



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

حماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في الحقوق
تخصّص قانون البيئة والعمران

إشراف الأستاذ:

من إعداد:

الأستاذ الدكتور / بودفع علي

الطالبة / عياشي فاطمة

أعضاء لجنة المناقشة

الرقم	الاسم والقب	الرتبة	المؤسسة	الصفة
01	بوالصلصال نور الدين	أستاذ محاضر "أ"	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	رئيسا
02	بودفع علي	أستاذ التعليم العالي	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	مشرفا ومقررا
03	خليفة محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة باجي مختار - عنابة	عضوا ممتحنا
04	عتيق نظيرة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	عضوا ممتحنا
05	غزيوي هنده	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة	عضوا ممتحنا
06	لعبيدي الأزهر	أستاذ محاضر "أ"	جامعة حمة لخضر - الوادي	عضوا ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/ 2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمِنْ كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ
حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لِيَبْتَلِيَكُمْ فِيهِ مَوْاخِرَ لِيَتَّبِعُوا مَن فَضَّلَهُ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾

[سورة فاطر، الآية 12]

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ،

"إن الأرض لم نرثها من الأجداد

وإنما إستعناها من الأحفاد

فيجب المحافظة عليها

وإعادتها للأجيال القادمة

سالمة ومعافاة"

شعار قمة الأرض

بريو دي جانيرو عام 1992

الإهداء

إلى كبيرة المقام ذات السيرة العطرة جدتي الحبيبة فقيدة قلبي ماما عزيزة التي
وإن فارقتني بجسدها فإنّ روحها ما زالت تُرفرف في سماء حياتي.

إلى منبت الخير والتضحية والإيثار، قدوتي ومثلي الأعلى في الدنيا الرجل الأبرز في
حياتي والدي العزيز والقلب المعطاء والدتي الحبيبة متّعهما الله بالصحة
والعافية.

إلى سندي وعضدي ومشاطري أفرحي وأحزاني إخواني وليد وإيهاب وأخواتي
نسرين، مروي وسارة.

إلى الكبيرة في قلبي عمتي الغالية وزوجها أبي الثاني الذي علّمني كيف أعيش
بكرامة وشموخ.

إلى أقرب الناس إلى نفسي من أتشوّق لأن أرى مستقبله المشرق بإذن الله أخي
الخلوق معتز.

إلى من بذلوا جهداً في مساعدتي وكانوا خير سندٍ طاطا العكري وعمي يوسف.

إلى رفيقة الدرب البعيدة جسدا ولكن القريبة قلبا وروحا أختي حنان.

إلى موزاتي وفرة عيني ونبض فؤادي جاسمين وياسين.

إلى شريك العمر الجميل الذي شجعني على المثابرة وتخطّي الصعاب.

إلى جميع أفراد أسرتي الأعزاء.

إلى كل من ساهم ولوحرف في حياتي الدراسية...

شكروعرفان

ليس بعد تمام العمل من شيء أجمل ولا أحلى من الحمد، فالحمد لله والشكر له
كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه على ما أنعم به علي من إتمام هذه الدراسة،
وبعد؛

فإنه لا يسعني إلا أن أشيد بالفضل وأقر بالمعروف لكل من ساهم في إنجاز هذا
العمل وأخص بالذكر أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور بودفع علي على ما خصني به
من التوجيه والتشجيع والتصويب... وما علمني من فيض إنسانيته وخلقه الرفيع
ومستواه الراقي، فجزاه الله عني كل الخير.

كما لا يسعني إلا أن أتقدم بجزيل الشكر والإمتنان لأعضاء لجنة المناقشة
الموقرين: الأستاذ الدكتور بوالصلصال نور الدين، الأستاذ الدكتور خليفة محمد،
الدكتور الأزهر العبيدي، الدكتورة نظيرة عتيق والدكتورة غزيوي هند، على تفضلهم
بقبول مناقشة هذا العمل وإثرائه.

كما أشكر كل من ساعدني وأعانني على إنجاز هذا العمل، فلهم في النفس منزلة وإن
لم يسعف المقام لذكورهم، فهم أهل للفضل والخير.

وأيضاً فالشكر موجه لإدارة الكلية لتوفيرهم لنا والتسهيل على الطلاب الخدمات
المطلوبة، ومساعدتهم بشتى الطرق في كل الأمور التي من شأنها أن تجعل لهم فضاءاً
مريحاً للدراسة وطلب العلم في نظام.

وفي الختام، أسأل الله أن ينفع بهذا العمل على قدر العناء فيه وأن يجعله خالصاً
لوجهه الكريم.

قائمة المختصرات

أولاً: المختصرات باللغة العربية

ص: صفحة

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة

ج: جزء

ف: فقرة

ق: قانون

ج.ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

د ط: دون طبعة

د س ن: دون سنة نشر

ثانياً: المختصرات باللغة الأجنبية

Art: Article

AEE : Agence Européenne de l'Environnement

ASPIM : Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne

BP/RAC: Plan Bleu/Regional Activity Centre

CIESMM: Commission International pour l'Exploration Scientifique de la Mer Méditerranée

DOC : Document

Ed: Edition

FAO: Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

FIPOL : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

GEMS : Global Environmental Monitoring System.

GESAMP : Groupe d'expert sur les aspects scientifiques de la pollution marine

Ibid : Même référence

IDEM : Même référence, même page

IMO : International Maritime Organisation

IAEA : International Atomic Energy Agency

INFO / RAC : Information and Communication Regional Activity Centre

L.G.D.J : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

MEDPOL : Programme d'Evaluation et de Maitrise de la Pollution dans la Région Méditerranéenne.

METAP : Mediterranean Environment Technical Assistance Program

N°: Numéro

OMS: Organisation Mondiale pour la Santé

Op.cit: Ouvrage précédemment cité

OCDE: Organisation de Coopération et de Développement Économiques

P: Page

P.P: Pages (de p.à.p)

PAP/RAC : Priority Actions Programme/ Reginal Activity Centre

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUE: Programme des Nations Unies pour l'environnement

P.U: Presses Universitaires

P.U.F: Presses Universitaire de France

PAM : Plan d'action pour la Méditerranée

P.B : Plan Bleu

PAP : Programme d'Actions Prioritaires

REMPEC : Le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle.

ROPME : Regional Organisation for the Protection of the Marine

REMPEC : Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea

RJE: Revue Juridique de l'Environnement

R.G.D.I.P: Revue Général de Droit international public

SPA.MED: The Strategic Action Plan for Mediterranean

SPA : Aires Spécialement Protégées

SPA/RAC : Specially Protected Areas / Regional Activity Centre

SCP/RAC: Regional Activity Centre for Sustainable Consumption and Production

UNESCO : The Nation Educationnel Scientific and Cultural Organisation

UICN : International Union for Conservation of Nature

UNECE : United Nations Economic Commission for Europe Environment

WHO : World Health Organization

WMO : World Meteorological Organisation

WTO : World Trade Organisation

WWF : World Wide Fund for Nature

WMU : World Maritime University

مقدمة

تقف الإنسانية اليوم عند لحظة حاسمة من تاريخها نتيجة الثورة الصناعية والتكنولوجية التي شهدتها القرن العشرين، فهي تواجه باستمرار مظاهر تباين وإختلاف بين الأمم والشعوب، ففضلا عن تفاقم الفقر والجوع والأمية وتدهور النظم الإيكولوجية⁽¹⁾، تعاني بالمثل من قضايا وتبعات عظيمة، منها قضية البيئة التي تعدّ من أعقد مشاكل العصر وأخطرها، فهي تحتاج إلى إهتمام وإدراك مستمر لزيادة وعي الدول والحكومات بالأضرار التي تهدّد الأنظمة البيئية في بقائها. ولعلّ خير دليل على ذلك ما وصلت إليه البيئة من إستنزاف لمواردها وعناصرها الطبيعية، وقد بلغت ذروتها في النصف الثاني من القرن الماضي، حيث فقدت هذه الأنظمة خاصيتها على التجديد التلقائي وقدرتها على تحقيق التوازن الطبيعي وحفظ النظام الإيكولوجي بصورة واضحة وملموسة.

فبعدما كانت هذه الأضرار وقتية محدودة وقاصرة على آثار التخلّص من النفايات الصلبة والفضلات الصناعية، أصبحت تتميز بأنّها ذات طبيعة تراكمية، حيث تتكوّن وتتوحد عبر السنين نتيجة تفاعل بين عوامل عديدة إقتصادية وإجتماعية، يتعلّق بعضها بالإنتاج والتطوّر والبعض الآخر يرتبط بالإستهلاك وأنماطه، كما وأنّها أضحت ذات طابع عالمي عابر للحدود تبرز بالأساس من خلال إزدياد حرارة كوكب الأرض، تضخّم المخاطر على طبقة الأوزون، نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، تدهور وتدمير الغطاء النباتي نتيجة الأمطار الحمضية، الأضرار على الأنواع الحيوانية والنباتية، الإفراط في إستخدام المبيدات السامة، تلوث البحار والمحيطات والأنهار، تعرّض الموارد الطبيعية في البحار والمحيطات للإستغلال المفرط والإستنزاف، مخزون الأسماك المتآكل والمناظر الطبيعية التي تمّ تغييرها وتشويهها... تبعا لذلك فإنّه من المؤكد أنّ العالم أصبح يعيش اليوم في مرحلة حرجة ومخيفة من واقع كوكب الأرض، فقد تزايدت

(1) يقصد بالنظام الإيكولوجي: العلاقات التفاعلية المتوازنة داخل أيّ وحدة بيئية بين مكوّناتها أو عناصرها الطبيعية غير العضوية وغير الحية وكذا مكوّناتها أو عناصرها العضوية الحية، وفق تفاعلها في إيقاع متناسق بما يعطي للنظام القدرة على إحالة الحياة بصورة متواصلة.

