

## الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي

Title in English; Legal regulation for the protection of the marine environment between the jurisdiction of the coastal State and the interests of other States



طالب دكتوراه/ محمد منصوري<sup>2,1</sup>

<sup>1</sup> جامعة باتنة 1، (الجزائر)

<sup>2</sup> المؤلف المراسل: 28.mansouri@gmail.com

تاريخ النشر: 2019/09/28

تاريخ القبول للنشر: 2019/03/18

تاريخ الاستلام: 2018/10/30



### ملخص:

لقد شكلت ظاهرة التلوث البحري تحديا فعليا للمجتمع الدولي، وخلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة لجميع أطراف المجتمع الدولي. فالبحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل والتنقل فقط بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، ومن جهة أخرى فإن تلوث البيئة البحرية يعني في الحقيقة تلوث الكرة الأرضية بأسرها. فالبهار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71% من مجموع ذلك السطح الكلي. ولهذا الغرض عقدت العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي حاولت أن توفق بين الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في هذا المجال، والمصالح المشتركة للدول الأخرى. كما فرضت على جميع الدول الالتزام بالتعاون بعضها مع البعض الآخر ومع المنظمات الدولية المختصة فيما يتعلق بتطوير وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات المتفق عليها دوليا بغية منع التلوث البحري وفق الأسس العالمية والإقليمية والوطنية. لأن التلوث البحري ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول وأن القضاء عليه يتطلب تضافر كل المجتمع الدولي لمنع حصوله أو السيطرة عليه ووضع حد له.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية؛ مصالح الدول؛ قانون البحار.

### Abstract:

The marine pollution phenomenon has effectively challenged the international community. And it has created in countries a need for greater cooperation to face the challenge, and protect the marine environment as a common interest for all the international community segments. The sea is no longer seen as a way for transport and transportation but also as a vast reservoir of wealth and natural resources. On the other hand, marine environment pollution actually means pollution of the entire globe. The sea and oceans account for the majority of them, about 71% of that total surface. For this, many international

*conferences and conventions have been held which have tried to reconcile the powers granted to the coastal state in this area and the common interests of states. All states were obliged to cooperate with each other and with competent international organizations in the development of implementation of internationally agreed rules, standards and procedures with view to preventing marine pollution on the global, regional and national levels. Because marine pollution is a societal phenomenon concerns all states and the elimination of it requires the cohesion of the entire international community to prevent its access, control and put an end to it.*

**key words:** The marine pollution; The interests of States; the law of the sea.

### مقدمة:

يعد تلوث البيئة البحرية من أهم قضايا العصر والمستقبل، والمحافظة عليها وحمايتها يعتبر اليوم أهم واجب عاجل للبشرية جمعاء، وبالنظر إلى ما ذهبت إليه الكثير من الدراسات وبالتحديد فيما يخص بيئة البحار الإقليمية باعتبارها من أكثر المناطق البحرية تأثراً بالملوثات التي تطرح فيها. ولذلك يقع علينا واجب العمل وبكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة لحماية هذه البيئة وصياغة أنظمة ومعايير دولية ووطنية بالنظر لتعدد أبعاد مشاكل التلوث.

إن المعاناة المتكررة لحالات التلوث البحري والأضرار الكارثية الناجمة عن تلوثه، كانت كافية لتنبيه الرأي العام ومن خلال الحكومات لخطورة مشكلة تلوث البحار، ولضرورة إرساء الأدوات القانونية الدولية المناسبة لمواجهة هذا التحدي الجديد، فالشعور بالأخطار المحدقة بالبيئة البحرية دفعت المجتمع الدولي إلى التدخل لتوفير الحماية الدولية ضد هذه الأخطار، على اعتبار أن مشكلة التلوث البحري تكتسب بعداً عالمياً دون ريب، إذ لا تنحصر آثاره في منطقة دون أخرى بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات وتتناول كافة الدول الصناعية والنامية على حد سواء. بناء على ذلك تستلزم مشكلة التلوث البحري - بوصفها مشكلة عالمية- النهوض بالإجراءات والحلول القانونية على الصعيد العالمي.

وإن كان التلوث البحري مشكلة عالمية، فهو يأخذ طابعاً إقليمياً ومحلياً أيضاً، من هنا لابد أن تقتزن الحلول القانونية العالمية بالحلول الإقليمية والوطنية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة تجعل منها أكثر المناطق تحسناً وتأثراً بالملوثات، وهذه الصورة عكستها المؤتمرات العالمية الخاصة بالتلوث البحري حينما تولت طرح الحد الأدنى من المعايير والقواعد التي تستجيب لمشاكل التلوث الخاصة في المناطق الإقليمية.

وتبرز أهمية هذا الموضوع على وجه الخصوص في أن مشكلة تلوث المناطق وخاصة البحار الإقليمية - وعلى وجه الخصوص شبه المغلقة منها- أصبحت تمثل خطراً كبيراً على الدول المطلة عليها، لأن هذه الأخيرة تتأثر بيئتها كثيراً بعوامل التلوث نظراً لطبيعتها الهشة، وتكمن الأهمية كذلك من خلال الاهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة البحرية، وقد أُلقت المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التزاماً عاماً على جميع الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها<sup>(1)</sup>، مما استوجب

على جميع الدول الساحلية وغير الساحلية العمل الحثيث من أجل إيجاد بيئة بحرية نظيفة ومستدامة<sup>(2)</sup>.

وفق هذا الأساس جاز لنا التساؤل عن مدى تمكن الجهود الدولية والإقليمية والتشريعات الداخلية من إرساء معايير وآليات قانونية تستجيب لمتطلبات حماية أفضل للبيئة البحرية؟ إن دراسة حماية البيئة البحرية من التلوث ينبغي على عدة اعتبارات منها: كون حماية البيئة البحرية أصبحت انشغالا كبيرا يهم جميع الدول الغنية والفقيرة، فقد كان طبيعيا أن يتدخل الباحثون بدراسة لتتجاوز مع هذه الانشغالات المجتمعية ويصبح هدفه تغيير الواقع المترتب عن هذه المظاهر السلبية. لهذا اخترنا دراسة هذا الموضوع الحساس وفق منهج وصفي تحليلي يتماشى مع متطلبات هذه الدراسة.

علاوة على ذلك فإن اختيارنا لهذا الموضوع نابع كذلك، من الاهتمام الوطني والإقليمي والدولي بالانشغالات البيئية والجهود التي بذلتها الدول في سبيل استرداد البيئة عافيتها، خاصة بعد إدراك المجتمع الدولي أن ظاهرة تلوث البيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة للدولة الواحدة، فالمشاكل التي تطرأ داخل الحدود الوطنية أو ما وراءها تتطلب حولا موحدة، كما أن معالجة القضايا البيئية تقتضي التعاون الإقليمي فيما بينها للنهوض بالقضايا البيئية البحرية.

