ذلك أن كلا من البحر الإقليمي و المنطقة الملاصقة له تدخل في حدود 200 ميل بحري المخصصة للمنطقة الإقتصادية الخالصة.

و بالنسبة للدول المتقابلة في السواحل يتم تعيين المنطقة الإقتصادية الخالصة عن طريق الإتفاق إستنادا إلى القانون الدولي، كما هو منصوص عليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.(1)

و إذا تعذر الوصول إلى إتفاق خلال فترة معقولة، تلجأ الدول إلى أساليب لتسوية المنازعات التي نصت عليها الإتفاقية في جزئها الخامس عشر(15). (2)

(1) المادة 74 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) من المادة 74 / 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982 .

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

إذا كانت حقوق الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي حقوق ذات طبيعة وقائية، هدفها قمع المخالفات و الإنتهاكات المحتملة لقوانينها و أنظمتها و كذلك حماية هذه المناطق من التلوث، فإن حقوق الدولة على المنطقة الاقتصادية هي حقوق سيادية ذات طبيعة مانعة بهدف الإستغلال و الإستكشاف مصادر الثروة الموجودة في تلك المنطقة، و قد حددت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 طبيعة ما تتمتع به الدولة الساحلية من حقوق في المنطقة الاقتصادية الخالصة فيما يلي :

1- حقوق سيادية لغرض إستكشاف و إستغلال الموارد الطبيعية الحية و الغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر و كذا باطن أرض البحر، و حفظ هذه الموارد و إدارتها و كذلك أنشطة الإستغلال و إستكشاف المنطقة كإنتاج الطاقة من المياه و التيارات و الرياح. (1)

2- للدولة في المنطقة الاقتصادية التابعة لها، لها الحق دون غيرها في إقامة و تشغيل و إستخدام الجزر الصناعية، و كذلك المنشآت التي تساعد على تحقيق أهداف الحقوق السيادية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 56 على أن تكون لها الولاية الخالصة على هذه الجزر الإصطناعية و المنشآت و التركيبات بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين و الأنظمة الجمركية و الضريبية و الصحية، و قوانين و أنظمة وسلامة الهجرة. (2) والولاية فيما يتعلق بتنظيم البحث العلمي و حماية البيئة البحرية. (3) و الحفاظ عليها.

(1) الفقرة الأولى من المادة 56 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

(2) المادة 60 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

(3) يرى إتجاه فقهي أن حماية البيئة في المنطقة الاقتصادية الخالصة هو من إختصاص الدولة الشاطئية رغم إعتبار مياه هذه المنطقة الاقتصادية ضمن مياه أعالي البحار .

و ما نلاحظه عند قراءة الجزء الخامس من إتفاقية 1982 و المخصص للمنطقة الإقتصادية الخالصة، أنها لم تحدد طبيعة حق الدولة على هذه المنطقة بصورة واضحة بحيث إستخدمت مصطلح " الحقوق السيادية " بالنسبة لإستغلال و إستكشاف موارد المنطقة، كما نجد أنها إستعملت كذلك مصطلح " الحقوق " بالنسبة لإقامة و تشغيل و إستخدام الجزر الصناعية و المنشآت و التركيبات و الأبنية و استخدمت مرة أخرى مصطلح الولاية بالنسبة لعمليات البحث العلمي و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.(1) و رغم طابع الحقوق المعترف بها للدول الساحلية إلا أن هذه الدول الساحلية عند عدم تمكنها من إستغلال موارد هذه المنطقة لا تستطيع أن تمنع الدول الأخرى من حق إستغلال موارد هذه المنطقة الخاضعة لولايتها.(2)

و ما يهمنا أن الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الإقتصادية الخالصة و المحافظة عليها من كل أشكال التدمير و الإستغلال اللامعقول.

Dr Yahia BACHA OP . CIT, P41. (1)

Dr yahia BACHA O P- CIT, P34 (2)

المطلب الثالث : أعالي البحار

البحر العام أو العالي حر، هذا يعني أن البحر العام ليس ملكا لأيّة دولة و لا يخضع لسلطة أية دولة، إنه مفتوح لجميع الدول دون تمييز و لكل الدول أن تنتفع به على قدم المساواة لا يقيدتها في هذا الشأن سوى الحقوق المماثلة للدول الأخرى.(1)

و هذا المبدأ حديث الظهور لم يستقر عليه العرف الدولي إلا في القرن الثامن عشر، قبل هذا التاريخ كانت مجموعة من الدول تدعي ملكية البحار العامة و تفرض سيادتها الإقليمية عليها، كسيطرة بريطانيا على شمال الأطلسي و بحر الشمال و المطالبة الإسبانية بالسيطرة على الجنوب الأطلسي، و كذا رغبة الدانمارك و السويد في السيطرة على بحر البلطيق، و إدعاء البرتغال السيادة على المحيط الهندي. و تضخم هذا الإدعاء خاصة بعد إكتشاف القارة الأمريكية، و تدخل البابا سنة 1494 لتوزيع البحار الشاغرة و الأراضي التي لا سيد لها بين إسبانيا و البرتغال.

و أدت هذه الإدعاءات المتضاربة إلى عرقلة التجارة الدولية و التضارب السياسي، أدى إلى نشوب حروب طاحنة، و تدخل الفقه الدولي و كان صراعا فقهيا حاميا بين نظرية غروسبيوس " حول البحر الحر و كتاب " سلدن " البحر المغلق.

في كتاب غروسبيوس يقول أن البحار و جدت لتكون و سيلة للإتصال التجاري و الفكري بين الشعوب، لأن لكل أمة الحق في أن تتصل بأمة أخرى فحرية إستعمال البحار أمر يفرضه القانون السماوي و ليس للقوانين البشرية أن تخالف قوانين الطبيعة.(2)

(1) د / محمد المجدوب ، المرجع السابق ص 214 .

(2) نفس المرجع ص 214 و ما بعدها و أنظر المادة 87 معاهدة جنيف 1958 الخاصة بأعالي البحار تنص على أن حرية أعالي البحار تتضمن على سبيل المثال : حرية الملاحة ، حرية الطيران ، حرية وضع كوابل الهاتف و الأنابيب ، حرية إقامة جزر إصطناعية، حرية الصيد ، حرية ممارسة البحث العلمي .

وعارضه " سلدان " و دافع في كتابه عن فكرة تملك البحار العامة. وقد اعترفت مجموعة من الوثائق الدولية و القرارات الداخلية بهذا المبدأ (حرية البحر العام) منها تصريح برشلونة سنة 1921 و ميثاق الأطلسي سنة 1941 و إتفاقيات جنيف سنة 1958 و إنتهت إتفاقية جنيف سنة 1958 لأعالي البحار إلى أن البحر العام مفتوح لجميع الأمم و لا يمكن لأية دولة أن تمارس حقوقها السيادية على أي جزء من هذه المنطقة من المسطحات البحرية. (1)

و قد عرفت إتفاقية جنيف لأعالي البحار العام بأنه " المناطق البحرية التي لا تعد من البحار الإقليمية أو الوطنية "

في حين نجد أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تخرج من نطاق البحر العام المنطقة الإقتصادية الخالصة و المياه الأرخبيلية بالإضافة إلى البحر الإقليمي و إلى المياه الداخلية للدول الساحلية. (2)

كما نصت المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنه " لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها " .

و هذا التسليم لكل من إتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار و إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار - بمبدأ حرية إستعمال و إستغلال البحر العالي، ليس مطلقا و إنما يخضع لشرطين أساسيين و هما : الإلزام بقواعد القانون الدولي، و كذا الإستغلال العقلاني للموارد الموجودة في سطحه و قاعه. (3)

1 - بالنسبة للإلزام بقواعد القانون الدولي، فإن إتفاقية جنيف أخرجت أعالي البحار من سيادة الدول، و أبقته خاضعة للقواعد القانونية الدولية. (4)

و عليه فإن الدولة ليست حرة في إستغلال أو إستعمال أعالي البحار كما لو كانت على إقليمها بل لا بد من الرجوع إلى القواعد الدولية تجنباً لأي إستعمال تعسفي .

2 - أما بالنسبة للإستعمال العقلاني تنص إتفاقية جنيف لأعالي البحار على أن البحر العام مفتوح لجميع الدول .

(1) راجع المادة 2 من إتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار المنعقدة سنة 1958 .

(2) راجع المادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد سنة 1982.

(3) Dr YAHYIA BACHA OP . CIT, P 75 .

(4) راجع نص المادة (2) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 .

و على جميع الدول أن تمتنع عن أي تصرف يؤثر سلباً أو يعرقل على إستعمال الحر
لأعالي البحار. (1)

و منه نستنتج أن هذا التطبيق مباشر لمبدأ الإنصاف الذي هو مبدأ عام في القانون الدولي،
و خضعت أعالي البحار لمبدأ الحرية لما لها من مصالح حيوية بالنسبة لبعض الدول
لاسيما تلك التي تستهلك الأسماك بكميات كبيرة و التي تعتبر هذه الثروة كمورد غذائي
أساسي لشعوبها.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لأعالي البحار

ومع تقرير مبدأ حرية أعالي البحار لجميع الدول دون إستثناء، لابد من الإشارة أن
الحرية الأساسية المترتبة على هذا المبدأ يلزم مباشرتها في حدود القيود والقواعد الدولية
المقررة، سواء في الإتفاقيات الدولية أو العرف الدولي وكذا النصوص التي أتت بها
إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في هذا الخصوص، ومن أهم هذه القيود، وجوب
إستخدام هذه الحريات في نطاق الأغراض السلمية، ونطاق الإلتزام بحماية البيئة البحرية
من التلوث ومن بين القيود المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة إعتبار قاع أعالي
البحار والمحيطات بمثابة تراث مشترك للإنسانية، وليس لأية دولة أن تدعي أو تمارس
السيادة أو الحقوق السيادية عليها كما أنه ليس لأية دولة أو شخص طبيعي أو معنوي
الاستيلاء على ملكية جزء من هذه المنطقة وجميع الحقوق في موارد هذه المنطقة، ثابتة
للإنسانية ويتم إستغلال هذه الموارد عن طريق (سلطة دولية) تنوب عن البشرية جمعاء
وفق نصوص الإتفاقية. (2)

(1) Dr YAHYIA BACHA OP. CIT. P 77.

(2) المواد من 132 إلى 191 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

الفرع الثاني : الحقوق القانونية الدولية المرتبطة بالبحر العام

نصت المادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن " أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول الساحلية أو غير الساحلية و تمارس حرية أعالي البحار وفقا للشروط التي تبينها هذه الإتفاقية و قواعد القانون الدولي و تشمل هذه الممارسات ما يلي :

1 حرية الملاحة :

نجد أن المادة الرابعة من إتفاقية جنيف لأعالي البحار و المادة 90 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تضعان مبدءا عاما ينص على أن " لكل دولة ساحلية كانت أم غير ساحلية الحق في أن تسيّر سفنها في البحار العامة تحت علمها.

هذا المبدأ يقرر للدولة الحبيسة التي لا تملك شواطئ بحرية أن تستعمل البحار العامة و تمارس الملاحة على قدم المساواة مع الدول الساحلية، كما يقضي مبدأ حرية الملاحة بأن تمتنع الدول عن القيام في أعالي البحار بأعمال أو ممارسات من شأنها أن تعرقل إستعمال الدول الأخرى لحقوقها المقررة في القانون الدولي.

فأخذت بعض الدول تطالب بمنع إستعمال البحار لأغراض حربية تعرض مصالح الدول الأخرى للخطر كما جراء التجارب النووية والصاروخية. (1)

لأن الإشعاعات الناتجة تغمر مساحات كبيرة جدا من المحيطات وتجعلها غير صالحة للملاحة كما تلحق أضرارا خطيرة بالثروة البحرية. وقبل توقيع معاهدة موسكو المتعلقة بالحظر الجزئي للتجارب النووية نجد أن الولايات المتحدة الأمريكية إختارت مكانا بحريا لإجراء تجاربها الذرية وأعلنت أن منطقة الحظر تشمل مساحة تزيد عن (30.000 ميل مربع) ثم ازدادت مساحة المنطقة إلى (50.000 ميل مربع) وحذت حذوها بريطانيا سنة 1957 وأعلنت على منطقة حظر في المحيط الأطلسي. (2)

وعرض الأمر على مؤتمر جنيف سنة 1958 فأصدر تصريحاً أحال بها موضوع التجارب النووية التي تم في البحار العالية الجمعية العامة للأمم المتحدة كما أوصى المؤتمر الوكالة الدولية للطاقة الذرية بالتعاون مع المنظمات الأخرى ومع الدول لتطهير البحار العامة من الإشعاعية.

(1) د / محمد المجدوب، المرجع السابق، ص 217 .

أي أن جميع الدول تملك حقوق متساوية في ممارسة الصيد البحري، (1) والانتفاع بجميع الموارد والثروات البحرية.

ويشترط أن لا يؤدي استعمال هذا الحق إثارة عراقيل في وجه السفن الأخرى، أو استخدام الوسائل التي قد تسبب في إنقراض بعض أنواع الأسماك والحيتان،

والملاحظ هو أن الدول الكبرى هي الأكثر استفادة من هذا الحق ، فالدول الضعيفة وإن كانت ساحلية لا تستطيع أن تستفيد استفادة متكافئة، لذا حرصت الدول الضعيفة على توسيع بحارها الإقليمية خوفا من وصول أساطيل الصيد للدول المتطورة إلى شواطئها مثالها بعض دول أمريكا اللاتينية التي حددت بعض مناطق الصيد إلى مساحة 200 ميل بحري ، مبررة ذلك في الإحتفاظ بحق صيد بعض أنواع الأسماك (كالتونة، الحوت) لرعاياها لأن الإمكانيات الغذائية لديها محدودة.

وقبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أبرمت معاهدات دولية ثنائية و جماعية، لتنظم حرية الصيد و المحافظة على بعض الحيوانات البحرية، منها معاهدة تنظم حرية الصيد المبرمة سنة 1931 ،و إتفاقية واشنطن المبرمة سنة 1946 و كذا إتفاقية لندن لسنة 1963 ، و كلها تتعلق بتنظيم صيد الحوت كما حرصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تنظيم عمليات الصيد في البحار العالية و كذا كيفية المحافظة على الموارد البيولوجية لهذه المنطقة. و كفييات تعاون الدول فيما بينها في تنظيم فترات الصيد لبعض النوع من الحيتان. (2)

(1) المادة الثانية من اتفاقيات جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 .

(2) راجع المواد من 116 120 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

3- حرية مد الأسلاك والأنابيب البحرية:

تعتبر حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، حرية حديثة نسبيا لأنها مرتبطة بالاكتشافات العلمية المعاصرة.

ونقصد بهذه الحرية حق جميع الدول في مد الأسلاك البرقية والهاتفية والأنابيب البحرية في قاع البحار العالية. (1)

وجرى أول تركيب لسلك برقي عام 1850 بين مدينة (كاليه) الفرنسية ومدينة (دوفر) البريطانية وتم تركيب أول سلك عبر المحيط الأطلسي سنة 1866.

وتضاعف مد هذه الأسلاك خاصة في النصف الثاني من القرن الماضي، وأبرمت إتفاقية باريس سنة 1884 ووقعت عليها 26 دولة ومازالت سارية إلى يومنا هذا وقد وضعت الإتفاقية نظاما خاصا بمعاينة كل عمل صادر عن قصد أو إهمال يؤدي إلى إتلاف الأسلاك وحولت السفن الحربية التابعة للدول الموقعة حق ضبط الجريمة، ويحال المجرم إلى محاكم الدولة التي ينتمي إليها الفاعل. (2)

كما أكدت إتفاقية جنيف لأعالي البحار حرية إرساء الأسلاك والأنابيب، وبينت الالتزامات التي تقع على عاتق الدول بهذا الشأن.

فا لدولة التي تمد الأسلاك والأنابيب ملزمة بمراعاة مايكون في قاع البحار والمحيطات من أنابيب من قبل الدول الأخرى، وملزمة كذلك بتسهيل أعمال إصلاح التلف أو الضرر التي تقوم به الدول. وكل دولة تتحمل إصدار تشريعات داخلية، تكفل إنزال العقاب بالسفن أوالرعايا الذين يتسببون في إتلاف هذه الأسلاك. (3)

و تتكفل أيضا الدول بإلزام المتسببين في الإتلاف في بعض الحالات بدفع تعويضات عن الأضرار التي أحدثوها.

و جميع هذه الأحكام تبنتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (4)

(1) المادة (2) من إتفاقية جنيف للبحر العام .

(2) د / محمد المجذوب - المرجع السابق ص 219 .

(3) المواد : 26 - 27 - 28 من إتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار 1958 .

(4) المواد : 112 - 113 - 114 - 115 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

4 حرية التحليق فوق البحار العالية : و يقصد به أن الفضاء الجوي الموجود فوق البحار العالية بدوره - يخضع لمبدأ الحرية.(1)

5 حرية بناء الجزر الاصطناعية : و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي مع مراعاة الجزء السادس.(2)

6 : حرية البحث العلمي مع مراعاة الجزأين السادس و الثالث عشر.(3)
وقد أشارت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، إلى أن هذه الحريات، نظرا لأنها تمارس من جميع الدول دون إستثناء، فعلى كل دولة أن تراعي مصالح الدول الأخرى.(4)

كما على كل دولة أن تأخذ في اعتبارها ما تنص عليه الإتفاقية، من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة التي تجري في أعالي البحار، و مع تقرير مبدأ حرية أعالي البحار، لابد أن نشير إلى أن الحريات المترتبة عن هذا المبدأ، لا بد من مباشرتها في حدود القيود و القواعد المقررة في العرف الدولي، أو الإتفاقيات الدولية، لا سيما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

و من أهم هذه القيود، وجوب إستخدام هذه الحريات في نطاق الأغراض السلمية، و الإلتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث، و إعتبار قاع أعالي البحار و المحيطات بمثابة تراث مشترك للإنسانية، أي ليس لأية دولة أن تدعي أو تمارس السيادة عليها، كما أن ليس لأية دولة أو شخص طبيعي أو إعتباري الإستيلاء على ملكية أي جزء منها و لن يعترف بأي إدعاء أو ممارسة من هذا القبيل.

و جميع الحقوق في موارد منطقة أعالي البحار ثابتة للبشرية جمعاء.
و يتم إستغلال و استثمار هذه الموارد عن طريق " السلطة الدولية " تنوب على البشرية وفقا للمبادئ و القواعد المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.(5)

(1) المادة 1/87 ب من إتفاقية 1982 .

(2) نفس المادة 1/87 د

(3) نفس المادة 1/87 و

(4) المادة 2/87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(5) المواد من 132 - 191 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

المبحث الثالث : قاع البحار

المطلب الأول : الجرف القاري

هو المنطقة التي تحيط بالقارات و تمثل 10% من مساحة المحيط، حيث تبدأ من إلتقاء ماء البحر مع حافة اليابسة، و لا شك أن هذا الحد كان في يوم ما إما مغمورا تحت سطح البحر أو كان مرتفعا عنه بدرجة ما، نتيجة الاختلاف سطح البحر خلال العصور الجيولوجية المختلفة و هذه المنطقة تمثل حوالي خمس المساحة الكلية للأرض.

و يتميز الرصيف القاري بصفة عامة - بأنه سهل منبسط قليل الميل و الذي يبلغ متوسطه 0.1 من الدرجة و يبلغ متوسط إتساعه (57 كلم) و ينتهي عند عمق متوسطه " 135 م " و هذه الأرقام تختلف من مكان إلى آخر. (1)

كما تستعمل مفردة الإمتداد " القاري " إلى الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من شواطئ الدول و الممثلة إمتدادا طبيعيا لأرضية القارات، و يعبر عنها كذلك بالعتبة القارية أو الرصيف القاري.

و في 28 سبتمبر 1945 أصدر الرئيس الأمريكي "TRUMAN" إعلانا قرر فيه " نظرا لمقتضيات الحفاظ على الثروات السمكية و حمايتها، فإن جمهوريات الولايات المتحدة أن تقيم مناطق حفظ "CONSERVATION ZONES" في مساحات من أعالي البحار المجاورة لشواطئها و التي فيها - حاليا أو مستقبلا - يمكن تنمية أنشطة الصيد و المحافظة عليها على مستوى أحسن " .

و يتضح من هذا الإعلان، أنه يتجه إلى إنشاء مناطق محددة لحفظ و صيانة الثروة السمكية و ذلك في مناطق من أعالي البحار، و يتم تحديد هذه المنطقة وفقا لمعباري هما :

1- المجاورة للشواطئ الدولية

2- صلاحية لتنمية الموارد السمكية و المحافظة عليها. (2)

و بالتالي هي فكرة جديدة في القانون الدولي التقليدي للبحار، و مفادها إنشاء مناطق بحرية تتولى الولايات المتحدة الأمريكية، تنظيم الصيد فيها بإجراءات يخضع لها الوطنيين و الأجانب بهدف تحقيق الصالح العام للجماعة الدولية.

(1) د / محمد أمين إبراهيم المرجع السابق ص 17 .

أما بالنسبة للطبيعة القانونية للجرف القاري، فقد عرفت المادة الأولى من إتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري، أو الإمتداد القاري المنعقدة سنة 1958 بأنه " قاع البحر و ما تحته من طبقات في المناطق البحرية المجاورة للنشاط الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي إلى حيث يصل عمق المياه 200م أو إلى أبعد من ذلك متى كان عمق المياه يسمح بإستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في القاع و يحدد الإمتداد القاري للجزر بنفس الطريقة " .

و من خلال هذا التعريف، نجد أن إتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري أخذت بمعيارين لتحديد الجرف القاري و هما، معيار عمق المياه و معيار إستغلال الموارد.

و طبقا للتعريف الوارد في المادة الأولى من الإتفاقية، يقصد بمعيار عمق المياه أن الجرف القاري هو ذلك الجزء من الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر و الواقعة خارج حدود المياه الإقليمية للدولة الساحلية و الذي يمتد نحو قاع البحر العام إلى أن يصل إلى عمق المياه إلى 200م.

و المعيار الثاني هو الإستغلال، فإن الدولة الساحلية لها أن تمد ولايتها على الطبقات الأرضية المغمورة و المجاورة لمياهها الإقليمية حتى العمق الذي يسمح لها بإستغلال الموارد الطبيعية الموجودة بها. (1)

(1) د / عبد الواحد محمد الفار المرجع السابق ص 25 .

هذا لا يعني أن الدولة الساحلية لها السيطرة التامة والفعالة على منطقة الجرف القاري وإنما عليها - الدولة - أن تقدم المعلومات والبيانات الضرورية " للجنة حدود الجرف القاري. (1)

ولهذه الأخيرة الحق في توجيه التوصيات اللازمة بشأن الحدود الخارجية لمنطقة الجرف، وبذلك تصبح هذه الحدود نهائية وملزمة إذا أقرتها الدولة إستنادا إلى توصيات اللجنة، وبعد الإعلان عنها بمعرفة الأمين العام للأمم المتحدة، يتم الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق سيادية على جرفها القاري ويترتب على هذا الاعتراف ما يلي :

- 1- حق إتخاذ التدابير اللازمة لاستكشاف الجرف القاري وإستغلال موارده .
- 2- حق الولاية الخالصة على الكابلات، وخطوط الأنابيب التي يتم وضعها أو إستخدامها لغرض إستكشاف الجرف وإستغلال موارده .
- 3- الإذن بالحفر في الجرف القاري.

إلا أن هذه الحقوق يجب أن لا تمس بالنظام القانوني للمياه العلوية وكذا الحيز الجوي، ولا حقوق وحريات الدول الأخرى في الملاحة، أو الحقوق الأخرى، هذا ويحق للدولة الساحلية الإشراف على تعيين مد ووضع الكابلات والأنابيب، التي تضعها الدول الأخرى، ولها بصفة خاصة أن تتخذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث من جراء مد الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، وهذا الحق يمتد ليشمل أي نشاط يمارس على الجرف القاري يمكن أن يرتب تلوث بالبيئة البحرية .

(1) هذه اللجنة أنشأت بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تتكون من 21 عضو بحراء في ميدان الجيولوجيا والمساحات البحرية ينتخبون من بين رعايا أعضاء الدول الأطراف في الإتفاقية .

المطلب الثاني : أعماق البحار و المحيطات

إن مسألة أعماق البحار و المحيطات ظلت بعيدة عن إهتمام القانون الدولي نظرا لتعذر الوصول إلى إستغلال هذه المنطقة.

و في 01 نوفمبر من سنة 1967 ، ألقى السفير المالطي (ARVID BRADO) لهيئة الأمم المتحدة ، خطابا نوّه فيه على أن الثروات الموجودة في أعماق البحار و المحيطات، من منغنيز خاصة، و موارد معدنية أخرى بالإضافة إلى البترول، تعتبر تراثا مشترك للبشرية جمعاء و أن من حق هذه الأخيرة الإستفادة منها.

و في الحقيقة أن فكرة " التراث المشترك للإنسانية " ليست جديدة، و إنما ذكرت سنة 1958 في الكلمة الإفتتاحية، لرئيس أول إتفاقية لقانون البحار. (1)

و في سنة 1970 تبنت الجمعية العامة للأمم المتحدة لائحة رقم (2749) تقرر فيها أن الثروات المتواجدة بباطن البحار و المحيطات، هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء، و لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تكون موضع ملكية من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية. (2)

والتي كفييتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد في 1982 بجمايكا على أساس أنها تراثا مشتركا للإنسانية جمعاء.

Dr Saad Eddine SEMMAR, LES DELIMITATION INTERNATIONALES DE LA MER ET DE (1)

LA QUESTION DES FONDS MARINS,editions DAHLAB, P 118.

Dr Saad Eddine SEMMAR, OP - CIT . P 119 ET SS. (2)

و يلاحظ أن هذه اللائحة ليست لها قوة ملزمة، و إنما هي عبارة عن توصية، فالدول غير ملزمة بتباعها .

و في أواخر سنة 1973 دعى المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الجمعية العامة، لعقد مؤتمرا لا يكون فيه النقاش مؤسس على إنحياز سياسي تقليدي أو إقليمي، و إنما على إتجاه دولي جديد نحو إيجاد نظام قانوني دولي مشترك. (1)

بحيث أن الإنسانية هي بحاجة إلى نظام قانوني جديد يحمي الوسط البحري من التدمير و الإستعمال اللامعقول ضد الموارد البحرية، الغير متجددة و الإلقاء المفرط للمواد المشعة و الصناعية في البحار و المحيطات التي تهدد النظام البيولوجي.

و ما يلاحظ على المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إختلاف وجهات النظر حول مشكلة إستغلال موارد أعماق البحار و المحيطات، بحيث إمتنعت ثلاثة وعشرين (23) دولة ساحلية من بينها الولايات المتحدة الأمريكية عن التوقيع على المعاهدة بإكتفائها التوقيع على الوثيقة الختامية فقط. (2)

و إختلاف وجهات النظر تجلت في النضال الذي خاضته الدول الفقيرة، من أجل إقامة قانون إقتصادي دولي جديد، لأن هذه الدول تنطلق من أن قانون البحار القديم وضع من طرف الدول الإستعمارية، تحقيقا لمصالحها و يعبر عن إرادتها، حتى و لو كان من الناحية النظرية أن البحار و إستغلالها حق جميع الدول، و لكن الحقيقة أن من يستطيع الإستغلال.

و إزاء هذا العداء تجاه القانون السابق فإن دول العالم الثالث تمحورت مطالبها أثناء مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في :

إقامة نظام قانوني لأعماق البحار (3) ،يختلف عن النظام القانوني لأعالي البحار، فكانت تتادي باعتبار أعماق البحار تراثا مشترك للإنسانية جمعاء، و هذه هي نقطة الإختلاف الأساسية، التي هي محل النزاع بين الدول المصنعة و دول العالم الثالث.

(1) د / محمد السعيد الدقاق - المرجع السابق ، ص 593 .

(2) د / محمد السعيد الدقاق - نفس المرجع ص 594 .

(3) لأن الدول المتقدمة، و على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، كانت ترى أن النظام القانوني لأعالي البحار ينطبق على النظام القانوني لأعماق البحار .

و بالرغم من تسليم الدول المصنعة بفكرة التراث المشترك إلا أنها شددت على مجموعة من المبادئ أهمها :

1 وجوب أن لا تتحول منطقة (200ميل) بحري إلى بحر إقليمي، و ذلك من الدورة الأولى للمؤتمر، و على أن تبقى المنطقة من أعالي البحار، و تمنح الدولة بعض الحقوق و السلطات القانونية، و هذا ما وقع في إتفاقيات جنيف لسنة 1958 التي إعترفت للدولة الساحلية، بحقوقها في إكتشافها لموارد الجرف القاري، و المياه التي تعلوها هي من أعالي البحار. (1)

ومنه أصبح إبرام معاهدة متضمنة نظاما قانونيا ، يحكم إستعمال وإستغلال البحار الدولية هو الهدف الذي دعت إليه الأمم المتحدة في مؤتمرها الثالث لقانون البحار. (2) وانتهى هذا المؤتمر بإبرام معاهدة 1982 لقانون البحار ولقد كرسّت اتفاقية

(مونتني قوباي) لسنة 1982 هذا المبدأ في المادة 136 وهو نفس المبدأ الذي تضمنه إعلان المبادئ الصادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة ، المعلنه سنة 1970 والتي تعتبر موارد أعماق وباطن البحار (تراثا مشتركا للإنسانية جمعاء).

(1) د / صلاح الدين عامر - محاضرات ألقبت على طلبة الماجستير جانفي 1985 جامعة عين شمس.

(2) تمت الدعوى لهذا المؤتمر ، بموجب التوصية التي أصدرتها الأمم المتحدة تحت رقم 3067 في 12 نوفمبر 1973 ، و إستغرقت أعمال المؤتمر إحدى عشر سنة (11) ، نوجت بإبرام معاهدة 1982 لقانون البحار بجمايكا .

المطلب الثالث: الدول الحبيسة وحقوقها المرتبطة بالمسطحات البحرية

عدة مطالب طرحت في تجمع (كامبلا) والمنعقد بتاريخ 22 / 03 / 1974 الذي جمع أكثر من عشرين دولة غير ساحلية منها المطالبة بحقوق متساوية مع تلك التي تتمتع بها الدول الساحلية ، كالحق في إستغلال موارد المنطقة الإقتصادية الخالصة ، كما طالبت كذلك بالحق في الوصول الحر إلى المسطحات البحرية وكذا الحق في بناء الموانئ. (1)

ولكن هذا التيار المتطرف ما فتأ وإن إندر ، وتعتبر دولة (زيمبابوي) الدولة الوحيدة التي بقيت تطالب بهذا الحق.

وإعترفت، لكل من الولايات المتحدة الأمريكية، والإتحاد السوفيتي آنذاك، بالحقوق التي طالبت بها الدول غير الساحلية في إستغلال الموارد البيولوجية وقد إتبعته الدول الإفريقية في إطار (منظمة الوحدة الإفريقية) (OUA) نفس المسعى (2)

أما إتفاقية جنيف المتعلقة بالمياه العالية قد منحت الدول الحبيسة التي لا تملك واجهات بحرية ، أن تستعمل البحار العالية ، وتمارس الملاحة فيها على قدم المساواة مع الدول الساحلية .

وتأكيدا لهذا الحق وضعت الإتفاقية ، الأحكام القانونية الخاصة التي تكفل للدول الحبيسة الوصول بحرية إلى البحار. (3)

فقررت الدول التي تقع بين البحر وبين دولة حبيسة أن تسهل إتصال الدولة الأخيرة بالبحر ، وذلك عن طريق إتفاقيات دولية .

التي تتضمن منح الدولة الحبيسة - على أساس التبادل - حق المرور في أقاليم الدول التي تفصل بينها وبين البحر ، وكذا معاملة السفن التي ترفع علم هذه الدولة معاملة مماثلة التي تمنحها الدول الساحلية لنفسها أو لسفن الدول البحرية الأخرى من حيث الدخول إلى موانئها أو استعمالها. (4)

(1) Dr YAHIA BACHA O.P, CIT.P 47.

(2) DR Yahia BACHA OP .CITP 47.

(3) راجع المادة 3 من إتفاقية جنيف 1985 المتعلقة بالبحار العالية .

(4) د / محمد المجدوب - القانون الدولي العام - ص 216 و ما بعدها .

كما تبنت إتفاقية الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) مطلب الدول الغير الساحلية في الوصول الحر إلى البحار ، باعتبار أن هذا المطلب جوهري في تسهيل التجارة العالمية والتنمية الإقتصادية .

ومن البديهي أن هذه المطالب تتعارض ومصالح الدول الساحلية، هذا القبول أو التسليم من قبلها لصالح الدول الحبيسة أو المتضررة جغرافيا من الإستفادة من البحار والمحيطات يعتبر بمثابة حق إرتفاق دولي لصالح الدول الحبيسة .(1)
أو حق مرور بريء .

والحقيقة أن مشاكل الوصول الحر إلى البحار العالية تعاني منها خاصة الدول الحبيسة النامية ، في حين أن الدول الأوربية غير الساحلية كسويسرا مثلا فإنها حلت مشكلة العبور بواسطة معاهدات ثنائية وجماعية .

وقد أكدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ن حقوق الدول الحبيسة المرتبطة بالمسطحات البحرية على قدم المساواة مع الدول الساحلية .(2)

وقد تعمدت إلى إدراج هذا الفصل في هذه المذكرة المتواضعة لتبيان المناطق التي تتكون منها البيئة البحرية ، وإيضاح الطبيعة القانونية لكل منطقة، وبالتالي تحديد المتسبب في إلحاق الضرر بهذه البيئة ، الجديرة بالحماية .

وقد ظهر لنا تفاوت متباين في طبيعة وامتداد الولاية للدولة الساحلية ، وذلك بحسب قرب المنطقة وبعدها عن الساحل .

(1) Dr YAHIA BACHA OP . CIT . P 48 ET SUITE

(2) نص المادة (87) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

بحيث نستطيع أن نقول إنها سيادة إقليمية كاملة ، على المياه الداخلية والإقليمية. (1) وبعد هذا النطاق تبدأ القيود على الصلاحيات المطلقة للدول الساحلية بطريقة تدريجية ، كلما إتجهنا نحو مياه أعالي البحار ، التي لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة ، والتي هي مفتوحة لجميع الدول دون إستثناء ، وإن كانت النصوص القانونية الدولية للحماية البحرية تشمل كل المناطق دون إستثناء ، و ذلك لطبيعة هذه البيئة الملتحمة ببعضها والتي تشكل وحدة واحدة ، وان تلوث جزء منها يعني الإضرار بها ككل .

(1) يمكن للدول الساحلية التدخل للمحد من خطر التلوث، إذا كان مصدر خطر التلوث موجودا بأعالي البحار ، وبقراب البحر الإقليمي ، وذلك ما أقبلت عليه إنجلترا في حادثة (تودي كانيون) الشهيرة 1967 .
بقبيلتها الباخرة وهي توجد خارج ولايتها القانونية ، مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي العام، لهذا كلفت لجنة قانونية ساهمت في أعمالها اللجنة البحرية الدولية توجت بإعداد إتفاقيين :
أولا : إتفاقية نوفمبر 1969 التي تسمح للدولة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الحادث الذي يمكن أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية بواسطة الهيدروكربون وذلك بإتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية سواحلها والمصالح المرتبطة بها من التلوث .
ثانيا - الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت لسنة 1969 .
وغاية هذه الإتفاقية ، تحديد قواعد المسؤولية المدنية على غرار ما هو موجود في القواعد الوطنية (ستتطرق لتفاصيل هذه الإتفاقية في الفصل الأخير من المذكرة) .

الفصل الثالث: المصادر المساهمة في تلوث البيئة البحرية

المبحث الأول: النفط مصدر في تدمير البيئة البحرية:

يعد النفط من أخطر الملوثات في عصرنا الحديث، لما يحدثه من خسائر كبيرة تنتهي بهلاك الأحياء البحرية والأسماك، وتدمير السلاسل الغذائية والنظم البيئية بشكل عام، ويحصل موت الأحياء، نتيجة إنتشار بقع زيتية سواء على البحر، بحيث هذه البقع تحجب الأكسجين والضوء ويدخل النفط أجسام الحيوانات فيسبب أمراضا تؤدي إلى الموت أو يعيق حركة الطيور البحرية، فيخثر ريش الطيور ويمنعها من الابتلال كذلك إختراق النفط لأوبا الحيوانات البحرية الشبيهة بسبب تعطيل العزل الحراري الذي تؤمنه جلودها. أما بقية الزيوت فتحملها الرمال والأمواج إلى أقرب الشواطئ فتلوثها وتؤدي إلى تدمير المنشآت السياحية، ويؤثر النفط على النظام البيئي في منطقة المد والجزر بالذات، وهو ما يحدث للشواطئ الغربية لفرنسا حاليا إثر تسرب النفط من الناقله البترولية "ERIKA". ويحدث هذا التسرب النفطي نتيجة اصطدام و إنشطار الناقلات كذلك نتيجة غسل الخزانات والأرضيات في السفن البترولية.(1) هذا كله سنراه في هذا الفصل بالتفصيل.

(1) و من هنا نستنتج أو يمكن القول أن المصادر الأساسية المساهمة في تلوث البيئة البحرية ترجع إلى سببين أساسيين هما:

1 - أسباب إرادية (غسل الخزانات ووقود السفن مثلا)

2- أسباب غير إرادية (النفط الناجم عن اصطدام السفن)

المطلب الأول: الحوادث الصادرة من البترولية السفن (الإصطدام والإنشطار)

كثيرا من الناقلات البترولية تتعرض حمولتها للانفجار و الإنشطار، وينجم على هذه الحوادث تسرب كميات كبيرة من النفط إلى المسطحات البحرية.

وتعتبر حادثة الناقلات البترولية الليبرالية " Torry Canyon "، أول حادث نفطي يحدث ضجة عالمية، ويدق ناقوس خطر التلوث النفطي للبيئة البحرية، وقد حدثت المأساة على شواطئ " Camwall " في إنجلترا في مارس لسنة 1967 عندما ارتطمت ناقلة النفط العملاقة بقاع البحر.

كانت الناقلات تحمل ما يقرب من (120.000 طن) من النفط الخام تدفقت كل هذه الكمية عند تحطمها وانتشرت بقعة النفط التي بلغت مساحتها حوالي 320 كيلومتر مربع على طول الشواطئ الغربية والجنوبية لإنجلترا (1).
وبات يخشى من اندلاع الحرائق في النفط الطافي فوق الشواطئ بما يهدد سلامة وأمن هذه الشواطئ.

كما تعد حادثة غرق السفينة " Amoco Cadiz " من أسوأ الكوارث البحرية حيث كانت تحمل 2000 طن من الزيت إنتشرت على مساحة تزيد على 200 كلم قرب الشواطئ الفرنسية ولقد أدى تسرب حمولتها إلى الإضرار بالشواطئ الفرنسية والإنجليزية بحيث قضت على كافة مظاهر الحياة في البيئة البحرية (2).

حيث تسبب في هلاك، (14.5) مليون من الرخويات البحرية على مساحة تقدر بـ (10) كيلومتر مربع، كما أدت هذه الكارثة البحرية إلى إتلاف مصائد المحار بالشواطئ الفرنسية (3).

وشهد العالم بعد ذلك حوادث تحطم ناقلات نفطية كثيرة منها انفجار ناقلة النفط (أكيو) في شهر ماي 1976 بالقرب من ميناء لاكورتا الإسباني.

Dr Francois RAMADE . Pollution Encyclopaedia Universals FRANCE SA 1992, Volume n° 18, p 581 (1)

(2) مجلة القانون والإقتصاد للبحوث القانونية والإقتصادية العدد 56 لسنة 1986

Dr Francois Ramade O.P. CIT.P 581

(3)

كذلك تصادم ناقلتي نفط في خليج المكسيك في جوان 1979 ، كما تكونت طبقة بترولية
سوداء إثر تعبئة ناقلة بترولية في بحر الشمال بـ " سكابراك" سنة 1981 ، تسبب في
موت (30.000 طائر بحري) .(1)

كما عرفت البيئة البحرية حادثة جنوح ناقلة سوفياتية في بحر البلطيق في فبراير 1987
وتسرب منها حوالي (500.000 طن) من النفط، كونت بقعة كبيرة من الزيت باتت تهدد
الأحياء المائية في شواطئ فنلندا والإتحاد السوفياتي سابقا.(2)

كما تعتبر كارثة الناقل " Cas tello DE BELVER " من أكبر الكوارث البحرية التي
حدثت أمام سواحل جنوب إفريقيا سنة 1983، إذ ترتب عليها تدفق حوالي 255.000 طن
من النفط الخام.