وهو عبارة عن وحدة أو قطاع معيّن من الطبيعة يشكل بما يحتويه من عناصر وموارد حية نباتية وحيوانية وعناصر وموارد غير حية، وسطا تتعايش فيه عناصره وموارده في نظام متكامل، وتسير على نهج طبيعي ثابت ومتوازن تحكمه القدرة الإلهية وحدها، دون أدنى تدخل بشري أو إنساني.

أنظر في ذلك: محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوّث البيئي، ط 01، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص أ، ب، ج.

الأخطار التي تحدث به إلى حدّ مخيف في المستقبل القريب، فكلّ حياة فيه يمكن أن تنطفئ مع كلّ درجة تلوث أو تصبح مهدّدة بخطر التلاشي والإندثار.⁽¹⁾

ولا يسعنا في هذه الأطروحة دراسة كلّ الأوساط البيئية لأنّ ذلك يقتضي دراسة الأرض بكافّة عناصرها ومكوّناتها، لذا نكتفي بتسليط الضوء على جزء هامّ من أجزائها، وهو البيئة البحرية التي يهدّدها الفناء نتيجة التخریب والتدمير الجسيم الذي تتعرّض له منذ القدم.

في الواقع إنّ البحار والمحيطات تشغل الحيز الأكبر من مساحة الأرض، فهي تمثل ما يقارب 4/3 من مساحة الأرض أي حوالي 361,3 مليون كم مربع؛ وفي عرضها قد تزايد غمر الفضلات الصناعية وانتشرت النشاطات العسكرية بصورة مخيفة منذ سنوات خلت، كذلك إزداد عدد التبادلات التجارية البحرية، ذلك أن الشحن هو أحد المهام الرئيسية التي تضطلع بها البحار والمحيطات، حيث تتولى توصيل ما يزيد عن 80% من التجارة العالمية، نقل ركاب العبارات إلى وجهاتهم، وحمل ملايين السياح من خلال الرحلات البحرية، كما هناك أكثر من 50,000 سفينة عابرة للبحار تحمل فيما بينها أكثر من 10 مليار طن من البضائع الحيوية والخطرة بما يشمل السلع والوقود والمواد الخام والبضائع الإستهلاكية؛ إضافة إلى كثافة الصيد غير القانوني وغير المنظم في أعالي البحار وإستخراج المعادن والبترو، وكذا الإستخدامات الأخرى للبحر كإستغلال الجرف القاري وإستخراج الصخور والحفر، وهي كلّها عوامل تهدّد النظم البيئية البحرية فيه. كما أنّه كثيراً ما أعتبر الوسط البحري مفرغة للنفايات والفضلات ولكلّ النشاطات البشرية، نظراً للإعتقاد الخاطئ الذي كان سائداً حتى وقت قريب، وهو أن البحر حرّ وإرث مشترك للإنسانية، وهو له القدرة على إبتلاع، تشتيت وتبيد كلّ ما تجود به المناطق الساحلية من فضلات غير معالجة أو معالجة بصورة غير كافية، أو بسبب المواد الكيميائية أو الإشعاعات النووية الناتجة عن تشغيل المصانع المختلفة أو المقامة على طول هذه السواحل من جهة، وما تنتجه الأنشطة المختلفة في البحر من ملوثات على إختلاف أشكالها وألوانها من جهة أخرى.

وكغيره من البحار في العالم، يعاني البحر الأبيض المتوسط، بإعتباره من أهمّ البحار القارية وبحكم موقعه في قلب العالم من الكثير، من المشاكل منها شبح التلوث، فهو يقع في منطقة تطلّ على ثلاث قارات كبرى هي غرب القارة الآسيوية وجنوب القارة الأوروبية وشمال القارة الإفريقية، كما ويتصل بالمحيط

(1) عامر محمود طراف، أخطار البيئة والنظام الدولي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1998، ص 77 وما يليها.

الأطلنطي عن طريق مضيق جبل طارق، وبالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس ومنه بالمحيط الهادي، وبالمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، وبالبحر الأسود عن طريق مضيق الدردنيل⁽¹⁾، هذا ويعدّ هذا البحر مهد الحضارات وبؤرة إشعاع حضاري وموطن نشوء الأساطيل والفنون والتاريخ وغيرها من العلوم الأخرى، وهو الأساس الراسخ لوجود وبقاء شعوب هذه المنطقة التي واصلت مسيرتها وحافظت على تراثه، فشكّل بالنسبة لها مصدرا للتغذية وموردا للعمل والملاحة. وهو المميّز في وجوده في خصائصه ونظمه البيئية والتركيبية البشرية والثقافية للسكان الذين يعيشون حوله، بالنظر إلى موقعه في قلب العالم وإنفراده بخصائص ومميزات لا توجد في غيره من بحار الدنيا .

وإزاء هذه المعطيات ظهرت حاجة ملحة إلى إيجاد حماية قانونية للبيئة البحرية التي منها المتوسطة من التلوث بكافة مصادره التي لم تعد تنحصر في البترول، بدأت الإستجابة الدولية بإنعقاد مؤتمر "استكهولم" لسنة 1972 تحت شعار "أرض واحدة"⁽²⁾، حيث أنّه في جلسة الافتتاح قال السكرتير العام للمؤتمر موريس إسترونج "لقد أتينا جميعا نؤكد مسؤوليتنا إتجاه مشاكل البيئة للأرض التي نتقاسمها جميعا"، كما جعل المؤتمرين يتبنون إعلانا يتكوّن من 26 مبدأ تتعلّق بحماية البيئة خصّصت العديد منها للبيئة البحرية⁽³⁾، بالإضافة إلى تبني العديد من البرامج أهمّها برنامج البحار الإقليمية⁽⁴⁾ الذي تمّ إطلاقه عام 1974، وقبله إنعقد المؤتمر الأول لمناقشة مشاكل التلوث في البحار بمدينة واشنطن في الفترة ما بين 8 إلى 16 جوان 1926، حيث ركّز في البداية على السلامة والملاحة البحرية وإقتصر على التلوث الناجم عن السفن فقط، إلّا أن أعماله لم تكلّل بالنجاح.

ثم في الستينات أصبح العالم أكثر دراية بحالات إنسكاب النفط في المحيطات والبحار من خلال الحوادث، أو كنتيجة لممارسات التشغيل الرديئة، فجاءت الخطوة الثانية بناء على دعوة بريطانيا بعقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة مشاكل التلوث البحري خاصّة مع توالي الحوادث بفعل إزدياد التصدمات البحرية

(1) Claude (G), la Méditerranée-géopolitique et relations internationales, Paris, Ed. Ellipses, 2007, P05.

(2) عقد بتاريخ 5 يونيو 1972 بإستكهولم بالسويد، تحت شعار "نحن لا نملك إلا كرة أرضية واحدة"، توج بإعلان عالمي سمي إعلان البيئة الإنسانية رسخ أهم حق دولي من حقوق الإنسان يتمثل في الحق البيئة.

- Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, www.unep.org.

(3) إعلان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة، استوكهولم 1972، الديباجة، الفقرة 6.

(4) لقد حددت المادة 122 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنه: "يعني البحر المغلق وشبه المغلق خليجا أو حوضا أو بحرا تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كليّا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر."

ونتيجة أحداث التلوث النفطي الرئيسية، مثل كارثة توري كانيون (Canyon Torrey) قبالة الساحل الجنوبي الغربي للمملكة المتحدة في عام 1967، ومن هنا بدأت منظمة الأمم المتحدة في تنفيذ برنامج عمل طموح يتعلّق بمنع التلوث البحري والاستجابة له، وكذلك بجوانب المسؤولية والتعويض.

وكان من النتائج الرئيسية إبرام أول إتفاقية دولية لمنع التلوث البترولي في البحار في 12 ماي 1954، المعروفة عالمياً باسم إتفاقية (MARPOL) والتي تعدّ أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدّية بمشكلة التلوث البحري، كما تمّ في إطارها تحديد ما يعرف بنظام المناطق الخاصّة⁽¹⁾.