من هذا المنطلق قسمنا دراستنا هذه إلى مبحثين، المبحث الأول يبين في البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري من خلال مطلبين، المطلب الأول تناولنا فيه مفهوم البيئة البحرية وأهميتها. والمطلب الثاني تطرقنا فيه إلى ماهية التلوث البحري. أما المبحث الثاني فخصصناه لجهود حماية البيئة البحرية من التلوث البحري وآليات مكافحته. بالتطرق إلى القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية في المطلب الأول، ووسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري في المطلب الثاني.

## المبحث الأول

### البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري.

تعد البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل يجعلها تلعب دورا مؤثرا في الحياة الإنسانية<sup>(3)</sup>. ولا يمكن تصور مشكلة تلوث البيئة البحرية على أنها مشكلة محلية، بمعنى أنها خاصة ببلد معين أو مكان بذاته، بل إنها تخطت الحدود وتجاوزت المسافات حيث أصبحت مشكلة عالمية يعاني منها الجميع.

#### المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية وأهميتها.

نظرا للقيمة الاقتصادية التي تزخر بها هذه البيئة البحرية، فإنها تبدو ذات أهمية حيوية واقتصادية واستراتيجية بارزة للإنسان. مما يجعلها جديرة بالحماية والصون. وقد رأينا أن نبدأ في هذه الدراسة بالتعرف في الفرع الأول على مفهوم البيئة البحرية. وبيان الأهمية الخاصة التي تميزها عن غيرها من البيئات الطبيعية الأخرى في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية

يتخذ مصطلح البيئة البحرية مفاهيم عديدة. لغوية واصطلاحية وعلمية وقانونية<sup>(4)</sup>، فالبيئة البحرية لغة هي المنازل إلى الماء<sup>(5)</sup>، والبحر لغة: هو الماء الكثير، مالحا كان، أو عذبا، وهو خلاف البر، وإنما سمي البحر بحرا، لسعته وانبساطه. وقد غلب استعماله في الماء المالح<sup>(6)</sup>. وبهذا المعنى فالبيئة البحرية لغة هي: (المنازل إلى المياه المالحة)<sup>(7)</sup>. وقد استقر تعريف البحار قانونا في فقه القانون الدولي العام على أنه يمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض<sup>(8)</sup>.

ويعتبر مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق<sup>(9)</sup>. وقد ظل هذا المفهوم التقليدي (للبحار) سائدا في فقه القانون الدولي، حتى كانت أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام 1978<sup>(10)</sup>، حيث تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية والحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية<sup>(11)</sup>.

وأما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فقد صاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي<sup>(12)</sup>، إذ نظرت هذه الاتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي<sup>(13)</sup>، ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات ببعضها البعض وعلاقاتها بالظروف المادية المحيطة بها<sup>(14)</sup>.

وعلى ضوء ذلك يمكن استخلاص تعريف أشمل للبيئة البحرية بأنها: مسطحات الماء المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا والذي يشمل سطحها وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملا<sup>(15)</sup>. وهذا التعريف قد يقترب من المفهوم القانوني للبيئة البحرية في قوانين بعض الدول العربية. وعلى خلاف بعض التشريعات العربية، نجد أن المشرع الجزائري لم يرد لنا أي تعريف بشأن البيئة البحرية، وإنما اقتصر دوره إلى التطرق في المادة الثانية والرابعة من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة إلى أهداف حماية البيئة ومكوناتها<sup>(16)</sup>.

### الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية.

إن للبيئة البحرية دورا كبيرا في الحياة الإنسانية. هذه الأهمية تتجلى في الأهمية الحيوية والاقتصادية والاستراتيجية. بناء على ذلك سندعرضها كالآتي:

### أولاً- الأهمية الحيوية للبيئة البحرية:

تلعب البيئة البحرية دوراً هاماً في النظام البيئي من الناحية الحيوية، وتظهر هذه الأهمية من خلال تحقيق التوازن المناخي<sup>(17)</sup>. فبسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار، وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتداده المحيط باليابسة، فإنها تؤثر عليها وعلى الجو في إطار نظام كوني متكامل يحقق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، وتغذي المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثاني أكسيد الكربون بامتصاصه من الجو<sup>(18)</sup>.

كما يمكن اعتبار البحار بمثابة جهاز يعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، وذلك بامتصاص ثاني أكسيد الكربون الموجود في الجو، وبخار الماء والأوزون التي تعمل على زيادة درجة حرارة الأرض أو بعملية عكسية، وتتمثل عندما تكون درجة حرارة اليابسة منخفضة فإن البحار والمحيطات تفقد قدرًا من حرارته التدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة<sup>(19)</sup>، كما تعتبر مصدراً للأمطار على اليابسة من خلال عملية التبخر<sup>(20)</sup>. لهذا تظهر الأهمية الكبيرة للبيئة البحرية كبرى في حياة الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وبدونها لا يمكن أن تكون هناك حياة في هذه المعمورة.

### ثانياً- الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية:

ظلت ثروات البحار زمناً وهي خافية عن الإنسان إلى أن أتاح له العلم كشف أغوارها، وسبل استغلال ثرواتها، منذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الاقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من بيئات طبيعية أخرى. وتكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية في عدة جوانب، نذكر منها:

#### 1- دور البيئة البحرية كمصدر للغذاء:

تحتوي البحار والمحيطات على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية، ذات القيمة الغذائية العالية، أهمها الأسماك<sup>(21)</sup>. حيث يوفر التنوع البيولوجي للعالم ضماناً إمكانية الحصول على إمدادات متصلة من الأغذية، ومن أنواع لا حصر لها من المواد الخام التي يستخدمها الإنسان في حياته اليومية ولبناء حاضره ومستقبله<sup>(22)</sup>.

#### 2- دور البيئة البحرية كمصدر للثروات الهامة:

تعتبر البيئة البحرية مصدراً هاماً لاستخراج الثروات المعدنية من باطن البحار والمحيطات، وخاصة المناطق القريبة من السواحل. أي في الجروف القارية للدول المختلفة، ثم في قيعان البحار والمحيطات وما يجاوز الولاية الإقليمية لكل دولة<sup>(23)</sup>.