وقد قدرت كميات النفط المتسربة من النقلات البترولية سنويا حوالي (6.000.000طن)
من النفط تسبح في البحار والمحيطات .(3)

علما أن واحد (1 طن) من البترول يغطي مساحة 12 كيلومتر مربع من المسطحات
البحرية كما أن تسرب هذه الكميات الضخمة من النفط في البحار والمحطات يسبب هلاك
الطيور البحرية، حيث نجد أكثر من 500.000 طائر بحري تهلك سنويا في المحيط
الأطلسي الشمالي وخاصة البطاريق.

وخلال هذا القرن نجد أن فصيلة طائر (MACAREUX)، التي تعيش في
جزر (SCILLY) عرفت إنقراض مدهش لهذا النوع من الطيور البحرية، بحيث كان
يقدر عددها في بداية هذا القرن بـ 100.000 طائر وتقلص عددها حاليا إلى أن وصل
100 طائر فقط سنة 1967.(4)

بالإضافة إلى أن مصافي النفط تستعمل كميات كبيرة من المياه، التي تلقيها في البحر مع
كمية من الهيدروجين التي تؤدي تأثيرا سينا في ثلوث مياه البحر فقد قدرت كمية
الهيدروكاربون التي تلقيها (50) مصفاة تقريبا في البحر المتوسط بـ 20.000 طن
سنويا .(5)

(1)

Dr Francois RAMADE ,O .P.C I T, P .583

(2)

J. ANDRASSY, International law the ressources of the sea 1970, P73.

(3)

Dr francois Ramade. O P.C I T. P 524

(4)

(5) د / جابر إبراهيم الراوي تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار لسنة 1989

ونظرا لما يترتب عن الحوادث البحرية من آثار ضارة للبيئة البحرية سواء من الناحية الصحية، أو نواحي الإستغلال الأخرى.

إهتمت الدول الساحلية، خلال دورات إنعقاد مؤتمر الثالث لقانون البحار إهتماما كبيرا لكي تصل إلى نتائج قانونية يمكن من خلالها أن تضع حدا لهذه التجاوزات في حق البيئة البحرية، وفي هذا الصدد ظهر إتجاهان دوليان أساسيان:

المجموعة الأولى: وتمثلها الدول التي لها نشاط بحري ملحوظ والتي تملك أساطيل تجارية كبيرة، وتتفق معها الدول الحبيسة.

تذهب هذه المجموعة إلى المطالبة بإعطاء سلطات واسعة لدولة العلم، الذي ترفعه السفينة حتى ولو كانت داخل ميناء دولة أخرى.

المجموعة الثانية: تمثلها الدول الساحلية التي تملك سفنا، لكنها تهتم أكثر بحماية شواطئها وموانئها البحرية في مواجهة المخاطر الناشئة عن التلوث الصادر من السفن. هذه المجموعة من الدول طالبت بالحد من سيطرة دولة العلم وضرورة إمتداد سلطاتها بهدف حماية سواحلها والمحافظة عليها، وإخضاع السفن التي تكون راسية بموانئها لوسائل الرقابة التي تفرضها هذه الدول الساحلية. (1) كإجراء وقائي يحد من خطر التلوث وكذا إعطائها الحق في معاقبة السفينة المخالفة.

فالمجموعة الأولى، دعت إلى وضع قواعد ومعايير المنظمات الدولية المختصة، وأن تراعي المتطلبات الدولية الخاصة بدولة العلم.

في حين كانت المجموعة الثانية تطالب بمنح الدول الساحلية صلاحيات خاصة، في وضع القواعد والمعايير اللازمة، لرقابة التلوث الصادر من السفن، حجتها في ذلك أن القواعد والمعايير الدولية المطبقة في هذا المجال لا توفر لهذه المجموعة من الدول، حماية كافية لبيئتها البحرية، خاصة بحرها الإقليمي والمناطق المجاورة لسواحلها.

وفي خضم هذا التناحر بين المجموعتين ظهرت مجموعة ثالثة نادى الدول بإحتفاظ على القواعد والنظم الدولية المعمول بها بالإضافة إلى قواعد ونظم أكثر فعالية إذ تطلب الأمر ذلك. أو الإعتراف بوجود مناطق بحرية تتطلب قواعد خاصة والدول الساحلية الحق في وضع،

(1) د / عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق 6 ص 47 .

التشريعات والأنظمة الوطنية، على أن تراعي القواعد الدولية. (1)
ونجد أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد حذت حذو هذا الإتجاه الوسط بحيث نجد
أنها منحت للمنظمات المختصة. (2) الدولية لمكافحة التلوث الصادر من السفن مهما كان
مصدره الإصطدام أو الانفجار أو الإنشطار.

وفي نفس الوقت أجازت لدولة العلم الحق في وضع التشريعات والأنظمة الداخلية التي
تخضع لها السفن التي ترفع علمها أو مسجلة فيها، شرط أن لا تكون هذه التشريعات أقل
فعالية من القواعد الدولية سواء وضعت من طرف منظمة دولية أو إقليمية أو مؤتمر
دبلوماسي. (3)

كما أجازت المادة 211 من الإتفاقية للدول الساحلية الحق في وضع التشريعات الوطنية
لمنع التلوث من السفن الأجنبية داخل المياه الإقليمية وكذا السفن التي تمارس حق المرور
البريء بشرط أن تكون هذه التشريعات لا تعرقل حرية المرور. (4)

أما بالنسبة للمنظمة الاقتصادية الخالصة، كذلك أجازت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار، للدول الساحلية في وضع التشريعات الوطنية لمكافحة التلوث الصادر من السفن،
دائما أن تكون هذه التشريعات متفقة مع القواعد الدولية، والموضوعية عن طريق المنظمة
الدولية المختصة أو المؤتمر الدبلوماسي العام. (5)

وإذا ما كانت هذه التشريعات غير كافية لمواجهة بعض الظروف الخاصة، وكانت للدولة
الساحلية مبرر كافي بأن قطاع معين من منطقتها الاقتصادية الخالصة هو قطاع ذو
خاصية معينة يوجب حماية خاصة. (6)

(1) د/ عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص 50 .

(2) المنظمات المختصة مثال - برنامج الأمم المتحدة لشؤون البيئة - المنظمة الدولية الإستشارية البحرية - منظمة الصحة
العلمية - مؤتمر دبلوماسي يعقد لغرض بيئي إلخ .

(3) المادة 211/1/2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعقد سنة 1982 .

(4) المادة 211/4 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .

(5) الفقرة الخامسة من المادة 211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .

(6) نقصد بمصطلح (قطاع ذو طبيعة خاصة) أن هذا القطاع يحتوي على أسباب تتعلق بعلم البحار والمحيطات أو بقواعد
البيئة البحرية أو بإستخدام حماية موارده أو الطابع الخاص للمرور فيه.

ولها أن تضع- الدولة الساحلية - الأنظمة والقواعد اللازمة لمنع أي شكل من أشكال التلوث على أن تراعي الشروط الأتية:

1- توجيه إخطار للمنظمة الدولية المختصة فيما يخص هذا القطاع بشرط أن يوضح فيه جميع الأدلة العلمية والتقنية.

2- وإذا كانت هناك دولة أخرى يعنىها الأمر يجب إجراء مشاورات معها بواسطة المنظمة الدولية المختصة.

3- وإذا قررت المنظمة المختصة في مهلة تقدر بـ (12) شهر من تاريخ إستلام الإخطار أن حالة القطاع بالمنظمة المختصة، تتوافق والمعايير التقنية المعترف بها في هذه الحالة يحق للدولة الساحلية أن تضع التشريعات اللازمة لمنع التلوث الصادر من السفن شريطة أن تتوافق هذه التشريعات الإلزامية سارية المفعول بالنسبة للسفن الأجنبية بعد مضي خمسة عشر شهر من تاريخ الإخطار الذي وجه إلى المنظمة الدولية المختصة. (1)

والدولة الساحلية عليها أن توضح عن أي قطاع معين داخل منطقتها الإقتصادية تنطبق عليه تلك الشروط .

4 - وكذلك عندما تعترم الدولة الساحلية في إصدار التشريعات عليها كذلك أن تخطر المنظمة بذلك. (2)

أما فيما يخص المناطق المغطاة بالتلوج والواقعة داخل المنطقة الإقتصادية الخالصة، ومالهذه المناطق من ظروف مناخية قاسية بتراكم الجليد عليها خلال أغلب شهور السنة ، يعتبر عائق للملاحة الدولية، وقد يؤدي تلوث البيئة البحرية في هذه المناطق بإختلال التوازن الإيكولوجي فيصعب تداركه، نجد أن الإتفاقية منحت للدول الساحلية الحق في وضع التشريعات والنظم الوطنية لمكافحة التلوث التي تكون السفن مصدر في حدوثه على أن تكون هذه النظم تراعي خصوصيات الملاحة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. (3)

(1) المادة 211 الفقرة السادسة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .

(2) نقصد بالمنظمة، المنظمة الإستشارية الدولية للملاحة البحرية (I.M.C.O) .

(3) المادة 234 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

المطلب الثاني: حوادث إنفجار الآبار النفطية البحرية

إن إستغلال وإستثمار قاع البحر أعني الجرف القاري وأعماق البحار وما تحت القاع يسبب آثار خطيرة للبيئة البحرية، ويعتبر النفط المستخرج من قاع البحر يزيد على ربع الكمية التي ينتجها العالم الغربيين وأن أخطار تسرب النفط والغاز من الآبار البحرية لا يستهان بها، وأن أول حادث من هذا النوع وقع في (SANTA BARBARA) بالولايات المتحدة الأمريكية حيث تسربت إلى البحر كمية (10.000 طن) من النفط وتلوثت مياه البحر وكونت بقعة سوداء بلغت مساحتها 8000 كيلومتر مربع.(1)

بالإضافة إلى حادث (إيكوفسك) في بحر الشمال التي أدت إلى إنتشار 4000 طن من النفط طيلة (11) يوماً وتسرب كميات كبيرة خلال التنقيب على النفط.

وقد شهد العالم عدة حوادث إنفجار هذه الآبار البحرية منها:

- حادثة إنفجار أحد آبار النفط البحرية التي كانت تقوم بها شركة النفط الوطنية المكسيكية
- (تيروايس مكسكانوس) في البحر الكاريبي أدى إلى إنفجار سنة 1979 على بعد 70 كيلومتر من ساحل خليج (كيبنتش) وتسرب منه (475000 طن) من النفط الخام، وإستمر تدفقه لمدة ثلاثة أشهر وقد بذلت جهود كبيرة لإزالة البقعة النفطية وتبخر جزء منها بأشعة الشمس كما تسرب منها بقاع البحر، ووصل جزء كبير منها إلى الجزر المجاورة.(2)

كما شهد الخليج العربي حوادث متشابهه بحيث يوجد (214) بئراً بمنطقة الخفجي بالخليج العربي، إضافة إلى حقول النفط البحرية في إيران (النورزو، رستم) فتتسرب كميات كبيرة من النفط أثناء عمليتي الحفر والإستغلال، وكذلك تعرض بعض الآبار للإنفجار والتدمير، كإنفجار حقل " النورزو " الإيراني في شهر فيفري 1983، والذي إستمر تدفق النفط منه إلى غاية شهر نوفمبر من نفس السنة وتسبب في وجود بقعة من النفط لوثت معظم شواطئ الخليج.(3)

وكذا إنفجار بئر بحري في السعودية في شهر أكتوبر من سنة 1980، حيث تدفق منه حوالي (800.000) برميل شكلت بقعة زيتية بلغت (95 كيلومتر) طول، (و30) متر عرضاً أحدثت التلوثا بشواطئ السعودية، البحرين وقطر .

(1) د/ حابر إبراهيم، الراوي المرجع السابق، ص 3211 .

(2) د/ زين الدين عبد المقصود، المرجع السابق، ص 237 . 64

(3) د/ زين الدين عبد المقصود، المرجع السابق، ص 258 .

والتلوث النفطي يؤثر كثيرا على أشجار القرم (المانجروم) التي توجد بكثرة بالساحل الغربي للخليج العربي خاصة سواحل المملكة السعودية دولة الإمارات البحرين وعمان. ويعتبر شجر القرم هذا مناطق لتكاثر السراطين والقواقع وأبوشلنبو والأسماك، وأحد مواقع التفريخ بالخليج. كما يعتبر هذا النوع من الأشجار مأوى للأحياء المائية. ويؤدي التلوث النفطي إلى القضاء على هوائيات وجذور هذه الأشجار بواسطة خنقها بالقطران والملوثات النفطية الأخرى. (1)

ويقدر الإنتاج العالمي، من البترول الناتج من مناطق قاع البحار بنسبة تقدر بـ 4 % من الإنتاج السنوي العالمي كما بلغ عدد الدول التي تكشف وتستغل الثروة البترولية والغاز الطبيعي من قاع البحار، إلى أكثر من 65 دولة ويظهر هذا النشاط في بحر الشمال إلى سواحل الهند الغربية وساحل البرازيل وجنوب بحر الصين والقطب الشمالي.

ويتوقع أن تزداد نسبة الإنتاج البترولي من قاع البحار، إلى أكثر من نصف الإنتاج العالمي قبل نهاية القرن. (2)

وقد بلغ عدد منصات الحفر التي أقيمت لإستخراج البترول والغاز الطبيعي سنة 1977 حوالي 436 ومن المحتمل أن يرتفع هذا العدد إلى 1000 منصة سنة 2000. (3) ونظرا إلى أن هذه الأنشطة التي تقوم بها الدول الساحلية تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في إستغلال مواردها الطبيعية، وفي المقابل تشكل مخاطر على البيئة البحرية نجد أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ربطت بين حق الدول في إستغلال مواردها الطبيعية، وفي نفس الوقت إلزامها بالمحافظة وحماية البيئة البحرية نظرا للخصوصيات التي تتميز بها هذه البيئة، فالدول الساحلية بما لها من سيادة على باطن البحار بالنسبة للمناطق الخاضعة لسيادتها الإقليمية، يمكنها أن تمارس كل أنواع الإستغلال بشرط أن لا يحدث هذا الإستغلال أولا يلحق أي ضرر بالبيئة البحرية. (4)

(1) دراسة للدكتور جاسم محمد الحسن المنظمة العربية للتربية والثقافة 1986 .

(2) د/ عبد الواحد محمد الفار ، المرجع السابق، ص 36 .

(3) صلاح هاشم المرجع السابق ص 43 .

(4) المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

ويهدف حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، على الدول الساحلية أن تلتزم بمجموعة من الواجبات:

1- أن على الدولة أن تتخذ كل الإجراءات والتدابير اللازمة لكي لا يلحق أي ضرر صادر من الأنشطة التي تقوم بها الدول الأخرى. (1)

كما على الدولة أن تأخذ جميع إجراءات الوقاية اللازمة، وأن تعمل على أن لا ينتشر التلوث التي تسبب فيه إلي خارج ولايتها.

2- وفي حالة قيام الدولة الساحلية بأنشطة داخل ولايتها البحرية، وتعتقد أن من خلال هذه الأنشطة تسبب ضرر أكيد للبيئة البحرية، عليها أن تقيم كل الآثار المحتملة لتلك الأنشطة وإخطار المنظمات الدولية المختصة. (2)

كما يتعين على الدول الساحلية أن تضع التشريعات الوطنية اللازمة لحماية البيئة البحرية الخاضعة لولايتها والمحافظة عليها من التلوث الناشئ عن الأنشطة التي تقوم بها، وكذا التخفيف والسيطرة عليه قدر المستطاع، وعلى أن لا تكون هذه التشريعات أقل فاعلية من القواعد الدولية، بالإضافة إلى ضرورة الإلتزام بالقواعد والنظم التي يتم الإتفاق عليها عن طريق المنظمات والهيئات الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي سواء كان على المستوى الإقليمي أو الدولي. (3)

وقبل صياغة هذا النص - المادة 208 من إتفاقية قانون البحار - الذي يخضع ولاية الدول الساحلية للقواعد والنظم الدولية بهدف حماية البيئة البحرية. ثار خلاف بين الدول، ذلك أن المنظمة البحرية الإستشارية (IMCO) كانت قد تبنت إتجاهها لإخضاع ولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية وحمايتها من أخطار التلوث، إخضاعها للقواعد والنظم الدولية، وقد أبدت الدول البحرية الكبرى هذا الإتجاه بإعتبار أن خضوع الدول الساحلية لهذه القواعد الدولية لا يتعارض مع الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول الساحلية على المناطق البحرية.

كما أن الحقوق الإقتصادية المرتبطة بالدول، الساحلية يجب أن لا تكون عائق لصالح مصلحة المجتمع الدولي بخصوص حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، علما أن مصلحة الدول تتطلب كذلك وضع قواعد قانونية صارمة يجب أن يلتزم بها الجميع لحماية مصلحة الجنس البشري ككل. (4)

(1) المادة 2/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(2) المادة 206 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(3) المادة 208 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 . 66

(4) د/ عبد الواحد محمد الفار المرجع السابق ص 38 .

وعارضت الدول النامية هذه الفكرة، حجتها في ذلك أن إخضاع سواحل هذه الدول للقواعد والنظم الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أمر يتعارض مع حقوقها السيادية المقررة على هذه المناطق، وأن مسؤوليتها في إستغلال الموارد الطبيعية ومنها البترول الموجود بهذه المناطق تقتضي أن يكون لها الحق في حمايتها والمحافظة على نظامها البيولوجي في ظل قواعدها ونظمها الوطنية.

وإنتصر إتجاه الدول الساحلية النامية، بمنح الدول الساحلية، حق وضع القواعد والأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية التي تكون تحت ولايتها، شرط أن لا تكون هذه القواعد أقل فعالية من القواعد الدولية زيادة على ذلك أن تلتزم بالقواعد و المعايير التي يتم الإتفاق عليها عن طريق المنظمات الدولية أو في إطار مؤتمر دبلوماسي.

ويدخل في هذا الإطار إلترام الدول في وضع قواعد صارمة لمنع التلوث وتأمين العمليات والأنشطة التي تقوم بها في البحر، وتصميم المنشآت والأجهزة المستخدمة وبنائها وتجهيزها لكي لا تؤدي إلى إلحاق أي ضرر بالبيئة البحرية.(1)

(1) المادة 94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

المطلب الثالث: مياه الموازنة (DEBALLASTAGE)

ويقصد بها مياه الإتران وما تعرف بالمصطلح الإنجليزي (Bahast water) وهي المياه التي تملأ بها الخزانات الضخمة وصهاريج الناقلات البترولية- وهي فارغة من النفط- لكي تضمن توازنها أثناء رحلة ذهابها إلى موانئ الشحن، بحيث تملأ بنسبة تقدر ما بين 60% و75% وقبل دخول بعض الناقلات ميناء التصدير نتخلص من هذه المياه الملوثة ببقايا النفط، في المياه الإقليمية توفيراً لنفقات معالجة هذه المياه في المحطات المعدة لذلك بموانئ الشحن. (1)

وخطورة هذه الظاهرة تكمن في أن ما يصرف بسببها في البحار يقدر بـ(11) مليون طن سنوياً وفي الوقت الحالي 20% من ناقلات النفط تقوم بهذه العملية وهو مسموح به دولياً ولكن بشرط أن لا يتجاوز نسبة البترول في الماء (15 جزءاً بالمليون) (p p ml5) حسب اللوائح العالمية، لكن الواقع غير ذلك فيتم إلقاء مياه يصل تركيز البترول فيها إلى عشرة أضعاف هذا المقدار. (2)

يتضمن توصية رقم (741 - A) للمنظمة الدولية، تلزم السفن الناقلة للنفط والمواد الكيماوية، بإستعمال منشقات (BUVARS) حول الناقلات قبل التخلص من مياه الموازنة لكي تمتص المواد الزيتية المتسربة.

(2) د/ عادل الشيخ الحسن البيئة مشكلات وحلول، دار البازوردي 1997 ص 168.

المبحث الثاني: المصادر الأخرى المساهمة في تلوث البيئة البحرية

قد سبق وأن ذكرت في المبحث الأول من هذا الفصل أن النفط يعتبر من أخطر الملوثات في عصرنا الحديث للبيئة البحرية، إلا أنه ليس المصدر الوحيد في ذلك بحيث هناك مصادر أخرى، تعد في نفس الخطورة تشوه النظام البيولوجي للبحار والمحيطات.

المطلب الأول: التلوث الناتج عن الإغراق

الفرع الأول: تعريف الإغراق:

جاء في تعريف الإغراق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أنه التخلص عمداً من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها في البحر سواء أن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت البحرية الأخرى. (1)

ولا يدخل ضمن عملية الإغراق العمليات التالية:

1- عملية تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن والطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتها في البحر، أو ينتج عنه وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أوالى السفن أو الطائرات أو أرصفة أو تركيبات صناعية أخرى يتم تشغيلها في البحر لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات، أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات. (2)

2- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها بشرط أن لا يتعارض هذا الإيداع مع أهداف الاتفاقية. (3)

وبهذا فإن الإغراق يقصد به، التلوث العمدي للبيئة البحرية، دون التلوث غير العمدي، الذي يكون كنتيجة عرضية من مباشرة الأنشطة الاعتيادية في البيئة البحرية (اصطدام السفن)، ونظراً لما يتسم به الإغراق من طابع الإضرار العمدي للبيئة البحرية، فإنه يشكل مصدراً خطيراً للتلوث البحري، بل من أهم مصادر التلوث للبيئة البحرية، إلى جانب التلوث الناجم عن اصطدام السفن، لأن المواد التي يجري التخلص منها في البحار والمحيطات هي عادة مواداً مؤذية سامة وضارة بالحياة البحرية.

(1) المادة 5/1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .

(2) المادة 1/5 الجزء 1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 1/5 الجزء 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

فضلا عن الفعل ذاته، فإنه يتم في شكل عمدي، أي بعد إعداد مسبق ونية مسبقة لمرتكبي الفعل، وهنا تكمن خطورة المصدر.

وقد كان هذا المصدر محل اهتمام خاص سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي خاصة بعد أن أصبحت ظاهرة النفايات الذرية، تمثل نسبة عالية من المواد التي تجري التخلص منها عن طريق الإغراق.(1)

ويشمل الإغراق كافة عمليات دفن وتصريف النفايات الخطرة، والتي عرفت لها منظمة الصحة العالمية بأنها:

" النفاية التي لها خواص فيزيائية أو كيميائية أو بيولوجية تتطلب إجراءات نقل وتصريف خاصة لتجنب خطرهما على الصحة أو أي آثار بيئية أخرى".

(1) د/ صلاح الدين هاشم المرجع السابق ص 46

الفرع الثاني: عمليات الإغراق في البحار والمحيطات

من أهم هذه النفايات، هي النفايات النووية التي زاد معدل تصريفها في البيئة البحرية، خلال العشر سنوات الأخيرة بصورة مذهلة، حيث تعودت بعض الدول الأوروبية على دفن هذا النوع من النفايات في المحيط الأطلنطي، على عمق 4000 قدم تحت سطح الماء إلى أن بلغ إجمالي ما دفن منها في عمق المحيط، خلال الفترة من سنة 1976 إلى غاية سنة 1982 حوالي 40.000 طن. (1)

لقد أثبتت الدراسات العلمية أن هذه النفايات، تؤثر على الخواص الطبيعية للمياه البحرية، مما يؤثر على الأحياء المائية ويقضي عليها بالتدريج، فضلا عن انتقال هذا التلوث للإنسان عن طريق تناوله للأسماك التي تعد غذاء أساسيا لشعوب الدول الشاطئية. (2) ولقد إزداد التلوث البحري بالمواد المشعة نتيجة زيادة دفن النفايات الخطرة في أعماق البحار والمحطات خاصة في المياه الإقليمية للدول النامية.

فلقد طرحت إحدى السفن الإيطالية (2200 طن) من النفايات المشعة الخطرة في مياه ليبيا الإقليمية، كذلك سفينة زنوبيا التي ألقت (300 طن من المواد الخطيرة أمام الشواطئ اللبنانية، وكذا السفينة (بروأمريكا) في أكتوبر 1989 التي تخلصت من حمولتها من النفايات الخطرة في المياه العربية. (3)

COLLECTION ENYCLOPOCHE O P . C I T. P 146.

(1)

(2) د/ عادل الشيخ حسين - نفس المرجع ص 165 .

(3) د/ زين الدين عبد المقصود، المرجع السابق ص 231 .

الفرع الثالث: الإهتمام الدولي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق

نصت المادة 25 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار أن " كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة مع الوضع في الاعتبار جميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة"

ونجد على المستوى الدولي أنه في سنة 1972 اجتمعت ثمانون دولة وعدد من المراقبين لأثنى عشر دولة وتسعة منظمات، توج هذا التجمع بإقرار إتفاقية دولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق.

ولقد أشارت ديباجة هذه الإتفاقية إلى أهمية البيئة البحرية، وما تحتويه من ثروات للبشرية جمعاء.

ونصت المادة الأولى على إلزام الدول الموقعة بمراقبة كافة مصادر التلوث البحري وخاصة النفايات التي تؤدي إلى الإضرار بصحة الإنسان، أو الإضرار بالموارد الطبيعية للبحار. (1)

كما قررت المادة الرابعة من الإتفاقية أن الدول الأطراف فيها منع إجراء أي عملية إغراق للنفايات في البحر إلا بتصريح منها. (2)

وما يجب الإشارة إليه أن هذه الإتفاقية قدمت ثلاثة أصناف للنفايات

1- نفايات سوادء: وتشمل المواد الأكثر خطورة والتي لا يمكن الترخيص بإغراقها في البحر إلا في حالة الضرورة القصوى.

2 - نفايات رمادية: وتشمل المواد الأقل خطورة والتي لا يمكن السماح بإغراقها إلا بموجب تصريح خاص وشروط معينة.

3 - باقي المواد: ويشترط لإغراقها مجرد الحصول على إذن وذلك بعد التحقق من طبيعتها، ويجب على كل الدول أن تحدد الجهة المختصة بمنح هذه الرخص، وكذا وضع العقوبات التي يجب أن توقع على المخالفات التي تحدث.

وعلى كل دولة أن تحدد الجهة المختصة داخليا بمنح هذه التراخيص ووضع العقوبات التي يجب أن توقع على المخالفات التي قد تحدث.

(1) المادة الأولى من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق لسنة 1972 .

(2) المادة الرابعة من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق لسنة 1972 .

الفرع الرابع : الإهتمام الإقليمي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق

على المستوى الإقليمي، نجد أن هناك إهتماما متزايدا بمشكلة التلوث الناشئ عن الإغراق، فقد اتفقت الدول المطلة على الخليج العربي وهي ثمانية، على وضع خطة في إطار إقليمي قانوني، وذلك بموجب إتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية لسنة 1979.

هذه الإتفاقية تضمنت (30) مادة تدعو في مجالها إلى مكافحة التلوث، الذي يصيب البيئة البحرية ككل.

وقد أشارت المادة الخامسة من هذه الإتفاقية إلى التزام الدول الأطراف بمكافحة التلوث الناشئ عن طريق الإغراق، ويكفلوا الإمتثال الفعال والصارم للقواعد الدولية التي تتضمنها الإتفاقيات الدولية في هذا الصدد. (1)

كما اجتمعت بعض دول شمال شرق الأطلسي في سبتمبر 1971 (بأوسلو) بالنرويج وأبرمت إتفاقية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات.

وتنطبق هذه الإتفاقية بين الدول الأطراف بالنسبة للسفن التي تحمل مواد بقصد إغراقها في أقاليم الدول الأطراف، وكذلك بالنسبة للسفن والطائرات المسجلة في هذه الدول، إذا ما قامت بعملية الإغراق في بعض المناطق المحددة.

أما بالنسبة للبحر الأبيض المتوسط فقد دعت هيئة الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي في برشلونة لمناقشة حماية هذا البحر من خطر التلوث.

وإشتركت في هذا المؤتمر الدول العربية والأوروبية المطلة عليه، وتوصلت هذه الدول إلى إقرار إتفاقية لحماية البحر المتوسط من التلوث، وألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث في البحر المتوسط الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات.

وعليه فإن التلوث الصادر عن الإغراق حظي بإهتمام كبير، سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي، قبل انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار.

(1) المادة الخامسة من إتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج من التلوث.

ومن الطبيعي أن يهتم المؤتمر الثالث لقانون البحار، التي دعت إليه منظمة الأمم المتحدة بهذا المصدر الخطير. الذي يهدد سلامة البيئة البحرية حيث تناولت المادة 210 من الباب الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية. هذه المادة تناولت تنظيم مكافحة التلوث الناتج عن النفايات، أو غيرها من المواد الضارة أو المؤذية أو السامة سواء تم إلقاؤها من السفن أو من الطائرات أو عن طريق المنشآت الصناعية المقامة في البحر ولقد حددت الإتفاقية مجموعة من الأحكام فيما يخص هذا النوع من التلوث البحري:

- 1- إلتزام الدول بوضع قوانين وتشريعات وطنية، لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه وعلى الدول أن تتخذ التدابير اللازمة لتحقيق سلامة البيئة البحرية وأن تكون هذه القواعد مانعة لكل نشاط مصدره إغراق دون الحصول على رخصة من السلطات المختصة لتلك الدول، ويجب على هذه الأخيرة التأكد من نوعية هذه المواد. (1)
- 2- كما على الدول أن تسعى إلى وضع قواعد و معايير دولية، بواسطة المنظمات المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، و ذلك للإلتزام بهذه القواعد على الصعيدين الإقليمي و العالمي خلال ممارسة مكافحة هذا المصدر.
- 3 عدم جواز الإغراق في البحر الإقليمي، أو المنطقة الإقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري لإحدى الدول الساحلية، دون الحصول على موافقتها الصريحة و المسبقة في عملية الإغراق التي تنوي القيام بها.
- 4 - تخويل الدول الساحلية حق تنظيم، و مراقبة الإغراق في مناطقها البحرية، و ذلك بعد التشاور الواجب مع الدول الساحلية الأخرى، التي تتأثر بالإلقاء بسبب موقعها الجغرافي. (2) و نشير إلى أن هذه الأحكام لا تسري إلا بالنسبة للإغراق العمدي، المقصود به التخلص من النفايات أو المواد الضارة عن طريق إلقائها في البحر، و من ثم فإنها لا تمتد لتشمل التخلص غير المتعمد للنفايات أو غيرها، الناجم عن التشغيل العادي للسفن و المنشآت الصناعية المقامة في البحر أو معداتها، و ذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الصناعية المقامة في البحر بغرض التخلص منها. أو تلك التي تكون ناجمة عن معالجة أحد الفضلات أو غيرها، من المواد على هذه السفن أو الطائرات أو المنصات، كما لا يشمل مفهوم الإلقاء إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها. (3)

(1) المادة 210 من إتفاقية قانون البحار 1982 .

(2) المادة 210 / 2 / 3 / 4 من إتفاقية قانون البحار 1982 . 74

(3) نص المادة الأولى فقرة 5 من إتفاقية قانون البحار 1982.

المطلب الثاني : المخلفات الصناعية الصلبة والغازية.

من الملاحظ أن تمركز الصناعة يكون عادة بالقرب من المسطحات المائية وذلك لعدة اعتبارات منها :

- الاستفادة من النقل المائي الرخيص في تصدير و استيراد المنتج الصناعي .
- سهولة الحصول على المياه اللازمة لعملية التصنيع .

ولقد استغلت هذه العلاقة الموجودة بين الصناعة والمسطحات البحرية، بطريقة سيئة جدا ، بحيث أصبحت المسطحات البحرية، مستودعا خاصا للتخلص من بقايا المصانع، دون إدراك أن المياه البحرية كذلك غير قادرة على إستيعاب هذه النفايات، وأن هذا الإلقاء المفرط يؤثر على نظامها الإيكولوجي، بحيث أن هذه النفايات تحتوي على مواد كيميائية ومعدينية سامة كالزئبق، وأملاح النحاس مما يضر بالأحياء المائية التي تتراكم في أجسامها لدرجة أنها تؤدي إلى تسمم الإنسان المستهلك .(1)

كذلك ما تطرحه المصانع من مياه ساخنة و هذا النوع من التلوث يسمى بالتلوث الحراري.(2) بحيث أن درجة حرارة البحار والمحيطات تختلف من فصل إلى آخر ومن منطقة بحرية إلى أخرى .

وأن قدرات الأسماك على تحمل درجة حرارة الماء تختلف من نوع لآخر مع حد أقصى يبلغ 34 درجة مئوية كما يختلف معدل إستهلاكها للأكسجين، تبعا لدرجة الحرارة ، أي أن العلاقة الموجودة بين درجة حرارة المياه، واستهلاك الأسماك للأكسجين هي علاقة طردية .(3)

ومن آثار طرح المياه الساخنة في البحار والمحيطات، أنها تعمل على تحليل نسبة كبيرة من الأكسجين الذائب في الماء، وتقلل من قدرة الماء على إمتصاص الأكسجين من الهواء الملامس .

(1) COLLETION ENCYCLOPOCHE OP. CIT. P149.

(2) عادة تتراوح درجة حرارة المياه من 0 إلى 32 درجة مئوية .

(3) يلاحظ أن طرح المياه الساخنة في البحار والمحيطات يرفع من درجة حرارتها ، وبالتالي من إستهلاك الأسماك للأكسجين مما يقلل من فرصة زيادة حجم الثروة السمكية.

المطلب الثالث : تكثيف استخدام المبيدات الحشرية والأسمدة الكيماوية والمواد المشعة.

تتعرض مياه البحار والمحيطات، للتلوث من خلال ما يتسرب إليها من مواد كيماوية من مياه الصرف الزراعي ، نتيجة تكثيف استخدام الأسمدة الكيماوية والمبيدات الحشرية ، وهي المركبات التي تحتفظ بوجودها في البيئات المائية لفترة طويلة، مما يساعد على إختزانها وتراكمها في أجسام الأحياء البحرية ،إلى حد يشكل خطرا كبيرا على حياة الإنسان .(1)

وقد حذرت مجموعة التعاون الإقتصادي سنة 1988 من التلوث المائي الناجم عن تكثيف استخدام المخصبات الكيماوية ، و دعى التقرير إلى الحد من الإستخدام المكثف لهذه المخصبات الكيماوية .

كما ازداد خطر التلوث البحري بالمواد المشعة نتيجة زيادة دفن النفايات الخطيرة في أعماق البحار والمحيطات ، وخاصة في المياه الإقليمية للدول النامية .
لقد طرحت إحدى السفن الإيطالية (2200طن من النفايات المشعة الخطرة في مياه ليبيا الإقليمية). (2)

كذلك سفينة "زنوبيا" التي ألفت (300 طن من مواد خطيرة أمام الشواطئ اللبنانية) .
هذا بالإضافة إلى مياه المجاري الصحية التي تطرحها الأماكن الحضرية، تعتبر مصدرا خطرا لتلوث المياه البحرية، و ذلك لما تحتويه من مواد سامة تفسر نوعية المياه حيث يتغير لونها و رائحتها، و تصبح مكانا خصبا لتكاثر البكتيريا الضارة، يؤثر على صحة الإنسان.

و يتعين على الدول إتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر و التخفيف منه و السيطرة عليه، و ذلك عن طريق إصدار التشريعات الوطنية المتفقة مع القواعد و المعايير و الممارسات و الإجراءات الدولية الموصى بها.(3)

(1) د/ زين الدين عبد المقصود المرجع السابق ص 244 .

(2) COLECTION ENCYCLOPOCHE , O P . CIT , P 147. (2)

(3) المادة 207 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

و نقصد بتوافق التشريعات الوطنية مع القواعد و الإجراءات الدولية، أن تستهدي هذه التشريعات بالقواعد التي تصدر عن المنظمات و الهيآت الدولية، مثل برنامج الأمم المتحدة لشؤون البيئة و منظمة الصحة العالمية، و الوكالة الدولية للطاقة الذرية
و قد سبق و أن تردد الإلتزام بإتخاذ التدابير الوطنية اللازمة، لمنع التلوث الصادر عن البر خلال مؤتمر الأمم المتحدة بـ " ستوكهولم " المنعقد سنة 1972، حيث تضمنت التوصية رقم 82 الصادرة عن هذا المؤتمر بضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف في البحار .

و عليها أن تضع القواعد و التدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية.(1)

كما تردد نفس المضمون في التوصية رقم (92/ب)، بنصها على ضرورة قيام الحكومات ببذل جهدها لوضع الإجراءات الوطنية الكافية لرقابة المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية.(2)

و بالرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نجد انها حددت إلتزام الدول فيما يخص التلوث البحري الذي يكون من مصادر برية في إصدار التشريعات و القوانين الوطنية التي تعمل على منع التلوث البحري و السيطرة عليه (3)، و هذا يعتبر إلتزام وقائي بحماية البيئة البحرية.

(1) د / عبد الواحد محمد الفار - المرجع السابق ص 34 .

(2) نص التوصية :

« QUE LES GOUVERNEMENTS EMPLOIENT SANS TARDER A PRENDRE DES MESURES EFFICACES AU NIVEAU NATIONAL, POUR RENDRE TOUT LES SOURCES Y IMPORTANTES DE POLLUTION DES MERS Y COMPRIS TERRESTRES »

تقرير مؤتمر البيئة المنعقد بـ ستوكهولم 1972 .

(3) المادة 207 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

المطلب الرابع : التلوث الناشئ من الجو أو من خلاله.

تستخدم المفاعلات النووية المقامة على ضفاف الأنهار و المحيطات و كذا البحار ، كميات كبيرة للتبريد ، وتعاد هذه المياه إلى البحار والمحيطات محملة بكمية كبيرة من الإشعاع كما يصل هذا الإشعاع إلى المسطحات البحرية عن طريق مياه الأمطار ، وذلك نتيجة للإشعاع الموجود بالهواء الجوي ، مما يؤدي إلى تلوث الهواء بكميات من الإشعاع (1). بالإضافة إلى المفاعلات الذرية المقامة بهدف توليد الكهرباء ، أو إجراء التجارب العلمية لأغراض أخرى سلمية مثلها ، مفاعل (تشرنوبيل) ، أو نتيجة انفجار بعض الأقمار الصناعية التي تعمل بالطاقة الذرية.

وقد تكون كمية الإشعاع المتسربة إلى المياه البحرية ضئيلة ، إلا أن الأحياء البحرية ، تختزن في أجسامها هذه الإشعاعات ، هذا ما يؤدي إلى هلاك الأحياء البحرية . (2) إلا أن هذا النوع من التلوث الذي يصيب البيئة البحرية يعتبر قليلا نسبيا إذا ما قارناه بمصادر التلوث الأخرى ، ومع ذلك نجد أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، سوت بين الدول في مكافحة التلوث البحري الصادر من الجو أو من خلاله ، وذلك بإلزام الدول بوضع قوانين وتشريعات وطنية تسري على المجال الجوي .

الخاضعة لسيادتها الإقليمية وكذا على السفن التي تحمل علمها ، أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها ، ودائما على أن تكون هذه التشريعات المتفقة مع المعايير والقواعد الدولية. (1)

كما حثت الإتفاقية الدول على بذل جهودها ، لوضع قواعد وأنظمة دولية لمنع التلوث الناشئ عن هذا المصدر وحفظه والسيطرة عليه .

(1) د/ عادل الشيخ الحسن . المرجع السابق، ص 165 .

(2) د/ عادل الشيخ الحسن . نفس المرجع ص 167 .

(3) راجع المادة 2/1/212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 .

وأن تسعى من خلال المنظمات الدولية المختصة إلى وضع قواعد دولية. (1)

والواقع أن مصادر تلوث البيئة البحرية ، لا تنحصر في هذه المصادر التي ذكرت في هذا الفصل فقط، وإنما كلما ازداد التقدم العلمي والتكنولوجي كلما ازدادت احتمالات التلوث من مصادر جديدة ، وإلزام المجتمع الدولي بحماية ، البيئة البحرية من التلوث يمتد ليسري على كافة أنواعه وهذا نكتشفه من خلال قراءة المادة 1/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (2)

(1) المادة 212/3 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982.