وبالمثل وفي إطار منظمة الأمم المتحدة دارت مناقشات واسعة ومهمة، تهدف إلى تدوين قواعد دولية تنظم إستخدام البحار، وعليه تمّ إعتداد الإتفاقية العامّة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982، التي تمثل دستور حماية البيئة البحرية وفي نفس الوقت إنجازاً هائلاً في مجال العلاقات الدولية عامّة، والقانون الدولي للبحار بصفة خاصّة، فهي قد جاءت لتؤكد وعي الدول وإدراكها بأنّ المشاكل المتعلّقة بالمناطق البحرية مترابطة ارتباطاً وثيقاً، وهي لا تتعلّق بمنطقة معيّنة أو ببحر معيّن، بل هي عالمية عابرة للحدود، بحيث يجب النظر فيها ككلّ لا يتجزأ، وأنّ الأضرار التي تصيب هذه البيئة في جزء منها تتعكس على بعض أو جميع عناصرها؛ كما نظّمت كافّة الجوانب المتعلّقة بالبحار ومن بينها مكافحة التلوث البحري، الذي تضمّنه الجزء الثاني عشر من الإتفاقية تحت عنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

وإنعقد بعده مؤتمر ريو "قمة الأرض" الذي عقد بالبرازيل في جوان 1992 والذي أسفر عن ميثاق الأرض المعروف باسم إعلان ريو، وأجندة القرن (21) وإتفاقيات تغيير المناخ والتنوّع البيولوجي، كلّها أكّدت على أهمية البيئة البحرية والإلزامية حمايتها والحرص على عدم تلويثها، وكذا المحافظة عليها لصالح جميع الأجيال بما فيها الحاضرة والمقبلة على حدّ سواء.

وفي نفس الإطار توالّت من بعد قمة الأرض المؤتمرات الدولية في إطار تعزيز الجهود العالمية المبذولة في سبيل الوقاية من كافّة ما يهدّد البيئة البحرية من مخاطر وأضرار التي يأتي على رأسها التلوث

(1) المنطقة الخاصّة هي كلّ منطقة بحرية يتمّ الإعراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلّق بظروفها الإيكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها، الأمر الذي يستدعي تبني قواعد خاصة لمنع التلوث بها، وقد تمّ تحديد هذه المناطق في إتفاقية ماربول 1978/73 لمنع التلوث من السفن، ومن بينها منطقة البحر الأبيض المتوسط. أنظر في ذلك: حسين فرج عطية، الأحكام الخاصّة بحماية البيئة البحرية في القانون الليبي والإتفاقيات الدولية الخاصّة بالتلوث البحري، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في العلوم القانونية، كلّية العلوم القانونية والإقتصادية والإجتماعية بالدار البيضاء، جامعة الحسن الثاني، عين الشق، المغرب، 2002، ص 07 - 10.

البحري، وآخر هذه المؤتمرات مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات والبحار المعني بحفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية وإستخدامها لتحقيق التنمية المستدامة في الفترة 05-09 جوان 2017، وذلك بالتوازي مع الإحتفال باليوم العالمي للمحيطات⁽¹⁾، بمقر الأمم المتحدة بنيويورك، والذي أختتمت فعالياته بحيث كان من أهم أولوياته تبادل الخبرات المكتسبة على الصعيد الوطني، الإقليمي والدولي لمعالجة التلوث البحري والحفاظ على هذه الأوساط البيئية ومواردها الطبيعية وإستخدامها بشكل مستدام من أجل تحقيق التنمية المستدامة⁽²⁾.

ورغم كل ذلك فإن هذه الحماية التقليدية، التي أقرتها مختلف الإتفاقيات والمؤتمرات غدت غير كافية لحلّ مشاكل البيئة البحرية في المتوسط، ولم تعد كفيلة بعلاج الآفات التي تعاني منها والتي ما فتئت تتفاقم تدريجيا خاصّة مع تعاظم الضغط على منطقة الساحل التي تعتبر من أشدّ المناطق هشاشة وتأثرا من ناحية، وتأثيرها الشديد والمباشر على الوسط البحري ككلّ من ناحية أخرى.

لهذه الأسباب، بدأ التفكير في تعزيز الحماية التقليدية تلك، بطرق تكون أكثر نجاعة في تحقيق الغاية المنشودة، وفعلّا تمّ التوصل إلى أنظمة جديدة، تكفل حماية أفضل للبيئة البحرية في هذه المنطقة؛ تمثلت في نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، الذي يقوم على خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، وهي الأولى التي يتمّ إعتماؤها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ثم في عام 1976 أقرّت الدول المتوسطية إتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث (إتفاقية برشلونة)، وأستكملت بالبروتوكولات السبعة المعنية بجوانب محدّدة من مسألة الحفاظ على بيئة البحر المتوسط الإطار القانوني للخطة.

وفي عام 1995 إعتمدت الأطراف المتعاقدة خطة عمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط، وهي المرحلة الثانية لخطة عمل هذا البحر، أين حلّت محل خطة العمل لعام 1975، وفي الوقت ذاته إعتمدت الأطراف المتعاقدة نسخة معدّلة من الإتفاقية الإطار لعام 1976، التي أضحت اسمها "إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط" ودخلت حيز النفاذ سنة 2004، وهي تضم 22 طرفا.

(1) – The Ocean Conference, 05-09 June 2017, United Nation,

على الموقع www.un.org، تاريخ الإطلاع 2021/06/25، على الساعة 03:15.

(2) – مؤتمر المحيط، الأمم المتحدة، نيويورك 5-9 جوان 2017، على الموقع www.oceanconference.un.org تاريخ الإطلاع 2021/08/10 على الساعة 03:51.

زيادة على ذلك تضمّ الخطة ستة مراكز للأنشطة الإقليمية تتمركز في ست مدن متوسطية، يوقّر كلّ منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أهداف وأنشطة هذه الأخيرة، ومنه حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للمتوسط عبر منع التلوّث والحدّ منه، سواء أكان ناجما عن مصادر برية أم بحرية أو جوية؛ والأهمّ تعزيز التضامن بين الدول المتوسطية بشكل يضمن الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية البحرية والساحلية للمنطقة.

ومن أجل تحقيق تلك الأهداف المرسومة سابقا سواء على المستوى الدولي أو على مستوى خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، إتجهت الحكومات لترجمتها على المستوى الداخلي لكلّ دولة منه، حيث أصبحت من ضمن أولويات السياسة الوطنية الحفاظ على البيئة فيها، وقايتها من كافّة أشكال التلوّث ومصادره، وكذا آثاره وأخطاره الجسيمة والخطرة على البيئة المتوسطية، بحيث تلتزم كلّ دولة منه أمام دول العالم خاصّة دول الجوار بأن لا تمسّ نشاطاتها الإقتصادية التي تقام داخل حدودها الجغرافية أقاليم الدول المجاورة بأي من الأضرار البيئية.

ومن هذه الدول الجزائر التي تطلّ على البحر الأبيض المتوسط بساحل طوله 1200 ميل بحري، وباعتبارها من الدول المنتجة للنفط بكميات كبيرة، وترتاد موانئها المنتشرة على طول الساحل أعداد هائلة من السفن التجارية وناقلات النفط الضخمة التي تمرّ عباب سواحلها وتساهم في تلويثها، فقد تأثرت بالسياسات والإستراتيجيات البيئية الدولية فرفعت التحدي، لمواجهة خطر المساس بالموارد الطبيعية، التغيّر المناخي والتلوّث، هذا التحدي الذي يتطلب تنسيقا وتعاوناً على جبهات عدة وطنية، إقليمية ودولية. فوضعت الحكومة الجزائرية إستراتيجية وطنية للبيئة ومخطط وطني للنشاطات من أجل البيئة التي منها البيئة البحرية، يعتمد على كل القطاعات الوزارية، المصالح غير المركزية الجماعات المحلية والمجتمع المدني، ويرمي إلى إدماج البعد البيئي في الإستراتيجية الوطنية للتنمية، مع تفعيل سياسات عمومية تضع صوب أعينها إيجاد حلول للصراعات بين الجانب البيئي والتنمية المرتبطة بالنشاطات الاقتصادية. لقد ترجمت هذه الإستراتيجية إلى الواقع، بإطار قانوني وتنظيمي جدّ فعّال، مدعّم بطاقات مؤسسية ووسائل قانونية، وأخرى مالية وحشد إستثمارات هامة، حيث شاركت في مختلف المؤتمرات والندوات الدولية ذات الصلة بالبيئة البحرية والتنمية المستدامة، إلى جانب مصادقتها على جلّ الإتفاقيات الدولية البيئية، كما دعّمت جهودها الوطنية بترسانة من النصوص القانونية، أهمّها القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة والتنمية المستدامة وغيره من القوانين ذات الصلة المباشرة بحماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة.

إضافة إلى ذلك فقد إستحدثت الكثير من دول المتوسط هيئات عليا لحماية البيئة البحرية مهمتها الحرص على الحدّ من التلوّث وتحقيق حماية فعلية للبحر ومواجهة التهديدات البيئية ورفع درجة الوعي لدى المواطنين، وكذا إنشاء المعاهد والمراكز البحثية المتخصصة في هذا المجال، بحيث تكون كفيلة بمواكبة التطوّرات الحاصلة على المستوى الدولي.

وفي إطار ذلك يلاحظ أنّه قد تعدى مفهوم حماية البيئة البحرية المبادئ والأساليب التقليدية، حيث غيّرت الدول من أسلوبها الحمائي للبيئة، فبعد أن كان يركز في جانب كبير منه على أسلوب العلاج والإصلاح وتعويض الأضرار البيئية بعد حدوثها، تحوّل الآن معه ذلك النهج إلى أسلوب جديد يركز في شقّ كبير منه على الأسلوب الوقائي من كافة أضرار البيئة خاصّة التلوّث، وعلة ذلك تكمن في ثبوت قصر ونقص فعالية الأساليب التقليدية المرتكزة على العلاج في المحافظة على البيئة نظرا للأضرار الفادحة التي تلحق بها وإستحالة علاجها بعد وقوعها.