#### 3- دور البيئة البحرية في الملاحة البحرية:

منذ القدم اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات، ولأجل ذلك قام بتشييد وبناء السفن والأساطيل البحرية وبها تم اكتشاف المدن والقارات<sup>(24)</sup>، ورغم اختراع الطائرة وما توفره من سرعة في النقل واقتصاد في الوقت، ظلت الغلبة للبحر وناقلاته بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة والأوزان المختلفة<sup>(25)</sup>.

إن هذه الأهمية التي تكتسبها البيئة البحرية عن غيرها من عناصر البيئة الأخرى، سواء من الناحية الحيوية أو الاقتصادية، جعل من الضروري تدخل القانون لفرض آليات سواء دولية أو إقليمية أو محلية على مستوى التشريع الداخلي للدول لفرض هذه الحماية، وهذا نظرا لأهمية حياة الإنسان والكائنات الحية معا.

### ثالثاً- الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية:

أظهرت الأهمية الاقتصادية والحيوية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتنال منها أكبر قدر من الثروات. فللبيئة البحرية أهمية استراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتوي عليه البحار من ممرات وطرق تستعمل للملاحة الدولية، مثل مضيق باب المندب ومضيق هرمز ومضيق تيران ومضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق<sup>(26)</sup>، كما تبرز الأهمية الاستراتيجية للبيئة البحرية أثناء الحروب والأزمات، فقد أغلق مضيق باب المندب أمام الملاحة الإسرائيلية في حرب أكتوبر 1973 من طرف اليمن<sup>(27)</sup>. بالإضافة إلى أن اكتشاف النفط في قاع البيئة البحرية أضاف إلى أهميتها الاستراتيجية ليس فقط لكونه مصدرا للطاقة بل بوصفه سلاحا استراتيجيا وحيويا يتوقف على وجوده أو نقصه نتائج الحروب في بعض الأحيان<sup>(28)</sup>. لذلك تتضح أهمية البيئة البحرية بالنسبة للحياة الإنسانية، بوصفها موردا هاما بالنسبة للبيئات الطبيعية الأخرى، وذلك بوصفها مصدرا للغذاء والشراب والدواء، وطريقا للاتصال والنقل البحري.

### المطلب الثاني: ماهية التلوث البحري.

إن ظاهرة التلوث ظاهرة حديثة، صاحبت التطور التكنولوجي الحديث وباتت تهدد الإنسان في نفسه وبيئته على السواء. لذلك فإن تحديد مفهوم التلوث البحري وأسبابه ومصادره في صورة دقيقة ومحددة، هو بلا شك نقطة البداية لأي معالجة قانونية في مجال التلوث، وهو أيضا جوهر أية حماية يمكن تقريرها للبيئة في مواجهة أهم مشاكلها.

### الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري.

إن تحديد مفهوم التلوث البحري في صورة دقيقة ومحددة، هو بلا شك نقطة البداية لأي معالجة قانونية في مجال التلوث، وهو أيضا جوهر أية حماية يمكن تقريرها للبيئة في مواجهة أهم مشاكلها.

### أولاً- التعريف اللغوي:

جاء في لسان العرب المحيط تحت كلمة "التلوث"<sup>(29)</sup> أن التلوث يعني التلطيخ، فيقال تلوث الطين، وتلوث ثيابه بالطين أي لطيخها، وتلوث الماء أي كدره<sup>(30)</sup>. كما تشير معاجم لغوية أخرى إلى أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه، فيقال تلوث الشيء بالشيء أي خلطه به وتلوث الماء أي كدره، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه، أي خالطته مواد غريبة ضارة<sup>(31)</sup>.

### ثانياً- التعريف الاصطلاحي:

معنى التلوث في الاصطلاح العلمي، لا يبتعد كثيرا عن معناه اللغوي، فالبعض يعرفه بأنه كل تغيير في الخواص الطبيعية البيولوجية أو الكيميائية للمياه يترتب عليه، أو يحتمل أن يترتب عليه عدم صلاحية

مياه البحر للاستعمالات المخصصة لها فإنه يشكل تلوثاً<sup>(32)</sup>. كما عرف التلوث البحري على أنه: "إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعيق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للاستعمال وحفظ مزاياه"<sup>(33)</sup>.

### ثالثاً- التعريف القانوني:

تعددت التعريفات القانونية للتلوث البحري، سواء في نصوص الاتفاقات الدولية أو القوانين الداخلية.

فقد ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى، تعريف التلوث البحري بأنه: (إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مواد مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيرها من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحر، والخط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج)<sup>(34)</sup>. ويتوافق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري المذكور في اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 واتفاقية الكويت بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لعام 1978، واتفاقية جدة بشأن الحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982<sup>(35)</sup>.

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

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
  - عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
  - إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.
  - التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساكن بقدراتها السياحية.
- وتحدد قائمة المواد المذكورة في هذه المادة عن طريق التنظيم.

### الفرع الثاني: التحديد القانوني للبيئة البحرية.

وفقاً لقواعد قانون البحار، يمكن التمييز بين ثلاثة طوائف رئيسية، حسب درجة ممارسة الدولة لسيادتها عليها. مناطق خاضعة لسيادة الدولة، ومناطق تتمتع الدولة فيها بحقوق سيادية، وأخيراً المناطق الخارجة عن سيادة الدولة<sup>(37)</sup>.

أولاً: البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة: وهي على الخصوص المياه الداخلية والمياه الإقليمية، والمنطقة المتاخمة. ويقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية المغلقة وشبه المغلقة مثل

الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات<sup>(38)</sup>. وهذا الجزء من البيئة البحرية - المياه الداخلية - تمارس الدولة فيها سيادتها كاملة، فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية<sup>(39)</sup>. أما البحر الإقليمي، فهو ذلك الجزء من البحر الملاصق لشاطئ الدولة ويمتد نحو البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا<sup>(40)</sup>، تمارس الدولة عليها سيادتها<sup>(41)</sup>. وهذا الحق السيادي يقابله التزام بالحفاظ على البيئة البحرية، فيمتنع على الدول الساحلية القيام بأنشطة تؤدي إلى تلويث تلك البيئة، والإخلال بتوازنها الإيكولوجي. كما أن عليها اتخاذ التدابير الملائمة لرصد ملوثاتها، ووضع المستويات والمعايير القصوى للتلوث<sup>(42)</sup>. أما المنطقة المتاخمة، أو الملاصقة، فهي ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي لمسافة اثني عشر ميلا بحريا<sup>(43)</sup>. وبما أن الحفاظ على هذه المنطقة مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية<sup>(44)</sup>، فمن حق تلك الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية<sup>(45)</sup>.