(2) المادة 1/194 " تتخذ الدول فرادى أو جماعات حسب الإقتضاء - كافة التدابير اللازمة والمتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع لتلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه- أيا كان مصدره مستخدمة أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراته وتسعى إلى الموازنة بين سياستها في هذا الصدد " .

الباب الثاني
الحماية القانونية
للبيئة البحرية

الفصل الأول

الأدوات القانونية لحماية البيئة البحرية

المبحث الأول : حماية البيئة البحرية في الإتفاقيات الدولية

لقد تنبّهت دول العالم إلى أن التلوث البحري، لا يمكن إلا أن يكون دولياً لأن العناصر التي تعمل على تدويله ترجع إلى أن البحار كلها متصلة مع بعضها البعض، وأن العناصر الملوثة أغلبها متحرك كالسفن التيارات البحرية، التي تهدد بحمل التلوث إلى أبعد المناطق متجاهلة الحدود البحرية التي تكون خاضعة لسيادة، أية دولة، لهذا كان من البديهي أن تتعاون الدول من أجل المحافظة على البيئة البحرية.

و نظراً إلى تعدد أسباب تلوث البيئة البحرية، فقد كان من الطبيعي أن تتعدد و تتنوع الإتفاقيات الدولية التي تهدف إلى المحافظة على البيئة من التلوث.

وعليه نتطرق في هذا الفصل إلى بعض الإتفاقيات الدولية والإقليمية، التي عالجت موضوع التلوث البحري .

المطلب الأول : إتفاقية واشنطن لسنة 1929

إن النهضة الصناعية في الدول العربية زادت من حوادث التلوث البحري مما دعى هذه الدول، أن تلجأ إلى إبرام إتفاقيات ثنائية في هذا الشأن. أما الدعوة إلى عقد معاهدة دولية تأخرت حتى سنة 1929، عندما نادى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية، بناء على إقتراح من الكونغرس الأمريكي، بالدعوة إلى عقد مؤتمر دولي، لمناقشة مشاكل التلوث في البحار و المحيطات الناتج عن البترول، وقد انعقد المؤتمر في السنة نفسها في ولاية واشنطن، و كانت الولايات المتحدة الأمريكية آنذاك على استعداد لإقتراح توصيات من بينها منع صرف البترول في البحار و المحيطات. (1) و انتهى المؤتمر بعقد إتفاقية واشنطن، إلا أن هذه الإتفاقية وصفت بأنها ضعيفة. (2) حيث أنها أصدرت قرارات ضعيفة و متواضعة بحيث لم تستطع الإتفاقية أن تؤثر على خطر التلوث النفطي، الذي يدهم النظام الإيكولوجي للبيئة البحرية، و هذه الإتفاقية لم يصادق عليها من قبل أية دولة (3) و عليه حكم عليها بالتجميد.

و رغم عدم نفاذ هذه الإتفاقية، إلا أنها تركت بصمات في مجال حماية البيئة البحرية، بحيث التزم بها أدبياء، ملاك السفن البريطانية، من حضر تصريف نفايات النفط في البحر لمسافة (50) ميلا بحرياً من الشاطئ، و حذى حذوهم ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية. (4)

(1) د / سعيد بن سلمان العري - النظام القانوني للسلاحة في الخليج العربي ص 137 دار النهضة ، لسنة 1994 ، ص 137.

(2) نفس المرجع ص 138.

(3) إتفاقية واشنطن 1929.

(4) د / صلاح الدين عامر - القانون الدولي الجديد للبحار المرجع السابق، ص 472.

المطلب الثاني : الإتفاقية الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لسنة 1954

تعد هذه الإتفاقية أول أداة قانونية دولية تم عقدها بهدف حماية البيئة البحرية، من خطر التلوث.

و في سنة - 1954 و بناء على دعوة من بريطانيا، تم عقد مؤتمر دولي حضرته أكثر من 30 دولة، أعكفت عن مناقشة التلوث البحري، و إنتهى هذا المؤتمر إلى عقد إتفاقية 1954 تهدف هذه الإتفاقية إلى منع التلوث البحري المتسبب عن تفريغ البترول العمدي من السفن في مناطق محرمة دوليا و تستثني :

- عمليات الصرف أو التفريغ، بغرض تأمين سلامة السفن أو البضاعة التي تحملها أو لأنقاذ الأرواح في البحر.

- تسرب البترول إثر عطب قد يصيب السفينة، لكن بشرط إتخاذ كافة الإحتياطات الوقائية بعد حدوث العطب، إلا أن تفريغ البترول من صهاريج الناقلات البترولية لا يسمح به. (1) و إذا لم يحترم مالك السفينة القواعد الواردة في نص المادة الثالثة من الإتفاقية يعرض إلى عقوبات تقدرها الدولة المختصة. (2)

و تنطبق هذه الإتفاقية على كل السفن المسجلة في الدولة الموقعة على الإتفاقية و كذا السفن الغير مسجلة و لكن تحمل جنسية أحد الأعضاء الموقعة.

و قد ألزمت هذه الإتفاقية كافة السفن بأن تحتفظ بسجل لقيد النفط بالنسبة للسفن التي تستخدم وقود نفطي، و كذا بالنسبة للناقلات و حمولاتها على أن تستوفي بيانات هذا السجل في كل عملية شحن و تفريغ. (3)

أما في حالة مخالفة أحكام نص المادتين الثالثة و التاسعة المذكورتين فإن الإتفاقية أحالت إلى قانون دولة علم السفينة. (4)

(1) Art. 03 Convention Internationale pour la prevention de la mer par les hydrocarbures .1954

(2) Art t. 04 de la convention Convention Internationale pour la prevention de la mer par les hydrocarbures .1954 .

(3) Art. 09 de la convention Convention Internationale pour la prevention de la mer par les hydrocarbures .1954 .

(4) Art.6/ 2 de la convention Convention Internationale pour la prevention de la mer par les hydrocarbures .1954 .

و إذا قامت السفن بإفراغ المواد البترولية في أعالي البحار، فاشتراطت الإتفاقية بأن تكون العقوبة المقررة - لمثل هذه الأفعال - في قانون دولة العلم التي تحمله السفينة لا يقل عن الأفعال التي يمكن أن تقع في المياه الإقليمية.(1)

و عدد دراسة هذه المواد نستنتج، أن هذه الإتفاقية تحيل المسؤولية عن مخالفة أحكامها دائما إلى أحكام القانون الداخلي للدولة، التي ترفع السفينة علمها.

و بالرجوع دائما إلى نص المادة السادسة يقتصر إلى فرض الجزاءات عن مخالفة أحكام المادتين الثالثة و التاسعة فقط، هذا يحول إلى عدم إمكانية قيام المسؤولية الدولية، على دولة علم السفينة إذا ما ارتبط الضرر الحادث عن إفراغ النفط من السفن.

وما يلاحظ على الإتفاقية أن هناك حكما يثير الإنتباه، بحيث نجد أنها تبيح للدول المتحاربة أو المحايدة وقف تنفيذ نصوص الإتفاقية كلها أو بعضها، أثناء الحرب وأي عمليات عسكرية.(2)

وبهذه الإباحة فإن الدول المتحاربة، نجد أنها قد منحت لنفسها رخصة لكي تتخلص من التزاماتها بالمحافظة على مياهها الساحلية.

علما أن قوانين الحرب أي أحكام إتفاقيتي لاهاي المنعقدة سنة 1907، وإتفاقية جنيف المنعقدة سنة 1949 المتعلقة بقانون الحرب، تنص على منع المتحاربين من إستعمال وسائل عسكرية في الحروب تسبب أضرار بالبيئة الطبيعية للدول المحتلة وهذا أمر يتناقض ومبادئ العدالة الإنسانية.

وما يلاحظ في هذه الإتفاقية، الإستثناءات الكثيرة التي شرعت لحماية الشركات الملاحة الكبرى، بمنح الدول المتعاقدة سلطات مطلقة في تنفيذ أحكام الإتفاقية على السفن المسجلة في أقاليمها، هذا أضعف من فرض رقابة دولية على التلوث في البحار والمحيطات، وإذا يخرج من نطاق تطبيق هذه الإتفاقية:

- سفن المساعدات البحرية، و السفن التي تقل حمولتها عن (500 طن).

- الناقلات التي تقل حمولتها عن (150 طن).

- السفن التي تستعمل في صيد الحيتان، وكذا سفن القوات البحرية.

Art. 6/3 de la convention Internationale pour la prévention de la mer par les hydrocarbures. 1954. (1)

Art. 19 de la convention Internationale pour la prévention de la mer par les hydrocarbures. 1954. (2)

المطلب الثالث: إتفاقيات جنيف بشأن قانون البحار لسنة 1958

كان لتعدد المنازعات بين الدول بشأن حقوقها في البحار، وما تحويه هذه الأخيرة من ثروات غذائية ومعدنية، سببا في أن تدعو هيئة الأمم المتحدة الدول، لعقد مؤتمر أول لقانون البحار في جنيف سنة 1958، وقد إشتراك فيه العديد من الدول وقد كان لهذا المؤتمر الفضل في إرساء القواعد القانونية الدولية المنظمة لحقوق الدول وواجباتها في البحار والمحيطات، وقد إنتهى هذا المؤتمر إلى عقد أربع إتفاقيات دولية:

1 - إتفاقية الجرف القاري سنة 1958.

2 - إتفاقية أعالي البحار سنة 1958.

3 - إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة.

4 - إتفاقية الصيد والمحافظة على مصادر الثروة الحية في أعالي البحار.

وما يهم موضوعنا في هذه الإتفاقيات هي الأحكام المتعلقة بالتلوث البحري، بواسطة السفن - إلا أنني قد رجعت في حالات كثيرة إلى المواد الأخرى من هذه الإتفاقيات في تقسيماتي للبيئة البحرية وتحديد نطاقها الجغرافي في الفصل الثاني من الباب الأول -.

ولقد أباحت هذه الإتفاقيات للدول الأطراف، أن تضع القواعد الفعالة لمراقبة التلوث النفطي في البحار والمحيطات، بحيث أعطتها سلطات إتخاذ إجراءات في المنطقة المجاورة.

بحيث أن بإمكان الدول أن تصدر قوانين أو لوائح إدارية لمنع الأعمال التي ترتكب في بحارها الإقليمية والمنطقة المجاورة لمياهها الإقليمية، كتلوث البحار بسبب تفريغ البترول من السفن أو أنابيب البترول الممتدة عبر أراضيها أو نتيجة لإستغلال الثروة البحرية، على أن للدول الحق في فرض عقوبات بالمخالفين في إقليم الدولة أوبحارها الإقليمية فقط. (1)

إلا أن هذا النص وضع الدول الساحلية في موقف ضعيف أمام المخالفات التي ترتكب المنطقة المتاخمة، بحيث لا تستطيع أن ترتب عقابا على المخالفين. بحيث من الأفضل كان على الإتفاقية أن تمنح سلطات (المعاقبة) أكثر للدول الساحلية المياه لكي تتمكن من معاقبة السفن التي ترتكب نشاطات ضارة في المياه الإقليمية.

Art. 24/1 a Convention de Geneve sur la mer territoriale et la zone contigue .

(1)

كما تحت إتفاقية أعالي البحار الدول الأطراف على أن تصدر لوائح لمنع التلوث البحري، الناتج عن تفرغ المواد البترولية من السفن أو أنابيب البترولية أو عن عمليات الإستغلال أو الإستكشاف في قاع البحر و الأرض و في باطنه.(1)

كما أن الإتفاقية تعرضت إلى إجراءات منع التلوث عن الإشعاع الناتج عن المواد الضارة الأخرى.(2)

ودائما فيما يخص الإجراءات، فقد إتزمت الدول الأطراف، في إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، بأن تتخذ كل إجراءات حماية مصادر الثروة البحرية من أي عمليات الضارة في إستغلال وإستكشاف هذه المصادر.(3)

وقد أصبحت هذه الإتفاقيات نافذة وفق الترتيب التالي:

- 1- إتفاقية الجرف القاري أصبحت نافذة في 10 جويلية سنة 1964.
- 2- إتفاقية أعالي البحار أصبحت نافذة في 30 سبتمبر سنة 1962.
- 3- إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة أصبحت نافذة في 10 سبتمبر سنة 1964
- 4- إتفاقية الصيد والمحافظة على مصادر الثروة الحية أصبحت نافذة في 20 مارس سنة 1966 .

Art.24 de la convention de Geneve sur la haute mer. (1)

Art.25 de la convention de Geneve sur la haute mer . (2)

Art.05 /1 Convention Geneve sur la mer territoriale et la zone contigue. (3)

المطلب الرابع : الإتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث

النفطي سنة 1969

لقد إستهدفت هذه الإتفاقية منح الدول الساحلية، إتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية أراضيها و سواطئها، وكذا مصالحها من خطر التلوث النفطي (البترولوي)، أو التهديد به في حالة حادثة بحرية.(1)

و الغرض من إتخاذ هذه الإجراءات، هو أن أي تصادم يكون قد حدث بين سفينتين نفطيتين ، أو أي سفينة تعرضت للغرق و نتج عن ذلك تلوثا نفطيا يهدد الأحياء المائية، و مصالح الدولة الشاطئية.

فإن هذه الإتفاقية، منحت حق حماية مصالح هذه الدول بحيث تقوم الدولة الساحلية بتدمير السفينة إذا ما تأكدت أن هذا الإجراء سيقفل من مخاطر التلوث و هذا ما لجأت إليه بريطانيا في حالة (TORREY CANYON) سنة 1967 .

إلا أن على الدولة الساحلية قبل أن تلجأ إلى مثل هذه الإجراءات، عليها أن تتشاور مع الدول الأخرى، و الأشخاص الذين لهم علاقة بالحادث، كالدولة التي ترفع السفينة علمها و مالك السفينة أو مالك البنترول المنقول في السفينة.(2)

كما على الدولة أن تستعين بخبراء، يختارون من قائمة تعد من طرف المنظمة الدولية البحرية، فإذا لم تتبع الدولة الساحلية هذه الإجراءات عن تعويض الأضرار التي تحدثها نتيجة إجرائتها الغير مسموح بها.(3)

و تضع الإتفاقية مجموعة من الأحكام، أدت إلى تقليص إختصاص دولة العلم في أعالي البحار، إذ قررت للدول الأطراف الحق في التدخل في أعالي البحار، بإتخاذ ما تراه ضروريا من تدابير تحمي سواحلها و مصالحها من أضرار التلوث النفطي التي تتعرض لها السفن و الناقلات.(4)

(1) خاصة إذا وقع الحادث، أي الإصطدام في أعالي البحار لأن الإشكال هو هل يجوز للدولة الساحلية أن تدمر السفينة رغما أنها موجودة في أعالي البحار؟ لأن العرف الدولي، لا يسمح للدولة الساحلية أن تتدخل في أعالي البحار حتى و إذا كانت مهددة بالتلوث ثم جاءت هذه الإتفاقية و سمحت بالتدخل تحت مبدأ الدفاع الشرعي .

Art. 3/1 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (2)

Art.06 Convention sur l'intervention en haute mer 1969 . (3)

Art.01 / 1 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (4)

كما وسعت الإتفاقية في تبيان مصالح الدولة الساحلية، بحيث أبحاث لها التدخل في أعالي البحار لمواجهة الكوارث البحرية، و عدت كذلك المصالح الإقتصادية و السياسية للدول الساحلية و مصلحتها في الحفاظ على صحة و رفاهية مواطنيها و كذا الحفاظ على الموارد البحرية الحية.(1)

أما بالنسبة للإلتزامات التي لا بد أن تراعيها الدول، عند ممارستها لحق التدخل في أعالي البحار، فإن الإتفاقية منعت حق التدخل في مواجهة السفن الحربية و السفن العامة المملوكة للدولة.(2)

و كذلك لم تبح الإتفاقية ممارسة حق التدخل، إذا كان الحادث صادر عن تشغيل المنشآت و المهام المخصصة لإستكشاف و إستغلال موارد قاع البحار و المحيطات أو باطنها.(3) إلا أن نص المادة 2/2 من الإتفاقية عندما تستثني المهام المخصصة لإستكشاف و إستغلال موارد قاع البحار و المحيطات أو باطنها من ممارسة هذا الحق فإن هذا أمر غير منطقي علما أن عمليات الحفر و التنقيب لإستكشاف البترول في أعالي البحار، يعتبر من أهم مصادر تلوث البحار و المحيطات بالمواد الزيتية كما ذكرنا في الفصل الثالث من الباب الأول.

كما أجازت هذه الإتفاقية للدول الساحلية أن تمارس حقها في التدخل في أعالي البحار دون إخطار دولة العلم، إذا تطلبت حالة الضرورة ذلك.(4) و على الدول الساحلية قبل أن تتخذ أي تدخل في أعالي البحار أن تستخدم أتقن الوسائل و ذلك لتجنب تعرض الأرواح إلى الخطر.(5)

كما إشتطت الإتفاقية أن تكون تدابير حق التدخل متناسبة مع حجم الضرر الفعلي أو المفترض حدوثه.(6)

و يتم تقدير التناسب بين التدابير و الضرر من خلال تقدير مدى إحتمال الضرر إذا لم تتخذ هذه التدابير و تقدير إحتمالات فعالية هذه التدابير.(7)

Art. 2/ 4 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (1)

Art. 2/ 1 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (2)

Art. 2 / 2 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (3)

Art.3. Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (4)

Art. 3/5 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (5)

Art.5/1 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (6)

Art.5/3 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (7)

وإشترطت الإتفاقية على الدول التي تمارس حق التدخل أن لا تتعدى التدابير المتخذة، ما هو ضروري لمنع حدوث الضرر فقط بحيث أن يكون هذا التدخل لا يضر بمصالح دولة علم السفينة أو الدولة الأخرى. (1)

وإذا تمعنا في هذه الأحكام التي فرضتها هذه الإتفاقية في التدخل في أعالي البحار لمواجهة كوارث التلوث النفطي. نجد أنها قواعد دولية يترتب على إنتهاكها نشوء المسؤولية الدولية عن أفعال غير مشروعة دولياً.

وقد نصت على إلزام الدولة الساحلية بأداء تعويض لمن لحقه ضرر من جراء ممارسة

حق التدخل. (2)

ويتم تقدير هذا التعويض بالقدر الذي تتجاوز فيه هذه التدابير الحد المعقول لتحقيق الغرض المذكور في نص المادة الأولى من الإتفاقية.

أما بالنسبة للمنازعات فإن هذه الإتفاقية، تنظمها بواسطة المفاوضات أو التحكيم أو التوفيق. (3)

Art .5/2 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (1)

Art 6 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (2)

Art 7 Convention sur l'intervention en haute mer 1969. (3)

المطلب الخامس : الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في سنة 1973

تسمى بمعاهدة (ماربول) لسنة 1973، و تعتبر من الإتفاقيات الهامة التي إهتمت بحماية البيئة البحرية، من التلوث الناشئ عن السفن، و لضمان فعالية المعاهدة، إشتراط أن تصبح خمسة عشر (15) دولة على الأقل تمثل 50% من مجموع حمولة الأسطول التجاري في العالم أطرافا في المعاهدة.

فضلا على أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن، من التلوث غير العمدي للبحار و المحيطات بأية مواد ملوثة تتسرب من السفن.

و وضعت مجموعة من القواعد تميزت بالتوسع و العمومية، بحيث أنها وسعت في تعريفها للسفينة، إذ أنها عرفتها أية سفينة من أي نوع تجري في البيئة البحرية منها : العائمات المغمورة، الزوارق العائمة الأرصفة الثابتة و العائمة، و القوارب بشتى أنواعها. (1)

و تطبق أحكام هذه الإتفاقية على السفن التي تحمل علم إحدى الدول الأطراف في الإتفاقية، و كذلك على السفن التي تعمل تحت إشراف أو رقابة أحد أطراف الإتفاقية. (2) و لتحفيز الدول على الإنضمام إلى الإتفاقية و كذا لتفادي قاعدة نسبية أثر المعاهدات بعدم سريانها في حق الدول غير الأطراف - نجد أن الإتفاقية ألزمت الدول المتعاقدة بأن تصدر القواعد اللازمة لحرمان السفن التابعة للدول غير الأطراف، من أية معاملة خاصة. (3)

(1) Art 2/4 Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires . 1973.

(2) Art 4/3 Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires . 1973.

(3) Art 5/4 Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires . 1973.

كما توسعت هذه الإتفاقية في تعريف المواد الضارة بالبيئة البحرية، في ملاحق خاصة أرفقتها بالإتفاقية، و قد عرفت المواد الضارة على "أنها أية مواد يكون بشأنها - بمجرد دخولها مياه البحر - أن تشكل خطرا على صحة الإنسان، أو تلحق ضرر بالموارد الحية و بالحياة البحرية . (1)

و عرفت عملية التصريف بأنه " أي تدفق من السفينة أيا كان سواء كان تسرب، تخلص، ضخ أو إفراغ ". (2)

أما فيما يخص الإلتزامات الدولية الواردة في هذه الإتفاقية تعتبر مجرد تعهد من الأطراف بإحترام أحكام الإتفاقية. (3)

بحيث تتعهد الدول الأطراف، في إعطاء الفاعلية اللازمة لأحكام هذه الإتفاقية و الملحقات المرفقة بها، و ذلك بغرض منع تلوث البيئة البحرية من جراء المواد الضارة المتدفقة فيها.

و لم تتضمن الإتفاقية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية، فقد أحالت المادة الرابعة من الإتفاقية تطبيق قواعد القانون الدولي، إلى القوانين المحلية لدولة علم السفينة، أيا كان مكان وقوع المخالفة.

لقد أحالت توقيع العقوبة إلى القانون المحلي للدولة التي تتبعها السفينة، بغض النظر عن مكان وقوع المخالفة، و حول لدولة السفينة أن تتخذ جميع الإجراءات المناسبة، بمجرد إقتناعها بما أخطرت به من مخالفات، و تطبيق قانونها المحلي. (4)

و على الدولة التي تتبعها السفينة، أن تقوم بإتخاذ الإجراءات اللازمة فيما تخطر به من مخالفات، و أن تخطر بها الدولة الطرف التي أبلغتها بالبيانات و الأدلة، و كذا أن تخطر المنظمة الدولية المختصة. (5)

و اشترطت الإتفاقية أن تكون العقوبات المنصوص عليها في هذه القوانين المحلية صارمة إلى درجة أن تحد من و قوع المخالفات، و أن تكون هذه العقوبات على قدر متساو من الصرامة بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة. (6)

و بهذا نجد أن الإتفاقية، تجنبت تطبيق أية قواعد قانونية دولية في هذا السياق، و لم تنص على أية معايير دولية لمنع التلوث و مكافحته، و إكتفت بأن أحالت إلى القوانين المحلية للدول الأطراف.

Art 2/2 . Convention International pour la prévention de la pollution par les navires. 1973. (1)

Art 2/3. Convention International pour la prévention de la pollution par les navires. 1973. (2)

Art 2/1. Convention International pour la prévention de la pollution par les navires. 1973. (3)

Art 4/1. Convention International pour la prévention de la pollution par les navires. 1973. (4)

Art 4/3. De la même Convention International. 91 (5)

Art04/4 . De la même Convention International. (6)

كما خولت الإتفاقية سلطات لأطرافها، لتفتيش السفن، و أن يقتصر هذا التفتيش، على التأكد من سريان شهادة السفينة، فإن لم تتطابق معدات السفينة، و تفاصيل الشهادة التي تحملها يتعين إتخاذ الخطوات اللازمة من قبل السلطات التي أجرت التفتيش لكي لا تتمكن السفينة من الإبحار، حتى تثبت أن حالتها لن تسبب أي ضرر بالبيئة البحرية.(1)

و إذا ما تبين إحتجاز السفن و تأخيرها عن الإبحار عند تطبيق أحكام المادة الخامسة(5) السالفة الذكر، لم يكن ما يبرره، تعوض السفينة عما أصابها من خسائر أو ضرر.(2) و قد عنيت هذه الإتفاقية. بما قد يلحق بالبيئة البحرية من أضرار بصرف النظر، عما إذا كان هذا الضرر، لحق بدولة طرف في الإتفاقية، بحيث تعهدت الدول الأطراف في الإتفاقية، بأن تجري تحقيقا عن أية حادثة تلوث، تقع لأي من سفنها، التي تخضع لأحكام هذه القواعد، إذا ما تسبب هذا الحادث في إحداث تأثير جسيم ضار بالبيئة البحرية.(3)

و قد تطرقت مرفقات هذه الإتفاقية إلى :

- أولا : الإبلاغ عن الحوادث التي تتضمن مواد ضارة بالبيئة البحرية.
 - ثانيا : تنظيم مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن بالسفن.(4)
 - ثالثا : تنظيم لمنع التلوث بالمواد الضارة التي تنتقل بحرا.(5)
 - رابعا : قواعد تنظم منع التلوث بمياه المجاري من السفن.(6)
 - خامسا : قواعد تنظيمية لمنع التلوث بقمامات السفن.(7)
- هذا بالإضافة إلى أن أطراف الإتفاقية، صادقوا على بروتوكول يتعلق بتقارير الإبلاغ، عن الحوادث التي تتضمن مواد ضارة بالبيئة البحرية.

Art 5/2. Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires.1973. (1)

Art 7 /2. Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires.1973 (2)

Art 12 /5. Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires. 1973 (3)

Annexe n° 02 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires. 1973. (4)

Annexe n° 03 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires.1973 (5)

Annexe n° 04 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires.1973. (6)

Annexe n°05 de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par navires.1973. (7)

هذا وقد نصت هذه الإتفاقية ، على مقتضيات مشابهة لإتفاقية 1954 بعد أن قامت بتخفيض الحمولة بالنسبة للناقلات التي تقل حمولتها عن 500 طن .
فإذا كانت بعض السفن لاتخضع لهذه الإتفاقيات، فإن هناك بعض المناطق التي يمكن أن يتم فيها إلقاء النفط دون أن تتعرض السفينة إلى العقوبات التي نصت عليها إتفاقتي 1954 و1973. (1)

هذا بالإضافة إلى السماح بالسفن بإلقاء هذه المادة في بعض الحالات المحددة كحالة الضرورة، وحالة الحفاظ على السفينة أو ركابها أو تجنب العطب بها. (2)

ويجيز البروتوكول الخاص بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث البحري بالمواد الغير النفطية، المنعقد سنة 1973 للدول الأعضاء ، بإتخاذ جميع التدابير اللازمة في أعالي البحار، وذلك لمنع أو التخفيف من حدة التلوث، أو تجنب خطر جسيم يهدد سواحلها أو مصالحها المرتبطة بالساحل من التلوث بالمواد غير النفطية من جراء أي كارثة بحرية. (3)

كما أحال هذا البروتوكول إلى الأحكام الواردة في المواد ، الأولى ، الثانية والثالثة من إتفاقية سنة 1969 المذكورة في المطلب الرابع من هذا المبحث ، في حالة حدوث كارثة بحرية. (4)

وعليه نجد أن أحكام إتفاقية 1969 وبروتوكول 1973 ، أنهما تمنحان الدول الشاطئية، حق التدخل في حالة ما إذا كانت هناك كارثة بحرية تهدد مصالحها الساحلية بخطر جسيم .

(1) إتفاقية 1973 تمنع إلقاء النفط في مناطق خمسة فقط وهي (البحر الأحمر ، الخليج العربي ، البحر المتوسط ، بحر البلطيق ، بحر الأسود) وكذا إتفاقية 1954 تقوم بحماية مناطق معينة يبلغ عرضها 50 أو 100 أو 150 ميلا بحريا فقط .
(2) هذه الحالة منصوص عليها في المادة الرابعة من إتفاقية 1954 .

(3) Art 01 du protocole L intervention en haute mer. 1973 .

(4) Art 02 du protocole L intervention en haute mer. 1973.

ومن خلال سرد هذه النصوص المتفق عليها دولياً، أن تجنب تلوث البيئة البحرية من المواد المضرة، ليس كلي أي أن هناك سفناً ومناطق وحالات وكذلك مواداً، تستثنى من أحكام الإتفاقيات الدولية، وهذا يترك ثغرات للتلوث البحري، تهدد الدول الشاطئية بحيث لا تتمكن من أن تواجه هذه المخاطر بإستعمال الوسائل القانونية الدولية، حيث أن هذه الإستثناءات تؤدي إلى إضعاف فعالية الإتفاقيات، الدولية لمواجهة خطر التلوث البحري. ومايزيد إضعاف هذه الإتفاقيات، هو عدم إمكانية تطبيق أحكامها بصورة كاملة، بحيث أن الدول المتقدمة والمصنعة مالكة الأساطيل البحرية تمكنت في كل الإتفاقيات الدولية، أن تعطي لدولة العلم الإختصاص في إصدار العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكامها وكذا تنفيذ العقوبات. (1)

وعليه فإن هذه الدول هي الخصم والحكم في نفس الوقت.

وقد إستطاعت هذه الدول، أن تحتفظ في كل الإتفاقيات الدولية بهذا الإختصاص النابع من قواعد القانون الدولي الكلاسيكي القائم على مبدأ المحافظة على حرية الملاحة لصالح الأساطيل البحرية، (2)

في ظرف أصبحت وضعية البحار والمحيطات مزرية نتيجة المبالغة في إستعمال هذه المبدأ بدون قيد أو شرط.

بالإضافة إلى ذلك أن تنفيذ أحكام هذه الإتفاقيات يسير ببطئ شديد، وفي بعض الحالات لا تنفذ بناتاً، حتى ولو كانت هذه الدول الأطراف لها نية حسنة في تنفيذ العقوبات على السفن المخالفة لقواعد حماية البيئة البحرية. لأن الإرتباط الذي يربط السفن التي تحمل علم أي دولة من هذه الدول، هو إرتباط غير حقيقي، لأن الواقع غالباً أن هذه السفن لا تزور الدول التي تحمل علمها بناتاً، حتى تتمكن هذه الدول من تنفيذ العقوبات عليها والحالة الغالبة هي حالة الدول التي تمنح علمها بسهولة أو ما يعرف (دول أعلام المجاملة) (compliance)، ولا تشترط هذه الدول (3) إلا الحد الأدنى من القواعد

(1) المادة 5 من إتفاقية لندن لسنة 1973، حيث تنص المادة على أن تسمح للدولة الساحلية القيام ببعض الإجراءات التفتيشية والتحفيزية للوقاية من التلوث في المناطق التابعة لولايتها .

(2) د/ إدريس الضحاك، المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار، قانون البحار الجديد والمصالح العربية المنظمة العربية، تونس 1989. ص

(3) تسمى بدول البانليهنون (ponlibhon vessels)، وهذه الدول هي : كيريبا، بناما، الهندوراس، قبرص، عمان، لبنان، اليونان.

والإجراءات، لا تلبي أحكام الإتفاقيات، ويترتب على ذلك أن هذه السفن عرضة للحوادث البحرية بسبب عدم التزامها بالمقتضيات الدولية المتعلقة بسلامة وأمن البيئة البحرية. ونجد أن نسبة كبيرة جدا من بين الأساطيل البحرية التجارية هي أساطيل (pan libhan) وما يزيد إنعدام مراقبة هذه السفن من طرف الدول التي تمنح علمها، أنها دول من العالم الثالث، لا تتوفر على وسائل الرقابة الضرورية، في حين نجد أن مالكي هذه السفن هم من الدول المتقدمة يحتمون وراء تسهيلات قوانين الدول الضعيفة. (1)

رغم أن المادة الخامسة فقرة واحد (1/5) من إتفاقية أعالي البحار تشترط أن تكون هناك صلة حقيقية بين الدول مانحة العلم والسفينة .

علما أن دول البنالبيون وقعت على إتفاقيات سنة 1954 المتعلقة بمنع التلوث النفطي في البحار ولم تنظم إلى إتفاقية 1958 المتعلقة بقانون البحار، وإستمرار الدول المصنعة في تسجيل سفنها لدى هذه الدول يكون قد أضعف من هذه الإتفاقيات.

ASSEMBLEE NATIONALE FRANCAISE : Enregistré a la Présidence de l'Assemblée Nationale le 05 /08 /2000 (1)
Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité de transport maritime des produits dangereux et polluants
Président : Mr DANIEL PAUL.
Rapporteur: Mr JEAN . YVES LE DRIAN.

المطلب السادس: اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى:

عقدت هذه الاتفاقية سنة 1975، بناء على التوصيات التي أصدرها مؤتمر ستوكهلم المتعلق بالبيئة الإنسانية المنعقد سنة 1972، وبلغ عدد أطراف هذه الاتفاقية ستون دولة. وهدف هذه الاتفاقية، هو مكافحة التلوث البحري الناجم عن التخلص من النفايات بإلقائها في البحار والمحيطات، مهما كان مصدر الإلقاء سواء كان مترتبا على التشغيل العادي للسفن والطائرات، أو كان مترتبا عن الإلقاء المتعمد للنفايات في البحار، أو كان نتيجة التصريف العرضي لهذه النفايات أو المواد الأخرى.

لهذا نجد أن هذه الاتفاقية ألزمت أطرافها، بأن تمتنع عن إلقاء النفايات الخطرة أو الضارة في البيئة البحرية. (1)

وأشارت المادة 1/4/أ أن المواد المحضور تصريفها في البحار، محصورة في الملحقات الثلاثة للاتفاقية، وقد تضمن المرفق الأول للاتفاقية المواد الشديدة الضرر بالبيئة البحرية. (2) وقد أشارت المادة 1/4/ب إلى المواد الممنوع تصريفها في البحار، إلا بتصريح مسبق وحصر الملحق الثاني للاتفاقية هذه المواد. (3) وهي أقل خطورة من المواد الأولى. وكذا نصت المادة 1/4/ج على تصريف بعض المواد في البيئة البحرية، بشرط ترخيص عام مسبق من سلطات الدولة المعنية.

أما فيما يخص المسؤولية الدولية، في حالة مخالفة أحكام هذه الاتفاقية، فقد نصت ووفقا لمبادئ القانون الدولي المتعلقة بمسؤولية الدول الناجمة عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية في دولة أخرى أو ولاية منطقة بيئية أخرى بسبب إغراق النفايات وكافة أنواع المواد الأخرى فإن الأطراف المتعاقدة تلزم بتقدير المسؤولية وتسوية المنازعات المتعلقة بالإغراق. (4) وعليه فإن هذا النص يوسع من نطاق الاتفاقية، إذا أنها تشمل كافة مناطق البيئة البحرية، هذا بالإطاقة إلى جنسية هذه السفن والطائرات. ولا تبين المادة العاشرة السالفة الذكر، قواعد خاصة بالمسؤولية الدولية وعليه فإن أي انتهاك للالتزامات التي وردت في هذه الاتفاقية، يعد هذا الانتهاك فعلا غير مشروعاً يرتب المسؤولية على الدول المتسببة في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

Art 04 / 1 . Convention sur la prévention de la pollution des mer résultants de l immersion de déchets. (1)

(2) وهذه المواد هي : الزئبق ومركباته ، النفط الخام، الوقود النفطي و المركبات العضوية .

(3) هذه المواد هي: النحاس، الزنك، النيكل ومركباته .

Art 10 /3 de la meme Convention.

(4)

المطلب السابع: معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها لسنة 1971

أبرمت هذه الإتفاقية سنة 1971 بين 72 دولة، تبنت حظر وضع الأسلحة النووية، وأسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات وكذا باطن أرضيها.

وقد نصت هذه الإتفاقية على إلزام عام، وهو التعهد بعدم وضع أسلحة نووية أو غيرها من أسلحة التدمير الشامل، أو منشآت إطلاق هذه الأسلحة أو تخزينها، أو اختبارها أو إستخدامها في منطقة قاع البحار، والمحيطات أو في باطن أرضها. (1)

وأجازت هذه الإتفاقية قيام مراقبين من أي طرف من أطراف الإتفاقية بالتحقيق، من وجود أي أنشطة على قاع البحار وأجازت الأطراف كذلك التشاور والتعاون للقيام بعملية التفتيش وحالة وجود شك في قاع البحار. (2)

هذا وأجازت الإتفاقية، على أن مجلس الأمن هو الجهة المختصة، بالنظر في عدم الوفاء بالإلتزامات المنصوص عليها في هذه الإتفاقية، بحيث بإمكان أي طرف أن يحيل الأمر إلى مجلس الأمن. (3)

وعليه فإن هذه الإتفاقية نجد أنها قد حددت كيفية الفصل في المنازعات المترتبة عن إنتهاك أحكامها بإحالة النزاع إلى مجلس الأمن.

ولم تتعرض هذه الإتفاقية لأحكام المسؤولية الدولية وتركت المجال للقواعد العامة في المسؤولية الدولية.

(1) Art 1/ 1 du Traite interdisant de placer des armes nucléaires et d autre armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leurs sous sol .

(2) Art 1 /3 . du Traite interdisant de placer des armes nucléaires et d autre armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leurs sous sol .

(3) Art 3. du Traite interdisant de placer des armes nucléaires et d autre armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leurs sous sol .



المطلب الثامن: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة سنة 1982

الفرع الأول: عملية إعداد الإتفاقية

لم تبرز ملامح التطور السريع لقانون البحار، منذ القرن السادس عشر حيث كانت تخضع لمجموعة القواعد العرفية السائدة، وظلت الشعوب تحترمها، وهذا الإحترام لهذه القواعد العرفية تنطلق من مبدأ واحد، هو مبدأ حرية الملاحة وظل إستخدام البحر قاصر على أمرين هما الصيد والملاحة، أدوات الصيد كانت محدودة أما الملاحة ففيما عدا المياه الإقليمية فإن المبدأ مطلق لا قيد عليه.

وقد ظل الأمر كذلك إلى غاية القرن العشرين وبالضبط سنة 1933 في بحيرة (Maracaibo) بفرنزويلا تم حفر أول بئر بترول في المياه الإقليمية، ثم توالى وتيرة حفر الآبار البترولية، وما أن حلت سنة 1954 حتى نجد أن هذا الأسلوب فاق كل التوقعات.

هذا التاريخ يمثل أهمية معينة في تاريخ القانون الدولي، ومنه عرف قانون البحار انفجار عنيف بسبب التطورات التي خضعت لها عمليات البحث والتنقيب في مياه المحيطات، هذه الظروف طرحت فيها مشكلة بناء نظام جديد للبحار، وبناء على الطلب المقدم من السفير المالطي، (Arvid pardo). (1) سنة 1971 تمخض عن مناقشات الجمعية العامة للأمم المتحدة. أن الثروة البحرية تخصص للإنسانية جمعاء، وأنه لا يجوز أن تترك للدول الكبرى المتقدمة.

ومن ثم قررت الجمعية العامة أن تعهد الموضوع إلى لجنة خاصة، تتولى دراسته تحولت فيما بعد إلى لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحطات لتنتهي إلى لجنة قانون البحار.

(1) تم الإشارة إلى فكرة المنطقة "أ" مخصصة لصالح الإنسانية جمعاء في المطلب الأول من المبحث الأول من هذه

وظلت في مناقشات دامت أكثر من عشر سنوات أثمرت عن مشروع إتفاقية قانون البحار الجديد سنة 1982 بمدينة (MANTE GO BAY) بجمايكا. وما يثير الإنتباه في هذه الإتفاقية أن نظامها مركب بحيث تتضمن ثلاثة مائة وعشرين (320) مادة تتوزع على سبعة عشر قسما ومن بينها مواد تتكون المادة الواحدة من ثلاثة عشر فقرة بالإضافة، تسعة ملاحق ومجموعة قرارات تكميلية. وشغل موضوع " حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث "الجزء الثاني عشر بأكمله أي المواد (من 192 إلى 237) بالإضافة إلي بعض المواد الأخرى. ونستطيع أن نقول أن المجتمع الدولي، قد نجح في وضع قواعد قانونية دولية محددة، تلتزم بها جميع دول العالم على أساس أنها قواعد تتعلق بحماية البيئة البحرية وبالتالي حماية الإنسان ومستقبل البشرية.