وهكذا أصبحت حماية البيئة عامّة والبيئة البحرية اليوم من أهمّ المقاييس لتقدّم الدول، وعاملا حيويا وجوهريا من أجل تحقيق التنمية المستدامة، ذلك أن الأهداف البيئية والتنمية مكّمة لبعضها البعض ولا يمكن الفصل بينهما.

أهمية الدراسة:

تتجلّى أهمية الموضوع في كون أنّ حماية البيئة البحرية تعتبر من بين الموضوعات العالمية التي حظيت ولازالت تحظى بأهمية بالغة في المجتمع الدولي المعاصر، خصوصا مع تزايد نسب التلوّث في المحيطات والبحار، والتي منها البحر الأبيض المتوسط. كما أن قضية البيئة هي قضية إنسانية تهّم البشرية جمعاء، ولا يمكن لأي دولة مهما كانت قدرتها وإمكانياتها أن تواجه لوحدها المشاكل والتهديدات البيئية الأمر الذي يجعل من التعاون الدولي أمرا لا مفرّ منه، خاصة بعد أن شهد العالم وقوع العديد من الحوادث والكوارث البيئية الجسيمة والمفجعة تاركة آثارها على الإنسان ليس فقط حاضرا بل مستقبلا أيضا بشكل يهدّد حياة الأجيال القادمة ورفاهيتها.

ضف إلى ذلك تكمن أهمية البحث في التعريف بالطبيعة الخاصة للبحر المتوسط ومدى سعي الدول المشاطئة له إلى تحقيق الأهداف التي رسمتها الإتفاقيات الدولية، العالمية منها والإقليمية، وكذا المنظمات الدولية التي لا يمكن إنكار دورها في تعزيز القواعد والمبادئ التي تستهدف تنظيم نشاطات المجتمع الدولي، من أجل ضمان الحماية المستدامة للبيئة البحرية وفقا لما تقتضيه المصالح المشتركة لهذه الدول، وكذا في

المحافظة على البيئة عامّة في إطار ما يسمى بالتراث المشترك للإنسانية، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى فإن ما يزيد من أهمية الدراسة تناولها البيئة البحرية على وجه الخصوص، فالمساح بها يمثل خطراً كبيراً على العالم كلّ، لأن البحار والمحيطات تجمع أغلب دول العالم زيادة إلى كون أن أكبر المدن تقع على السواحل، وعلى هذا الأساس فإن لهذه الدراسة أهمية كبيرة بالنسبة لدولة بحرية ونفطية في نفس الوقت مثل الجزائر، بحيث تناولت هذه الدراسة البيئة البحرية الجزائرية بشيء من التركيز بالمقارنة مع الدول المتوسطية الأخرى مستعينين في ذلك بالدراسات السابقة التي تناولت الموضوع نفسه.

هذا وتأتي أهمية هذا الموضوع بالنظر إلى الإهتمام المتزايد بالبيئة على مستوى الحكومات والمنظمات الدولية ومختلف المؤتمرات الدولية ذات الصلة من بينها مؤتمر ريو لسنة 1992 الذي كرس لهذا الموضوع فصلاً بالكامل في أجندة القرن 21 وهو الفصل 17 من الباب الثاني، حيث أنّ البحث على آليات تضمن التطبيق الفعلي للقواعد الإتفاقية أصبح يحتل حيزاً كبيراً في مجال حماية البحار والمحيطات.

أسباب إختيار الموضوع

تتنوّع أسباب إختيار الموضوع بين أسباب موضوعية وأخرى ذاتية، وتتلخّص الأسباب الموضوعية في قلّة الأبحاث المتخصصة التي تناولت هذا الموضوع رغم أهميته المتنامية في كلّ مجالات الحياة البحرية للدول المتوسطية، وكذا لكونها تعالج أحد الموضوعات التي لم تتل حظها الوافر في البحث العلمي من قبل المتخصصين في القانون وخاصة في الجزائر، كما أنّها لم تحظ بالإهتمام الكافي الذي يتناسب مع أهمية البيئة البحرية المتوسطية، إذ أنّه هناك مخاطر وأضرار بيئية جسيمة تهدّد الكائنات البحرية بالفناء بعد أن كان المتوسط مصدراً للحياة، فما يوجد من ثروات طبيعية في هذا البحر لا يقدر بثمن ويعرف بأنه نقطة ساخنة للتنوّع البيولوجي، حيث يعتبر تنوّع الأحياء النباتية والحيوانية فيه مذهلاً بوجود حوالي 15000 إلى 25000 نوع من هذه الأخيرة، 60% منها فريدة خاصة بالمنطقة⁽¹⁾، وهو ما يستوجب حمايتها لا القضاء عليها وتدميرها.

علاوة على ذلك فإن إختيار هذا الموضوع جاء نتيجة الإهتمام الوطني والإقليمي والدولي بالمشاكل البيئية المتوسطية والجهود التي بذلتها الدول في سبيل إسترجاع المتوسط عافيته، إضافة إلى التعرّف على

(1) طوماس فلاكوغيان Vlachogianni Thomais ، ميلان فوغرين Vogrin Milan ، مايكل سكولوس Scoullos Michael، التنوّع البيولوجي في المتوسط، مكتب معلومات البحر المتوسط للبيئة، الثقافة والتنمية المستدامة، أثينا اليونان، 2012، على الموقع الإلكتروني: www.mio-ecsde.org

طرق معالجة مشاكل تلوث البيئة البحرية في المنطقة والوقاية منها، من خلال معاينة ودراسة برامج وخطط وسياسات مختلف الدول المشاطئة له، في مجال حماية هذه البيئة في إطار تحقيق التنمية المستدامة وتعزيزها، مع تبيان أهمّ العقبات والعراقيل التي تعترض ذلك.

أما الأسباب الذاتية فتكمن في الإهتمام الشخصي بموضوع حماية البيئة البحرية، كون أنّ هذه الأخيرة أصبحت من أهمّ الإنشغالات التي تهتمّ جميع الباحثين والدول، وهي تعدّ من أهمّ قضايا العصر والمستقبل والمحافظة عليها وحمايتها يعتبر اليوم أعظم واجب يقع على البشرية جمعاء، لذا كان من الطبيعي السعي إلى مواكبة التطوّرات الحاصلة على المستوى الدولي والإقليمي وكذا الوطني بخصوص موضوع البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة، من خلال إستكشاف معالمه وأساسه وضوابطه.

ولا شكّ فإنّ التزايد المستمر لكميات الملوّثات وتنوّع أشكالها، والتي أضحت المسبّب الأول في إعتلال البيئة البحرية، قد تولد عنه حدوث إنتهاكات لحقوق الإنسان والحيوان والنظم البيئية في هذا الوسط الطبيعي، فزادت معه التساؤلات عن كيفية وقف الخطر ومعالجة الضرر، وهو ما لفت إنتباهنا ودفعنا إلى التعمّق في البحث عن النظام القانوني النافذ الذي أرساه القانون الدولي لتأمين حماية أفضل للبيئة البحرية، ومن تمّة الإسهام ولو بجزء يسير في الجهود المبذولة على المستويات الدولية، الإقليمية والوطنية لتقرير حماية فعلية لهذه البيئة الهشّة، خاصة في دولة بحرية مثل الجزائر التي تعتبر من أكبر البلدان المحيطة بالبحر الأبيض المتوسط، الذي أصبح منطقة خاصة بموجب إتفاقية ماربول 1978/73 لمنع التلوّث من السفن، وكذا من البحار شبه المغلقة التي نصت عليها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

هذه أهمّ الأسباب فضلاً عن الإفتقار إلى بحث متخصص في (إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها) يتناول ما وضع من مبادئ وقواعد قانونية لحماية البيئة في المتوسط من كافّة مصادر التلوّث البحري، دفعنا إلى إختيار عنوان الرسالة "حماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط".

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى إلقاء الضوء على واقع البيئة البحرية للمتوسّط من جهة، ومن جهة ثانية إلى معرفة مدى إلتزام دوله بتنفيذ تدابير وإجراءات حماية الوسط البحري الوارد في إتفاقية الأمم المتحدة، وكذا أحكام ونصوص إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها؛ وذلك من خلال دراسة آليات وجهود الحماية، وتحليل هذه الأخيرة ومنه توضيح مدى فاعليتها في التصدّي لظاهرة التلوّث، وتحديد مدى قدرة دول حوض المتوسط للتعاون فيما بينها، خاصة وأنّ 60 % من النظم البيئية في هذه المنطقة قد أصبحت مهدّدة، وأنّ من بين

الآفات الأكثر خطورة مشاكل تلوث المياه البحرية، الصيد البحري والتغير المناخي، وهي كلها عوامل تهدد النظم البيئية البحرية لهذا الوسط.