#### ثانياً- البيئة البحرية في المناطق التي تمارس فيها الدولة حقوقاً سيادية:

إن نظام "الحقوق السيادية" في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بصفة عامة يكفل ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها من أجل استغلال ثرواتها وحماية مصالحها. وقد عرفت المادة 55 من اتفاقية قانون البحار المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها: (المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له)، وحددت المادة 57 من الاتفاقية عرض المنطقة الاقتصادية بما لا يتجاوز أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي<sup>(46)</sup>. والدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة والمحافظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي ولاية يجب أن تفهم على أنها التزام باتخاذ التدابير الملائمة لصيانة البيئة البحرية بوجه عام<sup>(47)</sup>.

أما بالنسبة للجرف القاري، فيتضح من المادة 76 من اتفاقية 1982، بأنه يشمل بالنسبة لكل دولة ساحلية، قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية<sup>(48)</sup>، أو إلى مساحة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة<sup>(49)</sup>. وتوفيقاً بين حقوق الدولة الساحلية، ومصالح الدول الأخرى فيما يتعلق بوضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة. فإنه يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة الاحتياطات لمنع التلوث الناجم عن خطوط الأنابيب وحفظه والسيطرة عليه، وذلك في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ويمتد هذا الحق ليشمل أي نشاط يمارس على الامتداد القاري يمكن أن ينجم عليه تلويث البيئة البحرية<sup>(50)</sup>. وبالتالي يمكن للدولة الساحلية أن تقوم بحماية البيئة البحرية للجرف القاري وذلك بتجريم أي نشاط يؤدي إلى تلويثه.

### ثالثاً- البيئة البحرية في المناطق الخارجة عن سيادة الدولة:

من بين المناطق الخارجة عن سيادة الدول قاع البحار والمحيطات وأعالي البحار. وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 86 أعالي البحار بأنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية"<sup>(51)</sup>. والمبدأ الذي يحكم استعمال أعالي البحار هو مبدأ الحرية<sup>(52)</sup>، حيث تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع مراعاة مصالح الدول الأخرى، ومع مراعاة أيضاً الالتزام المقرر في المادة 192 من الاتفاقية، والذي يتمثل في الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها كما يشمل هذا الالتزام الدولي كافة مناطق البيئة البحرية الأخرى<sup>(53)</sup>.

لقد ميزت اتفاقية قانون البحار قاع وباطن قاع البحر العالي عن عموده المائي وحيزه الجوي. ما جعل منه- في ظل هذه الاتفاقية -منطقة بحرية قائمة بذاتها تنفرد بنظامها القانوني الذي يسمح باستغلال ثرواتها من جميع الدول، باعتبارها ملكاً مشتركاً للإنسانية<sup>(54)</sup>، وقد نصت الفقرة 1 من المادة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على أنه: "تعني « المنطقة » قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية للدول". وباعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية فإنه يقع عاتقاً على جميع الدول حماية هذه المنطقة من التلوث الناجم عن عمليات الاستكشاف والاستغلال للثروات الكامنة في قاع البحار والمحيطات المتجددة وغير المتجددة<sup>(55)</sup>.

وهكذا يتضح لنا من الاستعراض السابق للمناطق البحرية أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد نطاق سريانه ليشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدول الساحلية وتلك التي تخرج عن نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة.

### المبحث الثاني

#### جهود حماية البيئة البحرية من التلوث البحري وآليات مكافحته

تعتبر حماية البيئة البحرية من التلوث ظاهرة مجتمعية تهم جميع الدول، وأن القضاء عليه يتطلب تضامراً جهودها لوضع حد له. لهذا الغرض عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية، كما أصدرت أغلب الدول التشريعات المختلفة لحماية البيئة البحرية، وأنشأت العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية بها، وهذا من أجل توفير أقصى درجات الحماية الممكنة واللائمة لمواجهة مشكلات تلوث البيئة البحرية.

#### المطلب الأول: القواعد القانونية الدولية والوطنية لحماية البيئة البحرية.

إن الأداة الرئيسة لتوفير الحماية القانونية للبيئة البحرية، هي الرجوع إلى قواعد قانونية حاسمة قاطعة في توفير هذه الحماية. مع مساهمة هذه القواعد القانونية وتلاؤمها مع طبيعة البيئة المقصود حمايتها. فهي تختلف من اتفاقيات دولية (الفرع الأول)، إلى اتفاقيات إقليمية (الفرع الثاني). وتنتهي أخيراً بصيغتها في قالب تشريعات وطنية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي.

تم عقد الكثير من الاتفاقيات الدولية والإقليمية في هذا المجال، إذ أن الاتفاقيات الدولية تأتي على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها قواعد القانون الدولي لحماية البيئة<sup>(56)</sup>. ورغم تعدد الاتفاقيات التي نصت على حماية البيئة البحرية من التلوث إلا أننا سنعرض أبرزها، ونخص بالذكر:

#### أولاً- اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار لعام 1954:

دعت الحكومة البريطانية لعقد تلك الاتفاقية في 12 ماي 1954 بعد أن أدركت الدول فداحة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، وقد وقعت على تلك الاتفاقية عشرون دولة<sup>(57)</sup>. وأصبحت نافذة المفعول اعتباراً من 26 جويلية 1958. وقد عدلت عدة مرات في أعوام 1962، 1969 و 1971 بناء على اقتراحات من المنظمة البحرية الدولية. وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت ومخلفاته فيها<sup>(58)</sup>.

#### ثانياً- اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958:

عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958، وانتهى المؤتمر إلى اقرار أربع اتفاقيات دولية في 1958/04/29. وقد ألزمت هذه الاتفاقية كل الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب أو نتيجة لاستغلال واستكشاف قاع البحار وباطن أرضها آخذة في الاعتبار أحكام المعاهدات العامة القائمة في هذا الخصوص<sup>(59)</sup>.

#### ثالثاً- اتفاقية بروكسل لعام 1969:

والخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ الفعلي في 06 ماي 1975<sup>(60)</sup>.

وقد أعطت هذه الاتفاقية للدول الساحلية سلطة اتخاذ التدابير الوقائية في أعالي البحار الذي ينتج عنها تلوث البيئة البحرية بالبترول والذي يمتد أثره إلى سواحل هذه الدولة<sup>(61)</sup>.

#### رابعاً- اتفاقية لندن لعام 1973:

دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في لندن في عام 1973، ونتج عن هذا المؤتمر عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تسببه السفن، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر<sup>(62)</sup> 1973. وتعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة أنحاء البيئة البحرية وهدفها التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن<sup>(63)</sup>.