وهذا النجاح في وضع هذه القواعد، ليس فقط بالنسبة لموضوع البيئة البحرية فقط وإنما أيضا بالنسبة للقانون الدولي والنظام العالمي ككل، بحيث لأول مرة ينظم بصورة مباشرة موضوعا حيويا يهم كل الجنس البشري أي موضوع يهتم بالإنسانية التي يجب أن تكون هي موضوع القاعدة القانونية الدولية. (1)

وعند تفحصنا مواد الإتفاقية التي عالجت مشكلة التلوث البحري، نجد أن هناك التزاما عاما على عاتق جميع الدول دون إستثناء بحماية هذه البيئة. (2) وإتخاذ الإجراءات المناسبة كما أن يجب أن تتعاون الدول فيما بينها في تنفيذ وتبني القواعد والنظم التي تؤدي إلى :

أولا: منع التلوث أو أية أضرار أخرى تمس البيئة البحرية والحفاظ على التوازن الإيكولوجي لها.

ثانيا: حماية وحفظ الثروات الطبيعية للمنطقة، وكذا الثروة الحيوانية والنباتية.

الفرع الثاني: المبادئ التي ركز عليها المؤتمر الثالث لقانون البحار.

ومن بين التصورات الأساسية، التي ركز عليها المؤتمر الثالث لقانون البحار، والذي أسفر عن إتفاقية قانون البحار (1982).

1- مصادر التلوث ووسائل مكافحتها.

2- التدابير الخاصة بالمحافظة على التوازن الإيكولوجي للوسط البحري .

3- المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية .

4- حقوق وواجبات الدول الساحلية تجاه منع التلوث البحري .

5- التعاون الدولي لمكافحة التلوث البحري.(1)

وقد تباينت مواقف الدول المشاركة في المؤتمر، بين الدول التي تملك التكنولوجيا والدول النامية فالطائفة الأولى كان يهمها - بالطبع- أن لا تنقيد بالتزامات تحد من حرياتها في إستغلال الوسط البحري.

أما الطائفة الثانية ومنها الساحلية التي تتضرر سواحلها بالتلوث حذت ضرورة فرض أدوات قانونية فعالة للحد من التلوث وكذا التقليل من خطورته، وكذا التشديد في تحمل تبعة المسؤولية عن أية أضرار تنتج عن التلوث.

ومايهم أن الإتفاقية إستطاعت أن تحدد نطاق حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها في واجبين إثنين.

الواجب الأول: هو واجب وقائي، بحيث يجب على كل دولة إتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة، أو السريعة التأثير، وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية، والحفاظ عليها.(2)

وكذا إتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم إلحاق أية أضرار بالبيئة البحرية أو نقل التلوث بطريقة مباشرة من منطقة إلى أخرى.(3)

(1) د/ إبراهيم الدغمة، القانون الدولي للبحار المؤتمر الثالث و إتفاقية قانون البحار دار النهضة 9 ص 33.

(2) المادة 5/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 195 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

وقد تستخدم الدول التكنولوجيا أو أنواع جديدة أو غريبة عن البيئة البحرية في حالة ما إذا سجلت ثمة أنشطة مزعم القيام بها داخل ولايتها، أو تحت رقابتها وقد تحدث تلوث كبير يضر بالبيئة البحرية. (1)

الواجب الثاني: هو واجب علاجي، بحيث يلزم الدول على التعاون فيما بينها، على المستوى الإقليمي أو عن طريق المنظمات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث. (2)

وأول مظهر من مظاهر التعاون هو أن أية، يتبادر إلى علمها وجود حالة من حالات التلوث، يمكن أن تعرض البيئة البحرية لخطر داهم، أو تنذر بوقوع أضرار جسيمة بها، وتكون هذه الحالة قد أحدثت بالفعل، ضررا بالبيئة البحرية، فمن الواجب على تلك الدولة أن تخطر فورا الدول الأخرى، التي قد تكون معرضة لهذا الخطر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة. (3) كما على الدول الواقعة في المنطقة المتضررة، وكذا المنظمات الدولية المختصة مكافحة التلوث والقضاء على آثاره وكذا منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.

ولهذه الغاية على الدول الأطراف أن تعمل على وضع وتعزيز خطط طوارئ، كي تستطيع مواجهة حوادث التلوث البحري. (4)

وعليه يتعين على الدول، إحترام هاذين الواجبين، ليس فقط لأنهما واردان في نصوص قانونية جماعية، ينظمان عنصر هام من عناصر البيئة الدولية، التي تهتم المجتمع الدولي، ولكن لما لهما من أهمية كبيرة في سلامة وبقاء الجنس البشري وكذا الأجيال المستقبلية. ولم يسبق لأية إتفاقية أن تنظم قواعد وأنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث كما فعلته إتفاقية (MONTE GO BAY).

وقد عرفت هذه الإتفاقية التلوث البحري على أنه إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة يترتب عليها أو يحتمل أن يترتب عليها أثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية، والحياة البحرية، وإعاقة الأنشطة البحرية وغيره من أوجه الإستخدامات المشروعة للبحار والتأثير على خاصية إستخدام مياه البحر أو التقليل من خواصها. (5)

(1) المادة 196 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(2) المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 198 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(4) المادة 199 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(5) المادة الأولى الفقرة الرابعة 4/1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

ومن خلال تعريف نص المادة الأولى الفقرة الرابعة، نجد أن حالة الضرر لا تتطلب أن تكون آثارها الضارة قد حدثت بالفعل، بل يكفي أن يكون هناك احتمال بأن الفعل، يمكن أن يؤدي إلى إحداث الضرر في المستقبل، لذلك نجد أن الإتفاقية ألزمت الدول أن تسعى إلى ملاحظة وقياس، وكذا تقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق المعترف بها. (1)

هذا وأضافت الإتفاقية، أنه عندما يكون لدى إحدى الدول أسباب معقولة للإعتقاد بأن ثمة أنشطة تنوي القيام بها ومن المحتمل أن يتسبب عنها تلوث للبيئة البحرية، وتغيير لنظامها الإيكولوجي، فعلى هذه الدول تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة، وإعداد التقارير اللازمة، عن نتائج التقييمات بهدف شرها وتقديمها للمنظمات المختصة. (2)

كما ألزمت الإتفاقية الدول بأن تضع كافة الآثار الناتجة عن أية أنشطة تحت المراقبة والملاحظة، بهدف البت فيها إذا كانت هذه الأنشطة تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية. (3)

وفيما يخص التدابير المتعلقة بالمحافظة والتقليل من آثار تلوث البيئة البحرية، فإن الإتفاقية، ألزمت الدول باتخاذ كافة التدابير اللازمة، لضمان عدم إلحاق أية أضرار ناشئة عن طريق التلوث بسبب أنشطة واقعة تحت ولايتها أو رقباتها لأقاليم دول أخرى، وكذا ضمان عدم إنتشار التلوث الناشئ عن أحداث وأنشطة تقع تحت ولايتها أو رقباتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها الحقوق السيادية. (4)

على أن هذه التدابير لا بد أن تمنع أو تخفف من التلوث الناتج عن المصادر المتسببة في تلويث البيئة البحرية.

ولقد نصت عليها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ولم تحصر الإتفاقية هذه المصادر، نظرا للتطور السريع والمتفرع للتكنولوجيا. إلا أننا نستطيع أن نقول أنها عالجت جميع المصادر المذكورة للتلوث البحري في الفصل الثالث من الباب الأول من المذكورة.

(1) المادة 1/204 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادتين 205 - 206 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 2/204 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(4) المادة 2/1/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

أولاً: التلوث الناتج عن المصادر البرية:

تنص الإتفاقية على ان الدول تلتزم بوضع قواعد وأنظمة، لمكافحة التلوث الناتج من المصادر البرية، بما في ذلك الأنهار ومصابها، وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف وكذا إلقاء المواد السامة أو الضارة (1).

ويتعين على الدول إتخاذ التدابير اللازمة، لمنع التلوث الناتج، عن هذا المصدر والتخفيف منه والسيطرة عليه وذلك عن طريق إصدار التشريعات الوطنية المتفقة مع القواعد الدولية، وهذه الأخيرة التي تصدر عن المنظمات والهيئات الدولية المختصة مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الصحة العالمية (2).

ثانياً: المحافظة على البيئة البحرية والمحافظة عليها من الأنشطة الخاصة بقاع البحار: تتعدد أوجه هذا النشاط، إلى إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل التي تحمل البترول والمواد الكيماوية، وإقامة مستودعات التخزين ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز... . وهذه الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية، التي تتمتع بها الدول في إستغلال مواردها الطبيعية، وبما أن هذا الإستغلال يعرض البيئة البحرية لمخاطر التلوث، فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، قد ربطت بين هذا الحق، وهو إستغلال الموارد البحرية بحماية هذه البيئة والمحافظة عليها، بحيث نصت على أن " للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية و وفقاً لإلتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". (3)

(1) المادة 1/207 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 2/207 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

وعليه فإن الدول التي لها واجهات بحرية، يمكنها مباشرة الأنشطة المذكورة، بشرط أن لا يترتب عن هذه الأنشطة، أخطار تهدد البيئة البحرية لذلك ألزمت الاتفاقية هذه الدول بما يلي :

على هذه الدول إتخاذ كافة التدابير اللازمة، لضمان عدم إلحاق أية أضرار تنشأ بسبب تلك الأنشطة للدول الأخرى، ولضمان عدم إنتشار التلوث الناجم عنها خارج المناطق التي تمارس حقوقها السيادية.(1)

كما على الدول إتخاذ كافة التدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية، في حالة استخدامها التكنولوجيا المتطورة، أو إدخال أنواع جديدة أو غريبة في البيئة البحرية، قد تضربها.(2) وفي حالة قيام الدول الساحلية بأنشطة في ولايتها أو تحت رقابتها، وتعتقد أنها ستحدث تلوثا كبيرا بالبيئة البحرية، أو تغير في نظامها الإيكولوجي، فعليها تقييم الآثار المحتملة عن تلك الأنشطة، وإخطار المنظمات الدولية المختصة بها.(3)

كما يعين على الدول الساحلية، أن تضع القوانين والتشريعات والتدابير الوطنية اللازمة لحماية البيئة البحرية الخاضعة لولايتها، والمحافظة عليها من التلوث وكذا التخفيف والسيطرة على التلوث البحري، وعلى أن لا تكون تلك القوانين والتشريعات، أقل فعالية من القواعد الدولية ووجوب الالتزام بالقواعد والنظم، التي يتم الإتفاق عليها عن طريق المنظمات الدولية المختصة.(4)

حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الناشئ عن الإغراق:

لقد تناولت الاتفاقية تنظيم مكافحة التلوث الناتج عن النفايات، أو غيرها من المواد الضارة أو المؤذية أو السامة، سواء تلك التي يتم إلقاؤها من السفن أو الطائرات أو إن طريق المنشآت الصناعية المقامة في البحر.

فلقد نصت الاتفاقية على مجموعة من الأحكام من بينها :

- (1) المادة 2/194 من الإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- (2) المادة 1/196 من الإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- (3) المادة 206 من الإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- (4) المادة 208 من الإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

1- أن تلتزم الدول بوضع قوانين وتشريعات وطنية، لمنع التلوث الناتج عن هذا المصدر وحفضه والسيطرة عليه. (1)

2- على أن تتخذ الدول ما هو ضروري من تدابير أخرى لتحقيق هذا الهدف، ويشترط أن تتضمن هذه القوانين والتشريعات والتدابير، منع القيام بأي إغراق دون الحصول على إذن بذلك من السلطات المختصة لتلك الدول. (2)

3- ويتعين على الدول أن تضع قواعد ومعايير دولية، عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي للالتزام على المستويين الدولي والإقليمي لمكافحة هذا المصدر. (3)

ونصت الإتفاقية على عدم جواز الإغراق في البحر الإقليمي، أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، أو على الجرف القاري لإحدى الدول الساحلية، دون الحصول على موافقتها الصريحة والمسبقة وعلى عملية الإغراق. وكذا تخويل هذه الدول، حق تنظيم ومراقبة الإغراق في المناطق البحرية، وذلك بعد التشاور الواجب مع الدول الساحلية الأخرى التي تتأثر بالإلقاء بسبب موقعها الجغرافي. (4)

حماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن السفن:

أعطت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، للمنظمات الدولية المختصة، أو الإقليمية حق وضع النظم والقواعد والمعايير الدولية، لمنع وخفض ومكافحة التلوث الناشئ عن السفن. (5)

(1) المادة 208 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 1/210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 3/2/210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(4) المادة 5/210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(5) المادة 1/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

كما أجازت دولة العلم، الحق في وضع القواعد والأنظمة والتشريعات الداخلية التي تخضع لها السفن التي ترفع علمها، أو تكون مسجلة فيها، بشرط أن لا يكون هذه التشريعات الوطنية، أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية أو الإقليمية أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي. (1)

وأجازت الإتفاقية للدول الساحلية الحق في وضع التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع التلوث من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، داخل بحرها الإقليمي بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء بشرط ألا يترتب على ذلك عرقلة حرية المرور. (2)

كما أجازت الإتفاقية للدول الساحلية الحق في وضع التشريعات والنظم والقواعد لمنع ومكافحة التلوث من السفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة بشرط أن تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو المؤتمر الدبلوماسي. (3)

وتتص الإتفاقية على أنه إذا كانت القواعد والمعايير الدولية غير كافية لمواجهة بعض الظروف الخاصة وكان للدولة الشاطئية مبررات كافية بأن هناك قطاع معين من منطقتها الإقتصادية الخالصة هو قطاع ذا طابع معين، يتطلب حماية خاصة لها أن تضع ما يراه إلزامي من وسائل خاصة لمنع التلوث من السفن لكن حددت الإتفاقية هذه الإباحة بشروط:

أولها: توجيه إخطار للمنظمة الدولية المختصة فيما يختص هذا القطاع ويوضح في هذا الأخطار الأدلة العلمية والنفثيشية المتعلقة ومعلومات أخرى .

ثانياً: إجراء مشاورات مع دولة أخرى تعينها وضعية المنظمة عن طريق المنظمة الدولية المختصة.

ثالثاً: إذا قررت المنظمة في حدود مدة 12 شهر من تاريخ إستلام الإخطار أن حالة القطاع تتطابق والأسباب النفثيشية المعترف بها فللدولة الساحلية الحق في وضع القواعد والأنظمة الخاصة بمنع التلوث من السفن هذا القطاع وفقاً للمعايير الدولية السارية بخصوص هذا القطاع.

(1) المادة 2/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

(2) المادة 4/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادة 211 الفقرة 5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

وهذه القواعد لا تسري على السفن الأجنبية إلا بعد مضي خمسة عشرة شهرا (15) من تاريخ الإخطار الموجه للمنظمة الدولية المختصة. (1)

رابعاً: وعلى الدول الساحلية، أن تعلن عن أي قطاع خاص بمنطقتها الاقتصادية. (2)
خامساً: وإذا ما اعترمت الدولة الساحلية، إصدار قواعد إضافية لنفس القطاع، يجوز أن تتناول هذه القواعد الإضافية، حالات التصريف، والممارسات الملاحية ولكن لا يجوز للدولة الشاطئية أن تطلب من السفن الأجنبية، أن تراعي في تصميمها أو بنائها أو معدتها معايير غير الدولية المقبولة بصفة عامة. (3)

حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن الأنشطة في المنطقة

لقد سبق وأن تطرقت إلى مفهوم المنطقة. (4)م، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في الفصل الثاني من هذه المذكرة.

لقد عبرت إتفاقية قانون البحار، على أن الموارد الموجودة في هذه المنطقة هي تراثاً مشتركاً للإنسانية.

ولقد أنشأت الإتفاقية لإدارة هذه المنطقة، سلطة دولية تنوب عن البشرية في إستغلال مواردها. وبما أن الأنشطة التي تجري في المنطقة يجب أن تتم بطريقة تتفق والنظام الذي تضعه السلطة وتحت رقابتها. (5)

فإن الرقابة التي تمارسها السلطة عن تلك الأنشطة، يجب أن تضمن الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة.

(1) المادة 6/211 أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 6/211 ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادة 6/211 ج من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(4) المقصود بها قيعان البحار والمحطات وباطن أرضها الموجودة خارج حدود الولاية الوطنية.

(5) المادة 145 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

كما ألزمت الإتفاقية الدول، بأن تضع القوانين والتشريعات، لمنع التلوث الناجم عن السفن التي ترفع علمها في المنطقة، أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها، كذلك منع التلوث عن المنشآت والتركيبات، أو أي أنشطة تجري في المنطقة تحت ظل علمها، بشرط أن لا تكون هذه القوانين والتشريعات أقل فعالية عن تلك التي تضعها السلطة الدولية لقاع البحار. (1)

حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم من الجو أو من خلاله:

يعتبر هذا النوع من التلوث قليلا نسبيا إذا ما قورن ببقية المصادر الملوثة للبيئة البحرية لقد ألزمت الإتفاقية الدول، بوضع قوانين وتشريعات وطنية تسري على المجال الجوي الخاضع لسيادتها، وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها، مع الأخذ بعين الإعتبار القوانين والتشريعات المنفقة مع المعايير والقواعد الدولية، وأن تراعي سلامة الملاحة الجوية. (2)

كما حثت الإتفاقية الدول على بذل جهودها على الصعيدين الدولي والإقليمي لوضع قواعد وتدابير دولية لمنع التلوث الناشئ عن هذا المصدر من التلوث. (3)

(1) المادة 2/209 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 1/ 212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادة 3/212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

حماية البيئة البحرية في الاتفاقيات الإقليمية

إن عدم إستجابة الإتفاقيات الدولية، لمكافحة التلوث الذي يهدد البحار والمحيطات، وكذا عدم قدرة القانون الدولي للبحار على سن قواعد وإجراءات تحافظ على البيئة البحرية ضد التلوث، والتقسيم الجغرافي للبيئة الذي أخضع جزء منها لولاية الدول الساحلية، وعدم خضوع مناطق بحرية أخرى لسيادة أية دولة، أثر على عدم الوصول إلى تعاون دولي يحمي البيئة البحرية.

هذا ما أدى بالدول الشاطئية المتجاورة والمتقابلة على رقعة مائية، على محاربة تلوث البيئة البحرية، بسن قواعد قانونية عن طريق إتفاقيات جهوية، تكون لها فعالية أكثر من القواعد الدولية فلجأت الدول إلى تضامن مع بعضها البعض في إطار جهوي لكي تتحكم في مكافحة التلوث البحري مجتمعة، لأن مكافحة التلوث البحري يتطلب إمكانيات كبيرة ووسائل تقنية جد متطورة، لا يمكن أن تجتمع كلها لدى دولة واحدة.

هذا بالإضافة إلى أن تجمع دول لبقعة مائية مشتركة بهدف وضع قواعد قانونية جهوية يخفف من آثار المعاناة التي تتعرض لها الدول الساحلية، بسبب ولاية دولة العلم على سفنها. وكذا ضعف الرقابة التي تمارس على سفنها، من طرف تلك الدولة، عندما تتسبب في إحداث تلوث للبيئة البحرية، بحيث تستطيع أن تفرض هذه الدول كمجموعة، على دولة العلم إحترام القواعد القانونية، هذا من الناحية القانونية.

أما من الناحية الواقعية، فإن الأوضاع الخاصة لبعض البحار و قابليتها للتلوث، بحيث غالبا ما تكون البحار شبه مغلقة، حيث حركة التبادل المائي تكون بطيئة و محدودة، مما يقلل على قدرتها على التنقية الذاتية.

بالإضافة إلى وجود مدن كبيرة، مقامة على حواف هذه البحار، هذا يعني طرح المجاري الصحية، تخلص المصانع من نفاياتها، زيادة إستخراج النفط وجود الموانئ...، كل هذا دفع بالدول الساحلية إلى عقد مؤتمرات جهوية بواسطة منظمات دولية كبرى كبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، هذا الأخير الذي أنشأ سنة 1974 برنامج البحار الجهوية، الذي يتضمن 10 بحار تشارك فيها 120 دولة ساحلية.

وقد أدى جدول الأعمال المقرر في هذا البرنامج إلى اعتماد إتفاقيات جهوية كسند لتطبيق برنامج الأمم المتحدة للبيئة سنعمد إلى سرد بعضها في هذا المبحث الموالي.

المطلب الأول : إتفاق التعاون في التصدي لتلوث بحر الشمال من النفط

وقعت على هذا الإتفاق الدول المطلة على بحر الشمال.(1) سنة 1969 إستهدف هذا الإتفاق على تعاون هذه الدول، للتصدي للتلوث النفطي، أو المواد الضارة أو الخطرة التي يتعرض لها بحر الشمال، ونص هذا الإتفاق على إلزام الدول الأطراف أن تتعاون في إبلاغ بعضها إذا ما تعلق الأمر بكارثة بحرية أو بقمع النفط الصحية التي توجد في بحر الشمال.(2) كما ألزم هذا الإتفاق أطرافه بأن يطالبوا من ربان السفن و كذا ملاحى الطائرات المسجلة لديها بأن يبلغوا عن هذه الحوادث.(3) و يترتب عن مخالفة هذه الإلتزامات مسؤولية دولية وفق القواعد العامة للمسؤولية الدولية.

(1) هذه الدول هي : بريطانيا، النرويج، هولندا، فرنسا، ألمانيا الاتحادية، بلجيكا، الدانمارك و السويد.

Art 5/ 1 du Traite Coopératif contre la Pollution de la mer du Nord. (2)

Art 5/2 du Traite Coopératif contre la Pollution de la mer du Nord . (3)

المطلب الثاني : اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث سنة 1976

إن استمرار زيادة التلوث. في البحر الأبيض المتوسط، أثر سلباً على صلاحية هذا البحر للملاحة و على مصادر الثروة البحرية، هذا ما حفز المتعاقدين خلال إتفاقية (ماربول) لسنة 1973 إلى الإشارة إلى البحر الأبيض المتوسط بوصفه " منطقة خاصة " يحرم فيها تفريغ البترول تحريماً مطلقاً إلا إستثناءاً.

فدعت الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر ببرشلونة بإسبانيا سنة 1976 ،لمناقشة وسائل مكافحة التلوث في حوض البحر الأبيض المتوسط، و اشتركت جميع الدول المطلة عليه، و إنتهى هذا المؤتمر، بعقد اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، وألحق بها بروتوكولين، الأول خاص بمنع التلوث في البحر الأبيض المتوسط الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات، والثاني خاص بالتعاون في أحوال الطوارئ لمكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط الناتج عن الهيدروكاربور والمواد المضرة الأخرى بالإضافة إلى بروتوكول آخر وقع سنة 1980 يتعلق بحماية الحوض المتوسط من التلوث الصادر من البري وهناك بروتوكالات أخرى بإعتبار أن اتفاقية برشلونة هي إطار يتضمن المبادئ العامة لحماية البحر المتوسط وتترك التفاصيل للبروتوكالات الملحقة.

وقد نتج عن البروتوكول الثاني والمتعلق بالتعاون في أحوال الطوارئ لمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط مركز جهوي لمكافحة التلوث بواسطة الهيدروكاربور سنة 1976 بمالطا، كما أسست أطراف الإتفاقية مشاريع برنامج العمل.(1)

(1) د/ إدريس الضحاك قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق ص 663.

نجد أن هذه الاتفاقية وضعت القواعد العامة لمكافحة التلوث البحري وتركت للبروتوكالات الملحقة بها مهمة تطبيق هذه القواعد. (1) وكذا التفاصيل والإجراءات العلمية لتنفيذها. (2) كما أن تهدف بشكل مباشر إلى مكافحة التلوث الصادر من السفن أو الإغراق أو التلوث من مصادر برية أو الناتج عن إستغلال أعماق البحار. (3) وهي صور التلوث التي عدتها هذه الإتفاقية.

وباعتبار هذه الإتفاقية إطار قانوني عام لخطة عمل لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث نجدها قد تضمنت إلزاماً عاماً باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع وتقليل مكافحة تلوث، منطقة البحر الأبيض المتوسط وحماية وتنمية البيئة الحرة في هذا الخوض. (4) ولنفس الإعتبار فقد قررت الدول الأطراف عدم السماح لأية دولة بأن تصبح طرفاً في هذه الإتفاقية دون أن تصبح طرفاً في أحد البروتوكولين على الأقل. (5)

ولم تتفق أطراف هذه الإتفاقية، على وضع قواعد محددة للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تنجم عن خرق أحكام هذه الإتفاقية، بحيث نصت على أن تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في أقرب وقت ممكن في صياغة وإتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط بسبب خرق الإتفاقية أو البروتوكالات التابعة لها. (6) وعليه فإن إنتهاك أحكام هذه الإتفاقية، يرتب المسؤولية الدولية وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي.

ومن خلال صياغة نص المادة الثانية عشر، نستنتج أن الأطراف المتعاقدة تركوا القواعد المتعلقة بالمسؤولية والتعويض معلقة، وقد نصت الإتفاقية على وسائل حل المنازعات الناتجة عن تنفيذ الإتفاقية أو عن تفسيرها وهذه الوسائل تتراوح بين المفاوضات أو أي وسيلة أخرى سليمة يتفق عليها. (7)

Art 15 .Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution. (1)

Art 16 Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution. (2)

Art 05 - 06 - 07 et 08 Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution.(3)

Art 04 Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution.. (4)

Art 23 /1 Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution. (5)

Art 12 Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée conter la pollution.. (6)

Art 22 de la meme Convention de Barcelone. (7)



وما يلاحظ على الإتفاقية أنها شملت جميع السفن والطائرات بلا تمييز بحيث أنها لم تنص على إستثناءات تتعلق بحمولة السفينة أو الطائرة، أو أنواعها أو بإعتبار ملكيتها كمارأينا في الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة سنة 1973.

الفرع الأول : البروتوكول الخاص بالتعاون في الحالات الطارئة لمكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى.

يعد هذا البروتوكول أحد الإتفاقيات الملحقة بإتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث السالفة الذكر، وإنعقد في نفس المدينة والسنة، إنضمت إليه كل الدول الموقعة على الإتفاقية بالإضافة إلى المجموعة الإقتصادية الأوربية.

وقد نص هذا البروتوكول على عدة إلتزامات تفصيلية، تدور مجملها على تعاون دول البحر الأبيض المتوسط فيما بينها لمواجهة التلوث الذي يهدد هذه البيئة البحرية ومن بين هذه الإلتزامات :

1- أن تتعاون الأطراف المتعاقدة فيما بينها، في إتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الوشيك الحدوث بساحل أحد الأطراف أو أكثر أو بيئة هذا الحوض أو بمصالح الدولة المرتبطة به أو بسبب وجود كميات كبيرة من الزيت، أو المواد الضارة الأخرى. (1)

2- الإلتزام بإعداد وتطوير وكذا الإحتفاظ بخطط ووسائل مواجهة حالات الطوارئ لمكافحة تلوث البحر عن النفط والمواد الضارة الأخرى. (2)

3- الإلتزام بتطوير وتطبيق أوجه نشاط لرصد المنطقة، بصفة دائمة من أجل التوصل لمعلومات دقيقة بقدر الإمكان. (3)

4- الإلتزام بالتعاون فيما بين الدول، في إخراج المواد الضارة الملوثة من البحار. (4)

5- الإلتزام بتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات المتبادلة ذات الصلة بأساليب تقادي التلوث وبالهيئات المختصة بذلك في كل دولة. (5)

Art 1 du protocole relatif a lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbure et autre substances nuisible. (1)

Art 3 du protocole relatif a lutte contere la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbure et autre substances nuisible (2)

Art 04 du meme protocole. 113 (3)

Art 05 du meme protocole. (4)

Art 06 du meme protocole. (5)

6- إلزام الأطراف المتعاقدة في الإتفاقية، بإصدار التعليمات إلى ربابنة السفن التي ترفع أعلامها، وكذا قادة الطائرات المسجلة في أرضيها بأن يبلغوا عن كافة الحوادث المؤدية إلى تلوث البحر المتوسط بالنفط، أو المواد الأخرى المضرة بالحياة البحرية وكذا الحالات المختلفة لتسرب النفط، والمواد الأخرى التي يمكن أن تشاهد في البر والتي يمكن تشكل تهديدا خطيرا بالبحر، أو السواحل أو المصالح المرتبطة لدولة أو أكثر. (1) ويترب عن مخالفة أي إلزام من هذه الإلتزامات، نشوء المسؤولية الدولية على عاتق الدولة الطرف في الإتفاقية وفي البروتوكول، طبقا لشروط الإنضمام إلى الإتفاقية التي تنسب إليها المخالفة، وفقا لما تقتضيه الإلتزامات الدولية.

الفرع الثاني: البرتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ من تصريف النفايات من السفن والطائرات .

هذا البرتوكول الملحق بإتفاقية برشلونة، لم يحرم إغراق كل المواد المواد بلا تفريق، إلا أن هذا البرتوكول ميز بين مواد ضارة، حرم إغراقها ترخيصا قبايا أو مسبقا هذا الترخيص تصدره السلطات المحلية المختصة. (2) كما تصدر السلطات المحلية تراخيص عامة، في حالة إغراق مواد أقل خطورة على البيئة البحرية. (3)

كما نص هذا البرتوكول على وسائل أخرى بديلة عن الإغراق كإمكانية تحليل المواد المراد إغراقها ومعالجتها على الأرض عوض إغراقها في مياه البحر، أو اللجوء إلى تحليلات كيميائية بهدف تقليل أثارها الضارة في حالة إغراقها في البحر. وما يلاحظ على محتوى برنامج عمل إتفاقية برشلونة، أن شمال هذا البحر يضم دولا مصنعة وهي المسبب الأول في تلوث بيئة هذا البحر وجنوبا يضم دولا عربية أقل تصنعا وبالتالي ليست هي المساهم الأول .

Art 08 . Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs. (1)

Annexe 02 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs. (2)

Annexe 03 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs. (3)

كما نص هذا البرتوكول على حظر تصريف النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول في منطقة البحر الأبيض المتوسط. (1)

كما ألزم هذا البرتوكول، عند تصريف النفايات أو المواد الأخرى الضارة والمدرجة في الملحق الثاني للبرتوكول لابد من إصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة. (2)

وفي حالة تصريف كافة أنواع النفايات أو مواد أخرى في منطقة الحوض المتوسط يتطلب إصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة. (3)

ولم يحدد البرتوكول هذه المواد وفرض هذا البرتوكول إلزاما على عاتق الدول الأطراف بأن تصدر تعليمات إلى السفن والطائرات التابعة لها والمخصصة للتفتيش البحري وكذا الإدارات المعنية الأخرى بضرورة إخطار سلطاتها بأية حوادث، أو حالات في منطقة الحوض المتوسط تتعلق بحدوث عمليات تصريف نفايات أو بتصريف على وشك الحدوث. (4)

في تلوث هذا الحوض لهذا كانت مقترحات هذه الدول الجنوبية منصبة على ضرورة قيام الدول المصنعة بدفع ثمن تلوث هذا الحوض وذلك بخلق صندوق ضمان تساهم فيه كل الدول الشاطئية حسب درجة نموها ويكون الهدف من إنشاء هذا الصندوق:

1- مسح آثار التلوث عن طريق التدخل للتعويض.

2- هدف وقائي وتقني ويكون ذلك لمساعدة دول جنوب البحر المتوسط التي لا تتوفر على الوسائل اللازمة لمواجهة خطر تلوث البيئة البحرية بالوسائل التقنية، وكان مصير هذا المقترح الإدماج في إطار برنامج العمل بحيث أجريت دراسات من طرف خبراء عرب وأجانب حول إمكانية خلق صندوق مابين حكومات المنطقة. (5)

(1) Art 04 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs.

(2) Art 05 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs.

(3) Art 06 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs.

(4) Art 12 Protocole relatif a la prévention de la pollution effectuées par les navires et les aéronefs.

(5) د/ إدريس الضحاك دراسة حول. المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار المنظمة العربية 1989 من .

المطلب الثالث: اتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث

قرر برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، إدخال الخليج العربي في برنامجه كبحر جهوي يتطلب حماية خاصة، وأوصى بعقد إتفاقية لهذا الهدف. (1)

وبالفعل أبرمت هذه الإتفاقية ، في ما بين الدول المطلة على الخليج العربي (2) وألحق بهذه الإتفاقية بروتوكول خاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط ، وبموارد ضارة أخرى في حالات الطوارئ .

وتضم هذه الإتفاقية ثلاثون(30) مادة تدعو إلى تعاون وتضافر جهود الدول الخليجية الثمانية إلى مكافحة أي مصدر من مصادر التلوث البحري.

ولتحقيق أهمية العمل الإقليمي ، لمواجهة أخطار التلوث البحري، قامت دول المجلس لحماية البيئة من التلوث إلى إنشاء لجان ومجالس لحماية البيئة تتولى التنسيق بين الوزارات المعنية بالبيئة. (3)

- ففي الإمارات صدر قرار رقم 51 سنة 1979 يتعلق بإنشاء المحاكم العليا لحماية البيئة.

- وفي البحرين صدر مرسوم رقم 07 سنة 1980 يتعلق بإنشاء لجنة لحماية البيئة.

- وفي السعودية صدر الأمر رقم 7/م/3/890 . 1981 ، بإنشاء لجنة تنسيق لحماية البيئة، إهتمت بوضع خطة وطنية لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والإبلاغ عن الحالات الطارئة .

- وفي سلطنة عمان صدر سنة 1974 قانون مراقبة التلوث البحري، الذي يهدف إلى وضع حد لكل أنواع الملوثات ومنع وصول هذه الأخيرة من الدول المجاورة حرصا على سلامة البيئة البحرية .

(1) H . SADEGHI « OIL POLLUTION IN PERSIAN Gulf » revue : Des relations internationales, n° 5, p24 et suite.

(2) هذه الدول هي المملكة السعودية ، الإمارات العربية - إيران، العراق، البحرين، عمان، الكويت و قطر .

(3) د/ زين الدين عبد المقصود ، المرجع السابق ص 259 وما بعدها .

ودائماً تنفيذاً لاتفاقية الكويت الإقليمية صدر مرسوم رقم 1979/86 بإنشاء مجلس حماية البيئة البحرية .

- وفي قطر صدر قانون رقم 04 / 1981 يتعلق بإنشاء لجنة الدائمة لحماية البيئة، تلخص مهامها في رصد حالات التلوث .

- وفي الكويت صدر أول قانون في موضوع التلوث البحري سنة 1964 ، والمرقم 1964/12 يتعلق بمنع تلوث المياه الصالحة للملاحة بالزيت ، وقد عدل هذا القانون سنة 1968، برفع قيمة الغرامة على السفن والناقلات التي تلوث المياه الإقليمية إلى أربعين ألف دينار (40.000) بدلاً من خمسة عشر ألف دينار (15000) عن كل حادث تلوث. (1)

وتقضي هذه الإتفاقية ، بأن تضع الدول المساعدة ، المعايير والقوانين واللوائح الوطنية حسب ما يقضي ذلك التنفيذ الفعال ، لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البيئة البحرية . (2) وقد ألزمت هذه الإتفاقية، الدول الأطراف بالتعاون في إتخاذ التدابير اللازمة لمنع و تقليل و مكافحة التلوث البيئة البحرية. (3)

و كذا التعاون بإتخاذ التدابير الضرورية في حالات الطوارئ الناجمة عن التلوث. (4)

و التعاون في البحوث التقنية و العلمية التي تتعلق بالتلوث البحري. (5)

و ما يميز هذه الإفاقيه أنها تتضمن مقتضيات قانونية عامة و لم ترفق بها بروتوكولات كافية، لذا نجدها تفقد نجاعتها و فعاليتها في محاربة التلوث، و تنطبق هذه الميزة على جميع الإتفاقيات الإقليمية.

في حين نجد أن اللجوء إلى عقد الإتفاقيات الإقليمية، كان وسيلة لسد الثغرات التي تتركها الإتفاقيات الدولية.

و حتى إذا أرفقت هذه الإتفاقيات ببروتوكولات ملحقه، فإن حالات عديدة، تمتنع الدول عن التصديق على الإتفاقية، تبقى هذه الإتفاقية دون بروتوكولات منفذة.

لهذا نجد أن إتفاقية الكويت تقضي بوحدة الإتفاقية و البروتوكول و أي إنسحاب من الإتفاقية يعني الإنسحاب من البروتوكول. (6)

(1) د/ عبد المقصود زين الدين المرجع السابق ص 266 .

(2) المادة 3/3 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث.

(3) المادة 8 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث .

(4) المادة 9 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث.

(5) المواد 10، 11، 12، من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث.

(6) المادة 29 من الإتفاقية.

و استثنيت هذه الإتفاقية السفن و الطائرات الحربية، و كذا الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية.(1)

وفي حالة وجود نزاع حول تفسير أو تطبيق الإتفاقية، فنصت على رفع النزاع إلى لجنة قضائية لتسوية المنازعات.(2)

و لم توضح الإتفاقية كيف يرفع النزاع إلى اللجنة، أو يجوز رفع النزاع من طرف واحد أو بعد توافق الطرفين.

أما بالنسبة لكيفية تشكيل هذه اللجنة و تحديد إختصاصاتها، و نظامها الداخلي يقرره مجلس المنظمة.(3)

في حين ان قرارات المنظمة تتخذ بالإجماع.(4)

و قد أثبت الواقع أن هذه الإتفاقية، لم تتمكن من إيقاف زحف التلوث النفطي الذي تعرضت له المنطقة سنة 1983.

-
- (1) المادة 14 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث .
 - (2) المادة 16 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث .
 - (3) المادة 16 فقرة 2 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث
 - (4) المادة 17 من إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث .

المطلب الرابع: الإتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر و خليج عدن المنعقدة بجدة .

دعت إلى إنعقاد هذه الإتفاقية جامعة الدول العربية، بواسطة منظماتها المتخصصة "الأيدكسو"، المنظمة العربية للتربية و العلوم الثقافية، هيئت مشروع عمل للمحافظة على البيئة البحرية، في البحر الأحمر وخليج عدن، و مشروع الإتفاقية، و كذا بروتوكول، يتعلق بالتعاون الجهوي، لمكافحة تلوث البيئة البحرية بواسطة الهيدروكاربور و المواد الضارة الأخرى.

و بالفعل أبرمت هذه الإتفاقية في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية سنة 1982 و وقعت عليها كافة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر و خليج عدن.(1) و إنضمت إلى الإتفاقية مصر سنة 1989.

و قد حثت هذه الإتفاقية الدول الأطراف، على منع و تقليل و مكافحة التلوث من السفن.(2)

و تستثني هذه الإتفاقية من مجال تطبيقه، المياه الداخلية،(3) في حين أن هذه المياه، تعد مكانا لرسو السفن بموانئها، أو أي إلقاء آخر.

و كان من الأجر حماية كل البيئة البحرية دون إستثناء و بصفة عامة فإن هذه الإتفاقية لم تطرح أية إلتزامات في ما يخص حماية البيئة البحرية و إنما حثت فقط على منع و تقليل و مكافحة التلوث من السفن و المصادر الأخرى.

(1) هذه الدول هي : السعودية، الأردن، اليمن الديمقراطية، الصومال، السودان، الجمهورية العربية اليمنية و منظمة التحرير الفلسطينية.

(2) المادة 5 من الإتفاقية مجلة المنظمة العربية للعلوم و الثقافة، 1991.

(3) المادة 1 من إتفاقية جدة، 1982 المرجع السابق.

لقد تبين من خلال سرد هذه الإتفاقيات، أن هناك قصورا في قواعد القانون الدولي لمواجهة الخطر الذي تتعرض له البيئة البحرية.

فلجأت الدول إلى الإتفاقيات الدولية المتخصصة ، إلى أنها لم تصل إلى الهدف المرغوب تحت تضارب مصالح دول العالم، فلم تتمكن من وضع قواعد وأنظمة فعالة للحفاظ على البيئة البحرية.

فلجأت دول العالم إلى الإتفاقيات المحلية ، لعلها تصل إلى وضع حد للخطر الذي يهدد البحار والمحيطات ، لكن لم تتمكن من ذلك، بحيث كما رأينا أن هذه الإتفاقيات الجهوية لم تضع قواعد لمسؤولية الدول عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية فكل مرة نجدها تحيل على القوانين الوطنية للحصول على التنفيذ الفعال للقواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة. وسنتطرق في الفصل الثاني إلى التشريعات الداخلية لمعالجة التلوث البحري .