بنفس الطريقة تهدف الدراسة إلى معرفة الآفاق وتحديات المستقبل في مجال التعاون المتوسطي بضفتيه من خلال دراسة نظام المسؤولية الدولية الناتجة عن التلوث البحري، وأخيرا توضيح مدى التزام الدول بأحكام الإتفاقيات الدولية، خصوصا منها إتفاقية برشلونة التي تمثل دستور حماية المتوسط. الإشكالية:

لا تنحصر مشكلة البحث في كون موضوعه إقتضى معالجة جانب من مشكلة عامة مهمة للغاية ألا وهي مشكلة التلوث البحري التي أضحت الآن من المشاكل القانونية التي تواجه دول البحر الأبيض المتوسط، لا سيما عند تحديد المسؤولين عن إحداثها، أو التعويض عن الأضرار الناجمة عنها؛ بل إن المشكلة الأساسية للبحث تبدو واضحة في إختيار أساس سليم تنهض به الوسائل الناجمة التي تمكن الدول على الصعيدين الدولي والوطني من تحقيق الحدّ من التلوث في البحر المتوسط أو على الأقل الحدّ من الأضرار المترتبة عنه والسيطرة عليها.

بناء على ما تقدّم يطرح موضوع الدراسة إشكالية رئيسية مفادها:

ما هو الإطار القانوني المقرر لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط؟ وما مدى فعالية وكفاية الآليات والتدابير القانونية الدولية والوطنية المتخذة في سبيل مكافحته؟

ولقد بسطنا وجزئنا هذه الإشكالية الرئيسية بطرح الإشكالات الجزئية الفرعية التالية:

1. ما مدى فعالية مساهمة المجتمع الدولي في حماية البيئة البحرية في المتوسط؟
2. ما مدى ملائمة قواعد المسؤولية القانونية في مواجهة الأضرار البيئية البحرية والتعويض عنها؟
3. هل قدّم نظام برشلونة حولا عملية كفيلة بتحقيق حماية كافية للبيئة البحرية من التلوث والمحافظة على مواردها الطبيعية؟
4. ما هي مختلف الآليات والتدابير التي إعتدتها المشرع الجزائري لتحقيق الحماية المنشودة للبيئة البحرية؟

المنهج المتبع:

تقتضي الإجابة على هذه الإشكالية المزاجية بين أربعة مناهج، إذ تمّ إتباع المنهج التحليلي وذلك بتحليل النصوص القانونية ودراسة الإتفاقيات الدولية ومختلف الجهود والإستراتيجيات التي إعتمدها أفراد المجتمع الدولي لمواجهة الكوارث البيئية التي أضرت بالبيئة البحرية وألحقت بها العديد من المخاطر والتي يصعب معالجتها في أغلب الأحيان، وذلك لإبراز مدى نجاعتها في حماية البيئة البحرية من التلوث، كذلك توضيح بعض النصوص القانونية التي جاءت مبهمة وغير واضحة؛ إضافة إلى المنهج الوصفي وذلك من خلال وصف مظاهر التلوث البحري والآثار الناجمة عنه مع بيان الوضع الراهن للبيئة البحرية في المتوسط في ظلّ التحديات والأوضاع البيئية التي يمرّ بها العالم؛ إلى جانب المنهج المقارن من خلال المقارنة بين مختلف الأحكام والنصوص الدولية التي تناولت حماية البيئة البحرية، وكذا بين بعض تشريعات دول البحر الأبيض المتوسط.

زيادة على الإعتماد على المنهج التاريخي من أجل فهم التطور الذي عرفته قواعد القانون الدولي للبيئة وبيان دورها في المساعدة على الوصول إلى آخر التطورات في مجال حماية البيئة البحرية، وكذا توضيح الخلفيات التاريخية للنظام القانوني للمسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية، ومدى قدرتها على إرساء أسس قانونية تستجيب لمتطلبات حماية حوض المتوسط من الإنعكاسات السلبية للتطور الإقتصادي والتكنولوجي.

الدراسات السابقة:

أما بالنسبة للدراسات السابقة فلقد تمّ تناول هذا الموضوع من خلال عدّة أطروحات ودراسات قانونية إنطوت على نتائج هامة وتوصيات جديدة وجديرة بتعزيز وإثراء المنظومة القانونية الدولية البحرية، وفي الحقيقة فإنّ معظم هذه الدراسات وإن كانت تصبّ في خانة البيئة البحرية عامة وتتخلّلها في بعض الأحيان دراسات متخصصة لبحار إقليمية، فإنّه من الصعوبة أن تجد دراسات قانونية متخصصة بتلوث البحر الأبيض المتوسط في حدّ ذاته.

وعلى سبيل الذكر:

1. أطروحة الدكتوراه في القانون الخاص للدكتور "واعلي جمال" بعنوان "الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)" جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

حيث تناولت هذه الرسالة بحث موضوع الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي أو الوطني، وأوضحت الجانب الوقائي المعتمد في هذا النظام القانوني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث وكذا جانب المسؤولية، من خلال التعرف على مصادر التلوث البحري ومسبباته، وذلك في بابين رئيسيين، خصص الباب الأول للجانب الوقائي وتناول فيه إبراز مصادر ومسببات التلوث البحري، ومن ثم طرق الوقاية منه، أما الباب الثاني فخصصه إلى جانب المسؤولية من خلال البحث في الآليات القانونية التي أوجدتها التشريعات لإلزام الملوث البحري بتحمل الملوث البحري آثار الأضرار التي خلفها النشاط الملوث ومساءلته عنها طبقا للقانون؛ وقد توصل إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، من أهمها ضرورة الخروج عن القواعد العامة للحماية والبحث على قواعد بديلة وخاصة تتناسب وخصوصية الأضرار البحرية وجسامتها.

2. أطروحة الدكتوراه تخصص عقود ومسؤولية للدكتورة "منور فريدة" بعنوان "حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري" جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، حيث ناقشت الإشكالية التالية: ما هي مختلف الآليات التي إعتدها المشرع الجزائري لتحقيق الحماية المنشودة للبيئة البحرية؟ هل إكتفى بالأساليب التقليدية للحماية أم أنه إعتد سياسات جديدة لتحقيق ذلك؟ وذلك في بابين، خصصت الأول للحماية الوقائية للبيئة البحرية أين تطرقت من خلاله للحماية الوقائية التقليدية التي عرفها القانون الدولي ومن ثمة إنتقلت إلى القانون الداخلي، أما الثاني فقد درست فيه ضوابط حماية البيئة البحرية والتي تتمثل في نظام المسؤولية بكل أنواعها سواء على المستوى الدولي أو الوطني؛ وهي بالمثل قد توصلت إلى مجموعة من النتائج، أهمها ضرورة مراجعة المشرع الجزائري لبعض النصوص القانونية والشريعات المتعلقة بحماية البيئة والتي تجاوزها الزمن، وخصوصا عدم التماطل في إصدار مراسيمها التنفيذية، حتى تتحقق الحماية الفعلية والناجعة للبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة.

3. أطروحة الدكتوراه تخصص علاقات دولية " La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime " للدكتور "Mohamad Albakjaji"، جامعة باريس شرق، المدرسة العليا للدكتوراه، حيث تناولت الرسالة مشكلة تلوث البحر الأبيض المتوسط الناتجة عن النقل البحري للنفط، في بابين تعلق الأول بآليات حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن النقل البحري للمواد النفطية، أما الثاني فقد تناول فيه الباحث مدى فاعلية الآليات القانونية لحماية البحر الأبيض المتوسط؛ وفي الأخير توصل إلى مجموعة من النتائج أهمها أن النظام القانوني الذي أرساه القانون الدولي من أجل حماية البيئة البحرية والتي من بينها بيئة البحر الأبيض المتوسط لم تتوصل فعليا إلى حماية هذا

الأخير من كافة مصادر التلوث، خصوصا منها تلك الناتجة عن عمليات النقل البحري، خاصة وأنّ إتفاقية برشلونة لم تحاول أن تضع نظاما للمسؤولية القانونية عن تلويث هذه البيئة قائما بذاته بل قد إكتفت بتكرار نفس الأحكام المنصوص عليها في باقي الإتفاقيات الدولية العامة، والأكثر من ذلك أنّها جاءت غامضة وعامة وتحيل إلى نصوص القوانين الداخلية أو نصوص إتفاقية قانون البحار، وهو ما جعلها قاصرة في تحقيق النتائج المنشودة من وراء إعتمادها.

الصعوبات:

من الصعوبات التي واجهت الباحث، هي كثرة القوانين البيئية وتطبيقاتها المختلفة وتشعبها، وهو الأمر الذي يصعب البحث بدوره عن طريق تكلف مشقة وعناء البحث عن تلك القوانين والمراسيم خاصة التنفيذية منها والتي أغلبها لم يتم سنّها إلى حدّ الساعة، ناهيك عن كثرة المعاهدات والإتفاقيات الدولية وتشابهها من حيث عرض الأفكار والحلول وإعتمادها على صيغ العموم، حيث لا توجد أية إتفاقية عالجت موضوع المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية البحرية، ولعلّ إتفاقية برشلونة لعام 1978 وإتفاقية قانون البحار أحسن مثال على ذلك، ومنه فقد واجهت هذه الدراسة صعوبة في تحديد ما إذا كانت المسؤولية تقوم على أساس إنتهاك الإلتزامات الدولية ومن ثم على أساس نظرية الفعل غير المشروع دوليا أو أنّها تتعلق بالمسؤولية على أساس الفعل المشروع الذي أنتج أضرارا لدولة أو دول أخرى.