#### خامساً- اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار لعام 1982:

سبق وأن تحدثنا عن قيمة هذه الاتفاقية في حماية البيئة البحرية في المبحث الأول من هذه الدراسة، تحت عنوان "التحديد القانوني للبيئة البحرية". إذ تعتبر هذه الاتفاقية مظهراً راقياً وواعياً لما وصل إليه المجتمع الدولي في إدراك خطورة التلوث البيئي البحري، ولذلك اهتمت هذه الاتفاقية - بالإضافة إلى موضوعات أخرى- بتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه حال

وقوعه وتأسيس المسؤولية عنه وفرض التزامات على الدول المعنية، سواء كانت دولاً ساحلية أو غير ساحلية<sup>(64)</sup>.

#### الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي.

لم يقتصر الاهتمام بالبيئة البحرية وصيانتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية، وعلى ضوء ذلك فقد عقدت عدة اتفاقيات إقليمية لحماية البيئة البحرية. من بين هذه الاتفاقيات نذكر:

##### أولاً- اتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث:

ألحق بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات تم توقيع اثنان منها معاً لاتفاقية، والثالث تم توقيعه في أئينا عام 1980، والرابع في جنيف عام 1982<sup>(65)</sup>. ونصت على وجوب التعاون بين الأطراف من أجل اتخاذ التدابير المناسبة لمنع تلوث البحر المتوسط أياً كان سببه، ووضع البرامج اللازمة لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط<sup>(66)</sup>.

##### ثانياً- اتفاقية الكويت لعام 1978:

وجاءت نتيجة المؤتمر الإقليمي المنعقد في الكويت في الفترة من: 15 إلى 1978/04/24، حيث وضعت تعريفاً محدداً لمعنى التلوث البحري، وهي تهدف لبحث مشكلة حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي<sup>(67)</sup>.

##### ثالثاً- اتفاقية جدة لعام 1982:

أبرمت اتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكولات لم لحق بها في مدينة جدة في 14 نوفمبر عام 1982، ولقد أولت الاتفاقية حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بالبتترول عناية خاصة نظراً لأنه من أكثر أنواع التلوث انتشاراً في هذه المنطقة<sup>(68)</sup>.

#### الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية على المستوى الوطني.

تدخل المشرع الجزائري، شأنه شأن باقي التشريعات الأجنبية، بمجموعة من النصوص القانونية، الغرض منها حماية الفضاء البحري الجزائري من التلوث. نذكر من هذه النصوص:

##### أولاً- القانون البحري:

نظم هذا القانون بعض الأحكام والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري، منها على وجه الخصوص، ما ورد في المادة 117 إلى غاية المادة 149، حين نظم المشرع الجزائري مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفينة<sup>(69)</sup>.

ومشكلة صب أو غمر وحرق النفايات داخل البحر من خلال المادة 210 وتبني بعض أحكام القانون المدني في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، فعجل مسؤولية تضامنية في حالة تعدد المسؤولين من خلال المادة 220<sup>(70)</sup>.

##### ثانياً- التشريع المنظم لحماية البيئة:

حماية منه للبيئة البحرية، فقد خصص القانون رقم 03 - 83 أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر، فقد منع المشرع الجزائري صب أو غمر أو حرق أية مواد في البحر، تطبيقاً

للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أقرتها الجزائر، من خلال المادة 53 وما يليها. بلورت بعقوبات على كل مخالف من خلال المادة 63 وما بعدها<sup>(71)</sup>. وقد أدخل المشرع الجزائري من خلال القانون رقم: 83-03 لأول مرة الاعتبارات البيئية في مخططات التنمية، من خلال تأكيده على دراسة مدى تأثير المشاريع الاقتصادية على البيئة. وبالنظر إلى النقائص التي سجلها القانون 83-03 في ميدان استدعت الضرورة إلى المطالبة بتعديله، ليكون ذلك في سنة 2003 بموجب القانون رقم: 03-10 الذي يعتبر بحق قانون إطار. وقد ألزم هذا القانون كل ربان سفينة تحمل بضائع خطرة أو سامة، أن يعلن عن كل حادث وقع بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها<sup>(72)</sup>. كما شدد على ضرورة رفع الوعي البيئي عن طريق تكريس الحق العام في الإعلام البيئي، وجعله من ضروريات الحياة التي يحتاجها المواطن<sup>(73)</sup>.

### المطلب الثاني: وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري.

خطورة التلوث البحري دفعت المجتمع الدولي إلى الانخراط في عمل دؤوب على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية من أجل التصدي لظاهرة التلوث البحري، واتخاذ ما يلزم من تدابير وإجراءات للوقاية منها والاستعداد لها ومقاومتها في حالة حصولها. لهذا سوف نتطرق إلى وسائل وإجراءات مكافحة التلوث البحري (الفرع الأول). ثم الإجراءات العلاجية والوقائية اللازمة للسيطرة على التلوث البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: وسائل الحماية من التلوث البحري.

أصبحت حماية البيئة مسألة بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعلت "C.La lumiere" السكرتير العام للجماعة الأوروبية تؤكد بأن الدفاع عن البيئة يمثل التحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين<sup>(74)</sup>. فالأمم المتحدة والدول ومؤسسات المجتمع المدني (المهتمة بالبيئة) مطالبة اليوم بوضع السياسات التي تساهم في الحد من التلوث وذلك عن طريق ما يلي:

#### - الاهتمام بالوعي البيئي:

لدى المجتمع لتفادي مخاطر الجهل بأهمية الحفاظ على البيئة ومواجهة حالات التلوث، فالالتزامات الدولية بحماية البيئة تقع في مواجهة الكافة وفي مختلف القطاعات (القطاع العام، القطاع الخاص، القطاع الأكاديمي...) <sup>(75)</sup>. باعتبار أنها تهم المجتمع الدولي بأسره "Erga Onnes"، الأمر الذي يعطي لكافة أعضاء هذا المجتمع مصلحة قانونية في ضمان احترامها<sup>(76)</sup>.

#### - إعداد الفنيين الأكفاء:

في مجالات علوم البيئة بالقدر الكافي للعمل على حماية البيئة ووقايتها من كل أنواع التلوث، وذلك في مجال التخطيط والتنفيذ على السواء<sup>(77)</sup>، ولقد أقامت الهيئات والأجهزة الدولية المكرسة لحماية البيئة الكثير من الهيئات في مجال النهوض بالتعاون الدولي لحماية البيئة. ففي مجال شؤون المحيطات وقانون البحار هناك العديد من البرامج التعاونية، هذه البرامج تشمل على العديد من فرق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية<sup>(78)</sup>.