الفصل الثاني

التشريعات الداخلية لحماية البيئة البحرية

المبحث الأول: نماذج من التشريعات الداخلية لبعض الدول.

تعتبر التشريعات الداخلية لحماية البيئة البحرية، حماية ذاتية وهذا الحق ليس جديدا بحيث نادى به الفقيه (CHARLES DE VISSCHER) أن الدولة الساحلية تملك هذا الحق، لو بالخروج عن مقتضيات القانون الدولي، أو العرف الدولي، في حين لا يرى الفقيه (LUTHER BACHT) الحماية الذاتية حقا، وإنما هي مجرد عذر معترف به من طرف القانون الدولي، ممارس من طرف الدولة لوجود حالة الضرورة.(1) وقد برز هذا وضحا في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 المذكور في الفصل الأول من هذا الباب، بحيث تنص على أن الأطراف المتعاقدة بإمكانها إتخاذ الإجراءات والقواعد اللازمة، لمكافحة وتخفيض خطر التلوث، البحري الذي يهدد سواحلها ومصالحها و الذي يكون، مصدره الهيدروكاربور أو جراء التصادم الذي ينجم من السفن.(2) والرجوع إلى هذا الحق، يعتبر نتيجة طبيعية للنقض الحاصل في الإتفاقيات الدولية والجهوية كما رأينا سابقا. ونظرا للأضرار الكبيرة الناتجة، عن الانفجارات. والكوارث البحرية التي تحدث من جراء عمليات إستغلال وإستثمار المناطق البحرية. الخاصة للولاية الإقليمية للدول وإتساع نطاق هذه العمليات، وما تسببه من ضرر للبيئة البحرية. كانت الدول المنتجة للنفط سباقة، وضع قواعد جديدة في تشريعاتها الداخلية، بهدف حماية البيئة البحرية، إستنادا إلى إتفاقية أعالي البحار لسنة 1958.(3) بحيث تضمنت تلك التشريعات نوعان من النصوص إحداهما وقائية، تمنع تلوث البيئة البحرية وتهديد ثروتها، وثانيها عقابية وردت بشكل خاص في عقود الإمتياز التي تمنحها الدول المنتجة للنفط.(4)

(1) د/ إدريس الضحاك قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ص 671 .

(2) المادة (1) من إتفاقية بروكسل المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي 1969.

(3) المادة 24 من إتفاقية أعالي البحار لسنة 1958 . المرجع السابق.

(4) المادة 3/24/د من إتفاقية أعالي البحار لسنة 1958 . المرجع السابق.

المطلب الأول: التشريعات الداخلية للإتحاد السوفيتي (سابقا)

صدرت عدة تشريعات في الإتحاد السوفياتي سابقاً ، وضعت نظاماً دقيقاً لحماية البيئة البحرية، في المياه الداخلية والمياه الإقليمية والجرف القاري للإتحاد السوفياتي. فقد أصدر مجلس السوفيات الأعلى سنة 1968 مرسوماً بشأن الجرف القاري السوفيتي نص فيه على حماية الموارد الطبيعية الحية في الجرف القاري.(1) وأوكل المهمة إلى أجهزة رقابة خاصة، كما فرض المرسوم عقوبة الحبس وكذا الغرامة أو كلاهما معاً، إذا ثبت إنتهاك أو مخالفة أحكام هذا المرسوم.(2) بعد ذلك صدر قرار آخر رقم 1967/524 ومرسوم آخر رقم 5590 سنة 1974 يتعلقان بالمسؤولية عن تلويث البحار، وجرمت الأفعال غير القانونية التي تؤدي إلى تلويث المياه الداخلية والمياه الإقليمية للإتحاد السوفيتي، من جراء التصريف من السفن أو سائل النقل الأخرى التي تؤدي إلى الإضرار بالمصادر الطبيعية للبحار، أو خلافاً للإتفاقيات، الدولية وفي البحار العالية، إذا كان الإتحاد السوفيتي طرفاً فيها، فيعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين أو إيقافهم عن العمل مدة لا تزيد عن سنة أو غرامة لا تزيد عن 10.000 روبل.(3)

-
- (1) المادة 8 من المرسوم الخاص بالجرف القاري للإتحاد السوفيتي (سابقاً) ملحق لدراسة لجابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق . ص
- (2) المادة 6 من نفس المرسوم المرجع السابق .
- (3) المادة 11 من المرسوم نفس المرجع .

ثم صدر قانون يتعلق بعمليات إستكشاف وإستثمار الموارد الطبيعية في الجرف القاري يقضي هذا القانون بعدم تلويث البيئة البحرية، ثم صدرت أنظمة وقواعد قانونية جديدة سنة 1969 أكثر دقة وتنظيماً في اتخاذ إجراءات وقائية وفعالة لحفظ الموارد الطبيعية، ومنع إلحاق الضرر بالكائنات الحية وعدم تلويث البيئة البحرية، بسبب عمليات الحرف والتنقيب إضافة إلى أنظمة المراقبة والإشراف الدقيق. (1)

أما بالنسبة للقانون الكندي الصادر في جويلية سنة 1970 والمتعلق بالوقاية من التلوث المناطق الشمالية (ARCTIQUES) وللمياه المجاورة للتراب القاري، ولمياه جزر الشمال الكندي والذي يقضي بمنع التلوث في منطقة محمية. يصل عرضها حول الأرخيبيل الكندي في المياه المذكورة إلى 100 ميل بحري.

هذا يعتبر رد فعل جاوز ما قدر في الإتفاقيات الدولية، ويتجاوب مع حاجيات الدول الشاطئية التي تقع على مناطق مهددة أكثر بالتلوث. (2)

وقد غبر الوزير الأول الكندي مدافعا عن هذا القانون بقوله:

... L'expérience nous apprend toute fois que nous devons pas rester passifs que le rythme actuel de progression de la réglementation internationale. Suffit à prévenir tout risque immédiat de pollution dans l'Actique. (3)

J. ANDRASSY O.P.C.I.T. P 39

(1)

J. MARIN « LE PROGRES TECHNIQUE LA POLLUTION ET L'EVOLUTION RECANTE DU DROIT DE LA MER AU CANADA A L'EGARD DE L'ARTIQUE ». Encyclopedia Volume n° 8 1970 P158.

(2)

J. MARIN O.P.C.I.T PP 213- 214

(3)

المطلب الثالث: التشريعات الداخلية في دولة الكويت

صدر في دولة الكويت مرسوم لسنة 1964 خاص بمنع تلويث البحر بالنفط حيث نصت المادة الأولى على أنه تلويث منطقة البحر عن طريق تصريف أو تسرب النفط، أو مزيج نفطي من أية سفينة في المياه الداخلية الكويتية وكذا المياه الإقليمية. (1)

وحدد هذا المرسوم الأشخاص المسؤولين عن التلوث وهم مالك السفينة أو رئيسها، إذا كان التلوث تسبب من السفينة وشاغل المكان التلوث من المكان على الأرض، ومالك السفينة أو مالك المعدات إذا كان التلوث بسبب تلك المعدات من أجل حفظ النفط أو تغييره. (2)

كما خول هذا المرسوم لوزير المالية والصناعة، حجز السفينة التي تسببت في التلوث حتى نهاية محاكمة الشخص المسؤول عن التلوث. (3)

ويستطيع الشخص المسؤول عن التلوث أن يرفع الحجز عن السفينة مقابل دفع ضمان بمبلغ 1000 دينار كويتي إلى الجهة المسؤولة عن تنفيذ الأمر.

وقد نصت عقود الإمتياز في دولة الكويت على معالجة مشكلة التلوث البحري وذلك نستنتج من الإتفاق المبرم بين الحكومة الكويتية وشركة النفط (SHELL) التي شملت المواد النفطية في البحر الإقليمي والجرف القاري، بحيث وضعت إلتزاما على شركة (SHELL) بأن تباشر أعمالها بصورة بارعة وفقا للوسائل العلمية المتاحة، وعليها أن تتخذ كافة التدابير المناسبة..... (4)

هذا وللكويت تشريعات أخرى تتعرض بشكل غير مباشر لمكافحة تلوث البيئة، منها قانون 1972/15 خاص ببلدية الكويت والقانون رقم 1973/19 بشأن المحافظة على الثروة البترولية وله نفس إجراءات القانون العراقي رقم 1970/229 وقرار وزير النفط رقم 1975/72 حول الرقابة البيئية وإجراءات السلامة. (5)

(1) المادة الثانية الفقرة الأولى من المرسوم الكويتي رقم 1964/12 المتعلق بمنع التلوث البحر بالنفط .

(2) المادة الثالثة من نفس المرسوم .

(3) المادة الرابعة من نفس المرسوم .

(4) دراسة للأستاذ جابر إبراهيم الراوي المرجع السابق ص 330 .

(5) الأستاذ إبراهيم الراوي نفس المرجع .

المطلب الرابع: التشريعات الداخلية في كل من العراق وسلطنة عمان

تقد أصدر العراق قانون رقم 1970/229 خاص بحماية الثروة النفطية، والكاربوهيدراتية الطبيعية.

هذا القانون نظم عمليات استخراج واستثمار النفط في البحر الإقليمي والجرف القاري تضمن هذا القانون أحكاماً تفصيلية تهدف إلى الحفاظ على الثروة النفطية من التبدد والضياع وتدابير وقائية، تمنع وقوع حوادث التلوث ذات الآثار الضارة. وقد فرض هذا القانون تدابير وقائية تتصف بالعمومية، باتخاذ كافة التدابير اللازمة الضرورية، من قبل الشركة المستغلة.

لمنع الأضرار والمخاطر التي تنتج من جراء عمليات الإستغلال التي تهدد الثروات البحرية وإتخاذ الإحتياطات اللازمة لمنع التلوث. (1)

ونص نفس القانون على فرض غرامة قدرها 50.000 دينار لكل حالة و 10.000 أخرى عند التكرار بالإضافة إلى دفع قيمة النفط والمواد الكاربوهيدراتية التي تتسبب الشركة في ضياعها. (2)

وهذا القانون يضيف إلى منطقة المياه الإقليمية، منطقة الجرف القاري عندما يحدد مجال تطبيقه علماً ان هذه المنطقة غير محددة إلى يومنا هذا(3).

(1) قانون 1970/229 العراقي المتعلق بحماية الثروة النفطية الجريدة الرسمية العراقية رقم 1951 سنة 1971 .

(2) المواد 2-14-18-411 من القانون المتعلق بحماية الثروة النفطية الجريدة الرسمية العراقية رقم 1951 سنة 1971.

(3) هناك إتجاه يقول أن منطقة الجرف القاري محددة ، وهي الإمتداد الطبيعي لإقليم الدولة .

هذا وأصدرت سلطنة عمان القانون رقم 74/34 المؤرخ في 01 / جانفي / 1975 والمتعلق بمراقبة تلوث مياه البحر .

نص هذا القانون في فصله الأول على أن هناك منطقة محمية من التلوث، يصل عرضها إلى (38) ميلا ابتداء من الحدود الخارجية للمياه الإقليمية، التي يصل عرضها إلى 12 ميلا وفي حالة التقابل أو التجاور مع دولة أخرى، فإن عرض هذه المنطقة يحدد بالاتفاق وعند انعدامه يطبق خط الوسط. (1)

ويمنع تصريف أية مادة ملوثة في هذه المنطقة، كما يمنع على السفن المسجلة بسلطنة عمان تصريف أية مادة ملوثة ولو خارج هذه المنطقة. (2)

وهذا القانون يشبه القانون الكندي الذي رأيناه فيما سبق - من حيث أنه ينشئ منطقة محمية من التلوث إلا أنه يخالفه في أنه لا يعطي للحكومة - كما فعله القانون الكندي - السلطة في وضع معايير تتعلق بحجم السفن وبنائها حتى تستطيع المرور من هذه المناطق، وفي المراقبة العادية للملاحة أو يمنع المرور من هذه المناطق إذا كان ذلك ضروريا لحفظها من التلوث.

وعليه فإن المشرع العماني يتدخل فقط عند حدوث المخالفة، أي عندما يصبح المرور غير بريء، لأن في نظره - ربما - هذه المقتضيات تعيق المرور في منطقة داخل وخارج البحر الإقليمي.

هذا بالإضافة القرار الوزاري رقم 28/3 المنفذ للمرسوم رقم 71/68 المتعلق بالصيد البحري والثروة المائية الحية، ويتعرض هذا القرار إلى مسألة المحافظة على البيئة البحرية من المواد الملوثة والتي تضر بالحياة البحرية في المياه العمانية. (3)

(1) وفي هذا الصدد وقعت إتفاقية إيران لتحديد الحرف القاري بين البلدين .

دراسة للدكتور سمعان فرج الله (وضع المضائق الدولية في العالم العربي على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ص 389 .

(2) المادة 2 من القانون العماني رقم 74/34 والمتعلق بمراقبة تلوث مياه البحار . وتنص هذه المادة على أن " كل تصريف يعتبر مخالفة مستقلة وإذا كان التصريف مستمرا فإن كل يوم منه يعتبر مخالفة مستقلة . وبذلك يكون هذا القانون قد تجاوز عمدا الوصف الحقيقي الذي كان يجب أن يعطى لهذه المخالفة وهو الجريمة المستمرة الذي تنجم عنه وحدة العقاب عن كل مخالفة .

(3) تشريعات الموارد الطبيعية وحماية البيئة والتراث القومي والثقافة ص 111 سلطنة عمان سنة 1980 .

المطلب الخامس: التشريعات الداخلية السورية و دولة البحرين .

وإن لم تفعل الدول العربية الساحلية، كما فعلت سلطنة عمان (وكذا كندا) بإنشاء مناطق محمية فإنها أصدرت تشريعات تكافح التلوث البحري، وتعمل على الحفاظ على البيئة البحرية.

قد أصدرت الجمهورية السورية القانون رقم 72/10 والمتعلق بتلوث المياه الإقليمية والمياه المجاورة.(1)

هذا القانون يقضي بالغرامة وبالتعويض عن الضرر في كل حالة تتعلق بإدخال المواد الملوثة في المياه الإقليمية السورية، أو المياه المجاورة لها، كما يحدد الأشخاص المسؤولين عن التلوث، وكذا الخسارة وحالة الإغفاء من المسؤولية، وحالات الإغفاء حددها هذا القانون في الحالات التي يقع فيها التلوث لتفادي خطر يهدد السفينة أو المعمل أو الحياة الإنسانية أو أن التلوث راجع للقيام بإجراءات ضرورية لمنع ضرر خطير كان سيصيب حمولة السفينة أو أن تصريف النفط أو الزيت راجع لقوة قاهرة.(2)

رقم 75/3 و المتعلق بالصحة العمومية ولقد أتى هذا القانون بمقتضيات أما في البحرين فقد صدر القانون بمقتضيات عامة إلا أنه في نص مادتيه 63 و64 بمنع كل تصريف في المياه الداخلية والمياه الإقليمية لكل مادة من شأنها أن تلوث تلك المياه.(3)

وهذا القانون لم يحدد المسؤولية ولا التعويض، ولم ينص على مقتضيات عملية كفيلة بمكافحة التلوث البحري بل أتى بمقتضيات عامة.

وفي كل عقود الامتياز التي كانت تمنحها العراق، الكويت والبحرين بهدف الاستغلال النفطي، كانت دائما تشير في هذه العقود إلى المقتضيات المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث، حيث نجد أن في عقود الامتياز الممنوحة من طرف شركة النفط الوطنية العراقية للشركة الفرنسية (ERAP) سنة 1967 تنص المادة الثالثة من هذا العقد على المحافظة على البيئة البحرية من التلوث.(4)

(1) مجموعة القوانين والتشريعات المالية العربية السورية ص 42 إلى 45.

(2) نفس المرجع ص 46 .

(3) RECUEIL INTERNATIONAL DE LE GISATION SANITAIRE, ANCY . V n° 30 P585

(4) مجموعة القوانين والأنظمة الخاصة بوزارة النفط العراقي ووزارة النفط مطبعة بغداد 1972 ص 98.

المطلب السادس: التشريعات الداخلية المتعلقة بالمحافظة وحماية
البيئة البحرية في الجمهورية الجزائرية

إن كانت أغلب دول العالم قد صادقت على الاتفاقيات الدولية و الجهوية التي سبق وأن ذكرناها في الفصلين الأول والثاني من الباب الثاني، فإن من الدول من عمل على نشرها بقوانين وطنية دون إضافة أو تغيير، لها أو قوانين منفذة لها، كما فعلت المملكة المغربية بإصدارها المرسوم رقم 1-68-519 المتعلق بانضمام المغرب إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث البحري بواسطة الهيدروكربون سنة 1954. (1) علما أن للمغرب ساحل يصل إلى 3400 كلم تقريبا.

وهناك من نشر هذه القوانين و إتباعها بقوانين منفذة لها كما هو الشأن بالنسبة للكويت المرسوم رقم 12 لسنة 1964 المذكور في المطلب الثالث من هذا المبحث.

إلا أن القوانين الجزائرية تناولت هذا الموضوع بالتفصيل بحيث أصدر المشرع الجزائري المرسوم رقم 76/80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري وبالتحديد الفقرة الخامسة منه الخاصة بنظام التلوث، وبموجب هذا الأمر يعرف كل تلويث للوسط البحري حاصل عن طريق تسرب مباشر أو غير مباشر للمواد أو الطاقة وتؤدي إلى أثار ضارة. (2)

وتحدد قائمة للعوامل الملوثة بموجب نصوص تنظيمية . (3)
بالإضافة إلى الأحكام المتخذة تطبيقا للاتفاقيات الدولية بشأن وقاية التلوث في البحار ومكافحة يمنع طرح وإلقاء أو تغطيس مواد ، الطاقة الملوثة للوسط البحري في حدود الأملاك العمومية البحرية. (4)

(1) J.O R.M.P. 5271 DU 08/04/1970

(2) المادة 210 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 بالمعدل والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري الحريدين الرسميتين رقم 1977/29 و رقم 1998/47 .

(3) المادة 2/210 من الأمر سابق الذكر .

(4) المادة 1/212 من الأمر رقم 80/76 والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 نفس المرجع .

كما يوجب الأمر على كل سفينة أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات والمواد الملوثة بصفة عامة. (1)

وخلافا لما جاء في نص المادة 212 المذكور أنفا يستثنى طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في الظروف الآتية:

- لتأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى

- لتجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة

- لإنقاذ الحياة البشرية في البحر

هذا ويجب إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة عرضا أو استثناءات في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية. (2)

و أضاف هذا الأمر أن لكل إسالة لمواد ملوثة في البحر والنااتجة من المنشآت الصناعية الأرضية أو البحرية يجب أن تكون محل رخصة مسبقة وتمنح هذه الرخصة ووزير الصناعة والطاقة. (3)

وكل مخالفة لأحكام الفقرة الخامسة من القانون المتضمنة نظام التلوث يعاقب عليها وفقا لأحكام هذا القانون والتشريع المعمول به. (4)

وفي حالة حصول تسرب أو طرح أكثر من سفينة المعنية مسؤولين على وجه التضامن عن مجموعة الضرر. (5)

ويحق لمالك السفينة تحديد مسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث مياه البحر بمبلغ معين وذلك وفقا للكيفيات المحددة في هذا الأمر و الاتفاقيات الدولية.

(1) المادة 213 من الأمر رقم 80/76 والمتضم بقانون رقم 98 - 05 المرجع السابق .

(2) المادة 214 من الأمر رقم 80/76 نفس المرجع .

(3) المادة 215 من الأمر رقم 80/76 نفس المرجع .

(4) المادة 216 من الأمر رقم 80/76 نفس المرجع .

(5) المادة 218 من الأمر رقم 80/76 من نفس المرجع .

في مادة تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث.(1)

وعليه فإن هذا الأمر يعتبر تنفيذ لاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية، المدنية الناتجة عن التلوث بواسطة الهيدروكاربور، مع إضافة إليها حالات التلوث من المركبات الصناعية الموجودة بالبر أو البحر، وتعميم التلوث البحري بحيث يضم كل المواد الملوثة وليس فقط الهيدروكاربور.

هذا وقام المشرع الجزائري بإصدار تشريعات أخرى، اعتمادا على حق الحماية الذاتية فأصدر قانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فبراير سنة 1983 يهدف هذا القانون إلى حماية الموارد الطبيعية وإتقاء كل شكل من أشكال التلوث والمضار ومكافحته، ونص في الفصل الثالث من الباب الثالث على حماية البحر، مراعى أحكام المعاهدات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البحار منها اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والبروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض من التلوث الناشئ على رمي النفايات من السفن والطائرات والبروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى و الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة على التلوث بسبب المحروقات.

بحيث نص هذا القانون على منع أن تصب وتغمر وتحرق في البحر الموارد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية، وبالموارد البيولوجية وعرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري، وإفساد ماء البحر من حيث استعماله والتقليل من القيمة الترفيهية للبحر، وعند الاقتضاء، تحدد قائمة هذه المواد بموجب نصوص تنظيمية.(2)

ويجوز للوزير المكلف بالبيئة، أن يقترح أنظمة أو يرخص بالصب، أو الغمر، أو الحرق في البحر وفقا لشروط تجعل عمليات الصب أو الحرق أو الغمر غير مؤذية وخالية من الأضرار، و لا تطبق هذه الأحكام على الحالات المترتبة عن أسباب قاهرة، ناجمة عن التقلبات الجوية أو عوامل أخرى تكون حياة البشرية أو أمن السفينة عرضة للخطر(3).

(1) المادة 211 من القانون مرجع سابق .

(2) المادة 210 من القانون - مرجع السابق.

(3) المادة 50 و49 من القانون رقم 83-03 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة البحرية ، الجريدة

و لا يجوز القيام بعمليات صب أو غمر المواد المذكورة في المادة 48 السالفة الذكر إلا برخصة سليمها الوزير المكلف بالبيئة. (1)

وفي حالة وقوع عطب أو حادث طارئ في البحر الإقليمي، لكل سفينة أو طائرة، أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطر على إلحاق الضرر بالساحل وبالمنافع المرتبطة به. في هذه الحالة يمكن أمر صاحب السفينة أو القاعدة العائمة اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لوضع حد لهذا الخطر. (2) وإذا لم تسفر هذه الإجراءات عن النتائج المنتظرة في الأجل المحدد، يمكن للدولة أن تأمر تلقائياً في حالة الاستعجال بتنفيذ الإجراءات اللازمة على نفقة صاحب الناقل أو تحصل على مبلغ التكلفة منه. (3)

ويتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها، أن يعلن عن كل حادث ملاحى يقع في مركبة ومن طبيعة هذا الحادث أن يهدد بتلويث وإفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية. (4)

ويتم البت في مخالفات أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث من هذا القانون، والمتعلق على يد المحكمة المختصة بالمكان حيث وقعت المخالفة ويكون الاختصاص كذلك إما للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية وإما للمحكمة التي توجد المركب في إقليمها إذ كانت أجنبية أو غير مسجلة. (5)

(1) المادة 52 و 50 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع .

(2) المادة 53 و 50 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع .

(3) المادة 2/53 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع.

(4) المادة 54 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع .

(5) المادة 63 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع.

(5) المادة 54 من القانون رقم 83-03 من نفس المرجع.

ويعاقب بغرامة من 50.000 إلى 500.000 دج وبالحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بإحدى العقوبات فقط وفي حالة العود بضعف هاتين العقوبتين لكل ربان سفينة جزائرية أو كل قائد أو شخص يتولى قيادة عمليات الغمر أو الحرق في البحر انطلاقا من آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة كانت أم متحركة وخاضعة للقوانين الجزائرية مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 48/49 من هذا القانون المذكور سالفًا. (1)

ويعقب بغرامة مالية قدرها من 500.000 إلى 5 ملايين دج وبالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات أو إحدى العقوبات فقط وفي حالة العود بضعف هاتين لعقوبتين كل ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية لحماية تلوث مياه البحر بالمحروقات المبرمة بلندن سنة 1954 يرتكب مخالفة لأحكام المادة 3 من المعاهدة المذكورة المتعلقة بمنع رمي المحروقات أو مزيج المحروقات في البحر. (2)

ويعاقب بغرامة من 50.000 إلى 5000.000 دج أو بضعف هذه العقوبة في حالة العودة وبالحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بإحدى العقوبتين فقط كل ربان سفينة سفينة غير خاضع لأحكام معاهدة لندن لسنة 1954 ولا تسري هذه الأحكام على السفن المجهزة بالبضائع والسفن الأخرى عندما تكون قواتها المحركة تفوق القوة المحددة من طرف الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية. (3)

وتطبق أحكام الفصل الثالث من هذا القانون على السفن الأجنبية التي تكون داخل المياه الخاضعة للقانون الجزائري ، حتى لو سجلت ببلاد يخضع لحكومة لم توقع على معاهدة لندن لسنة 1954 بحيث يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 5000.000 دج الربان الذي يتسبب بسوء تصرفه أو تهوره في قوع حادث في البحر أو لم يستطع أن يتفاداه وأسفر عن هذا الحادث تسرب مواد لوثت المياه التابعة للولايات الجزائرية. (4)

(1) المادة 64 من القانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة .

(2) المادة 69 من نفس القانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة.

(3) المادة 70 من نفس القانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة.

(4) المادة 71 من نفس القانون رقم 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة.

وتنص المادة 73 من هذا القانون أنه بعض النظر عن الملاحقات القضائية في حالة إلحاق الأضرار بأي شخص أو بالوسط البحري أو المنشآت، يعاقب بالحبس من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من مليون إلى 5 ملايين دج على المخالفة - المنصوص عليها في المادة 54 من هذا القانون التي يسفر عنها رمي محروقات أو مزيج من المحروقات، في المياه الإقليمية، وفي جميع الحالات تكون وتظل حقوق الغير على المتسببين في التلوث محفوظة. (1)، هذا وأصدر المشرع الجزائري مرسوم رقم 83-580 في 22 أكتوبر 1983 يتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطرة السامة أو الملوثة بالإشارة إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر.

يحدد هذا المرسوم كفاءات تنفيذ إلزام ربان السفن، التي تحمل على متنها البضائع الخطرة السامة أو الملوثة، أن يشيروا إلى ذلك في حالة وقوع حادث في البحر وذلك طبقا لنص المادة 54 من القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة البحرية المذكور سالفًا، ينص هذا المرسوم على أن في حالة وقوع حادث في البحر يجب على ربان أية سفينة، أو أية سفينة تنقل المحروقات التي تحمل المواد السامة والخطرة و الملوثة للوسط البحري، وتكون هذه السفينة قريبة من المياه الإقليمية الجزائرية أو بداخلها أن يخطر بأي حادث يقع على حالة السفينة، من شأنه أن يكون له أثر على سيرها العادي. (2)

هذا الإخطار يجب أن يصل إلى السلطات البحرية لاسيما الإدارة البحرية المحلية والمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ. (3)

ويجب أن يتضمن الإخطار المعلومات التالية:

- هوية السفينة .
- تاريخ الحادث وساعة وطبيعة .
- التفاصيل المفيدة بخصوص حالة السفينة .
- المعلومات المفصلة عن نوعية المواد الضارة المعنية وتسميتها التقنية الدقيقة .
- كميات المواد الخطيرة السامة أو الملوثة الملقاة في البحر أو المحتمل إلقائها وكثافتها وحالتها التقديرية.

(1) المادة 65 من القانون رقم 83/03 المتعلق بحماية البيئة .

(2) المادة 2 و3 من المرسوم رقم 83-580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983 المتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطرة السامة والموثة الجريدة الرسمية رقم 44 ص 2670

وكذا وصف التغليف وعلامات ما إذا كانت المادة الخطرة والسامة أو الملوثة أو المحتمل
إلحاقها في البحر من المحروقات، أو هي مادة ضارة سواء كانت سائلة أو مادة ضارة
غازية أو كانت هذه المادة محمولة جزافا أو في طرود أو في مصندقات. (1)

كما يلزم هذا المرسوم، ربان السفينة والسفن التي تنقل المحروقات والتي تكون موجودة
في المياه الإقليمية، ألا تتوفر لديه، قدراته العادية للتحرك أو الملاحة و اجتناب أخطار
التلوث المهددة. (2) كما يمكن لقائد السفينة الجزائرية، إذا ما صادفوا سفن أجنبية تلوث في
أعالي البحار عليهم القيام بالإجراءات التالية :

- أخذ صور فوتوغرافية للسفينة الملوثة .وكذا الملوثة .
- تسجيل الاسم التي تحمله السفينة الملوثة.
- إرسال المعلومات إلى مركز العمليات
- أخذ عينة من المادة الملوثة وتصويرها وأخذها إلى المحطة البحرية بهدف البدء في
إجراءات المتابعة القضائية. (3)

و إذا ما صادف قائد السفينة، سفينة جزائرية تقوم بعملية الصب أو الغمر لمواد ملوثة، في
المياه الإقليمية، أو أعالي البحار عليه أن يعمل بالإجراءات التالية:

- 1- أخذ صور فوتوغرافية إذا أمكن، للسفينة الملوثة و المنطقة الملوثة
- 2- أخذ عينة معتبرة من المادة الملوثة .
- 3- أخذ الاسم التي تحمله السفينة، و كذا اسم الميناء المسجلة فيه، ثم على قائد السفينة أن
يرسل هذه المعلومات "حراس السواحل"، أو عند دخوله الميناء أن يسلم هذه الصور و
العينات إلى القطاع المتخصص. (4)

(1) المادة 07- من المرسوم رقم 83-80.

(2) المادة 08 - من نفس المرسوم .

Marine Nationale : Guide à l'usage des Commandants de Bâtiments de la marine National (3)
pour l'exécution des missions de police maritime p.46 .

MARINE NATIONALE ALGERINNE OP . CIT - P45. (4)

و على قائد السفينة أن يتخذ نفس الإجراءات المذكورة أعلاه، إذا ما صادف سفينة جزائرية تقوم بعملية تلويث في المياه الإقليمية بالإضافة إلى أن بإمكانه توقيف عملية التلويث في الحال، و قيادة السفينة الملوثة نحو أقرب ميناء. (1.)

هذا و أنشأ المشرع الجزائري للجنة الوطنية للبيئة بموجب مرسوم رقم 74/156 المؤرخ في 12/جويلية/1974. (2)

تهدف هذه اللجنة إلى الدراسات التقنية و القانونية المتعلقة بتلوث البيئة و الأضرار. و عليه فإن الدول أصبحت معنية بموضوع المحافظة و حماية البيئة البحرية، لذلك نجد مثلا أن الدول العربية بادرت بإنشاء المجلس العربي للبيئة البحرية ضمن هيكل جامعة الدول العربية سنة 1982، و تم عقد أول اجتماع له بدمشق في الفترة الممتدة من 12 إلى 18 ديسمبر 1982 و من جملة التوصيات حصر القوانين و التشريعات المتعلقة بالبيئة البحرية في الدول العربية. (3)

و من جملة ما يمكن استنتاجه من هذه القوانين و الأنظمة الداخلية للدول المتعلقة بالمحافظة و حماية الوسط البحري، أن مصدرها الأول هي أحكام المعاهدات و الإتفاقيات الدولية، بحيث نجد أن هذه الأخيرة في كل مرة تحيل على الدول بإتخاذ إجراءات و قواعد و أنظمة داخلية. (4)

و عليه فإن هذه المعاهدات و الإتفاقيات تترك في كل مرة نوع من المرونة للسلطات الداخلية للدول الشاطئية بسن الأنظمة البحرية بهدف حماية هذا المجال. و إن كانت هذه القوانين قد ساهمت في حماية هذا المجال البحري فإنها في حاجة إلى مراجعات جزئية، لتشريعاتها الوطنية، لتتنسج مع مواقفها.

(1) MARINE NATIONALE ALGERINNE OP . CIT - P 46.

(2) مرسوم رقم 156 - 74 المؤرخ في جويلية المتعلق بإنشاء اللجنة الوطنية للبيئة جريدة رسمية رقم 49 ص 647 .

(3) المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم سنة 1983 ص 175

(4) مثلا نجد أن المشرع الجزائري في سنة الأمر رقم 80/76 المتسم بقانون رقم 98 - 05 المتضمن القانون البحري تضمن نفس تعريف التلوث البحري في مادته 210 و هو نفسه المذكور في المادة 3 من إتفاقية لندن 1954 و بالنسبة لقانون 3/83 المتعلق بحماية البيئة فإنه رجع إلى أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض =

المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمؤتمرات الدولية المتعلقة بالموضوع و على وجه الخصوص المؤتمر الثالث لقانون البحار التي دعت إليه الأمم المتحدة و الذي أسفر عن الإتفاقية الدولية لقانون البحار المشار إليها سالفاً. و التي تم وصفها بأنها من أهم القواعد القانونية الدولية، التي تراعي بقدر كبير حماية الوسط البحري لهذا رأيت أنه من الضروري العودة إلى هذه الإتفاقية في هذا المبحث الثاني من هذا الفصل المتعلق بالتشريعات الداخلية لأنها تناولت موضوع الحماية الداتية بأكثر دقة و تفصيل من كل الإتفاقيات التي سبقتها.

= عن الأضرار المترتبة على التلوث بسبب المحروقات المنعقدة ببروكسل 1971 و كذا إتفاقية لندن حول حماية تلوث مياه البحر من جراء المحروقات و إتفاقية حماية البحر الأحمر المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة سنة 1976 خاصة المواد 69-70/71 من القانون .

المبحث الثاني: التشريعات الداخلية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار.

إن صلاحية أي قاعدة قانونية تكمن في مدى فاعليتها في التطبيق، لذلك إهتم المؤتمر الثالث لقانون البحار، التي انبثقت عنه اتفاقية 1982 أن يهتم بالبحث عن الوسيلة الفعالة لتطبيق أحكام الاتفاقية خاصة مسألة التلوث.

إلا أن المشكلة التي تطرح هي غياب " السلطة العالية الحاكمة " التي تستطيع أن تجبر الدول على احترام أحكام الاتفاقية لهذا توزعت عملية التطبيق والرقابة لهذه الأحكام في صورتين تظهر في شكل اختصاصات تشريعية وتنفيذية تقوم بها الدول على المستوى الفردي، لهذا فلقد أنيط بالدول اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية، التي تكفل تنفيذ أحكام الاتفاقية على نحو يحقق حماية البيئة البحرية، غير أن إختصاصات الدول في هذا المجال تختلف حسب وضع كل دولة. لهذا نجد أن الجزء الخامس من القسم الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تحت عنوان القواعد الدولية القانون الداخلي المتضمن مكافحة وتقليص التحكم في التلوث البحري.

نظم هذه التشريعات في محورين اثنين هما اختصاص دولة العلم و اختصاص الدولة الساحلية .



المطلب الأول: اختصاص الدولة الساحلية

بما أن الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية و ولائية بالنسبة لمنطقة البحر الإقليمي، والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذا الجرف القاري على نحو ما رأيناها في الفصل الثاني من الباب الأول، كان من الضروري أن يكون هناك علاقة بين هذا الحق، بمنح الدولة الساحلية اختصاص حماية والمحافظة هذه المناطق من خطر التلوث، واختصاص الدولة الساحلية له جانبان، الأول يستهدف من وراء حماية البيئة، المحافظة على ما يوجد بهذه المناطق، من ثروات لصالح الدولة الساحلية والثاني واجبا على الدولة الساحلية، وهو المحافظة وحماية الوسط البحري.(1)

وعليه فإن اختصاص الدولة الساحلية يتمثل في :

الفرع الأول: حق الدولة الساحلية في وضع القواعد والتدابير الوطنية لمكافحة التلوث

إن حق الدولة الساحلية في وضع القواعد والتدابير الوطنية لمكافحة التلوث يختلف باختلاف مصادر التلوث وطبقا للمنطقة التي تطبق فيها هذه القواعد والتدابير .

فهو حق مطلق بالنسبة لحالات التلوث الناشئ عن المصادر البرية اعتبارا أن الدولة تمارس هذا الحق انطلاقا من اختصاصها الإقليمي على شواطئها ومياها الداخلية.

ونفس الشيء بالنسبة لحالات التلوث الناجم عن الأنشطة التي تتعلق باستكشاف و استغلال قيعان البحار في المناطق البحرية التي تخضع لولايتها والتي تشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وكذا الجزر الاصطناعية وكل المنشآت التي تدخل في

ولايتها.(2)

وعليه فإن على الدولة الساحلية، عند وضعها لقوانين وتدابير، بهدف مكافحة التلوث عليها أن تأخذ بعين الاعتبار القواعد والمعايير الدولية التي يتم إقرارها بمعرفة المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي يهدف إلى مكافحة التلوث بحيث أن لاتكون قوانين الدولة الساحلية، أقل فعالية من تلك القواعد والمعايير الدولية.(3)

(1) المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 214 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادتين 207 - 208 من إتفاقية الأمم 1982.

أما التلوث الناشئ عن عمليات الإغراق، فإن اتفاقية الأمم المتحدة منحت للدولة الساحلية، حق وضع القوانين والتشريعات الوطنية لمنع وخفض وكذا مكافحة التلوث الصادر عن عمليات الإغراق، فخولت للدولة الساحلية حق تنظيم ومراقبة عمليات الإغراق في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، والحصول على إذن مسبق من سلطات الدولة شرط أساسي قبل البدء في عمليات الإغراق مهما كان نوعها، وسواء كان هذا الإغراق في البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري.(1)

أما بالنسبة للتلوث الذي يكون مصدره السفن، وما يترتب هذا المصدر من آثار ضارة على البحار من زيوت ومواد ضارة والتي تتسرب إلى شواطئ الدولة نجد أن الاتفاقية، خولت للدولة الساحلية، حق وضع التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع التلوث الذي يكون مصدره السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، في بحرها الإقليمي بشرط أن لا يترتب على ذلك عرقلة حرية المرور.(2)

كما أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية الحق في وضع التشريعات والنظم لمنع وخفض التلوث الناتج عن السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بشرط أن تكون هذه التشريعات، والنظم متفقة مع المعايير الدولية المقبولة عموماً، والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، وللدولة كذلك الحق في وضع ما تراه من وسائل إلزامية خاصة للحد من التلوث، الصادر من السفن في بعض القطاعات المعينة من منطقتها الاقتصادية.

وعليه فإن التشريعات والنظم الوطنية للدول الساحلية، تعتبر أداة هامة لحماية و المحافظة على البيئة البحرية، ويزيد من أهمية هذه الأداة إذا علمنا أن مجموع المساحات البحرية إلى في نطاق سيادة الدول تساوي تقريباً مساحة اليابسة أي أنها تساوي مساحة حوالي 40 % من المساحة الإجمالية للبيئة البحرية.(3)

لذلك فلو تحرص الدول الشاطئية، على فعالية ونفاذ التشريعات والتدابير الوطنية لتمكنت من تحقيق خطوة كبيرة نحو حماية ومكافحة التلوث والتخفيض منه.

(1) المادتين 210- 212 إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 211 /4 من إتفاقية للأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) ENCYCLO POCHE O. P. C I T, P 47.

الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في ضبط مخالفات التلوث.

يعتبر الضبط أحد الوسائل الفاعلة، لتدعيم التشريعات والنظم و القواعد التي تصدرها الدول الساحلية.

ويتخذ هذا الضبط عدة صور، تختلف باختلاف نوع وجسامة المخالفة، وذلك على النحو التالي وفق اتفاقية قانون البحار.

أ - حق تفتيش السفن:

تمارس الدولة الساحلية هذا الحق، في نطاق حقها في الرقابة، على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية بقصد التأكد من أن هذه السفن لا تسبب تلوثا للبيئة البحرية، وإذا أسفرت هذه الرقابة عن توفر أسباب واضحة للاعتقاد أن السفينة الموجودة ببحرها الإقليمي، أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية المطبقة لغرض حماية البيئة البحرية من السفن، أو قوانين الدولة المتعلقة بحماية البيئة البحرية المتماشية مع القواعد الدولية، ففي هذه الحالة يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة تقديم معلومات بشأن هويتها وميناء تسجيلها، وميناء الزيارة الأخير وميناء الزيارة الآتي. (1)

وإذا ما رفضت السفينة تقديم المعلومات المطلوبة من طرف الدولة الساحلية، أو قدمتها بطريقة مزيفة، في هذه الحالة يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش السفينة. (2) والتفتيش لا بد أن يكون ماديا، أي يقتصر على تفتيش ما يكون مطلوبا من السفينة أن تحمله كالشهادات والسجلات ووثائق أخرى وفقا للمعايير الدولية.