ضف إلى ذلك، فإن الموضوع ذو طابع تقني وفني وعلمي يستوجب ضرورة البحث واللجوء إلى تخصصات علمية أخرى كالعلوم المتعلقة بالإيكولوجيا، من أجل تعريف وفهم بعض المصطلحات الواردة في قانون البيئة مثل المصطلحات التقنية كالتلوث والضرر البيئي... كما تكمن الصعوبة في رحابة الموضوع وإتساعه بقدر إتساع عناصر البيئة وجسامة مشاكلها، وهو الأمر الذي يصعب معه حصر كافة العناصر والموارد البيئية في الدراسة كون كلّ عنصر منها يشكّل إشكالية لبحث قانوني قائم بذاته مثل البيئة الهوائية أو البيئة الترابية أو الساحلية أو التنوّع البيولوجي البحري أو ثروات البيئة البحرية أو التلوث بأحد مصادر التلوث كالتلوث بالنفط أو بالمواد الإشعاعية وغيرها من المواضيع.

ليس هذا فقط بل كذلك فإن المراجع باللغة العربية التي تناولت الموضوع لم تعطيه العناية الكافية ولم تتعمّق فيه، مما دفعنا إلى الإعتداد على كثير من المراجع الأجنبية، فحتى الوثائق الرسمية الصادرة عن الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية الصادرة عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومراكز الأنشطة الإقليمية التابعة لخطّة العمل من أجل المتوسّط، معظمها باللغات الأجنبية، وتعتبر مشكلة الترجمة

كأهمّ صعوبة خاصة في ميدان دراسة تتداخل فيه العلوم القانونية مع العلوم الطبيعية الأخرى (البيولوجيا، الجغرافيا، الكيمياء والفيزياء).

تقسيم الدراسة:

للإجابة عن الإشكالية إعتدنا على خطة تضمنت بابين رئيسيين، نخصّص الباب الأول لمشكل التلوّث في البحر الأبيض المتوسط من خلال فصلين يتعلّق الفصل الأول بحماية بيئة المتوسط من مصادر التلوّث من خلال تحديد الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوّث البحري، ومن ثمة دراسة خطر التلوّث في البحر الأبيض المتوسط ومصادره، أمّا الفصل الثاني فيتعلّق بتحديد آليات حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوّث البحري سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي.

في حين سيتم التطرّق في الباب الثاني إلى جانب المسؤولية من خلال البحث في الفصل الأول في قواعد المسؤولية القانونية عن تلوّث البيئة البحرية وآثارها التي يجب أن تتلائم مع خصوصية الأضرار الناشئة وذلك بهدف إلزام الملوّث البحري بتحمّل آثار الأضرار التي خلفها نشاطه الضار ومن ثمة مساءلته عنها طبقاً للقانون، وبعدها خُصّص فصله الثاني لإبراز مدى فعالية آليات حماية البحر الأبيض المتوسط. في ختام الدراسة تمّ إدراج مجموعة من النتائج المتوصّل إليها، وإقتراح جملة من التوصيات بغية الحدّ من التهديدات البيئية عامة وفي المتوسط خاصة، وضمان حماية هذا الأخير وتحقيق تنميته المستدامة.

الباب الأول

البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري

مقدمة الباب:

تغطي البحار ثلاثة أرباع الكرة الأرضية أي بنسبة 71% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض، فهي تشكّل مصدر حياة لكثير من الأحياء والكائنات وتلعب دوراً مهماً في تحقيق التوازن البيولوجي والإيكولوجي لهذه الأخيرة، وفي الحياة الإنسانية كذلك، وقد عمل الإنسان منذ وجوده على الأرض على إستغلال موارد البيئة البحرية الطبيعية من أجل بناء حضارته الحالية، فقد عرف من خلالها الرومان الزئبق والرصاص والمعادن الأخرى وإستعملوها في الصناعة، كذلك إستعمل المصريون القدماء بعض المواد الكيميائية والزيوت الخاصة في صناعة الزجاج، كما إستخدم الإغريق النفط والكبريت على نطاق واسع في العمليات الحربية والعسكرية، ووضع العرب بدورهم أنماطاً مختلفة وتوسّعوا في العلوم والتجارب الكيميائية في أعالي البحار والمحيطات؛ ومع تزايد الأهمية التي تتمتع بها هذه البيئة فقد بدأت تجذب إنتباه العالم إليها، أين أدركت الدول قيمتها وبدأت تتسابق لأجل إستغلالها والإستفادة من ثرواتها لتحقيق رفاهية ونمو شعوبها فعمدت إلى إستكشاف أعماقها وثرواتها الطبيعية معتمدة في ذلك على أحدث ما لديها من تقنيات وأدوات للحصول على ثمارها. إلّا أنّ هذا التطور والتقدم العلمي الذي أحرزه نشاط الإنسان ومغالاتها في إستغلال الموارد البحرية أحدث إختلالاً في التوازن البيئي للبحار بإدخال مواد ضارة إليها غيّرت تركيبة مياهها وأضرّت بعناصرها ومكوّناتها وأعدمت الأمن البيئي فيها.

إنّ فكرة إنعدام الأمن البحري في هذا السياق هي فكرة واسعة وليس لها مفهوم محدّد ودقيق، إلّا أنّها ترتبط بشكل كبير بظاهرة التلوث البيئي، حيث تعاني البيئة البحرية حالياً من تلوث خطير وتدهور جسيم يشمل كامل عناصرها نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري الذي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة، والبحر الأبيض المتوسط شأنه شأن باقي البحار لم يسلم من التلوث وهو من أكثر البحار تعرّضاً لإنعدام الأمن البيئي، ذلك أنّه بحر مغلق، يحتاج تجديد مياهه على الأقلّ إلى ثمانين سنة ويمكن أن تصل إلى مئة وخمسين سنة، وتعرّضه للضغط الصناعي نتيجة تركّز عدد هائل جداً من السكان على شريط ساحلي يبلغ طوله ستة وأربعين ألف كيلومتر (46000 كلم)، يجعل منه مصباً للنفايات والتصرفات المختلفة بل ويهدّده بخطر الموت⁽¹⁾.

لذا سوف نتعرّض لمشكل التلوث في البحر الأبيض المتوسط من خلال فصلين يتعلّق الفصل الأول بحماية بيئة المتوسط من مصادر التلوث من خلال تحديد الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري

(1) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة العمل من أجل المتوسط، تفاصيل الخطة الزرقاء، العدد 06، ماي 2007، ص1.

في مبحث أول، ثم دراسة خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط وكذا مصادره في مبحث ثان، أما الفصل الثاني فيتعلق بتعدد آليات حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث البحري سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي، وذلك من خلال مبحثين كذلك، يتعلق الأول بتلك الآليات المتاحة على المستوى الدولي ويتعلق الثاني بآليات الحماية على المستوى الإقليمي.

الفصل الأول

حماية البيئة المتوسطية من مصادر التلوث

تعتبر منطقة البحر الأبيض المتوسط همزة وصل بين مناطق جغرافية عديدة، فهي تربط مثلاً بين منطقة المحيط الأطلسي ومنطقة المحيط الهادي أين توجد تبادلات تجارية هامة وكبيرة، هذا إضافة إلى التبادلات التجارية التي تكون بين الدول المتوسطية ذاتها، والتي تمثل حوالي 48 % من مجموع التبادلات القائمة بحراً عبر العالم، فالمنطقة تشكل كياناً جوهياً ذو بعد إقتصادي شامل لمجموعة من التكتلات الإقتصادية المهمة كالإتحاد الأوروبي والشراكة الإقتصادية للبلدان المشرقية التي هي في طور البناء وكذلك إتحاد المغرب العربي.

يضاف إلى ذلك أن للمتوسط مكانة خاصة ودوراً بارزاً في حياة الدول المشاطئة له منذ القدم، وذلك بإعتباره أهم طرق المواصلات البحرية، وأن باطن أرضه وسواحلها تعتبر مركز جذب كبير للأنشطة البشرية، لما يحتويه من إحتياط ضخم من الموارد الطبيعية والمعدنية والطاقوية والثروات المختلفة خاصة التنوع البيولوجي، كما تزايدت أهميته بوصفه مصدراً مهماً يمدّ الدول بموارد غذائية هائلة بما يضمن أمنها الغذائي.

وفي القرن التاسع عشر ونظراً لإكتشاف الثروات البترولية على جوانبه، أصبح هذا الأخير يمثل رهاناً أساسياً ومركزاً لصراعات القوى الكبرى، حيث خضعت البيئة المتوسطية مع نهاية القرن 19، لضغط ديموغرافي هائل، مع تسارع في الحركة الصناعية ودفع قوي للنشاط السياحي، وأصبح هذا البحر وساحله يشكّلان مصدر ثروة حقيقية مع كل ما يترتب عن ذلك من نتائج سلبية على النظم البيئية المختلفة، ووفقاً لهذه المعطيات المتاحة والوضع الراهن، فإنه يمكن الجزم بأن البحر الأبيض المتوسط، معرض لخطر تلوث محقق يهدّد سلامته بل حتى وجوده.

وتبعا لذلك سنتناول هذا الفصل بالدراسة والتحليل من خلال تحديد الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري في مبحث أول، ودراسة خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط وكذا مصادره في مبحث ثان.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري

تعتبر البيئة البحرية من بين الإهتمامات الحديثة في القانون الدولي، والتي تسعى الدول والمجتمعات للمحافظة عليها من خلال وضع أنظمة قانونية خاصة بحمايتها وجديرة بمكافحة الأضرار التي قد تسببها، وذلك لما تتميز به من خصائص وسمات تجعل منها نظاما حيويا متكاملا ذو أهمية وتأثير في الحياة الإنسانية سواء من الناحية الإقتصادية، الإستثمارية، الإستراتيجية أو السياحية؛ فخطورة وحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث البحري وإتساع نطاقه نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري الذي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة، باتت تهدد حياة الإنسان، الحيوان والنبات بالفناء.