### - سنّ القوانين اللازمة لحماية البيئة:

من الاعتداءات التي يمكن أن تقع على أي عنصر من عناصرها والقوانين الأكثر فعالية هي تلك التي تقي من التلوث وتحول دون وقوعه<sup>(79)</sup>. ولقد عززت الدول الجانب التشريعي من خلال مصادقتها على العدد الأكبر من الاتفاقيات المبرمة على الصعيد الدولي أو الإقليمي لإحكام عمله في مجال مكافحة التلوث البحري<sup>(80)</sup>.

### - منح الحوافز البيئية وردع ملوثي البيئة:

هذه الحوافز التي يمكن أن يقدمها الجهاز والجهات الإدارية المختصة للهيئات والأفراد الذين يقومون بأعمال من شأنها حماية البيئة. بالإضافة إلى عدم التراخي في توقيع العقوبات البيئية على المخالفين لقوانين البيئة<sup>(81)</sup>.

### الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية والعلاجية اللازمة للسيطرة على التلوث البحري

إن هذه المخاطر التي تلوث البيئة البحرية تتطلب تضامراً الجهود الدولية وتكثيفها مع الجهود الوطنية لمحاولة التقليل من أضرارها، لذلك سعى المجتمع الدولي إلى وضع آليات وقائية وأخرى علاجية لمكافحة آثار التلوث البحري والتحكم فيه وإزالته.

#### أولاً- الإجراءات الوقائية:

لقد بادرت الدول المستشعرة للأخطار الملمة بالتلوث البحري إلى تدبر ما يمكن اتخاذه من إجراءات للتصدي لهذه الظاهرة. بناء على ذلك سنين هذه الإجراءات الوقائية من خلال:

#### 1- اعتماد أنظمة أو خطط طوارئ لمكافحة التلوث البحري:

إن نجاح مكافحة التلوث البحري يتوقف على السرعة في اتخاذ تدابير قبلية تحسباً لحدوث حالات طارئة، وتجريب تلك التدابير، وضمان الانسجام بين مختلف عناصرها<sup>(82)</sup>.

#### 2- نظم رصد ملوثات البيئة البحرية:

بالنظر إلى أهمية نظم ملوثات البيئة البحرية ورصدها، كوسيلة وقائية، فقد حرصت القواعد القانونية الاتفاقية على النص عليها وحث الدول على وصفها<sup>(83)</sup>. ومن التدابير الملائمة للوقاية من تلوث البيئة البحرية، إقامة النظم الخاصة برصد مصادر التلوث ومراقبتها، وإنشاء الأجهزة وبرامج التدريب التي تدعم تلك النظم<sup>(84)</sup>.

#### 3- نظم مقاييس ومستويات تلوث البيئة البحرية:

أي تحديد فني للدرجات القصوى المسموح بها، والتي يعد تجاوزها إضراراً غير جائز، وذلك من خلال تحديد المعايير المحددة لصفات البيئة البحرية السلمية المتوازنة<sup>(85)</sup>، وكذا تحديد المعايير المحددة لنوعية الملوثات في النفايات والمخلفات التي يسمح بتصريفها في البيئة البحرية<sup>(86)</sup>.

#### ثانياً- الإجراءات العلاجية:

وتتمثل في بعض القواعد والإجراءات الاستعجالية التي يجب على الدول مراعاتها في مواجهة حوادث التلوث البحري، وتقوم على أساس التنسيق والتعاون بين الدول من أجل إنجاح عمليات مكافحة

التلوث. وهي تتعلق إجمالاً: بتقييم الوضع، وبالإعلام المتبادل، وتنسيق عمليات مكافحة التلوث البحري، وبطلب المساعدة وبتمويل عمليات مكافحة التلوث<sup>(87)</sup>.

### الخاتمة:

شكلت ظاهرة التلوث البحري تحدياً فعلياً للمجتمع الدولي وخلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذا التحدي وحماية البيئة البحرية كمصلحة مشتركة، وقد تجلّى ذلك ببيان المفاهيم العلمية والقانونية لتلوث البيئة البحرية وتوضيح نطاقها والأخطار الناشئة عن تلوثها، بالإشارة إلى أهم الاتفاقيات الدولية والإقليمية، والتشريعات الوطنية في هذا المجال، وبيان مدى تأثيرها على مختلف عناصرها والكائنات الحية وفي مقدمتها الإنسان، خاصة وأن التلوث البحري حدث لا تمنعه الحدود ولا تقف دونه الحواجز.

ونتيجة لذلك، وبعد إدراك المجتمع الدولي مؤخرًا مدى خطورة التلوث على البيئة البحرية وما يخلفه من آثار مدمرة، أعلن عن رغبته في وضع الحلول الجذرية للسيطرة على هذا الخطر ووضع حد لتفاقمه، وذلك من خلال المؤتمرات والاتفاقيات الدولية العديدة التي استهدفت إرساء النظام القانوني الذي يكفل للبيئة البحرية حمايتها من أخطار التلوث المتزايدة. إضافة إلى مجموعة من الآليات والإجراءات الوقائية والعلاجية التي من شأنها أن تساهم في الحد من التلوث البحري وتوعية المجتمع الدولي بضرورة الالتزام الدولي بصيانة البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتوصلنا من خلال هذه الدراسة إلى عدة نتائج أهمها:

- عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، سواء على المستوى الدولي أو المحلي. إذ بالرغم من وجود هذه الترسنة من الاتفاقيات والنصوص القانونية، إلا أنها مبعثرة هنا وهناك، يصعب معها تحقيق الأهداف المرجوة منها. لذلك كان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يجمع كل هذه النصوص في مدونة واحدة، ويطلق عليها اسم قانون حماية البيئة البحرية.

- أن كل ما يهدد البيئة البحرية هو نتيجة لتهديد الموارد الحية وغير الحية والثروة التي تزخر بها هذه البيئة.

- نقص الإمكانيات المادية والبشرية، وخاصة على المستوى المحلي. إذ يحتاج التطبيق الفعلي لهذه الاتفاقيات والنصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية إلى توفير الكثير من الإمكانيات المادية والتجهيزات المتطورة. وتظافر جميع الجهود الدولية والمحلية.