و عليه لا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا في الحالات التالية :

1 - وجود أسباب توضح حالة السفينة و معداتها لا تتطابق والمعايير الدولية.

2 - عدم كفاية الوثائق.

3 - عدم حمل السفينة لأية شهادة. (3)

(1) المادة 220/3 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(2) المادة 220/5 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 226/1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

ب: احتجاز السفن

و في حالة ثبوت انتهاكا للقواعد و المعايير الدولية، المتعلقة بصلاحيه السفن للإبحار مهده بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، فلا يجوز أن يسمح للسفينة بالتحرك، و أن يسمح لها بمواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك. (1)

إلا أن الاتفاقية أجازت للدولة الساحلية، رفض الإفراج عن السفينة إذا كان هذا الإفراج يشكل خطرا على سلامة البيئة البحرية، و على الدولة المحجزة للسفينة إخطار دولة العلم بأسباب عدم الإفراج. (2)

ج: حق المطاردة

يعتبر هذا الحق أداة أخرى من أدوات تدعيم التشريعات و النظم التي تضعها الدول الشاطئية لحماية سواحلها من خطر التلوث.

و لقد نصت على هذا الحق المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، و لقد

اشتراطت الاتفاقية هذا الحق للدولة الساحلية إلا بتوفر مجموعة من الشروط و هي :

1- أن تتوفر لدى الدولة الساحلية قرينة قوية على أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت أثناء تواجدها في المناطق البحرية الخاضعة لولايتها المياه الداخلية، الأرخيبيلية، الإقليمية بما في ذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة، و الجرف القاري، ارتكبت انتهاكا لقوانينها الداخلية التي تتعلق بحماية هذه المناطق. (3)

2 - أن تبدأ المطاردة، فور وقوع المخالفة أي أثناء تواجد السفينة المخالفة في إحدى

المناطق الواقعة تحت ولاية الدولة الساحلية. (4)

3 - و لا يقرر حق المطاردة إلا بعد أن يكون قد صدر أمر للسفينة المخالفة بالتوقف عن

طريق الإشارة الضوئية أو الصوتية و لم تستجب تلك السفينة لهذا الأمر. (5)

(1) المادة 219 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 1/226 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) المادة 1/111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(4) المادة 3/111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(5) المادة 4/111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

4 - عند عملية القيام بالمطاردة بواسطة الطائرة، فيجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها إلى حين أن تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة إذ لم تكن هذه لطائرة قادرة على إحتجاز السفينة. (1)

كما تحدد الإتفاقية إجراء عمليات الضبط بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن، أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة، تدل على أنها في خدمة حكومة الدولة الشاطئية المختصة بهذا الإجراء. (2) و هذا الإجراء، لا بد أن لا يعرض البيئة البحرية للخطر و عدم إقتياد السفينة أو حجزها في ميناء أو مرسى غير مأمون. (3)

د : حق المحاكمة الجنائية

لتدعيم الصيغة الإلزامية للتشريعات و القواعد الداخلية الخاصة بحماية البيئة البحرية قررت الاتفاقية جزاءات جنائية لذلك و عليه فإن الاتفاقية أجازت للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى الجنائية ضد السفينة الموجودة طوعا في مياهها و انتهكت هذه السفينة قوانين الدولة و نظمها الداخلية و كذا القواعد الدولية الخاصة بمنع و خفض و مكافحة التلوث الناتج من السفن داخل مياهها الإقليمية أو منطقتها الاقتصادية. (4)

و تضيف المادة 220 من الاتفاقية أنه يحق للدولة الساحلية أن تقيم دعوى وفق قوانينها على السفينة الموجودة في منطقتها الاقتصادية أو بحرها الإقليمي، إذا ما كانت قد إرتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا سواء للقواعد الوطنية أو المعايير الدولية لمنع التلوث فسبب إلحاق ضرر بشواطئ الدولة أو بمصالحها. (5)

هذا و أجازت كذلك الاتفاقية للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى ضد السفينة الموجودة في إحدى موانئها أو محطة بحرية قريبة من شواطئها إذا ثبتت الأدلة على أنها انتهكت القواعد و الأنظمة، الموضوعة من طرف منظمة دولية مختصة، أو مؤتمر دبلوماسي و لو أن هذه المخالفة جرت خارج المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية

(1) المادة 6/111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(2) المادة 224 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 225 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(4) المادة 1/220 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

(5) المادة 2/220 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

الخالصة للدولة الساحلية. (1)

و أضافت نفس المادة للدولة الساحلية، أن تطلب من الدولة التي تتواجد السفينة التي انتهكت القواعد الوطنية لمكافحة التلوث، في أحد موانئها أو إحدى محطاتها القريبة من الشاطئ، التحقيق أن الضرر قد وقع فعلا من تلك السفينة. و على دولة الميناء أن تلبى هذا الطلب. (2) و هذا ضمانا لعدم إفلات السفن المخالفة من تحمل مسؤولية فعلها.

وتضمنت الاتفاقية مجموعة من الضمانات، منها ضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات الدولة الأخرى، أو من المنظمة الدولية المختصة، و حضور الدعوى للممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة ولدولة العلم ولأية دولة تأثرت بالتلوث ويكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون هذه الدعوى الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القواعد والأنظمة الداخلية والدولية. (3)

وهذا يعتبر ضمانا للدولة الساحلية للمحافظة على البيئة البحرية.

ودائما في القسم السابع المتعلق بالضمانات أنه في حالة ما إذا كانت الدعوى مقامة بسبب انتهاك وقع من طرف السفينة خارج المياه الإقليمية للدولة التي أقامت هذه الدعوى. فإنه لا بد من إيقاف هذه الدعوى إذا بادرت دولة العلم بتقديم السفينة المنتهكة للمحاكمة لنفس الأسباب خلال فترة ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى، للمرة الأولى.

إلا أن هذا الوقف يسمح به إذا كانت الدعوى قد أقدمت من قبل نتيجة انتهاك خطير نشأ فيه ضرر جسيم بالدولة الساحلية وكذا إذا كانت دولة العلم المعنية سبق وأن تقاعست عن الوفاء بالتزاماتها تجاه القواعد الدولية. (4)

وتسقط الدعوى الجنائية على السفينة بعد مضي ثلاث سنوات من تاريخ ارتكاب

المخالفة. (5)

- (1) المادة 1/218 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمعنونة "سلطات دولة الميناء".
- (2) المادة 2/218 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمعنونة "سلطات دولة الميناء".
- (3) المادة 223 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمعنونة "سلطات دولة الميناء".
- (4) المادة 1/228 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمعنونة "سلطات دولة الميناء".
- (5) المادة 2/228 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمعنونة "سلطات دولة الميناء".

الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في التدخل لتفادي التلوث الناجم

عن الحوادث البحرية.

نقصد بالحوادث البحرية التصادم بين سفينتين، أو جنوحها أو أي حادث آخر له صلة بالملاحة، أو حادث يقع على ظهر أو خارج السفينة، ونجم عن هذا الحادث أضرار مادية أو تهديد بأضرار مادية بالسفينة أو حمولتها. (1)

وتنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فيما يخص هذا الحق على الدول أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها المرتبطة بها، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري، أو عمل يتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث قد يسفر عن آثار ضارة. (2) وهذه الاختصاصات تدخل في نطاق الضمانات الدولية المقررة لحماية البيئة البحرية من التلوث.

وتستثني الاتفاقية فيما يخص هذا الحق المقرر للدولة الساحلية السفن الحربية والقطع البحرية المساعدة لها، والسفن الطائرات التي تملكها أو تستخدمها دولة ما يكون هذا الاستخدام قاصر على الخدمة الحكومية غير التجارية. (3) وعند ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق يجب أن لا تتجاوز نطاق المشروعية أو التدابير المطلوبة و إلا فعليها أن تتحمل تبعية المسؤولية الدولية عن أية تجاوزات يترتب عنها ضرر. (4)

المطلب الثاني: اختصاص دولة العلم

لقد أضافت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، استثناءا رابعا والذي هو التدخل في الحوادث البحر لتفادي التلوث. (5) إلى الإستثناءات الثلاثة القديمة في قانون البحار، وهي حق التتبع ومكافحة الرق والقرصنة وهي اختصاصات مخولة للدولة الشاطئية وكذا منحت الاتفاقية لدولة العلم اختصاصات تضمن امتثال لكل السفن لقواعد مكافحة التلوث في أي مكان فيه السفينة. (6)

(1) المادة 2/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(2) المادة 1/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(3) المادة 236 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

(4) المادة 232 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

(5) المادة 2/221 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

(6) المادة 1/217 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 .

وهكذا تتم الرقابة على ضمان حماية الوسط البحري من التلوث.

ومن واجبات دولة العلم هي وضع القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة التلوث البحري، وخفضه والسيطرة عليه، بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها على أن لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية و الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام. (1)

وكذا ممارسة الرقابة الفعلية للتحقق من احترام وتطبيق تلك القوانين، من جانب السفن التي تحمل علمها في أي مكان توجد فيه، وعليها أن تتخذ الإجراءات القانونية والتدابير الإدارية اللازمة لضمان تطبيقها. منها عدم السماح للسفينة بالإبحار من موانئها إلا بعد تأكيد من صلاحيتها وتوافر متطلبات الأمن لتشغيلها وكفاءة البحارة وفقا للمستويات الدولية. (2)

واشترطت الاتفاقية تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية كدليل اثبات على مدى صلاحيتها من حيث التصميم، و البناء مع استمرار خضوع السفينة للتفتيش الفوري الذي تجر به دولة العلم. (3)

وأن يكون ربان السفينة وطاقمها على دراية تامة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يخص سلامة الأرواح ومنع المصادمات ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه. (4)

هذا ويجب على دولة العلم، إجراء التحقيق وكذا توقيع العقاب على كل ما ترتكبه السفن الحاملة لعلمها من انتهاكات لأحكام التلوث أينما وجدت السفينة. وأن يتم التحقيق فور حدوث المخالفة إما بصورة تلقائية، أو بناء على طلب دولة أخرى، أو المنظمة الدولية المختصة، فإذا أثبت التحقيق وقوع المخالفة فنتم محاكمة السفينة وفقا لقوانين دولة العلم ويتم إبلاغ الدولة التي طلبت التحقيق، أو المنظمة الدولية المختصة، بإجراءات المحاكمة والنتيجة التي وصلت إليها. (5)

وعليه نجد أن الاتفاقية قد وضعت نوعاً من التوازن بين اختصاصات الدولة الساحلية واختصاصات دولة العلم. ونستشف ذلك من خلال نص المادة 1/228 بنصها على وقف المحاكمة الجنائية التي تجريها الدولة الساحلية بالنسبة للسفينة الأجنبية التي تنتهك أحكام التلوث، خارج مياهها الإقليمية وذلك بمجرد إقامة دعوى مماثلة، بمعرفة دولة العلم لفرض عقوبات عن انتهاكات مماثلة خلال أشهر من تاريخ إقامة الدعوى.

(1) المادة 2/211 من اتفاقية .

(2) د/ صلاح الدين عامر ، محاضرات ألقيت على طلبة الماجستير سنة 85/84 مرجع السابق .

(3) المادة 2/94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(4) المادة 4/94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(5) المادة 3.4/217 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الفصل الثالث: المسؤولية الدولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية

نتعرض في هذا الفصل إلى نوع المسؤولية وأساسها القانوني، لأنها هي الأساس لأي نظام قانوني، وهذه الأنظمة القانونية لا تمنح الضمانات الكافية، لردع كل تهديد بالتلوث كما رأينا في الإتفاقيات الدولية والجهوية، وأن تلوث البيئة البحرية هو تلوث يضر بمصالح الدول جميعها، وكذا النظام الإيكولوجي للبحار والمحيطات وتحويها لأن هذا التلوث لا يعرف حدودا طبيعية أو سياسية، وأن قدرات الدول التقنية والعلمية متباينة بين عالم غني ومنتور وعالم ضعيف وفقير.

كما قد عرفنا في الفصل الثاني من الباب الأول المصادر وكذا الأشخاص المساهمة في التلوث البحري، وعليه نحاول أن نعرف طبيعة المسؤولية الناشئة عن التلوث البحري . هل المسؤولية الناجمة عن التلوث البحري هي مسؤولية دولية والتي ترجع أحكامها إلى القانون الدولي العام، أم هي مسؤولية مدنية والتي نجد أحكامها في القانون الخاص ؟ أم هي مسؤولية مزدوجة تارة دولية وتارة مدنية ؟ وإذا اعتبرنا المسؤولية الناجمة عن التلوث هي مسؤولية مدنية فهل هي مسؤولية مدنية عقدية أو مسؤولية مدنية تقصيرية ؟

المبحث الأول: شروط قيام المسؤولية الدولية

يفرض النظام القانوني الدولي لأعضائه حقوقا ويفرض عليهم مقابل ذلك التزامات، إنطلاقا من القاعدة العامة أن الحقوق تقابلها دائما التزامات، وإذا ما تخالف أي عضو، عن تلك الإلتزامات فإنه يتحمل المسؤولية لمخالفة ذلك الإلتزام.

ولقد تعارفت وتراضت الدول على بعض القواعد القانونية، التي تحكم علاقتها مع بعضها البعض بحيث تتحمل الإلتزامات يترتب على خرقها أو الإمتناع عن الإلتزام معين، إحداث ضرر يصيب دولة أو عدة دول، تترتب عليه مسؤولية الدولة التي أحدثت الضرر ومصدر الإلتزام قد يكون الإتفاقيات والمعاهدات الدولية أو العرف الدولي أو المبادئ العامة للقانون الدولي.

ولقد عرف الفقيه (شارل رو سو) المسؤولية الدولية أنها: " نظام قانوني بموجبه تلتزم الدولة المسند إليها إرتكاب فعل غير مشروع وفقا للقانون الدولي بتعويض الدولة التي إرتكبت ضدها هذا العمل "

ويعرفها الدكتور محمد طلعت الغنيمي على أنها: " نظام قانوني يكون بمقتضاه على ذلك الفعل حيال الدولة التي إرتكبت هذا الفعل ضدها " ، كما عرفت لجنة القانون الدولي على أنها كل عمل غير مشروع دوليا صادر عن دولة يرتب عليه مسؤولياتها .

ويذكر الفقيه (ماكس سورنسون) " Max soranesson " العناصر الرئيسية للمسؤولية الدولية وهي:

1 - عمل أو إمتناع عن عمل يعد خرقا لإلتزام مؤسسا على قاعدة من قواعد القانون الدولي.

2 - أن يسند هذا العمل غير المشروع إلى الدولة بإعتبارها شخصا قانونيا.

3 - أن يترتب عن هذا العمل أو الإمتناع ضرر. (1)

وإستنادا إلى هذه العناصر الثلاثة، فقد عرف الدكتور جابر إبراهيم الراوي المسؤولية الدولية على أنها، " الإلتزام القانوني المفروض بموجب النظام القانوني الدولي على أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام، بتعويض الشخص الدولي الآخر الذي أصابه الضرر نتيجة للقيام بعمل أو الإمتناع عنه، وكان هذا القيام بعمل أو الإمتناع عنه عملا غير مشروعاً. إذن تقوم المسؤولية الدولية عند تحقق العناصر الأساسية التالية.

(1) د / جابر إبراهيم الراوي - مرجع سابق ص 345 .

المطلب الأول: وقوع عمل دولي غير مشروع.

يعرف الفقيه أجو (AGO) العمل الدولي غير المشروع أنه "السلوك المنسوب للدولة - وفقا للقانون الدولي - والذي يتمثل في الفعل أو إمتناع يشكل مخالفة لأحد إلتزاماتها الدولية".

كما أكد الفقيه (لأي) على أنه يشترط لقيام المسؤولية الدولية، القيام بعمل دولي غير مشروع، فبدون العمل الدولي غير المشروع لا تتحقق المسؤولية، بحيث يعتبر الفقه الدولي فكرة العمل غير مشروع شرط أساسي لقيام المسؤولية الدولية ويعرفه على أنه إخلال أحد أشخاص المسؤولية الدولية أو تبيعيها بقواعد القانون الدولي". (1)

وعليه فإن العمل غير المشروع، هو ذلك الذي يتضمن إنتهاكا لأحكام القانون الدولي، أيا كان مصدره هذه الأحكام أي سواء كان مصدرها إتفاقيات دولية أو عرف دولي، أو مبادئ قانونية عامة معترف بها، أو قرار محكمة أو منظمة دولية*. (2) ومهما كانت صفة صدور هذا العمل في شكل إيجابي، أو أن يتخذ شكلا سلبيا كالإمتناع أو الترك.

وإذا ما طبقنا هذا الشرط كأساس لقيام مسؤولية الدولة فيما يخص تلوث البيئة البحرية فإن الفعل الدولي غير المشروع الصادر في صورة إيجابية (a ct) هو الذي يعتبر إنتهاكا لإلتزام دولي، أي إرتكاب الدولة فعل من الأفعال التي تسبب حالات تلوث البحر. (3) وفي هذا السياق نجد أن القضاء الدولي، إتخذ من نظرية الفعل الدولي غير المشروع أساسا للمسؤولية في أحكام عدة منها قضية:

" Barcelona traction light power company limited " حيث أصدرت محكمة العدل الدولية في الخامس من فبراير عام 1970 حكما ضمنته الشروط الموضوعية لقبولها دعوى الحكومة البلجيكية، أن تتقدم بشكوى، لو أنها إستطاعت أن تثبت أن أحد حقوقها قد إنتهك، وأن الأفعال موضوع الشكوى قد إستتبع إنتهاك إلتزام دولي، ناشئ عن معاهدة أو قاعدة قانونية. (4)

(1) د / حابر إبراهيم الراوي المرجع السابق ص 345 .

(2) يرى إجماع فقهي أنه ليست كل قرارات المنظمات الدولية ملزمة - فمثلا قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة غير ملزمة في حين أن قرارات مجلس الأمن هي ملزمة .

(3) مياه الإنتران التي تفرغ عمدا في البحار الفصل الثالث من الباب الأول المذكورة .

وفي منازعات التحكيم فإن اللجنة العامة للمطالبات المشتركة بين الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك والتي أنشأت بمقتضى إتفاق سنة 1923، تناولت شروط المسؤولية لدولة ما وذلك في منازعة شركة " Dickson carweel company " حيث قررت اللجنة ذلك بقولها " أن يسند إلى الدولة فعل دولي غير مشروع و أن يقع إنتهاك لإلتزام تفرضه قاعدة قانونية دولية " .

أي لكي تنشأ المسؤولية الدولية يجب إسناد الفعل الدولي الغير مشروع إلى الدولة وليس إلى صاحب السفينة أو الشركة التي تملك هذه السفينة .

إلا أن الأعمال السلبية التي تأخذ شكل الإمتناع، أو الترك هي الأكثر إنتشارا. منها عدم قيام الدولة بوضع القوانين والأنظمة التي تمنع التلوث، في مناطقها البحرية التي تخضع لسيادتها، وكذا السفن والطائرات التي تحمل علمها، أو المسجلة في إقليمها، وبالتالي عدم توقيع العقاب على مرتكبي هذه الأفعال.

كما تعتبر من الأعمال السلبية للدولة هو عدم إتخاذ الإحتياطات الضرورية لمنع التلوث وكذا رفضها التعاون مع الدول الأخرى.

ولقد إشتراط الفقه الدولي لقيام المسؤولية الدولية وجوب وجود " العمل غير المشروع دوليا" كعمليات الإغراق العمدي في البحار والمحيطات.

إلا أن هناك عدة حالات تسبب تلوث البيئة البحرية، مع أنها تعتبر أعمالا مشروعة دوليا، وتدخل في إطار ممارسة الدولة لحقوقها. (1)

وقد ينجر عن ممارسة هذه الحقوق إلحاق ضرر بالبيئة البحرية، وفي هذه الحالة من غير ممكن وصف عمل الدولة بأنه غير مشروع، وعليه فإن الفعل الدولي غير المشروع لا يعتبر كأساس وحيد، لكي تتحمل الدولة مسؤولية الضرر التي تلحقه بالبيئة البحرية. وتأكيدا لذلك فقد أعد الفقيه (فيور باسكال) مدونة القانون الدولي إلى أنه يمكن قيام المسؤولية الدولية، إذا صدر عن الدولة فعل يمثل خطورة إستثنائية، وينتج عن هذا الفعل ضرر يصيب دولة أخرى حتى ولو كان الفعل مشروعا على أساس نظرية المخاطر. (2)

(1) المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنص " للدول حق سيادة في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لإلتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

(2) د / جابر إبراهيم الراوي المرجع السابق ص 345 وما بعدها.

كالأعمال التي تقوم بها الدولة في مجال إستكشاف لفضاء عن طريق إطلاق الصواريخ والأقمار الصناعية، وتسيير السفن، والدولة تسأل مسؤولية مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها سواء كانت أعمالاً مشروعاً أو غير مشروعاً.

ونظراً لظروف التقدم العلمي والصناعي ومبتكرات العصر الحديث وما يترتب عن إستعمال هذه المبتكرات، وما تسببه من أخطار للبيئة البحرية، فإن الأمر يقتضي عدم التقيد بفكرة العمل الغير المشروع سواء كان عن خطأ أو إهمال كأساس وحيد لقيام مسؤولية الدولة، وعليه يجب اللجوء إلى فكرة المسؤولية المطلقة.⁽¹⁾ بما تعنيه من ضرورة تحمل الدولة لما يترتب على أنشطتها من مخاطر للغير، وهذا يتضح جلياً في الإتفاقيات الدولية والإقليمية السالفة الذكر بحيث نستشف المسؤولية المطلقة من صرامة شروط المسؤولية. كما نصت هذه الإتفاقيات على وجوب تنظيم المسؤولية عن الآثار الضارة للأنشطة الخطرة، وفي نفس الوقت مشروعاً دولياً، كإستكشاف النفط في البحار ونقله بكميات كبيرة جداً عبر البحار.

وإتخذ القضاء الدولي من نظرية المخاطر، أساساً للمسؤولية في العديد من أحكامه منها:

1 - قضية مسبك تريل " TARAIL SMELTER "

تتلخص وقائع هذه القضية، أنه في سنة 1896، أقيم بمدينة " تريل " الكندية، مسبك لصهر خامي النحاس والرصاص، ونظراً لوقوع هذا المسبك في منطقة لايفصلها عن الحدود الأمريكية، سوى سبعة أميال فقد أدى تطاير البخار المنبعث من هذا المسبك، إلى تلوث البيئة في الأراضي المجاورة للحدود بولاية واشنطن الأمريكية وإلحاق الضرر بالمزروعات، ونظراً لتضرر أهالي المنطقة فقد تبنت الحكومة مطالبهم، وإحتجت لدولة حكومة كندا، فعرض النزاع على لجنة دولة مختلطة، شكلت بناء على إتفاق مسبق بين الحكومتين الكندية والأمريكية في 11 نوفمبر من سنة 1909 للنظر في التلوث في المناطق الحدودية.

(1) المسؤولية المطلقة تقوم على أساس أن كل نشاط مشروع تمارسه الدولة يمكن أن يترتب عليه خطورة كبيرة للغير فيجب على الدولة النسبية في الضرر أن تتحمل مسؤولية الضرر الذي يقع على الغير نتيجة الخطر الذي أحدثته ويعبر عن ذلك الفقيهان (Jessup ph. c / Tambenfeld ج) أن من يقوم بنشاط شديد الخطورة عليه أن يتحمل المسؤولية عن المخاطر التي تترتب على هذا النشاط.

وفي 28 فبراير من سنة 1931 قررت اللجنة تعويضا للحكومة الأمريكية بلغ (350.000) دولار عن الخسائر التي وقعت حتى جانفي سنة 1932، وودعت إلى إتخاذ التدابير التي تحد من هذه الأبخرة مستقبلا.

ونتيجة لإستمرار إنبعاث البخار من المصهر، عاودت الولايات المتحدة الأمريكية الإحتجاج لدى الحكومة الكندية وإنتهى التفاوض الدبلوماسي بينهما إلى عقد إتفاق بين الطرفين، يحيل النزاع إلى لجنة تحكيم خاصة فأصدرت هذه اللجنة حكمين.

الحكم الأول صدر في 16 أفريل سنة 1937، تناول الحكم بالتعويضات عن الأضرار التي وقعت منذ جانفي 1932 إلى غاية 1 أكتوبر من سنة 1973 أما الحكم الثاني والصادر في مارس من سنة 1941 وكان على المحكمة أن تعالج مشكلة إستمرار إنبعاث الدخان من المصهر والنظر فيما إذا كان هناك إلتزام قانوني بعدم تلويث البيئة.

وإنتهت المحكمة إلى وضع نظام دائم لتشغيل المسبك، وهو إلتزام كندا بدفع تعويضات للولايات المتحدة الأمريكية عما يصيبها من أضرار ناشئة عن تطاير بخار المسبك.

ورغم أن المحكمة إنتهت إلى مشروعية تشغيل المسبك وفقا للنظام الذي وضعتة، وبالتالي مشروعية إنبعاث الأبخرة منها إلا أنها إنتهت إلى إلتزام الحكومة الكندية، بأداء التعويضات اللازمة للحكومة الأمريكية عن الأضرار الناجمة عن هذه الأنشطة المشروعة وهو إعتراف من المحكمة بأخذ بنظرية المخاطر. (1)

2 - حادثة إرتطام الجسم الفضائي السوفيتي " كوزموس " 904

وهي تعتبر من ممارسات الدول في مطالبة بعضها لبعض عما يصيب إحداها من أضرار بالإستناد إلى نظرية المخاطر، ففي المطالبات التي جرت بين الحكومة السوفيتية آنذاك والحكومة الكندية حول حادث إحتراق وإرتطام الجسم الفضائي " كوزموس " الذي يعمل بمفاعل نووي بالأراضي الكندية حيث أحدث أضرارا جسيمة فطالبت الحكومة الكندية، الحكومة السوفيتية بأداء التعويضات عن هذه الأضرار مستندة إلى أساسين إثنين:

(1) د / صلاح هاشم المرجع السابق ص 151 وما بعدها .

1 - إتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية المبرمة سنة 1972 والتي تقضي بالمسؤولية المطلقة للدولة عن الأضرار التي يلحقها الإقحام غير العمدي لجسم فضائي مملوك لأراضي دولة أجنبية.

2 - عملاً بالمبادئ العامة للقانون الدولي، فإن إقحام (كوزموس 954) للأراضي الكندية يعد إنتهاكاً لسيادتها الوطنية، وبالتالي فهو فعل غير مشروع دولياً يستوجب التعويض. (1) لذلك إتجه الفقه الدولي إلى مسؤولية المخاطر، أو تحمل التبعة لإقامة المسؤولية الدولية لحماية البيئة بحيث يرى الفقيه (جولدي) ، أن إعتبرات حماية البيئة تدعونا إلى فرض المسؤولية المطلقة على عائق المشروعات النافعة والتي يصاحب تشغيل هذه المشروعات خطورة جسيمة، ذلك أن الأرباح والمنافع التي تجنيها هذه المشروعات تحتم الربط بين عنصرى المخاطر والتكلفة ، بحيث يجب أن يشمل مجمل تكاليف المشروع الخطر يشمل كذلك مسؤوليته عن تقليل المخاطر البيئة والتعويض عن الأضرار المحدثة. (2) ويعتبر الفقيه (جنكل) من أبرز المطالبين للأخذ بنظرية المخاطر لتأسيس المسؤولية الدولية فقد إقترح مجموعة من المبادئ القانونية:

1 - " أن كل دولة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالجماعة الدولية أو بغيرها من الدول أو رعاياها من جراء الأنشطة شديدة الخطورة التي تقع أو تبدأ من داخل حدود إختصاصها أو بمقتضى سلطتها" .

2 - المسؤولية الدولية عن الأنشطة فائقة الخطورة تتوفر دون إثبات الخطأ. (3) ونعود دائماً إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة سنة 1982 بجمايكا، فيما يخص المسؤولية والتعويض بحيث نصت في مادتها 235 على أن " الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي" . (4)

(1) د / صلاح هاشم المرجع السابق ص 153 .

(2) د / صلاح هاشم المرجع السابق ص 156 .

(3) د / صلاح هاشم المرجع السابق ص 158 .

(4) المادة 1/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

بحيث إختلف المؤتمر حول طبيعة الأساس القانوني للمسؤولية الدولية في هذه الإتفاقية. (1)

وقدمت الدول العربية المشاركة إقتراحا، بخصوص المسؤولية نص في الفقرة الأولى منه على أن " يترتب على حدوث ضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو للأشخاص الموجودين بها بسبب التلوث لزوم إصلاح هذا الضرر ". (2)

وأيدها هذا المقترح من طرف بعض الدول الساحلية. (3) دون تمييز مصنعة أو نامية، هذا وأظاف رأي آخر، نظرية الخطأ لاتزال تتمتع بأهمية خاصة فيما يخص إثبات الإخلال بالإلتزامات الدولية، إذا كانت تتطلب عناية خاصة، بحيث تسأل الدولة مسؤولية مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها سواء كانت تلك الأعمال مشروعة أو غير مشروعة، بما أنها تؤدي بضرر يصيب دولة أخرى، فبمجرد حدوث الضرر تقوم مسؤولية الدولة التي قامت أو إمتنعت عن فعل مشروع أو غير مشروع. (4)

(1) Dr Saad eddine SEMMAR O P - C I T P 58. (1)

(2) د / إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثانية والمتعددة الأطراف ص 694 .

(3) أيد من طرف الدول التالية إسبانيا - كندا تركيا - باكستان .

(4) د / جابر إبراهيم الراوي المرجع السابق ص 346 .

المطلب الثاني: إسناد الفعل غير مشروع للدولة.

سبق وأن تطرقت في المطلب الأول من هذا المبحث، أن العمل الذي يرتب المسؤولية الدولية، من جراء إحداث ضرر بالبيئة البحرية، قد يكون مشروعاً وقد يكون غير مشروع وفي حالة عدم مشروعية العمل فإن الفقه الدولي التقليدي، قد أسس المسؤولية الدولية على فكرة الخطأ، بحيث قام الفقيه الهولندي (جروسيوس) (Grotius) في نهاية القرن الثامن عشر بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي. (1)

وتتلخص "فكرة الخطأ" أن الدولة لا تسأل عن تصرفات رعاياها إلا إذا نسب الخطأ أو الإهمال إلى الدولة، إذ تنشأ مسئوليتها على أساس اشتراكها في وقوع الضرر بسبب إهمالها في منع تصرف رعاياها، أو لأنها أجازت هذه التصرف أم لأنها سمحت بتهريب المخطئ من العقاب. (2)

وفي مطلع القرن العشرين، وجهت إنتقادات عديدة لهذه النظرية بقيادة الفقيه (أنزيلوتي) (Anzloti)، بحيث يرى أن الدولة لا تسأل، إلا عن سلوك خاطئ.

والخطأ في نظره يستند إلى معيار موضوعي، يكمن في مجرد مخالفة الإلتزامات الدولية دون البحث في السلوك الشخصي للدولة التي هي محل المساءلة، لأن تقدير الخطأ يخضع لمعايير شخصية ونفسية لا يمكن تحليلها في مسلك الدولة، لأن هذه الأخيرة شخصاً معنوياً. إلا أن النظرية كانت ملائمة خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، عندما كان يخلط بين الدولة والشخص الحاكم. (3)

(1) الخطأ في الفقه الداخلي هو الإخلال بالتزام سابق مع إدراك المخل إياه حيث يعد الإخلال بالواجب الفكرة الأساسية. أما فكرة الخطأ في الفقه الدولي، هو عمل غير مشروع أو إهمال فمسؤولية الدولة بوجب هذه النظرية لا تتحقق إلا إذا ارتكبت الدولة سلوكاً دولياً خاطئاً.

(2) د/ محمد طلعت العنيمي، الوسيط في قانون السلام، دار المعارف 1993 ص 44.

(3) د/ محمد طلعت العنيمي نفس المرجع ص 448.

وعليه أقام هذا الفقيه مسؤولية الدولة على عنصر موضوعي، بحيث تتحقق مسؤولية الدولة إذا ارتكبت مخالفة لأحد التزاماتها الدولية. (1) دون الرجوع إلى نية الدولة في ارتكاب المخالفة، وكذا بصرف النظر عن الخطأ الذي أدى إلى وقوع الضرر وبالتالي التخلص من صعوبة إثبات الخطأ والإكفاء بوجود الرابطة السببية بين نشاط الدولة والعمل المخالف للقانون الدولي.

وإنتقدت هذه النظرية على أساس أنها تقيم المسؤولية الدولية على "ضمان مطلق للمضور بصرف النظر عن خطأ الدولة. (2) وهذا لا يتماشى مع وضعية المجتمع الدولي حالياً.

أما الحالة الثانية وهي حالة مشروعية الفعل وتعبير آخر أي عندما تقوم الدولة بفعل مشروع دولياً، إلا أنه يمثل خطورة على البيئة البحرية فإن الفقه الحديث أجمع على الأخذ بمسؤولية المخاطر أو المسؤولية بدون خطأ. (3)

ويشترط أن يكون هذا الفعل منسوباً للدولة المدعى مسئوليتها، لكي تتحقق المسؤولية الدولية.

وينسب الفعل إلى الدولة، إذا كان صادراً عن سلطاتها، إلا أن بعض الفقه يرى أنه لا قيمة للفرقة بين أعضاء الدولة أو سلطاتها بما أن الدولة هي التي سوف تتحمل مسؤولية هذا الفعل.

وبالرجوع إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تترتب مسؤولية الدولة عن تصرفات سلطاتها التشريعية، إذا إمتنعت هذه الأخيرة أو تقاعست في إصدار التشريعات ووضع النظم الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية التي تدخل في نطاق ولايتها بالنسبة للسفن والطائرات التي تحمل علمها أو تكون مسجلة فيها، أو بالنسبة للتلوث الناشئ من البر. (4) وكذا إذ اتخذت السلطة التشريعية نظاماً قانونياً يتعارض مع أحكام الإلتزام الدولي لحماية البيئة البحرية.

(1) د / عبد الواحد محمد الفار المرجع السابق ص 114

(2) د / عبد الواحد محمد الفار المرجع السابق ص 115

(3) المطلب الأول من هذا المبحث

(4) المواد من 207 إلى 211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

المطلب الثالث: الضرر

يعرف الضرر الذي تترتب عليه المسؤولية الدولية، في القانون الدولي العام،

بـ " المساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي". (1)

إن نعتبر الضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية، وعليه يجب إثبات وقوعه إذا كان يقبل

الإثبات وفقا لقواعد المسؤولية الدولية التقليدية. (2)

ومن القضايا المعروفة في القانون الدولي، التي قضت فيها هيئة التحكيم الدولية بشأن قيام

المسؤولية على أساس الضرر هي قضية " مسبك ترايل" بين كندا والولايات المتحدة

الأمريكية. (3)

والضرر الذي يصيب البيئة البحرية، في غالب الأحيان لا يمكن تحديده أو الربط بينه وبين

الفعل المسبب له، وهو ضرر من طبيعة خاصة حيث قد يشمل البيئة البحرية ككل، وقد

لا يظهر إلا بعد مضي مدة طويلة وبالتالي يصعب الربط بينه وبين مسببيه.

لذلك يرى بعض الفقهاء أن الضرر المستوجب في المسؤولية الدولية هو الضرر المؤكد

الذي يحدث للدولة أو مجموعة من الدول، بسبب غير مشروع دوليا، والأضرار المحتملة

والغير مؤكدة تؤخذ بالإعتبار، وبالتالي هذا الإتجاه يقتصر عن تغطية بعض حوادث

التلوث البحري، دون الأخرى، علما أن طبيعة التلوث البحري لا تعرف حدودا سياسية أو

طبيعية.

كما أن مصادر التلوث عديدة ومتنوعة كما رأيناها، ويمكن أن تمتد خطورتها إلى آلاف

الأميال البحرية، كما أنها بإمكانها الإنتشار في عدة مناطق بحرية.

لذلك نجد أن المبدأ الثاني والعشرون من (إعلان مؤتمر البيئة باستكهوم 1972) جاء

ليطور من قواعد المسؤولية الدولية لكي يمكن من تحديد مصدر طبيعية الضرر بنصه :

" يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي، فيما يتعلق بالمسؤولية وتعويض

ضحايا التلوث والأضرار الأخرى الناتجة عن الأنشطة الواقعة داخل حدود إختصاص هذه

الدول تحت إشرافها والتي تصيب الأقاليم الواقعة خارج حدود إختصاصها .

(1) د/ محمد عبد العزيز أبو سحلية : المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة، رسالة دكتوراة 1978 جامعة القاهرة .

(2) د/ جابر إبراهيم الراوي : المرجع السابق ص 346 .

(3) وقائع القضية المطلب الأول من هذا الفصل . 158

المبحث الثاني : آثار المسؤولية الدولية

لقد درج الفقه الدولي التقليدي، على تناول آثار المسؤولية الدولية في إطار ضيق، ينحصر في التعويض بمعناه العام، الذي يقتصر على التعويضات العينية والنقدية بالإضافة إلى الترضية.

أما في القانون الدولي المعاصر، فلقد أصبح مفهوم المسؤولية الدولية لا يلي أهمية للتعويضات بقدر ما يليها إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل إنتهاك الإلتزام الدولي. والعمل على عدم تفاقم الآثار الضارة وتجنب حدوث أضرار مرة أخرى. هذا بالإضافة إلى تعويض المضرور عما لحقه من ضرر بالإضافة كذلك إلى الترضية إذ كان المقام يستدعي ذلك.

إن استمرار إنتهاك الإلتزام دولي، يتعلق بحماية البيئة البحرية، يعتبر تهديدا خطيرا عليها، ويزيد من تفاقم الضرر، لذا يجب أولا إلزام الدولة المتسببة في إحداث الضرر بإيقافه تحقيقا لصالح المجتمع الدولي وحماية للبيئة ككل. وتستقر قواعد القانون الدولي على أن للمسؤولية الدولية عواقب قانونية تبدأ بوقف الفعل غير المشروع وتنتهي بإصلاح الضرر.

المطلب الأول: وقف الفعل غير المشروع دولياً

تأسس الحماية القانونية الدولية للبيئة البحرية على مجموعة من الإلتزامات القانونية الدولية، والتي ينطوي بعضها على قواعد لمنع بعض الأنشطة التي لها تأثيرات ضارة على البيئة البحرية.

وإن كانت المسؤولية الدولية في المفهوم التقليدي، تقتضي إصلاح الضرر الناجم عن إنتهاك إلتزام دولي. فإن من الملائم أن تسبق الإلتزامات الثانوية للمسؤولية الدولية المبادرة بالمطالبة بوقف إنتهاك الإلتزامات الدولية، تفادياً لتفاقم الأضرار التي تسببها هذه الإلتهاكات لأن إستمرار هذا الإنتهاك للإلتزام الدولي يؤدي إلى أضرار متضاعفة تمتد لمساحات أكبر من البيئة البحرية.

فإذا ما قامت أية دولة، بإغراق نفايات نووية في مياهها الإقليمية، فإن طبيعة البيئة البحرية، هي كتلة واحدة ومتحركة لذا فإن مخاطر الإشعاع النووي تهدد كل الدول الساحلية المجاورة، ومن المرجح أن ينتقل هذا التلوث إلى مناطق أخرى من أعالي البحار.

لهذا نقول أن في هذه الحالة، أن المطالبة بإيقاف هذا الإغراق أهم من المطالبة بإصلاح الضرر، لأن من الممكن أنه قد يستحيل إصلاح الضرر عينا، أي إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل، ويعتبر إيقاف الفعل غير المشروع أثراً متميزاً للمسؤولية الدولية عن إنتهاك قواعد القانون الدولي، بحيث مؤداه أنه يضع حداً لتجاوزات الدول لإلتزام دولي معين، وعليه فإن إيقاف الفعل غير مشروع لا يدخل ضمن العواقب القانونية الأخرى للمسؤولية الدولية والتي هي معالجة الآثار الضارة التي يخلفها الإنتهاك.(1)

ومجمل القول أن إيقاف الفعل غير مشروع دولياً، يعتبر إعادة الإحترام القانوني للإلتزام المنتهك وليس التعويض عن الآثار السلبية الناشئة عن الفعل.