ومنه أصبحت حماية البيئة البحرية قضية بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعلت أفراد المجتمع الدولي تؤكد بأن الدفاع عنها يمثل التحدي الأكثر أهمية في نهاية القرن العشرين⁽¹⁾.

وتبعا لذلك سنتناول في هذا المبحث بالدراسة والتحليل مفهوم البيئة البحرية وبيان أهميتها وتحديدها القانوني في مطلب أول، والإطلاع على كلّ الجوانب المتعلقة بمفهوم التلوث البحري الذي يطرأ على البيئة البحرية والتعرف على أنواعه ومصادره في مطلب ثان.

المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية

إنّ الوصول إلى تحديد مفهوم البيئة البحرية يستدعي أولا ضرورة تعريف البيئة بصفة عامة، بإعتبار أنّها هي إحدى العناصر التي تتكوّن منها البيئة هذا من جهة، ومن جهة ثانية فإن لفظ البيئة قد إنتشر في الفترة الأخيرة بين العامة والخاصة، وظهرت مصطلحات مثل البيئة السياسية، البيئة الإجتماعية، البيئة الثقافية⁽²⁾، وقد إرتأينا أن تبدأ هذه الدراسة بالتعرف في الفرع الأول على مفهوم البيئة البحرية وبيان الأهمية الخاصة التي تتميز بها عن غيرها من البيئات الطبيعية في الفرع الثاني، أما الفرع الثالث فسيتم تخصيصه للتحديد القانوني لهذه البيئة.

(1) – la défense de l'environnement marine devient le défi le plus impactant de la fin du xx^{ème} siècle, d'après caroline London environnement communautaire : l'heure des choix, la semaine juridique, 1997, N° 3512, P 223.

(2) – علي سعدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية الكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، ط1، الجزائر، 2008، ص88.

الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية

البيئة البحرية هي نظام معقد ذو مكونات متشابكة ومتعددة، حيث قد تتم تسخير إمكانيات ضخمة ووضع ترسانة من القوانين من أجل حمايتها سواء على الصعيد الدولي، الإقليمي أو الوطني، وأهم خطر تتعرض له هو التلوث، وكلّ مقارنة جادة لموضوع البيئة البحرية تتطلب تحديد المعنى اللغوي لمصطلح البيئة ثم المعنى الاصطلاحي ويأتي تبعا لذلك التعريف القانوني للبيئة البحرية على المستوى الدولي وعلى المستوى الوطني.

أولاً: تعريف البيئة

يرتبط مفهوم البيئة بجوانب الدراسة المراد تقديمها، فإذا كانت دراسة لغوية فهي تعتمد المفهوم اللغوي للمصطلح، وإذا كانت دراسة علمية فإنّها تعتمد المفهوم العلمي لهذا الأخير، أمّا إذا كانت الدراسة قانونية فإنّها تعتمد المفهوم القانوني للبيئة، وهو ما سيتمّ توضيحه دون الخوض في تفاصيل تلك المفاهيم كما يلي:

1/ التعريف اللغوي للبيئة:

أ- البيئة في اللغة العربية:

تتشابه المعاجم اللغوية في تحديد المفهوم اللغوي للبيئة ونجدها قد إتفقت في معظمها على أن البيئة قد تعبر عن المكان الذي يعيش فيه الكائن الحي، وقد تعبر عن الحالة التي يكون عليها ذلك الكائن.⁽¹⁾ وقد عرّفها ابن منظور في معجم لسان العرب كما يلي: "البيئة من الفعل تبوأ أي نزل وأقام فيقال تبوأ فلانا بيتا أي إتخذ فلان بيتا، وقيل تبوأه أي أصلحه وهياه".

البيئة هي الحالة أي حالة التبوؤ وهيئته فيقال باءت بيئة سوء أي بحالة سوء.⁽²⁾

كما جاء في معجم اللغة العربية "المعجم الوسيط" أن لفظ البيئة مشتق من الفعل بوأ أي نزل وأقام، والتبوؤ، التمكن والإستقرار، والبيئة هي المنزل.⁽³⁾

(1) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 11.

(2) - كمال معفي، آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري وإدارة عامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص 19.

(3) - معجم اللغة العربية، المعجم الوسيط، دار الحديث للطبع والنشر، بيروت، ص 75.

وهذا المعني اللغوي يوجد في العديد من الآيات القرآنية، ومن ذلك قوله تعالى في سورة الأعراف،

الآية 26: ﴿وَبَوَّأَكُمْ فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِنْ سُهُولِهَا قُصُورًا﴾

وقوله تعالى في سورة الحج، الآية 26: ﴿وَإِذْ بَوَّأْنَا لِإِبْرَاهِيمَ مَكَانَ الْبَيْتِ﴾

وقوله تعالى في سورة يونس، الآية 87: ﴿وَأَوْحَيْنَا إِلَى مُوسَى وَأَخِيهِ أَنْ تَبَوَّآ لِقَوْمِكُمَا بِمِصْرَ بُيُوتًا﴾.

وقوله سبحانه وتعالى في سورة يوسف، الآية 56: ﴿وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ أَنْ يَنْبَوِّأَ مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ﴾.

والبيئة بمعناها اللغوي الواسع تعني الموضع الذي يرجع إليه الإنسان فيتخذ فيه منزله ومعيشتة، فهي المنزل أو المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي، سواء أكان إنسانا أو حيوانا أو طائرا، والكائن ومحيطه أو منزله يتكاملان يؤثر كل منهما في الآخر ويتأثر به.⁽¹⁾

ب- البيئة في اللغة الفرنسية:

تعتبر كلمة البيئة "L'environnement" عن المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي وهي تشمل مجموعة من العناصر البيولوجية والكيميائية والطبيعية التي تحيط بالكائن الحي أو بمجموعة من الكائنات الحية وتؤثر على وجودها وبقائها.⁽²⁾

وقد جاء بمعجم Larousse أن البيئة هي مجموعة العناصر الطبيعية والإصطناعية التي تشكل إطار حياة الفرد.

"Ensemble des éléments naturels qui conditionnent la vie de l'homme"⁽³⁾

وجاء في معجم Robert "بأنها جميع الظروف الطبيعية الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية، والثقافية والاجتماعية التي تؤثر على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية".⁽⁴⁾

(1) - مختار الصحاح، للشيخ الإمام محمد بن أبي بكر الرازي، ترتيب محمود خاطر، دار الحديث للنشر، دون تاريخ، ص 68. راجع أيضا رفعت محمد البسيوني، الحماية القانونية للبيئة المصرية من أضرار التلوث الناتج عن حركة المركبات، رسالة دكتوراه، معهد الدراسات والبحوث البيئية، جامعة عين شمس، 2002، ص 15.

(2) - حلايمية مريم، الحماية الدولية للبيئة البحرية (حالة البحر الأبيض المتوسط)، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق جامعة قسنطينة I، الجزائر 2012-2013، ص 10.

(3) - Michel Prieur, Droit de l'environnement, Dalloz, Delta, 2001, 4 éditions, P 1 et 2.

(4) - صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 17.

أما المجلس الدولي للغة الفرنسية فيعرّف البيئة بأنّها "مجموعة العوامل الطبيعية والكيميائية والبيولوجية والثقافية والاجتماعية التي تؤثر على الكائنات الحية تأثيرا مباشرا أو غير مباشر، حال أو مقبل عليها وعلى باقي الأنشطة الإنسانية".⁽¹⁾

ج- البيئة في اللغة الإنجليزية

يعبر مصطلح **The Environnement** في اللغة الإنجليزية عن كلّ الشروط والظروف والمؤثرات المحيطة بالكائن الحي والتي تؤثر على تطوّر حياته ووجوده. وقد جاء في معجم **Longman** بأنّها "مجموعة الظروف الطبيعية والاجتماعية التي يعيش فيها الناس".⁽²⁾

وعلى العموم يتبيّن أنّ المعنى اللغوي لكلمة البيئة ينصرف إلى معنى المكان ويمكن أن تطلق مجازا على المكان الذي يتخذ الإنسان مستقرا لنزوله وحلوله أي على المنزل والموضع الذي يرجع إليه الإنسان فيتخذ فيه موطنه وعيشه.⁽³⁾

كما ينصرف إلى الحال أو الظروف التي تكتنف ذلك المكان، أيّا كان طبيعتها ظروف طبيعية أو إجتماعية أو بيولوجية والتي تؤثر على حياة الإنسان وباقي الكائنات وعلى نموّها وتكاثرها.⁽⁴⁾

2/ التعريف الإصطلاحي للبيئة:

لما كانت البيئة تعني المحيط أو الوسط الحيوي للكائنات، فكان من الضروري أن يظهر إهتمام أكبر بتحديد المعنى الإصطلاحي والعلمي لها في مجال العلوم الحيوية والطبيعية، ثم في مجال العلوم الإنسانية والاجتماعية، ومنه حظيت هذه الأخيرة بتعاريف عديدة منها:

أنّ البيئة هي كلّ ما يحيط بالإنسان من مكونات حية مثل النباتات والحيوانات ومن مكونات غير حية مثل الصخور والمياه والهواء والطقس وغير ذلك.⁽⁵⁾

وهي "الوسط المحيط بالإنسان والذي يشمل كافّة الجوانب المادية وغير المادية، البشرية وغير البشرية، فالبيئة تعني كلّ ما هو خارج عن كيان الإنسان، وكلّ ما يحيط به من موجودات، فالهواء الذي يتنفسه

(1) - أحمد لكحل، مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية، مجلة الفكر، المدية، العدد 07، دون سنة نشر، ص223.