- بالرغم من أن الأجهزة الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مشكل التلوث يرجع لها الفضل في تفتن العالم لخطر التلوث البحري، واتخاذ الإجراءات اللازمة من خلال عقد اتفاقيات دولية وإقليمية تستعجل في إيجاد حل يهيمن على هذا الوضع. إلا أن هناك نقص في التصورات والاستراتيجيات الخاصة بمكافحة التلوث البحري، وعدم إعداد وإصدار تصور خاص بالسياسة والاستراتيجية البيئية من أجل حماية البحار من التلوث، وذلك بوضع خطط متوسطة وطويلة المدى، تعكس وجود تخطيط بيئي يضمن حماية أفضل للبيئة على المستويات الدولية والإقليمية والمحلية.

وفضلاً عما تقدم من ملاحظات يكون من المناسب الإشارة إلى بعض التوصيات التي خلصنا إليها على هذا النحو:

- ضرورة مراجعة أحكام الاتفاقيات الدولية والإقليمية على النحو الذي يعالج جوانب القصور فيها.

-حث جميع الدول على المشاركة والانضمام في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة البحرية وعدم التواني في ذلك، والتصديق على الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تصب في مصلحة حماية البيئة البحرية.

- ضرورة مواكبة التطورات القانونية المتعلقة بمصادر التلوث والحد منه بشكل يمكن الاستفادة من تلك التطورات لبناء نظام قانوني وطني قادر على التعامل مع هذه الملوثات على أن لا تقل تلك الأنظمة الوطنية فعالية عن قواعد القانون الدولي، فضلاً عن ذلك بناء أجهزة وطنية للتعامل مع هذه المتطلبات الدولية.

- دمج الاعتبارات البيئية ضمن خطط التنمية المستدامة على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي والتنسيق مع المنظمات البيئية.

- إدخال مناهج حماية البيئة البحرية من التلوث ضمن المناهج الدراسية في مختلف أطوارها.  
- وكذلك زيادة النشرات والبحوث والدوريات المتخصصة والتي تحمل طابع التوجيه والإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية لإخراج جيل مشبع بالتربية البيئية وداعياً لها.

## الهوامش:

- (1) نصت المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".
- (2) من خلال قراءة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وبالأخص المادة 192 من هذا الجزء، نجد أن هناك التزاماً عاماً على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية. حول هذا الموضوع، راجع: أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث، قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الحوار المتمدن، العدد 5325، أكتوبر 2010، منشور على الموقع: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=536343>
- (3) أنظر: محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية)، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الأريطة، 2008، ص 75.
- (4) أنظر: معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 11.
- (5) أنظر: عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 22.
- (6) أنظر: عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانون الدولي للحدود)، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 203.
- (7) أنظر: أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، (في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية)، منشأة المعارف، مصر، 1998، ص 22.

- (8) وعلى ذلك تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحرا جغرافيا، إلا أن هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحرا في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحرا في نظر فقهاء القانون الدولي مثل البحر الميت لأنه لا يتصل بباقي المحيطات. أنظر كل من: محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 75.
- (9) أنظر: محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 29.
- (10) بتاريخ 17 ديسمبر 1970 أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار رقم 2750 في دورتها 25 دعت من خلاله إلى عقد مؤتمر ثالث لقانون البحار سنة 1973، وفي 10 ديسمبر 1982 وقعت 117 دولة في مدينة مونتيجوباي "Montego – Bay" بدولة جاميكا على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تتكون من ديباجة و 320 مادة وستة مرفقات ألحقت بالبيان الختامي للمؤتمر. حول هذا الموضوع راجع: Caron .David، 2004، p20، Berkley Boston، Brining new law to ocean waters، and Harry Scheiber، أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة ثانية، 2000، ص 478.
- (12) أنظر: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 24.
- (13) أنظر: زين الدين عبد المقصود، قضايا بيئية معاصرة المواجهة والمصالحة بين الإنسان وبيئته، دار البحوث العلمية، الكويت، الطبعة الثانية، 1998، ص 34.
- (14) أنظر: وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، 2008، ص 933.
- (15) أنظر: صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 16.
- (16) راجع: المادة 02 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، المؤرخة في: 20 جويلية 2003.
- (17) أنظر: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.
- (18) تزايد قدرة البحار على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون بفضل التيارات البحرية الناشئة عن تحرك مياه المحيطات الباردة في القطبين وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الاستوائية، فتتولد التيارات الدافئة بسبب اندفاع الماء الدافئ إلى السطح، وتنقلب مياه البحر فتزيد قدرتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون. أنظر: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع نفسه، ص 25.
- (19) أنظر: أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، سنة 1995، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، ص 30.
- (20) وذلك عن طريق عملية التبخر الناتجة عن أشعة الشمس، مما يؤدي إلى تشكل سحب تندفع تحت تأثير الرياح باتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه. وقد ورد في ذلك قوله تعالى: "وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا، لِنُخْطِيَ بِهِ بَلَدَةً مِثْنًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَّ كَثِيرًا". سورة الفرقان، الآيتين 48 و 49.
- (21) أنظر: بدرية العوضي، تأثيرات اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الجديدة لعام 1982 على الثروة السمكية للدول العربية، مجلة الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الكويت، سنة 1987، ص 90.
- (22) وهذا لإيمان المجتمع الدولي بأن البحار أصبحت معقل الرجاء الذي تتجه إليه البشرية لتجد فيها الثروة الغذائية والمعدنية وغيرها والتي عجزت اليابسة عن تقديرها. أنظر: سمير حامد الجمال، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيولوجية"، مجلة الشريعة والقانون، العدد الثاني والأربعون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2010، ص 311.
- (23) - تجدر الإشارة هنا: إلى أن كمية النفط التي استخرجت من المناطق المجاورة للشواطئ بلغت 18.8 مليون طن عام 1973 وهي نسبة تتجاوز 20% من الإنتاج العالمي للنفط. أنظر: أحمد سكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص 31. راجع أيضا: تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الخامسة والخمسون، الفقرات 137- 138، الملحق A/55/61، ص 38.
- (24) وذلك مصداقا لقوله تعالى: { الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون}. سورة الجاثية، الآية 12.
- (25) أنظر: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 28.
- (26) أنظر: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الإسكندرية، دار النشر، 1999، ص 337.
- (27) حول هذا الموضوع راجع: سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1994، ص 26 وما بعدها.