ونستشف ذلك في الحكم القضائي الدولي في قضية مسبك تريل حيث قضت المحكمة بمسؤولية الحكومة الكندية، كما قضت بالزام شركة مسبك تريل بالكف عن إحداث الأبخرة التي تحدث أضراراً، بولاية واشنطن وقضت المحكمة أيضاً بالزام الحكومة الكندية بتقديم تعويضات إلى الحكومة الأمريكية لإصلاح ما لحقها من ضرر.

(1) د/ صلاح هاشم المرجع السابق ص 327 وما بعدها .

المطلب الثاني: إصلاح الضرر

نقصد بإصلاح الضرر هو إعادة الحال إلى ماكان عليه قبل إنتهاك الإلتزام الدولي، وإذا تعذر ذلك فإنه يتم تعويض الضرر نقدا بالإضافة إلى الترضية.

الفرع الأول: إعادة الحال إلى ماكان عليه من قبل الإنتهاك

ويعتبر الأثر التالي للمسؤولية الدولية وهو إلزام الدولة التي ينسب إليها الإنتهاك، بأن تصلح الضرر وذلك بإزالة المواد الملوثة للبيئة البحرية وإعادة الحال إلى ماكان عليه قبلي التلوث.(1)

ونقصد به التعويض العيني، وهذا التعويض يؤدي دورا هاما في المسؤولية الدولية الناشئة عن الضرر البحري بحيث يسعى إلى إزالة الآثار الضارة بالبيئة البحرية، وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل الإنتهاك، يتحقق بإجراء مادي كأن يفرج عن أشخاص تم إعتقالهم مثلا ، أما في موضوعنا فإن هذا الأثر للمسؤولية يكون كأن تنتشل دولة ما إحدى سفنيتها التي غرقت البيئة البحرية لدولة أخرى، وأن تقوم بتنظيف شواطئها من النفط - كما يجري الحال في الشواطئ الغربية لفرنسا إثر تحطم السفينة (E RIKKA). وإزالة البقع الزيتية في البحار.

وقد يستحيل تنفيذ الإلتزام بإعادة الحال إلى ماكان عليه سابقا بتعذر إصلاح أو إعادته إلى أصله، بحيث نجد أن التلوث البحري بالمواد المشعة مثلا، قد تهلك العناصر النباتية والحيوانية كما تتغير كذلك خواص المياه.(2)

بحيث يتعذر إعادة الحال إلى ماكان عليه فلا يبقى سواى اللجوء إلى تعويض الأضرار.

(1) د/ جابر إبراهيم الراوي ، المرجع السابق ص 347.

(2) الفصل الأول من الباب الأول من هذه المذكرة .

الفرع الثاني: التعويض

التعويض هو دفع مبلغ من المال إلى أحد أشخاص القانون الدولي، لما لحقه من ضرر هذا الأخير الذي إستحال إصلاحه عينا، وبالتالي هو صورة إصلاح الضرر. والتعويض هو الصورة الأكثر شيوعا، لأنه يسد الثغرات التي لا يمكن للطريقة الأولى أي - التعويض العيني - أن تفي بها، وقد يصيب الدولة أضرار في أشخاصها الطبيعية أو الاعتبارية الخاصة لها وإتفق الفقه الدولي وكذا أحكام القضاء الدولي على التعويض عن الأضرار المادية التي تلحق بالدولة أو أحد أشخاصها التابعين لها. أما فيما يخص التعويض عن الضرر المعنوية، فقد صدر قضاء التحكيم سنة 1923 عندما طالبت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، حكومة ألمانيا، للتعويض عن الأضرار التي تنشأ إثر إغراق سفينة الركاب البريطانية (LOUISIANA) بفعل غواصة ألمانية، فتضمن قرار التحكم على أن يشمل التعويض كذلك الأضرار المعنوية، وإشترطت أن تكون هذه الأضرار المعنوية حقيقية ومؤكدة.(1)، إلا أن التعويض المعنوي ليس له علاقة بتلوث المياه البحرية.

الفرع الثالث: الترضية

تعتبر الترضية أحد صور إصلاح الضرر، الناجم عن فعل غير مشروع فهي تعد وسيلة الإنصاف التي يتم بموجبها إصلاح الضرر المعنوي،(2) الذي قد لحق بأحد أشخاص القانون الدولي، فهي تعد الأثر القانوني للمسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة وللترضية طبيعية خاصة في القانون الدولي تميزها عن غيرها من صور إصلاح الضرر بحيث أن الفقه إستقر على ضرورة التناسب بين الضرر ووسيلة إصلاحه.(3) في حين أوضحت الممارسات الدولية وأحكام القضاء الدولي أن الترضية عادة ماتتجاوز مقدار الضرر الناجم عن الفعل غير المشروع. ونشير إلى حادث إغراق السفينة "RAINBOW VRRRIOT" في إحدى موانئ نيويورك بواسطة عملاء لأجهزة الأمن الفرنسية.

(1) د/ سمير محمد فاضل - المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية وقت السلم عام الكتب 1976 ص 96.

(2) د/ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 349 وما بعدها.

(3) د/ صلاح هاشم، نفس المرجع ص 350 وما بعدها.

مما أدى أيضا إلى مصرع مواطن هولندي كان على متن السفينة، وقد أقرت فرنسا بمسئوليتها عن الحادث، وعرض النزاع على الأمين العام للأمم المتحدة، الذي قرر بإلزام فرنسا بالاعتذار رسميا لنيوزلندا مع سداد مبلغ سبعة (ملايين دولار) على سبيل الترضية لنيوزلندا وهو مبلغ يتجاوز بكثير مقدار الضرر الناجم.

وقد وصف الفقه الدولي هذه الممارسات والأحكام القضائية الدولية على أن لها طابع عقابي للترضية. فادعى أن للترضية طبيعة عقابية تتجاوز دورها العلاجي في إصلاح الضرر ويؤكد - الفقه الدولي، على أن الترضية لا يجب أن تتصف بالطابع العقابي بل تبقى كعاقبة للمسؤولية الدولية ذات الطبيعة المدنية. (1) كما هو الحال في القانون المدني الداخلي التي أخذت عنه.

وقد أخذت الترضية صور أخرى، أبرزها الإعتذار بالطرق الدبلوماسية، كحادثة الإعتداء على سفير الولايات المتحدة الأمريكية في طوكيو سنة 1964 حيث قدم رئيس وزراء اليابان ووزير خارجيتها كذلك المندوب الرسمي للأمبراطور الياباني إعتذار رسميا لسفير الولايات المتحدة الأمريكية.

كما أخذت صورة - الترضية - معاقبة الأضرار المسؤولين والإقرار بعدم مشروعية سلوك الدولة المسؤولة كما أخذت كذلك صورة مالية.

فالترضية تحقق الردع العام تجاه ارتكاب الأفعال غير المشروعة.

وما يهمنا في موضوعنا نجد أن الترضية تعتبر وسيلة لحماية البيئة البحرية عن المساس بها وذلك بما يمكن أن تحققه من ردع عام بهدف حماية والمحافظة على البيئة البحرية أو باعتبارها الأثر الأساسي للمسؤولية الدولية عن إنتهاك للإلتزامات الدولية.

ونذكر على سبيل المثال مايمكن أن تحققه الترضية، في حالة ما إذا قامت إحدى الدول طرف في إتفاقية دولية تمنع صرف مواد مضررة بالبيئة البحرية، عن طريق مصادر أرضية بإنشاء مثلا مصب لصرف هذه المواد الملوثة للبيئة البحرية، في منطقة محايدة لدولة أخرى طرف كذلك في نفس الإتفاقية. فإن إنشاء هذا المصب يعتبر إنتهاك لإلتزام دولي يمس بحق من حقوق الدولة الأخرى وبالتالي على هذه الأخيرة أن تثير المسؤولية الدولية تجاه الدولة المنشأة للمصب.

(1) د/ صلاح هاشم ، المرجع السابق ، ص 351 .

المبحث الثالث : المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البحري .

ولكن واقع التلوث البحري، لا تقف من ورائه عادة الدول وهي تمارس عملا من أعمال السيادة، عندما تنزل منزلة الأفراد وتباشر عملا مثلهم، لكي نطبق قواعد القانون الدولي لتحديد مسؤولية الدولة المتسببة في الضرر البحري.

والكوارث البحرية هي غالبا ما يكون وراءها أشخاص معنويين يمارسون أعمال تجارية تنشأ عنها أضرار جسيمة تلحق بالبيئة البحرية.

وبالتالي يعتبرون مسؤولون طبقا لقواعد القانون الخاص ويلزمون بالتعويض وإصلاح الضرر.

إن لنا أمام قيام مسؤولية دولية، لأن الأركان الأساسية لنشوء هذه المسؤولية غير متوفرة. وإنما أمام مسؤولية مدنية ونستشف ذلك جاليا في حادثة الناقل البترولية " L ERIRA " التي وقعت في 12 ديسمبر 1999 قرب الشواطئ الغربية الفرنسية وأن الملوئين للبحار والمحيطات هم عادة الشركات البترولية ومكاتب الصيانة والمراقبة التي تسمح للناقلات البترولية بالإبحار بحمولة معينة دون التعويض عن أي خطر بحري وذلك بمنحها شهادة الإبحار. (1)

وهذا ما وقع للناقل البترولية " L ERIKA " عندما إستلمت شهادة الإبحار من شركة المراقبة (RINA) الإيطالية وكانت قد رفضت منحها إياها شركة المراقبة " VERITAS في جوان 1998. (1) والقضية هي أمام المحاكم الفرنسية التي تسعى إلى البحث عن الظروف التي سمح فيها للناقل البترولية " L ERIKA " بالإبحار من طرف شركة (RINA) الإيطالية وتحديد مسؤوليتها .

(1) Alain - Michel CHAUVEL. Directeur Management par la Qualite Groupe Bureau Veritas. Le Code I S M Une nouvelle Approche de la Securite Maritime JOURNAL Le MATIN – M . E AGENCE, n° 2393 JANVIER 2000 la (2) responsabilite diluce dans la maree noire .

وكذا ما حدث سنة 1978 بعرض الشواطئ الفرنسية بجنوح حاملة النفط " AMOCO CADIS " وكذا حادثة غرق السفينة (AROW) التي كان على متنها (185000 طن) من النفط الخام في فبراير 1970 على سواحل إسكتلندا الجديدة (كندا)، فقد طالبت الحكومة الكندية تعويضها عن تكاليف تنظيفها للسواحل إثر هذا الحادث من مالك السفينة وكذا مالك الشحنة التي هي شركة (OILCOP).

ونفس الظروف بالنسبة للكارثة البحرية الأولى التي جمعت زعماء العالم لوضع قواعد قانونية تحمي بها البيئة البحرية، السفينة " TORREY CANYON " التي كانت تحمل العلم الليبيري، ذات الحمولة 119.328 طن من البترول الكويتي والتي وقعت بأعالي البحر وبعد تدخل بريطانيا بقنبلة السفينة. (1) تفاديا لكارثة أكبر رفعت القضية أمام المحاكم البريطانية.

وإقتناعا بأن التعويض المناسب، مكفول للأشخاص الذين يعانون من الأخطار الناجمة عن التلوث. (2) أبرمت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت سنة 1969 والتي سنتطرق إليها فيما بعد.

إن وصلنا إلى حقيقة واقعية أن أساس المسؤولية بالنسبة للتلوث البحري هي المسؤولية المدنية التي تنظمها قواعد القانون الخاص وليست المسؤولية التي تخضع للقانون الدولي العام.

(1) تدخلت المملكة البريطانية بناء على نص المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة .

(2) المستشار مدحت حافظ إبراهيم المرجع السابق ص 442 .

المطلب الأول: التعريف بالمسؤولية المدنية وأنواعها

إن كل مسؤولية تنشأ عن إخلال بالالتزام سابق، فهي تجتمع عن تقصير وضرر وعلاقة سببية بين التقصير والضرر. (1)

ويختلف نوعها باختلاف مصدر هذا الإلتزام السابق فإن كان مصدر الإلتزام السابق الإرادة فهي مسؤولية عقدية وهي التي تنشأ عن الإخلال بما إلتزم به المتعاقد. وإذا كان مصدر هذا الإلتزام القانون فتكون بصدد مسؤولية تقصيرية، وهي التي تترتب على ما يحدثه الفرد من ضرر للغير بخطئه.

ومعنى المسؤولية المدنية، هي المسؤولية عن تعويض الضرر الناجم عن الإخلال بالالتزام مقرر في ذمة المسؤول. (2)

قد يكون مصدر هذا الإلتزام عقدا يربطه بالمضروور، فتكون مسؤولية عقدية، يحكمها و يحدد مداها العقد من جهة و القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية من جهة أخرى.

و قد يكون مصدر هذا الإلتزام القانون في شكل تكاليف عامة، يفرضها على الجميع، كعدم مجاوزة سرعة معينة عند قيادة السيارات مثلا. فنكون إزاء مسؤولية تقصيرية، لأن القانون هو الذي يحكمها و يحدد مداها. (3)

و عليه فإن أنواع المسؤولية المدنية هي نوعان :

(1) المستشار عز الدين الدناصوري و د/ عبد الحميد الشواربي المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء ص 10 منشأة المعارف 1996 .

(2) المستشار عز الدين الدناصوري. و د/ عبد الحميد الشواربي - نفس المرجع السابق ص 11 .

(3) المستشار عز الدين الدناصوري. و د/ عبد الحميد الشواربي - المرجع السابق ص 11 .

الفرع الأول : المسؤولية العقدية .

قد سبق و أن أشرنا أن المسؤولية العقدية، مصدرها العقد، فإذا كان الإلتزام بتحقيق عناية، كمسؤولية الناقل بالأجرة، تتوفر المسؤولية عند عدم تحقيق النتيجة، و إذا كان الإلتزام ببذل عناية كمسؤولية الطبيب فإن الخطأ يقاس بمعيار الرجل العادي، فلا تقوم المسؤولية عند الخطأ اليسير الذي لا يمكن تجنبه. أما من حيث عبء الإثبات، فإن مدعي التعويض لا يكلف بإثبات خطأ خصمه، وإنما يكتفى منه إثبات الرابطة العقدية، فينتقل على عاتق المسؤول إثبات الوفاء، أو أن عدم الوفاء يرجع إلى سبب أجنبي.

و من حيث التعويض، فإن المسؤولية العقدية، يقتصر التعويض فيها على التعويض النقدي. (1)

إذن فالمسؤولية العقدية لا تتوفر إلا بتوفر الشروط التالية :

- 1 - أن يوجد عقد يربط بين المسؤول و المضرور .
 - 2 - أن يكون هذا العقد صحيحا .
 - 3 - أن يقع من الطرف المسؤول إخلال بأحد إلتزاماته الناشئة عن هذا العقد، يرتب ضررا للطرف المضرور .
- و عليه فإن المسؤولية العقدية لا مجال لها في التلوث البحري، علما أنها كانت القاعدة الأساسية المقدسة في القانون البحري التقليدي، عندما كانت تقييم المسؤولية خصوصا بالنسبة لمالك السفينة على أساس الخطأ الثبوت. (2)
- و لقد كان الأمر آنذاك هينا، لأنه كان يتعلق بإلتزامات المالك تجاه صاحب السلعة المنقولة، أو غيره من المتعاقدين، و عليه كان يكفي إثبات الإخلال بأحد إلتزامات العقد ليثبت خطأ مالك السفينة .
- لكن بعد أن كثرت الأضرار، لأشخاص و أموال، لا علاقة عقدية لهم سابقة بمالك السفينة، أصبح من الغير السهل إثبات خطأ هذا المالك، و من ثم وقع اللجوء إلى أشكال مختلفة من المسؤولية الموضوعية.

(1) د / جمال الدين زكي - مشكلات المسؤولية المدنية، مطبعة جامعة القاهرة، 1978 ص 40 . 42 و ما بعدها.

(2) د / إدريس الضحاك - قانون البحار و تطبيقاته في الدول العربية مرجع سابق ص 695 .

الموضوعية. (1)، وذلك في عدة إتفاقيات الدولية سنراها لاحقاً.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية هي الإخلال بالتزام قانوني، أي عدم إلحاق الضرر بالغير، وما يميزها عن المسؤولية العقدية أنها تقوم في كل مرة دون توفر الشروط الثلاثة المذكورة في المسؤولية العقدية أي أن المسؤول يعتبر أجنبياً عن المضرور.

وتقوم المسؤولية التقصيرية على أركان ثلاثة هي الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

أولاً: الخطأ

الخطأ هو الإنحراف السلبي في السلوك المألوف للشخص العادي، مع إدراكه لهذا الإنحراف. (2)

وعليه فإن هذا التعريف يبني فكرة الخطأ على ركنين أحدهما مادي، وهو الإنحراف والتعدي والثاني معنوي وهو الإدراك.

فالخطأ في عنصره المادي هو كل إنحراف عن السلوك المألوف للرجل العادي. وإتفق كل من (الأستاذ السنهوري، الأستاذ مرقص، وحشمت أبوستيت) على أن معيار الخطأ عند الرجل العادي هو الأخذ بالمستوى المجرد دون المقياس الشخصي، فيقاس الإنحراف بسلوك شخص نجرده من ظروفه الشخصية، والشخص العادي الذي يمثل عامة الناس، فلا هو خارق الذكاء ولا هو محدود الفطنة.

(1) ويطلق عليها مصطلح المسؤولية المطلقة أي الخارجة عن كل خطأ، والتي قد تكون مرفوعة بحالات للإعفاء منها أو لا تكون مرفوعة بذلك كما قد تكون المسؤولية مبنية على افتراض الخطأ، وهي حالة وسط بين المسؤولية المطلقة والمسؤولية المبنية على الخطأ المثوب .

(2) المستشار عز الدين الدناصوري و د/ عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ص 61 .

أما الركن الثاني في الخطأ هو، ضرورة توافر التمييز. إن إدراك الشخص في مسلكه من إنحراف هو الركن المعنوي. لأن لابد من توفر التمييز لقيام المسؤولية التقصيرية في مرتكب الخطأ.

والخطأ قد يكون سلبياً، إذ قد يأخذ صورة ترك أو إمتناع. والخطأ السلبي لا يتحقق إلا إذا دل هذا الترك أو الإمتناع عن إهمال أو عدم احتياط. (1)

وقد سبق وأن ذكرت أن المسؤولية التقصيرية هي إخلال بالالتزام قانوني. إن كلاً وقع الترك أو الإمتناع خلافاً لما أمرت به القوانين واللوائح، فمن غفل عن عمل تفرضه القوانين أو اللوائح، يعتبر مخطئاً ومسؤولاً عن الضرر الذي يترتب على خطئه وهو ثلاثة أنواع .

1- الخطأ الواجب لإثبات.

2- الخطأ المفترض القابل للإثبات العكس

3- الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس.

ثانياً: الضرر

الضرر هو الركن الثاني للمسؤولية التقصيرية، بحيث لا يكفي أن يحدث الخطأ لقيام المسؤولية بل أن ينتج عن هذا الخطأ ضرراً وعلى المضرور إثبات وقوع الضرر. ووقوع الضرر هو واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق (شهادة الشهود القرائن). وقد يكون الضرر مادياً وهو الغالب والشائع وقد يكون أدبياً وما يهمننا في موضوعنا هو الضرر الذي يصيب البيئة البحرية. إن هو الضرر المادي، وهو إخلال لمصلحة للمضرور ذات قيمة مالية وحيوية .

(1) المستشار / عز الدين الدناصوري ود/ عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ص 68 .

ثالثاً: علاقة السببية

يقصد بالرابطة السببية، تلك الرابطة التي تربط بين خطأ المسؤول وضرر المتضرر. (1)

وبالتالي هي الرابطة التي تجعل من الضرر نتيجة للخطأ.

ويذهب فريق من الفقهاء إلى أن رابطة السببية ركن في المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية حتى عند الفقهاء الذين يأخذون بالمسؤولية المادية، التي لا تقييم وزنا للخطأ. (2)

وتلزم كل من قام بفعل ضار بتعويض المتضرر عن ما لحقه من ضرر، أي لا بد من وجود رابطة بين الفعل الضار والضرر، بحيث إذا إنتفت هذه الرابطة، إنتفت المسؤولية. ولعلاقة السببية أهمية كبرى في المسؤولية المدنية، بحيث تحدد الفعل الذي سبب الضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادثة. ولهذا إنقسم جمهور الفقهاء بين نظريات متعددة لتحديد علاقة السببية بين الخطأ والضرر نجبيزها فيما يلي:

أ- نظرية تعادل الأسباب :

ومضمون هذه النظرية، أن الضرر يحدث نتيجة لمجموعة من الأسباب، وإذا ألغي أحد هذه الأسباب فإن الضرر لا يقع. كما يمكن إجراء تفرقة بين الأسباب بحسب أهميتها أو خطورتها في إحداث الضرر، ومن مميزات هذه النظرية أنها تسهل مهمة الإثبات بالنسبة للمضرور، لأن كل الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر يعتد بها.

إلا أنه يؤخذ على هذه النظرية فكرة إتساع السببية التي تؤدي إلى عدم إمكانية تحديد نطاق الضرر الذي يجب أن يسأل عنه فاعل الخطأ. (3)

(1) د/ محمد زهدور - المسؤولية عن فعل الأسباب غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة 1990 الطبعة الأولى، دار الحداثة ، 1990، ص 49 .

(2) د/ محمد زهدور- نفس المرجع نفس ص 49 وما بعدها .

(3) المستشار عز الدين الدناصوري و د/ عبد الحميد الشواربي المرجع السابق ص 187 وما بعدها .

ب - نظرية السبب القريب:

هذه النظرية تصف الأسباب بأنها مجموعة من الظروف، ولا يمكن أن توضع في مستوى واحد، ومن أجل حل مشكلة المسؤولية المدنية، يجب أن نعتد على الأسباب الأخيرة فقط. ومن أجل الوصول إلى السبب الحقيقي، يجب معرفة الفترة بين حدوث السبب ونتيجة الضرر. (1)

ج - نظرية السبب المنتج:

وفحوى هذه النظرية، أنه إذا كان هناك عدة أسباب ساهمت في إحداث الضرر، فإن الإختيار يكون باللجوء إلى نوع النتائج التي يمكن حدوثها. (2) وعليه فإن السبب يكون منتجا في علاقته بالأثر الذي حدث إذا كان من شأنه أن يؤدي إلى حدوث نتيجة من نفس الطبيعة.

ومجمل القول بالنسبة إلى هذه النظرية أنه إذا كانت الأسباب التي أدت إلى الضرر متعددة، وجميعها ساهمت في إحداث الضرر يؤخذ بالسبب المنتج دون السبب العارض لأنه هو السبب المباشر الذي أحدث الضرر.

وتعد هذه النظرية من أصلح النظريات للركن الثالث للمسؤولية التقصيرية لأنها تقوم على أساس قوي، فلا يمكن أن تعتبر كل العوامل والظروف التي ساهمت في إحداث الضرر متساوية في قوتها السببية في إحداث الضرر.

كما من غير الممكن أن السبب الأخير هو المسؤول عن الضرر.

هذه هي الأركان الأساسية للمسؤولية التقصيرية الشخصية، أي قائمة على الأركان التقليدية للمسؤولية المدنية وهي الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية.

وعليه نطرح الإشكالية التالية، هل المسؤولية التقصيرية فيما يخص تلوث المياه البحرية هي مسؤولية تقصيرية موضوعية، أي قائمة على الضرر فقط، أم هي مسؤولية تقصيرية شخصية أي قائمة على الأركان التقليدية للمسؤولية المدنية وهي الخطأ و الضرر والعلاقة السببية؟.

(1) المستشار عز الدين الدناصوري ، و د / عبد الحميد الشوري، المرجع ص 188 .

(2) المستشار عز الدين الدناصوري ، و د / عبد الحميد الشوري ، المرجع ص 188 وما بعدها .

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية

إن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا يمكن تحديدها، وإنما هي أضرار ذات طبيعة خاصة قد تمتد لتشمل البيئة البحرية بوجه عام، وإذا كان من السهل في كثير من الأحيان إثبات وقوع ضرر مباشر للغير، بفعل من أفعال التلوث، ويكون ذلك باستخدام الأجهزة العلمية الحديثة لقياس درجة التلوث وكذا تقدير مدى الضرر. ولكن في أغلب الأحيان يصعب إثبات الأضرار غير المباشرة للتلوث، وذلك من طبيعة البيئة البحرية، حيث قد يمضي وقت طويل لكي تعطي هذه الملوثات مفعولها كما قد يمضي الوقت لإكتشافها. في هذه الحالة يصعب إثبات رابطة السببية بين الضرر والفعل المنسب له والضرر الذي يستوجب المسؤولية هو الضرر المؤكد، أما الضرر.

غير المؤكدة لا يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار، لأن الأضرار التي تمس سلامة البيئة البحرية، لاتعرف حدود سياسية ولا طبيعية.

فهذه البيئة تشكل وحدة واحدة مما يجعل أخطاء تلوثها تمتد إلى كل جزء منها وبإمكان أي مصدر من مصادر التلوث أن تمتد آثاره إلى مساحات بعيدة تلوث، جميع الحياة البيولوجية التي تمر بها.

وتعتبر الجزائر إحدى دول البحر الأبيض المتوسط ورغم أنها لم تشارك في إعداد اتفاقية برشلونة، إلا أنها انضمت إليها وكذا البروتوكولان التابعان لها، كما انضمت إلى عدة اتفاقيات دولية منها اتفاقية لندن لسنة 1954 والمتعلقة بحماية تلوث مياه البحر بالمحروقات.(1)

وكذلك اتفاقية برشلونة الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري.(2) والاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق للتعويضات الناتجة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971.(3) ولقد حاولت الجزائر إن تستشف قوانينها الداخلية من هذه الاتفاقيات الدولية وبتأكد ذلك من نص المادة 48 من قانون حماية البيئة.

وعمدت القوانين الخاصة الجزائرية إلى تطبيق مبدأ التراخيص المسبقة في تشريعاتها بالنسبة للرقابة على التلوث البحري.(4)

وبالتالي فإنها تخضع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية التقصيرية، ففي حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة عن أي تلوث بحري فإنه يكون مسؤولاً عن التعويض المدني، ويتمثل في تكاليف إزالة التلوث البحري، وإصلاح ما نتج عنه من أثار مدمرة للبيئة البحرية وأساس هذه المسؤولية هي المادة 124 من التقنين المدني والتي تنص على " كل عمل أيا كان يرتكبه المرء يسبب ضرراً للغير يلزم من كلن سببا في حدوثه بالتعويض " .

(1) المرسوم رقم 244/63 الصادر في 11 سبتمبر 1963 .

(2) أمر رقم 17/72 المؤرخ في 04 جويلية 1972 جريدة الرسمية رقم 53 .

(3) أمر رقم 55/74 المؤرخ في 4 جويلية 74 جريدة الرسمية رقم 45 .

(4) المواد 48 - 49 - 50 من قانون حماية البيئة .

المطلب الثالث: المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري طبقا للاتفاقيات الدولية

أما الأضرار الفادحة والمستمرة الناشئة عن تلوث البيئة البحرية وبالخصوص من نقلات البترول. بذلت جهود دولية كبيرة وذلك لكفالة طريق مضمون وسريع لتنظيم المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بالزيت وغيرها من المواد الملوثة. وكان أول نجاح للجهود الدولية في هذا الشأن هو إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار الزيت سنة 1969 ومن خلالها نجيب عن التساؤل المطروح. وهو أساس قيام المسؤولية فيما يخص التلوث البحري على الضرر فقط، أي مسؤولية موضوعية أم هي مسؤولية شخصية ؟

الفرع الأول: الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة

عن أضرار الزيت .

تنص المادة الأولى من الاتفاقية على " أنه يقصد بأضرار التلوث الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بالزيت عن طريق التلوث الناتج من التسرب أو إلقاء الزيت من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأيضا أي خسارة أو ضرر آخر يحدث نتيجة هذه الإجراءات". (1)

ويقصد بالإجراءات الوقائية أي إجراءات يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث، كما يقصد بالزيت أي زيت محمول على ظهر السفينة.

و الاتفاقية تنطبق على ملاك السفن التي ترفع سفنهم أعلام دول متعاقدة.

كما يقصد بمالك السفينة في هذه الاتفاقية الأشخاص المسجلون كما لك السفينة أو كمالك السفينة الحقيقي في حالة عدم التسجيل، وفي حالة تملك الدولة للسفينة وإدارتها بواسطة شركة التي سجلت في هذه الدول تكون كمديرة للسفينة.

وتعني الإتفاقية بدولة تسجيل السفينة بالنسبة لسفن غير المسجلة الدولة التي ترفع السفينة علمها.

(1) Art : 01 Convention Internationale sur la Responsablité Civile pour les Dommages du a la pollution par hydrocarbures 1969 .

وبالنسبة للسفن المسجلة الدولة التي قامت بتسجيل السفينة .

وبالرغم من النقد المقدم لسابقتها من الإتفاقيات فإن هذه الإتفاقية تستثني في مادتها الحادية عشر الفقرة الثالثة السفن الحربية والحكومة من الخضوع لأحكامها بنصها " لاتنطبق أحكام هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو للسفن الأخرى المملوكة أو التي تدار بواسطة دولة وتستخدم في الوقت الحالي للخدمة الحكومية غير التجارية.....".

أولاً: أساس المسؤولية في اتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية المترتبة عن الضرر

تنص المادة الثالثة من هذه الإتفاقية على أن .

1 - " فيما عدا ما اشترط عليه في فقرتين 2،3 من هذه المادة، يكون مالك السفينة في وقت الحادث أو عندما يتكون من أحداث متتابعة في الوقت الذي حدث فيه أول حادث - يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينشأ من الزيت الذي تسرب منه أو الذي ألقى من السفينة كنتيجة للحادث

2- لا يتحمل المالك أي مسؤولية عن ضرر للتلوث عندما يثبت أن الضرر:

أ - نتج عن عمل من أعمال الحرب، أعمال عدائية، حرب مدنية تمر أو أي ظاهرة طبيعية لأي استثناء أو خروج عن المعتاد.

ب - قد نتج عن طريق إهمال مقصود لإحداث ضرر بواسطة طرف ثالث.

ج - قد نتج كلية عن إهمال أو أي إجراء خاطئ لأي حكومة أو أي سلطة مسؤولة عن صيانة الأنوار، أو أي من المساعدات الملاحية الأخرى في إجراء هذه الوظيفة "

وإذا أثبت المالك أن ضرر التلوث نتج كلياً أو جزئياً سواء كان هذا الضرر من فعل أو إهمال متعمد سبب ضرر لفاعله أو إهمال هذا الشخص فيمكن للمالك أن يدرأ كلياً أو جزئياً المسؤولية عن نفسه تجاه هذا الشخص.

د - لا تقدم أي مطالبة للتعويض عن ضرر التلوث، إلا ما يتماشى مع هذه الإتفاقية أو خلاف ذلك ضد العاملين أو كلاء المالك .

و - لن يحدث في هذه الإتفاقية أي إجحاف لأي من حقوق التجار المالك ضد أي طرف ثالث ."

تعتبر هذه المادة - الثالثة من الإتفاقية - هي الحجر الأساس والعمود الفقري لهذه الإتفاقية بحيث تجعل مالك السفينة مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينشأ من الزيت الذي تسرب أو الذي ألقى من السفينة كنتيجة للحادث.

بحيث أنها لم تتطلب الخطأ من المالك أو ربان السفينة أو بحارتها أو تابعة بصفة عامة بل اكتفت بالركنين اللازمين لقيام المسؤولية الموضوعية وهما وقوع فعل التلوث ونسبته إلى السفينة.

إذن المسؤولية موضوعية أو مادية تقوم على فكرة الخطر الناتج من السفينة الحاملة للزيت، وعلى فكرة تحمل التبعة أي النظريات التي ترعى جانب المضرور الذي يتعذر عليه إثبات ركن الخطأ، وخاصة في حوادث التلوث البحري استناداً إلى عدالة أنه يجب على من يباشر نشاطاً اقتصادياً يجني من ورائه الربح، أن يتحمل تبعه ما ينجم عن هذا النشاط من ضرر.

ولدفع هذه المسؤولية أسباب محدودة، تتلخص في السبب الأجنبي الذي يجعل السبب الحقيقي في تسرب الزيت، أمر لا علاقة له بالسفينة، كأفعال التخريب العمدية من غير مالك السفينة أو تابعيه، والأعمال الحربية والثورات و الكوارث الطبيعية أو إهمال السلطات المختصة في صيانة الأنوار أو علامات الإرشاد أو سبب خطأ المضرور نفسه.

وما يلاحظ فيما يخص أساس المسؤولية الناتجة عن التلوث البحري، فإن المنتدى الدولي المنعقد في جوان 2000 يؤكد على أن المسؤولية للتلوث البحري تقام على أساس الضرر، طبقا للإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري وكذا إتفاقية الصندوق.(1)

وإذا ما رجعنا إلى القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع الجزائري يقيم مسؤولية الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية في الفقرة الثانية من الفصل الرابع للتقنين البحري الجزائري الخاصة بمسؤولية الأضرار على أساس الخطأ.(2) وليس الضرر. علما أن الجزائر قد صادقت على الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري في البحار لسنة 1969 ، بالأمر رقم: 17- 72 المؤرخ في 07 جوان 1972 .

(1) ... les régimes internationaux d'indemnisation contre la pollution ont fort répandus aux besoins de la communauté internationale en particulier des victimes de la pollution.

ILs assurent que la responsabilité de répondre en cas de déversement incombe à l'armateur même (fautif ou non) et que les charges financiers soient réparties entre les receptionnaires mondiaux(...)

(..)LE régime d'indemnisation . International repose sur deux conventions internationales :

1 - La convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

2 - La convention sur la création du fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (fipol) .

BREVE D'INTRODUCTION AUX REGIMES D'INDMNISATION INTERNATIONAUX POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES , FORUM JUIN 2000 Par L. OCIF

(2) المادة 277 من القانون البحري رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 98 جريدة رسمية رقم 1998 .

فيما يخص حدود مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالزيت، فتنص المادة الخامسة في فقرتها الأولى من الإتفاقية على:

1 - " يعطى لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته في هذه الاتفاقية بالنسبة لأي حادث بمبلغ إجمالي هو 2000 فرنك لكل طن من حمولة السفينة، وبحيث لا يزيد هذا المبلغ عن 210 ملايين في أي حادث مهما كان "

أما فيما يخص التأمين فتنص المادة السابعة على : يتطلب من مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة والتي تحمل أكثر من 2000 طن زيت سائب كبضاعة، الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل ضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض طبقاً للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 1/5 لتغطية مسؤولية عن ضرر التلوث بوجوب هذه الاتفاقية.

أما بالنسبة للإجراءات والأحكام القضائية فتنص المادة التاسعة على:

1- عندما يسبب حادث ضرر في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو أكثر، أو إذا إتخذت الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي يمكن رفع دعاوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة، أو هذه الدول المتعاقدة ويخطر المدعي عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى.

2 - على كل دولة متعاقدة أن تؤكد، بأن محاكمها تملك التشريع الضروري لقبول مثل هذه الدعاوى الخاصة بالتعويض.

3 - على محاكم الدولة التي أودع بها الاعتماد طبقاً للمادة، أن تكون على كفاءة عالية في تحديد كل المسائل المتعلقة بتقسيم الأنصبة وتوزيع الاعتمادات المالي"

- وتنص المادة العاشرة على أنه " يجب أن يعترف في الدول المتعاقدة بكل حكم يصدر من المحكمة، بتشريع طبقاً للمادة التاسعة ويكون معمولاً به في الدولة الأصلية، حيث لا تكون موضوعاً للأشكال العادية للإستثناء ماعدا:

1- صدور الحكم بطريقة الاحتيال، إذا لم يخطر المدعي عليه في الوقت المناسب والكافي لتقديم دعواه.

2- ويكون الحكم المعترف به بموجب الفقرة الأولى من هذه المادة، إجباراً لكل دولة متعاقدة بمجرد استيفاء الإجراءات المطلوبة في هذه الدولة، ويجب أن لا تسمح هذه الإجراءات بإعادة النظر في إستحقاقات العامة .

وفيما عدا القواعد الواردة في هاتين المادتين 9 و10 نجد أن الإتفاقية، أخذت بالقاعدة العامة المقررة في التشريعات الداخلية للدول المعاصرة في القوانين الوطنية.

بحيث تنص المادة الرابعة من الإتفاقية على أنه عندما يحدث أي تسرب أو إلقاء للزيت من سفينتين أو أكثر، ويحدث حينئذ ضرر التلوث، يكون ملاك السفن المعنية متضامنين سويًا في المسؤولية لكل ضرر لا يمكن فصله ما لم يتم تبرئتهم بمقتضى المادة الثالثة ، والتي تقابلها المادة 126 من التقنين المدني الجزائري.

إذن تقرر هذه المادة المسؤولية الموضوعية التضامنية التي لا يعفى منها سوى السبب الأجنبي، بالمعنى المحدد في نص المادة الثالثة من هذه الإتفاقية، وهذا التضامن مقرر لمصلحة المضرور.

الفرع الثاني: الإتفاقية الإختيارية الخاصة بملاك ناقلات البترول لسنة 1969 المتعلقة

بالمسؤولية عن التلوث البحري

إن دخول أي إتفاقية دور التنفيذ يستلزم وقتا معينا، لتتم المصادقة عليها من قبل العدد اللازم من الدول، لهذا وشعورا بالمسؤولية والتخوف من الكوارث البحرية الناتجة من النفط. عمدت الشركات البترولية الكبرى بإختيارهم إلى إعداد إتفاقية خاصة فيما بينهم، الهدف منه التعويض بشكل إجباري للمتضررين من التلوث بالنفط. (1)

سميت إختصارا هذه الإتفاقية " ب توفالوب" (T. O. V. A. L. O. P) ويقصد به الإتفاق الإختيارى لما لكي الناقلات في مجال المسؤولية عن التلوث بالنفط.

وأخذت الإتفاقية بالمبادئ التي أقرتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 هدفها تشجيع ملاك السفن على تخفيف أثار التلوث، وتنظيف البحار من الزيت بغض النظر عن توافر عنصر الخطأ، والحصول على تعويضات من نوادي الحماية والتعويض وكذلك تعويض الحكومات عن مصاريف تنظيف الشواطئ من التلوث بالزيت. (2)

وضمن تسيير هذا الإتفاق من قبل جمعية يتكون أعضائها من جميع المنضمين للإتفاق وتسمى هذه الجمعية ب :

" International Tanker Owners Pollution Federation L imited وظيفتها التأكد من أن الأعضاء المنتنن للإتفاق لهم ضمان مالي كافي لتغطية مسئوليتهم. كما أن هذا الضمان المالي يقدم من قبل شركات التأمين البحري التقليدي المعروفة بإسم (protection and indemnity association)

وظيفتها التأكد من أن الأعضاء المنتنن للإتفاق لهم ضمان مالي كافي لتغطية مسئوليتهم كما أن هذا الضمان المالي يقدم من قبل شركات التأمين البحري التقليدية المعروفة بإسم (protection and indemnity association)

(1) د/ أسكندري أحمد : أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام رسالة دكتوراة ص

206 وما بعدها جامعة الجزائر 1995 . ص 206 وما بعدها.

(2) المستشار / مدحت حافظ إبراهيم المرجع السابق ص 451 .

أو من قبل شركة " International Tankers Indemnity Association " وهي شركة أنشأت من قبل مؤسسي " TOVALOP ". (1)

ولقد أخذت هذه الاتفاقية بالقاعدة العامة المعمول بها في معظم الدول، والتي تقضي بأنه إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر.