- (28) أنظر: محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 84-85.
- (29) في اللغة الفرنسية: يقابله مصطلح "Pollution" والذي يعني الخطأ وإتلاف وسط بإدخال ملوث فيه. وكما يعني الزيادة أو النقصان غير المرغوب فيهما في المكونات الأساسية للعناصر الطبيعية كالهواء والماء أو غيرهما. حول هذا الموضوع راجع: حميد مجيد البياني، المعجم الجامع لعلوم البيئة والموارد الطبيعية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008، ص 418.
- (30) أنظر: محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، مختار الصحاح، الطبعة الأولى، دارالإيمان، دمشق، 1997-1996، ص 537. أنظر أيضا: عماد خليل التركاوي، القوانين والتشريعات المنظمة للإدارة (مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي)، جامعة دمشق، دون سنة النشر، ص 44.
- (31) منصور محاجي، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة محمد خيضر بسكرة، دون سنة النشر، ص 101.
- (32) صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 444.
- (33) Clark.RB Marine pollution, Fourth edition. Clarendon press, exford, 1997, p 5-6.
- (34) راجع: المادة 01، الفقرة 04 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (35) أنظر: محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، 2001، ص 21.
- (36) راجع: المادة 52 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد 43، المؤرخة في: 20 جويلية 2003.
- (37) أنظر: أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، جامعة الملك سعود، 1992، ص 82.
- (38) أنظر: أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 24.
- (39) أنظر: جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري- البحري- الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ص 166.
- (40) أنظر: محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الرابعة، الجزائر، 2008، ص 224. راجع: المادة 20 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (41) أنظر: سهيلة قمودي، "مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996"، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد الرابع، الجزائر، دون سنة النشر، ص 242.
- (42) وذلك بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومع الدول الأخرى منعا لإضرار بيئة بحرهما الإقليمي، أو امتدادات تأثير الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى. أنظر: أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 83.
- (43) وفقا لنص الفقرة 02 من المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لا يجوز أن تمتد مساحتهما معا إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي. أنظر: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 355.
- (44) راجع: الفقرة 01 من المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- (45) أنظر: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 25.
- (46) لقد جاء المؤتمر الثالث لقانون البحار (46) بنظام قانوني قائم بذاته خاص بالمنطقة الاقتصادية، لتختتم معاهدة 1982 في الجزء الخامس لها والمتكون من 21 مادة (55 إلى 75)، وتؤسس لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة. أنظر: جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 415.
- (47) أنظر كل من: علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008، ص 90. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 84.
- (48) أنظر: علي سعيدان، نفس المرجع، ص 90.
- (49) David Ruziè, Droit international public, 15<sup>eme</sup> édition, Dalloz, 2000, p 147.

- (50) أنظر: أحمد سكندري، المرجع السابق، ص 38.
- (51) حول مفهوم أعالي البحار، راجع كل من: علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة 17، منشأة المعارف بالإسكندرية 1992، صفحة 376.
- Shaw (M.N) International Law Fourth edition, CAMBRIDGE LOW PRICE EDITIONS, 1997, p418.
- (52) راجع: الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.
- (53) أنظر: محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، المرجع السابق، ص 41.
- (54) أنظر: محمد إبراهيم الدمغة، المرجع السابق، ص 75.
- (55) أنظر: عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 35.
- (56) أنظر: محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014، ص 16.
- (57) أنظر: رياض صالح أبو العطاء، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2009، ص 114.
- (58) أنظر: أحمد حامد البدر، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، مركز البحوث، المملكة العربية السعودية، 2010، ص 48.
- (59) رغم أن اتفاقيات جنيف الأربع تمثل قواعد القانون الدولي التقليدي للبحار، إلا أنها لم تتضمن نصوصاً تستحق الدراسة والمناقشة في مجال مكافحة التلوث البحري، لأنها مجرد إشارة لضرورة النهوض بقواعد القانون الدولي للبحار كي يواكب التطورات التي ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحري. للمزيد حول هذا الموضوع راجع: علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 42-41.
- (60) أنظر: محمود جاسم نجم الراشدي، المرجع السابق، ص 182.
- (61) أنظر: رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 117-118.
- (62) أنظر: محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 477.
- (63) أنظر: رياض صالح أبو العطاء، المرجع نفسه، ص 213.
- (64) مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة (دراسة القواعد العامة وأهم الاتفاقيات الدولية)، لجنة التأليف والتعريب للنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 2007، ص 469-479. راجع أيضاً:
- James B. Morell, The Law of the Sea: An Historical Analysis of the 1982 Treaty and Its Rejection by the United States, McFarland, Jefferson, NC, 1992, p. 200.
- (65) أنظر: واعي جمال، المرجع السابق، ص 149.
- (66) أنظر: رياض صالح أبو العطاء، المرجع السابق، ص 122-123.
- (67) أنظر: علي عدنان الفيل، المرجع السابق، ص 312.
- (68) أنظر: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 95.
- (69) أنظر: كمال حمدي، القانون البحري "السفينة" أشخاص الملاحة، استغلال السفينة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 02-04.
- (70) راجع: المادة 220 من الأمر رقم 80 - 76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 05 - 98 مؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج. رقم 47 لسنة 1998.
- (71) أنظر: جمال وعلي، مداخلة بعنوان: "التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربتها، دراسة في القانون الجزائري والقانون المقارن"، الملتقى الدولي حول: النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي والتشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالم، يومي 09 و 10 ديسمبر 2013، ص 10.
- القانون رقم 10 - 03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 يتعمق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. رقم 43 سنة 2003.
- (72) راجع: راجع المادة 57 من قانون 10-03.
- (73) أنظر: وناسيحي، حق جمعيات حماية البيئة في الإعلام والاضطلاع على المواد البيئية، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار، العدد 04، مارس 2004، ص 14.
- (74) Michelle Prieur, Droit de L'environnement, 4 eme édition, Dalloz, 2001, P 19.
- (75) أنظر: ابتسام سعيد المكاوي، جريمة تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص 126.
- (76) Michelle Perier, op. cit, p 20.
- (77) أنظر: وليد بيطار، المرجع السابق، ص 936.
- (78) أنظر: ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 15.

- (79) - أنظر: أحمد النكلاوي، أساليب حماية البيئة العربية من التلوث، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999.
- ص
- (80) أنظر: ماجد راغب الحلو، المرجع نفسه، ص 16.
- (81) أنظر: محمد أحمد منشاوي، المرجع السابق، ص 115.
- (82) محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 286.
- (83) وفي الاتجاه ذاته سارت اتفاقية قانون البحار 1982، حيث نصت المادة 204 منها أن تسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عملياً، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة وقياس وتقويم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها. راجع: نص المادة 204 ونص الفقرة الأولى من المادة 194 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.
- (84) أنظر: أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 87.
- (85) أنظر: طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانوني لحماية البيئة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 332.
- (86) أنظر: ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 62.
- (87) أنظر: محمد البزاز، المرجع السابق، ص 296.