بحيث تنص المادة الرابعة من الإتفاقية على أنه " عندما يحدث أي تسرب أو إلقاء للزيت من سفينتين أو أكثر ويحدث حينئذ ضرر التلوث، يكون ملاك السفن المعينة، متضامنين سويا في المسؤولية، لكل ضرر لا يمكن فصله ما لم يتم تبرئتهم بمقتضى المادة الثالثة. وعليه فإن هذه المادة تقرر المسؤولية الموضوعية التضامنية التي لا يعفى منها سوى السبب الأجنبي وهذا التضامن مقرر لمصلحة المضرور.

أما بالنسبة للتعويض فإن هذه الاتفاقية تحصره فقط في عملية التنظيف، وإزالة النفط أما الأضرار الأخرى، أي الغير المباشرة كالحرائق مثلا أو الأضرار التي تصيب الأحياء البحرية، فإنه لا يتم التعويض عنها. (2)

وتتم المطالبة بالتعويض، بأن تتقدم الحكومات المتضررة بطلب لمالك السفينة وللمنظمة، خلال مدة سنة من تاريخ وقوع الضرر. (3)

أما بالنسبة للإجراءات والأحكام القضائية، فهي نفس المبادئ التي أقرتها اتفاقية بروكسل لسنة 1969.

(1) د/ أسكندر أحمد المرجع السابق ص 207 .

Art : 02 et 05 C convention Préférentielle relative à responsabilité civile 1969. (2)

Art : 07 C convention Préférentielle relative à responsabilité civile 1969. (3)

الفرع الثالث: اتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت لسنة 1971.

تعتبر هذه الإتفاقية من بين القرارات التي اعتمدها اتفاقية المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث بالنفط لسنة 1969 ، وهي إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط. (FIPOL) . (1)

وجاء في أحد القرارات - قرارات اتفاقية بروكسل- أنه رغم أن اتفاقية قد تبنت المسؤولية الموضوعية، مع تطبيق أسلوب التأمين أو أي ضمان مالي آخر إجباري على السفن الداخلة للنفط، فهي لا تضمن حماية كافية للمتضررين.

لهذا عمدت اللجنة القانونية للمنظمة سنة 1970 لإنشاء مجموعة عمل، لدراسة موضوع إنشاء وتنظيم إدارة صندوق دولي لأضرار التلوث. (2)

وبالفعل في شهر نوفمبر 1971 دعت الحكومة البلجيكية، إلى عقد مؤتمر تم التوصل فيه إلى عقد اتفاقية دولية لإنشاء الصندوق، ولقد دخل حيز التنفيذ سنة 1978. (3)

وهذه الاتفاقية هي مكملة لاتفاقية بروكسل لسنة 1969 ، فالأعضاء المتضمنين لهذه الاتفاقية هم وحدهم الذين لهم الحق في الانضمام لاتفاقية الصندوق وتدفع الدول المتعاقدة حصصها على أساس كميات البترول التي يتم استيرادها. والقصد منها مساعدة ملاك السفن وتخفيف الأعباء المالية التي يتحملونها في مواجهة مسؤولياتهم عن أضرار التلوث. بحيث تستخدم حصيلة الصندوق لتغطية نفقات تنظيف وإزالة التلوث والتعويض عن الأضرار. (4)

FIPOL: Fond International d indemnisation pour les dommages dus a la pollution (1)
par les hydrocarbon .

(2) د/ أسكندري أحمد المرجع السابق ص 213 وما بعدها .

M . Yves le DRIAN : Etat de l entrée en vigueur des principales convention de (3)
l OMI .

(4) المستشار / مدحت حافظ إبراهيم المرجع السابق ص 456 .

تنص المادة الرابعة من الاتفاقية على أنه " يدفع الصندوق تعويضات لأي شخص يعاني من ضرر ناجم عن تلوث، إذا لم يستطع ذلك الشخص الحصول على تعويض كامل وكاف عن الضرر أو بسبب أن الضرر يزيد عن مسؤولية المالك (1).

وتبدأ مسؤولية الصندوق كلياً من التزام بالتعويض، إذا ما كان الضرر، قد وقع نتيجة لعمل من أعمال الحرب، أو عمل عدواني، أو حرب أهلية، أو ثورة، أو تسبب عن طريق تسرب أو تصريف نפט من سفينة حربية، أو مستعملة، أو مملوكة من قبل دولة استخدمت فقط وقت وقوع الحادثة في خدمة الحكومة لغرض غير تجاري. (2)

أو إذا لم يتمكن المضرور من إثبات أن الضرر قد نتج عن حادثة شملت سفينة أو أكثر. (3)

وعليه فإن اتفاقية الصندوق لم تبرأ مالك السفينة من مسؤوليته عن الضرر الناتج عن ظاهرة طبيعية، ذات الطابع غير العادي و لا يمكن مقاومه.

وقد وصف النظام القانوني للصندوق، على أنه يعمل على تقسيم المسؤولية عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري في كل أنحاء العالم. (4)

Art - 4 / 1 - d Convention Internationale relative a la creation d un fond international d indemmnisation pour les (1) dommages du a la pollution par les hydrocarbures 1971.

Art 4 / 2 a Convention Internationale relative a la creation d un fond international d indemmnisation pour les (2) dommages du a la pollution par les hydrocarbures 1971 .

Art 4 / 2 b Convention Internationale relative a la creation d un fond international d indemmnisation pour les (3) dommages du a la pollution par les hydrocarbures 1971 .

(L OCIMF) oil campanies International Maritime Forum jun 2000. La responsabilité Internationale de pollution (4) par le pétrole et le regime d indemmnisation.

**الفرع الرابع: الاتفاقية التكميلية الخاصة بشركات البترول لسنة 1971 الخاصة
بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت**

معدي هذه الإتفاقية، هم أنفسهم معدي إتفاقية (TOVALOP). ويعتبر هذا الإتفاق إسـهام من الشركات البترولية الكبرى، للحل الاختياري والمؤقت لمشكلة التلوث البحري ولقد أطلقوا على هذه الإتفاقية تسمية (C.R.I.S.T.A.L) ووقعت على هذه الإتفاقية (38) شركة بترولية في جانفي 1971 .

واتفاقية (CRISTAL) لا تناقش المسؤولية، وإنما كيفية تمويل وتعويض ضحايا التلوث. وترفض هذه الإتفاقية تعويض الأضرار الغير الناتجة عن التسرب أو إغراق النفط وتوجب التعويض في حالات تسرب الناتج عن سفينة تحمل المحروقات أو زيت الوقود. (1)

و انتهجت هذه الإتفاقية كسابقتها من الإتفاقيات حيث تمتنع عن التدخل لصالح المتضرر في حالة الحرب بالإضافة إلى حالات أخرى، كالتلوث العمدي من قبل الغير كإهمال الحكومات وتحدد هذه الإتفاقية سقف التعويض بـ 30 مليون دولار. (2) وتضيف المادة السادسة من الإتفاقية "على المتضررين إبلاغ مطالبهم للمؤسسة خلال مدة سنة من تاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى التلوث".

لقد سبق وأن ذكرت في إتفاقية (tovalop) أن الغرض من انعقادها، هو شعور الشركات البترولية بحجم المسؤولية والتخوف من الكوارث، البحرية لذا لجأت إلى هذه الإتفاقيات في انتظار دخول إتفاقية بروكسل حيز التنفيذ.

لهذا يجدر بنا أن نشير إلى أن رغم دخول إتفاقية بروكسل وكذا إتفاقية الصندوق دور النفاذ ثار تساؤل عما إن كانت هناك حاجة للإبقاء على هاتين الإتفاقيتين المكملتين أي (cristal tovalop) .

(1) Art: 1 /5 C convention Complémentaire relative à la responsabilité civile du à la pollution du fioul. 1971.

(2) Art: 06 C convention Complémentaire relative à la responsabilité civile du à la pollution du fioul. 1971 .

وبالفعل أبقى عليهما مكملتين للاتفاقية.

كما أجرى تعديل على (اتفاقية توفالوب و كرسنال) سنة 1987 وتم رفع الحد الأعلى لتحديد المسؤولية. (1)

وما نستنتجه من خلال هذه الاتفاقيات أنها قامت لتنظيم قواعد المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث. وتحديد كيفية اقتضاء التعويض لصالح المضرور.

وأحكام هذه الاتفاقيات تعتبر ملزمة وواجبة التطبيق بالنسبة لدعاوى التعويض عن أضرار التلوث التي تختص بالنظر فيها محاكم تلك الدول .

وأن نظام التعويض - بالنسبة للكوارث البحرية الناجمة عن الزيت - يستقر منذ ثلاثون سنة على إتفاقيتين دوليتين أسياتين هما: - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية

عن أضرار الزيت. و إتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت. (2)

الفرع الخامس: المسؤولية الناتجة عن التلوث البحري في إتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار 1982

تعتبر المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. المادة الوحيدة التي تعالج موضوع المسؤولية وإصلاح الضرر والتي تنص :

1 - الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي.

2 - تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

(1) المستشار مدحت حافظ إبراهيم المرجع السابق ص 453 .

(2) Communiqué du Secrétaire Général de L OMI a la Commission de la protection de l'environnement marin du 06 au 13 mars 2000

3 - لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف مثل التأمين الإجباري، أو صديق التعويض .

هذه المادة تميز بين مسؤولية الدولة ، ومسؤولية الأشخاص الطبيعيين و الاعتباريين ويخضع الأولى للقانون الدولي ، والثانية للقانون الداخلي، وترتبط هؤلاء الأشخاص بكونهم خاضعين لولاية الدولة و الاقتصار على هؤلاء الأشخاص. يعني أن من لا يخضع لولاية الدولة، لا يكون موضوع دعاوى المسؤولية وبالتالي الحصول على إصلاح الضرر ضده. (1)

في حين أن أغلب القوانين الداخلية تمنح الحق لرفع الدعوى بمحاكمها، حتى ضد من لا تربطه بدولة القاضي أية رابطة. بل لمجرد وقوع الفعل المحدث للضرر بإقليمها.

فالفرق الأولى تقرر مسؤولية الدولة بناء على خطئها المتمثل في عدم احترامها لالتزاماتها الدولية المتعلقة بالمحافظة وحماية البيئة البحرية من التلوث.

ويقترح الأستاذ الضحاك.(2)بتعبير هذه الفقرة وذلك بإدراج المسؤولية المدنية للدولة والذي يقول " هذه المسؤولية التي أصبحت معالمها واضحة بمقتضى كثير من الاتفاقيات الدولية والتي صارت الدولة بمقتضاها تعامل كالأشخاص، خصوصاً من حيث أساس المسؤولية التي لم تعد يشترط لتوافرها وجود الخطأ وهي المسؤولية الموضوعية. ويضيف الأستاذ الضحاك. أن الفقرة الأولى من المادة 235 حصرت المسؤولية في الدول في حين أنه يمكن تصور صدور العمل الغير للشرعي من المنظمات الدولية كالسلطة الدولية لقاع البحر وعليه كان من المفروض إضافة هذه المنظمات.

(1) د / إدريس الضحاك قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية ص 713 .

(2) د / إدريس الضحاك نفس المرجع ص 715 .

أما الفقرة الثانية من هذه المادة لم توضح ما هو أساس مسؤولية هؤلاء الأشخاص. وإنما أشارت إلى التعويض أو الترضية للضرر الناتج عن التلوث.

وكل ما يمكن قوله في هذه الفقرة أنها أقرت بين مسؤوليين مختلفين مسؤولية الدولة ومسؤولية الأفراد. ولكنها لم تميز بين عمل الدولة السيادي وعملها غير السيادي، كما أثير تساؤل حول القانون الواجب التطبيق أن جهة الإختصاص الشكلي بينته، وهي الدولة التي يخضع لولايتها هؤلاء الأشخاص، أما الإختصاص الموضوعي. أي القانون الواجب التطبيق لم تبينه. كما طالبت هذه المادة في فقرتها الثالثة، الدول بالتعاون لوضع معايير وإجراءات لدفع التعويض الكافي كالتأمين وصناديق التعويض.

وعليه فإن هذه المادة قد تركت الباب مفتوحاً لتطوير موضوع المسؤولية. ونظراً لقصور قواعد المسؤولية والتعويض بالنسبة لأضرار التلوث التي تتسبب عن الأشخاص الطبيعيين والمعنويين، نجد أن الدول الأطراف في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 التي تقضي بأن المسؤولية تقع على من تسبب في إحداث الضرر. ولما كان تطبيق هذه الإتفاقية محدود الأثر و لا يتجاوز نطاق الدول الأطراف تبقى الدول الأخرى تطبق أحكام قانونها الداخلي.

وعند قراءة نص الفقرة الثالثة من المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لكي يضمن تعويض سريع وكافي فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب البيئة البحرية نجد أنها تقضي بما يلي:

- أ - العمل على توحيد قواعد المسؤولية بالنسبة لكل الدول الأطراف، علماً أن أكثر من 132 دولة وقعت على الإتفاقية بما فيها الدول الغنية والفقيرة والدول الساحلية والحيبية . كما تحثها على أن تأخذ قواعد المسؤولية بنظرية المسؤولية المطلقة الخارجة عن كل خطأ، والتي تكون مسؤولية مفترضة في جانب الذي تسبب في الضرر .
- ب - أن تمتد قواعد هذه المسؤولية، على جميع المعدات والأنشطة التي تستعمل في البيئة البحرية وتشكل خطر عليها، لكي لا يفلت المتسبب في إحداث الضرر عن تبعه مسؤوليته.

ج - الاتفاق على توحيد قواعد الاختصاص القضائي لكي يمكن من رفع دعاوى المسؤولية أمام محاكم الدولة التي يخضع لولايتها المتسبب في الضرر، أو محاكم الدولة التي يدخل مكان وقوع الضرر تحت سيادتها أو ولايتها .

د - كما ما نلاحظه أن هذه الاتفاقية، لم تضع سقف التعويض عن أضرار التلوث، كما فعلت الاتفاقيات السابقة. إذ نصت على أن يكون التعويض كاملاً ومتناسباً مع حجم الأضرار .

و - كما حثت هذه المادة على إنشاء مؤسسات مالية وتقنية. يمكن مطالبتها بالتعويض وإصلاح الضرر في حالة ما إذا كان المتسبب عنه مجهولاً. أو أعجزه حادث منعه من التعويض أو إصلاح الضرر ولكن ليس على طريق (توفالوب وكريستال) وإنما أن تكون مؤسسات على مستوى دولي بين حكومات الدول. وتكون مؤهلة مالياً وتقنياً لمواجهة كافة حالات التلوث البحري.

خاتمة

ننتهي من كل ما تقدم أن البحار والمحيطات ليست مكانا للتخلص من نفايات التقدم والرفاهية. ورغم ما تحتويه من كميات هائلة من المياه - 4 . 1 بليون كيلومتر مكعب تبقى غير قادرة على تلقي مخلفات الإنسان الشخصية والصناعية. وإذا ما استمر استعمال و إستغلال البحار على الوتيرة الحالية، قد يؤدي إلى القضاء على معالم الحياة في البيئة البحرية ما لم يتدارك هذا الخطر ومواجهته.

فتناولت هذه المذكرة في بابين اثنين ، بعد مقدمة بينت فيها أهمية الموضوع ووجوب التعمق في إشكالاته، قسمت الباب الأول إلى ثلاثة فصول بينت فيه أهمية هذه البيئة ونطاقها الجغرافي، مع التكيف القانوني لكل منطقة على حدى رغم وحدة هذه البيئة وكذا المصادر الأساسية التي تعمل على دمارها، وبينت أن مكافحة التلوث البحري يعتبر إلزاما دوليا يمتد نطاق تطبيقه ليشمل كل مناطق البيئة البحرية دون إستثناء. لهذا ناقشت الإتفاقيات الدولية والإقليمية، وكذا بعض القوانين الداخلية لبعض الدول كأساس لهذا الإلتزام في الباب الثاني، وحاولت أن أبين إلى أي مدى إستطاعت هذه الأدوات القانونية أن تحمي البيئة البحرية.

وفي الفصل الأخير من الباب الثاني حاولت أن أناقش موضوع المسؤولية الدولية الناتجة عن التلوث البحري لأنتهي ببعض الملاحظات و الإقتراحات المتواضعة.

وما يلاحظ على هذه الإتفاقيات سواء الدولية أو الإقليمية، أنها تحيل في كل مرة على القواعد والأنظمة الداخلية لتنظيم وسن قوانين تحمي البحار والمحيطات. وعليه فإنه يجب أن تكون هاته القواعد والأنظمة الداخلية متجانسة خاصة فيما يخص تحديد المسؤولية عن التلوث وأساس قيام هذه المسؤولية .

كما أن هذه الإتفاقيات لم تتضمن نصوص تنظم قواعد المسؤولية الدولية الناشئة عن إلحاق الضرر بالبيئة البحرية، والتي تستمد من نظرية الفعل غير المشروع دوليا. إلا أننا قد وصلنا إلى نتيجة، أن الكوارث البحرية التي تهدد سلامة البحار والمحيطات تكون وراءها أشخاص طبيعية وشركات وكذا الدول وهي تمارس أعمالا مشروعة دوليا.

كما أن ما أنقص من صرامة هذه الإتفاقيات هي الإستثناءات المتكررة في كل إتفاقية والمتمثلة في حالات الحرب. بحيث أنها تنص على عدم تطبيق قواعدها في حالات الحرب. ورغم ما أتت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من تفصيل وشمول وخاصة الفصل الثاني عشر المتعلق بوجود حماية المحيطات البحار، أي المواد من 192 - 237 إضافة إلى مواد أخرى التي عالجت موضوع المحافظة على الوسط البحري، وبينت أهميته الإيكولوجية، ووجوب الدول على وضع قواعد داخلية، إما عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر ديبلوماسي يعقد لهذا الغرض. إلا أنها عالجت موضوع المسؤولية الدولية الناشئة عن التلوث البحري في مادة فريدة وهي المادة 235 وكل ما فعلته هذه المادة هي أنها فرقته بين المسؤولية الدولية عن الأفعال المخالفة للإلتزام الدولي. وبين مسؤولية الأشخاص الطبيعيين والإعتباريين عن تلك الأفعال، فجعلت المسؤولية في الحالة الأولى خاصة لأحكام القانون الدولي وفي الحالة الثانية للقانون الداخلي. وأشادت بالدول أن تتعاون فيما بينها لوضع تقييم عن الأضرار التي يمكن أن تحدث في الوسط البحري أي أنها لم تحسم الأمر.

وما يعاب على هذه الأدوات القانونية لحماية البيئة البحرية. أنها لا تتضمن نصوص تقنية تعطي أو تحدد معايير دولية إلزامية لشحن المواد الملوثة والخطرة لنقلها عبر البحار والمحيطات، وكذا نوعية المواد وكميتها التي يسمح بغمرها في البحار.

وعليه فأقترح بعض النقاط التالية.

واقعيًا أن أغلب الكوارث البحرية التي تترك دمارًا بحريًا يضر بالثروة الحيوانية والنباتية والمعدنية، والصحية، والطاقوية، و السياسية، وكذا المناخية. هي غالبًا السفن والناقلات البترولية. وأقرب الحوادث إلينا هي " L erika – Amoco Cadiz - Torrey canyon " وبعد التحقيق في هذه الناقلات البترولية، وجدت نفس الأسباب التي أدت إلى إنشطارها أو جنوحها، وهي أن هذه السفن والناقلات يفوق عمرها 25 سنة في حين أن المعايير التقنية الأكثر أمنًا، التي تحددها شركات المعاينة مثل : " Veritas - Total Fina " تحدد أن أقصى حد لعمر سفينة تنقل المواد الملوثة والخطرة يضمن أمن رحالتها البحرية هو 15 سنة إذا كانت ذات صفيحة واحدة " Monocoque " .

بالإضافة إلى أن السبب المشترك لجنوح وإنشطار هذه السفن هي أن صفائح خزاناتها تتكون من صفيحة واحدة، هذا ما يسهل إنشطارها لأبسط العوائق البحرية، في حين أن المعايير الدولية، تلح على نقل هذه المواد على متن سفن صفائح خزاناتها لا بد أن تكون مضاعفة " Double coque " .

وتعتبر عملية الإغراق من أخطر مصادر التلوث البحري وقد عرفت وبيّنت خطورتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. إلا أنها لم تحسم الأمر في ذلك، كأن تكيف هذا الفعل على أساس أنه فعل غير مشروع دوليًا، وبالتالي تحدد مسؤولية الدولة على هذا الأساس أو على الأقل أن تلزم الدول أو الأشخاص بإعادة معالجة هذه المواد قبل إغراقها، بحيث لا تسبب ضررًا للبيئة البحرية.

وأضن أن السبب الرئيسي من جراء هذه الكوارث البحرية، هي الدول التي تمنح علم الملائمة للسفن دون اشتراط المقاييس الدولية بحيث تمنع علمها مقابل تكاليف قليلة، وتتهرب من مسؤوليتها وراء شركات النقل البحري للمواد الخطرة والملوثة. بالإضافة إلى أننا نجد أن هذه السفن التي تحمل علم الملائمة لا توجد أية علاقة واقعية بينها وبين دول العلم.

وعليه أقترح أو أتساءل هل النقاط أو الإقتراحات تستحق التشريع أم لا؟
كان يكون تشريع دولي خاص بهذه الدول بحيث إما تمنح هذه الدول " علم الملائمة " وفقا
لمقاييس دولية تحافظ وتحمي البحار و المحيطات من التلوث، أو نضع ميكائزمات لمتابعة
هذه الدول في حالة الإخلال بالتزاماتها الدولية.
وكذا كأن يشترط في الناقلات البترولية وكذا السفن الناقلة للمواد الملوثة والخطرة من
مضاعفة صفيحة خزاناتها.
وما يلاحظ كذلك أنه رغم وضوح وتناسق النصوص القانونية الدولية، إلا أنها تفتقر إلى
ضمان تطبيقها.

قائمة المراجع
المراجع باللغة العربية

أ - القرآن الكريم

ب - المؤلفات

- 1 - د / محمد أمين إبراهيم، مقدمة في علوم البحار البيولوجية، دار الكتب القطرية 1987
- 2 - د / محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم ، منشأه المعارف الإسكندرية 1970 .
- 3 - د / محمد بشير الشافعي، القانون الدولي العام منشأة المعارف الإسكندرية 1974 .
- 4 - د / صلاح الدين هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، القاهرة 1991 .
- 5 - د / أنور عبد العليم ، البحار والمحيطات، الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة 1964
- 6 - د / زين الدين عبد المقصود، البيئة والإنسان دراسة في مشكلات الإنسان مع البيئة منشأة المعارف .
- 7 - د / محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي المصادر والأشخاص، الدار الجامعية 1992.
- 8 - د / إبراهيم العناني، قانون البحار المبادئ العامة للملاحة البحرية والصيد البحري الجزء الأول دار الفكر العربي 1985 .
- 9 - د / أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية، دار النهضة 1989 .
- 10 - د / محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، الدار الجامعية (بدون تاريخ) .
- 11 - د / حامد سلطان، القانون الدولي العام وقت السلم الطبيعة السادسة ، دار النهضة العربية القاهرة 1976.
- 12 - د / عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 ، دار النهضة العربية مطبعة القاهرة 1985 .

- 13 - د / عادل الشيخ حسن، البيئة مشكلات وحلول، دار اليازوردي العلمية 1997.
- 14 - د / سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية 1994 .
- 15 - د / صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار دار النهضة العربية القاهرة 1983.
- 16 - د / إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقانونين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية والمتعددة الأطراف، الطبعة الأولى 1987 .
- 17 - د / إبراهيم الدغمة، القانون الدولي للبحار ، المؤتمر الثالث وإتفاقية قانون البحار دار النهضة .
- 18 - د / محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، دار المعارف 1993 .
- 19 - د / سمير محمد فاضل، المسئولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية وقت السلم ، عالم الكتب 1976 .
- 20 - المستشار عز الدين الدناصوري و الدكتور عبد الحميد الشواربي، المسئولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف 1996 .
- 21 - محمد زهدور ، المسئولية عن فعل الأسباب غير الحية ومسئولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدث 1990 الطبعة الأولى .
- 22 - د / أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي القاهرة 1967.

ج - بحوث ومقالات

- 1 - د / ساحلي زوبير، دروس أقيمت على طلبة الماجستير الموسم الجامعي 94 / 1995 كلية الحقوق جامعة البليدة .
- 2 - د / صلاح الدين عامر، محاضرات أقيمت على طلبة الماجستير الموسم الجامعي 84 / 1985 جامعة عين شمس.
- 3 - د / جابر إبراهيم الراوي، المسئولية المترتبة عن التلوث في ظل قانون البحار، دراسات لمجموعة من الباحثين العرب ، المنظمة العربية للثقافة والعلوم تونس 1989 ص من 302 إلى 347 .

- 4 - د / جاسم محمد الحسن، مجلة المنظمة العربية والثقافة 1989 .
- 5 - د / سمعان فرج الله ، وضع المضايق الدولية في العالم العربي على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، مجلة المنظمة العربية للتربية والثقافة 1989 .
- 6 - د / صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبيئة، دروس ألقية على طلبة دبلوم القانون العام جامعة القاهرة الموسم الجامعي 1981 / 1982 .
- 7 - مجلة القانون والإقتصاد، للبحوث القانونية والإقتصادية العدد 56 ، سنة 1986 .
- 8 - د / إدريس الضحاك، المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي، دراسات لمجموعة من الباحثين العرب ، المنظمة العربية للثقافة والعلوم تونس 1989 ص من 82 إلى 124.

د - رسائل

- 1 - محمد عبد العزيز أو سحلية،المسئولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة ، رسالة دكتوراه 1978 جامعة القاهرة.
- 2 - إسكندري أحمد ، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون العام رسالة دكتوراه جامعة الجزائر 1995 .

هـ - النصوص الإتفاقيات

- 1 - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

و - القوانين الجزائرية

- 1 - أمر رقم 17/72 المؤرخ في 4 جويلية 1972 المتعلق بالمصادقة على إتفاقية برشلونة جريدة رسمية رقم 53 .
- 2 - أمر رقم 74 / 55 المؤرخ في جويلية 1974 المتعلق بالمصادقة على إتفاقية الصندوق للتعويضات الناتجة عن التلوث بالمحروقات ، جريدة رسمية رقم 45 .

- 3 — أمر رقم 76 / 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98 / 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ، يتضمن القانون البحري الجريديتين الرسميتين رقم 29 / 1977 و رقم 47 / 1998 .
- 4 — أمر رقم 63 / 344 الصادر في 11 سبتمبر 1963 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بحماية مياه البحار من التلوث بالنفط .
- 5 — القانون رقم 83 / 03 المتعلق بحماية البيئة ، جريدة رسمية 06 .
- 6 — المرسوم رقم 83 / 580 المؤرخ في 22 أكتوبر 1983، المتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها البضائع الخطرة السامة و الملوثة ، جريدة رسمية رقم 44 .

ي - القوانين الأجنبية

- 1 — إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث .
- 2 — قانون 229 / 170 العراقي المتعلق بحماية الثروة النفطية، جريدة رسمية العراقية رقم 1951 سنة 1971 .
- 3 — مجموعة القوانين والأنظمة الخاصة بوزارة النفط العراقي ، مطبعة بغداد 1972 وزارة النفط .
- 4 — تشريعات الموارد الطبيعية وحماية البيئة والتراث القومي والثقافة سلطنة عمان 1980
- 5 — القانون العماني رقم 34 / 74 المتعلق بمراقبة مياه البحر 1974 .
- 6 — مجموعة القوانين والتشريعات المالية السورية 1972 .
- 7 — المرسوم الكويتي رقم 12 / 1964 المتعلق بمنع تلوث البحر من النفط .

1- **OUVRAGES :**

1- Livres Générales :

1 – Dr Yahia BACHA DROIT International public cours destine a l'usage des étudiants de doctorat.

2 – Dr Mohamed Abdelwahed Belkacem ; Droit International Opu 1986 .

3 – Saad eddine SEMMAR les délimitations Internationales et la question des Fonds marins ;Editions Dahlab.

4 – J. ANDRASSY : International law and the ressources of the sea 1970 .

5 – J.MARIN : le progres technique ; la pollution et l'évolution recant du Droit de la mer au canada a l'égard de l'arctique .1970

2- **ENCYCLO DITONNAIRES :**

1– Jean- marie PERES – Encyclopédie Univerctis.

2 – Encyclopoche « Larousse » l'écologie.

3 – Jean marie TURMEL ; Françoise TUREL et Jaques POCHAN les cycles Biospheriques cycle du carbon.

4 – Francois RAMADE : « POLLUTION » encyclopaedia Universals FRANCE S.A.1992 volume n° 18.

3- ARTICLES SCIENTIFIQUES:

1-Hassen SADGHI. Oil pollution in persian Gulf. revue des Relations Internationale. n° 05 1975.

2 - journal le MATIN : la responsabilité diluée dans la marée noire janvier 2000 ;ME Agence n° 2392.

4- DOCUMENTATIONS ANNALES :

1-MARINE NATIONALE : Guide a l usage des commandants des Bâtiments de la marine Nationale pour l exécution des missions de police maritime.

2- Brevé d introduction aux régimes d indemnisation. Internationaux pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures L OCIMF- FORUM JUIN 2000.

3-Yues le DRIAN : Etat de l entrée en vigueur des principales Conventions de L OMI.

4-Alain le MICHEL CHAUVEL : le Code I.S.M.
Une nouvelle approche de la sécurité Maritime.

5-L OCIMF : la responsabilité International de pollution par le pétrole et régime d indemnisation .FORUM juin 2000.

6- Communiqué du secrétaire Générale de l OMI a la commission de la protection de l environnement marin. Du 06 au 13 mars 2000.

7- Recueil International de la législation sanitaire ANCY.

8- GUIDE S.N.T.M Société Nationale de transport Maritime.HYPROC.

5- CONVENTIONS :

- 1- Jean .pierre Queneudec :Convention pour la prevention de la pollutio des eaux de la mer par les hydrocarbures. 12 mai 1954 Editions A. Pedone 1979. Paris.
- 2- J .P Queneudec – Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë.
 - Convention de Genève sur la haute mer .
 - Convention de Genève sur le plateau continentale.
 - Conser vation. Des ressources biologiques de la haute mer 29 .Avril 1958.
- 3- J.P Queneudec ;Conventions Internationale sur la responsabilité par les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures signe a Bruxelles 19 NOV.1969.
- 4-J.P Queneudec ; Convention Internationale relative a la création d un fond international pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures. Signe a Bruxelles 18 Dec 1971.
- 5-J.P Queneudec, Convention International pour la prévention de la pollution par les navires. 2 NOV 1973.
- 6-J.P Queneudec, Traite Interdisant de placer des armes nucellaires et d autre armes de destruction massives sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leurs sous sol. 11 Fev 1971.
- 7- J.P Queneudec , Traite Cooperatif contre la pollution de la mer du Nord.
- 8-J.P Queneudec ; Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution .16 Fev 1976.

9- J.P Queneudec , protocole relatif a la prevention d immersion effectuees par les navires et les aeronefs.16 Fev 1976.

10- J.P Queneudec, protocole relatif a la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autre substances nuisible en cas de situation critique.16 Fev 1976.

11- J.P Queneudec ; Convention d Oslo pour la prévention de la pollution marine pour les opérations d immersion effectuées par les navires et aéronefs. 15 Fev 1972.

12- J. Queneudec. Protocole de Londres sur l intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autre que les hydrocarbures.
02 Nov 1973.

13- J.P Queneudec. Convention relative aux propriétaires du transports de pétrole, et la responsabilité de la pllution au fioul.1969.

14- J.P. Queneudec. Convention Complémentaire aux sociétés de pétrole et a la responsabilité civile de la pollution du fioul.1971.

فهرس

صفحة

1	مقدمة
5	الباب الأول: البيئة البحرية
6	الفصل الأول: البيئة البحرية ماهيتها وعناصرها:
6	المبحث الأول: تعريف البيئة البحرية وتحديد عناصرها
7	المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية
9	المطلب الثاني: عناصر البيئة البحرية
9	الفرع الأول: مياه البحرية
10	الفرع الثاني: الأحياء الحيوانية البحرية
11	الفرع الثالث: النباتات البحرية
12	المبحث الثاني: أهمية البيئة البحرية
13	المطلب الأول: للبيئة البحرية أهمية حيوية
13	الفرع الأول: البيئة البحرية مصدر الأمطار على اليابسة
13	الفرع الثاني: دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي
14	الفرع الثالث: قدرة البيئة البحرية على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون
15	المطلب الثاني: للبيئة البحرية أهمية إقتصادية
15	الفرع الأول: البيئة البحرية مورد غذاء
15	الفرع الثاني: إستخراج صناعات هامة من البيئة البحرية
16	الفرع الثالث: البيئة البحرية وسيلة عبور وطريق للمواصلات
16	الفرع الرابع: البيئة البحرية مصدر طاقة

17	..... الفرع الخامس: البيئة البحرية مصدر للثروات الطبيعية
17	..... الفرع السادس: البيئة البحرية مورد للماء العذب
18	..... الفصل الثاني: تقسيمات البيئة البحرية من حيث النطاق الجغرافي
21	..... المبحث الأول: المياه البحرية التي تخضع للإختصاص الإقليمي للدول
21	..... المطلب الأول: المياه الداخلية
22	..... الفرع الأول: الموانئ
24	..... الفرع الثاني: الخلجان
25	..... الفرع الثالث: الممرات البحرية
26	..... الفرع الرابع: البحار المغلقة
27	..... المطلب الثاني: المياه الإقليمية
27	..... الفرع الأول: تحديد خطوط الأساس للبحر الإقليمي
28	..... الفرع الثاني: صلاحيات الدولة في المياه الإقليمية
30	..... الفرع الثالث: تعريف المياه الإقليمية
31	..... الفرع الرابع: الطبيعة القانونية للمياه الإقليمية
32	..... المبحث الثاني: المياه البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية للدول
33	..... المطلب الأول: المياه المجاورة
36	..... المطلب الثاني: المنطقة الاقتصادية الخالصة
36	..... الفرع الأول: تحديد المنطقة
38	..... الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة
40	..... المطلب الثالث: أعالي البحار
42	..... الفرع الأول: الطبيعة القانونية لأعالي البحار
43	..... الفرع الثاني: الحقوق القانونية الدولية المرتبطة بالبحر العام
47	..... المبحث الثالث: قاع البحار
47	..... المطلب الأول: الجرف القاري
51	..... المطلب الثاني: أعماق البحار والمحيطات
55	..... المطلب الثالث: الدول الحبيسة وحقوقها بالمسطحات البحرية

58	..... الفصل الثالث: المصادر المساهمة في تلوث البيئة البحرية
58	..... المبحث الأول: النفط مصدر في تدمير البيئة البحرية
59	..... المطلب الأول: الحوادث الصادرة من السفن البترولية
64	..... المطلب الثاني: حوادث انفجار الآبار النفطية البحرية
68	..... المطلب الثالث: مياه الموازنة
69	..... المبحث الثاني: المصادر الأخرى المساهمة في تلوث البيئة البحرية
69	..... المطلب الأول: التلوث الناتج عن الإغراق
69	..... الفرع الأول: تعريف الإغراق
71	..... الفرع الثاني: عمليات الإغراق في البحار والمحيطات
72	..... الفرع الثالث: الإهتمام الدولي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق
73	..... الفرع الرابع: الإهتمام الإقليمي بمشكلة التلوث عن طريق الإغراق
75	..... المطلب الثاني: المخلفات الصناعية الصلبة والغازية
76	..... المطلب الثالث: تكثيف إستخدام المبيدات الحشرية والأسمدة الكيماوية والمواد المشعة .
78	..... المطلب الرابع: التلوث الناشئ من الجوى أو من خلاله
80	..... الباب الثاني: الحماية القانونية للبيئة البحري
81	..... الفصل الأول: الأدوات القانونية لحماية البيئة البحرية
81	..... المبحث الأول: حماية البيئة البحرية في الإتفاقيات الدولية
82	..... المطلب الأول: إتفاقية واشنطن لسنة 1929
83	..... المطلب الثاني: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لسنة 1954
85	..... المطلب الثالث: إتفاقيات جنيف بشأن قانون البحار لسنة 1958
87	..... المطلب الرابع: الإتفاقية الدولية بشأن تدخل في أعالي البحار في حالات حدوث التلوث النفطي لسنة 1969 .
90	..... المطلب الخامس: الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في سنة 1973
96	..... المطلب السادس: إتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى .

- 97المطلب السابع: معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل
على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أراضيها لسنة 1971 .
- 98المطلب الثامن: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة سنة 1982 .
- 98الفرع الأول: عملية إعداد الإتفاقية
- 100الفرع الثاني: المبادئ التي ركز عليها المؤتمر الثالث لقانون البحار
- 109المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية في الإتفاقيات الإقليمية
- 110المطلب الأول: إتفاقية التعاون في التصدي لتلوث البحر الشمال من النفط
- 111المطلب الثاني: إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث 1976
- 113الفرع الأول: البروتوكول الخاص بالتعاون في الحالات الطارئة لمكافحة
تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة.
- 114الفرع الثاني: البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ
من تصريف النفايات من السفن والطائرات .
- 116المطلب الثالث: إتفاقية الكويت للتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث
- 119المطلب الرابع: الإتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
- 120المطلب الخامس: إتفاقية أسلو المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء
الفضلات من السفن والطائرات.
- 122الفصل الثاني: التشريعات الداخلية لحماية البيئة البحرية
- 122المبحث الأول: نماذج للتشريعات الداخلية لبعض الدول
- 123المطلب الأول: التشريعات الداخلية للإتحاد السوفيتي (سابقا)
- 124المطلب الثاني: التشريعات الداخلية في الولايات الأمريكية وكندا
- 126المطلب الثالث: التشريعات الداخلية في دولة الكويت
- 127المطلب الرابع: التشريعات الداخلية في كل من العراق وسلطنة عمان
- 129المطلب الخامس: التشريعات الداخلية السورية ودولة البحرين
- 130المطلب السادس: التشريعات الداخلية المتعلقة بالمحافظة وحماية البيئة البحرية
في الجمهوري الجزائرية .

139	المبحث الثاني: التشريعات الداخلية وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....
140	المطلب الأول: إختصاص الدولة الساحلية
140	الفرع الأول: حق الدولة الساحلية في وضع القواعد والتدابير الوطنية لمكافحة التلوث .
142	الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في ضبط مخالفات التلوث
146	الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في التدخل لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية .
146	المطلب الثاني : إختصاص دولة العلم
148	الفصل الثالث: المسؤولية الدولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية
149	المبحث الأول: شروط قيام المسؤولية الدولية
150	المطلب الأول: وقوع عمل دولي غير مشروع
156	المطلب الثاني: إسناد الفعل غير المشروع للدولة
158	المطلب الثالث: الضرر
159	المبحث الثاني: آثار المسؤولية الدولية
160	المطلب الأول: وقف الفعل غير المشروع دوليا
161	المطلب الثاني: إصلاح الضرر
161	الفرع الأول: إعادة الحال إلى ماكان عليه من قبل الإنتهاك
162	الفرع الثاني: التعويض
162	الفرع الثالث: الترضية
164	المبحث الثالث: المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البحري
166	المطلب الأول: التعريف بالمسؤولية المدنية وأنواعها
167	الفرع الأول: المسؤولية العقدية
168	الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية
172	المطلب الثاني: المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية .
173	المطلب الثالث: المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري

طبقا لاتفاقيات الدولية .

- 173 الفرع الأول: الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسئولية الدولية المترتبة
عن أضرار الزيت .
- 179 الفرع الثاني: الإتفاقية الإختيارية الخاصة بملاك ناقلات البترول
لسنة 1969 والمتعلقة بالمسئولية عن التلوث البحري.
- 181 الفرع الثالث: إتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت 1971
183 الفرع الرابع: الإتفاقية التكميلة الخاصة بشركات البترول لسنة 1971
الخاصة بالمسئولية المدنية عن التلوث بالزيت.
- 184 الفرع الخامس: المسئولية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
188 خاتمة
- 192 قائمة المراجع و المصادر
- 200 الفهرس

رقم الجرد : 987
رقم الفاتورة : Ddpāt
التاريخ : 08/01/2002
الأصل : كلية الحقوق