(2) - Longman Active study dictionary، ed, 1988, P 200.

(3) - أحمد لكحل، مرجع سابق، ص223.

(4) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، 2008، ص10.

(5) - محمد صالح العدلي، موسوعة حماية البيئة (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، دون مكان نشر، 2003، ص17.

الإنسان، والماء الذي يشربه والأرض التي يسكن عليها ويزرعها، وما يحيط به من كائنات حية أو من جماد هي عناصر البيئة التي يعيش فيها والتي تعتبر الإطار الذي يمارس فيه حياته ونشاطاته المختلفة⁽¹⁾. ويذهب البعض كذلك إلى أن البيئة "هي مجموع العوامل الطبيعية والحيوية والعوامل الاجتماعية والثقافية والإقتصادية التي تؤثر بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية"⁽²⁾. يتبين من التعريفات السابقة أن البيئة تتطوي على عنصرين أساسيين هما:

(1) **العنصر الأول:** عنصر طبيعي تمثله الطبيعة بكل ما تشتمل عليه من ظواهر مادية ومكونات حية ونظم حيوية، ويعتبر هذا العنصر وحدة واحدة لا تتجزأ، فهو مجموعة العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها بل إنها حتى قد سبقت في وجودها وجوده، ويشمل بذلك هذا العنصر الماء والهواء والتربة والبحار والمحيطات والنباتات والحيوانات وغيرها، كما يشمل الثروات الطبيعية المتجددة كالزراعة والمصائد والغابات... وغير المتجددة كالمعادن والبتترول والغاز...

(2) **العنصر الثاني:** عنصر صناعي ومستحدث يمثل ما صنعه الإنسان، في حيز العنصر الأول، فهو كل ما شيده الإنسان من منشآت ومعالم حضرية وثقافية وكل ما إستحدثه من نظم إجتماعية وسياسية وإقتصادية؛ ويشمل بذلك هذا العنصر الأدوات والوسائل التي ابتكرها الإنسان للسيطرة على الطبيعة وكل ما أقامه من مدن وطرق ومصانع ومطارات ومواصلات، أي كافة أنشطة الإنسان في البيئة⁽³⁾.

ومن مجموع ما سبق يمكن تعريف البيئة تعريفا شاملا من حيث أنها مجموعة الظروف الطبيعية (فيزيائية أو كيميائية أو حيوية) والثقافية والاجتماعية القابلة للتأثير على مظاهر الحياة وعلى أنشطة الإنسان والكائنات الحية الأخرى.

ولهذا قيل أن مفهوم البيئة هو مفهوم متعدد الجوانب والإختصاصات ويختلف باختلاف رؤية الباحث في كل فرع من فروع العلوم القانونية والذي يعرف البيئة وفقا لرؤيته لها ومن زاوية تخصصه الدقيق⁽⁴⁾.

(1) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص16.

(2) - أحمد كريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1996، ص28.

(3) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص11.

(4) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص16.

3/ التعريف القانوني للبيئة:

لقد اختلف فقهاء القانون في وضع تعريف ملائم ومحدّد للبيئة، فوردت تعريفات عديدة في الكثير من الإتفاقيات الدولية، وفي الكثير من المؤتمرات، كما أدرجت كافة الدول مفهوم البيئة في التشريعات البيئية التي أصدرتها، وإن اختلفت هي الأخرى في تحديد ذلك من دولة إلى أخرى. ولهذا قيل أنّ مفهوم البيئة هو مفهوم متعدّد الجوانب والإختصاصات ويختلف باختلاف المتخصصين، أو بعبارة أخرى يختلف هذا المفهوم باختلاف رؤية الباحث في كلّ فرع من فروع العلوم القانونية والذي يعرف البيئة وفقا لرؤيته لها ومن زاوية تخصّصه الدقيق.⁽¹⁾

أ/ تعريف البيئة في المواثيق الدولية:

لقد ورد تعريف البيئة ضمن عدد من الإتفاقيات والمؤتمرات الدولية، حيث قد جاء تعريفها في مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية المنعقد في ستوكهولم عام 1972 بأنّها "رصيد الموارد المادية والاجتماعية المتاحة في وقت ما، وفي مكان ما لإشباع حاجات الإنسان وتطلّعاته، فهي كلّ شيء يحيط بالإنسان سواء كان طبيعيا أو صناعيا".⁽²⁾

أمّا منظمة الأمم المتحدة فقد عرّفت البيئة بقولها "إنّ البيئة هي مجموع النظام الفيزيائي الخارجي والبيولوجي الذي يعيش فيه الجنس البشري والكائنات الحية".⁽³⁾

كما عرّفت محكمة العدل الدولية (CIJ) البيئة بمناسبة تقديم رأيها الإستشاري بشأن مشروعية التهديد وإستعمال الأسلحة النووية بتاريخ 08 جويلية 1996 بأنّها "غير مجرّدة، لكن هي الفضاء الذي يعيش فيه البشر والذي تتوقّف عليه نوعية حياتهم وصحتهم بما في ذلك الأجيال القادمة".⁽⁴⁾

ب/ تعريف البيئة في التشريعات الوضعية:

لقد عرّف المشرّع الجزائري البيئة في القانون رقم (10/03) المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة من خلال تحديد أهداف حمايتها في نص المادة الثانية ومن خلال المادة الرابعة منه التي تكلمت

(1) - أحمد لكلل، النظام القانوني لحماية البيئة والتنمية الإقتصادية، دون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2015، ص225.

(2) - عادل السيد محمد علي، حماية البيئة أثناء استخدام أسلحة الدمار الشامل (دراسة مقارنة)، بين الفقه الإسلامي والقانون الدولي العام، مجلة الشريعة والقانون، البحيرة، العدد 34 ج2، 2009.

(3) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي، التقرير السنوي 1986، ج1، وثيقة UNEPEGG 14/3.

(4) - Avis collectif du 08/07/1996 relatif à la licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires، Rec، 1996، P 241-242.

عن مكوناتها حيث نصّت على أنّه "تتكوّن البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنباتات والحيوان بما في ذلك الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية".⁽¹⁾

وعرّفها المشرّع المصري بموجب المادة الأولى من القانون رقم (04) لسنة 1994 بأنّها "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت".⁽²⁾

أمّا المشرّع التونسي فعرّفها تعريفاً واسعاً في القانون رقم (91) الصادر في سنة 1988 حيث نصّت المادة الثانية منه على أنّها "العالم المادي بما فيه الأرض والهواء والبحر والمياه الجوفية والسطحية وكذلك المساحات الطبيعية والمناظر الطبيعية والمواقع المتميّزة ومختلف أصناف الحيوانات والنباتات، وتشمل أيضاً مجموعة النظم الاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى ويستمدون منها قوتهم ويؤدون فيها نشاطهم".⁽³⁾

كما عرّفها المشرّع السوري في المرسوم التشريعي رقم (16) لعام 1994 في المادة الأولى منه بأنّها "الوسط الذي يعيش فيه الإنسان والأحياء الأخرى، ويستمدون منه إيرادهم المادي وغير المادي، ويؤدون فيه نشاطهم".⁽⁴⁾

على ضوء هذه التعاريف يتضح لنا أنّ معظم التشريعات حرصت على تبني المفهوم الواسع للبيئة والذي يشتمل على العناصر الطبيعية والمستحدثة معاً، لكن ذلك لم يمنع بعض الدول الأخرى من الاتجاه نحو الأخذ بالمفهوم الضيق للمصطلح في تشريعاتها كالمشرّع الفرنسي الذي تبني تعريف البيئة لأول مرة في القانون الصادر بتاريخ 10-07-1976 المتعلّق بحماية البيئة، فجاء في المادة الأولى منه "البيئة مجموعة من العناصر هي الطبيعة، الفصائل الحيوانية والنباتية، الهواء والماء، الأرض، الثروة المنجمية والظواهر الطبيعية المختلفة".⁽⁵⁾ وكذلك الحال بالنسبة للمشرّع الليبي الذي تناول العناصر الطبيعية للبيئة فقط، حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون رقم (07) لسنة 1982 المتعلّق بحماية البيئة بأنّها تعني "المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية، ويشمل الهواء والماء والتربة والغذاء".⁽⁶⁾

(1) - المادة (02) من القانون رقم (10/03) المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر عدد (43) المؤرخة في 20 جويلية 2003.

(2) - سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص20.

(3) - قانون البيئة التونسي لعام 1988.

(4) - المادة (01) من المرسوم التشريعي رقم (16) لعام 1994، ج ر عدد (32)، ج (1) لسنة 1994، ص1771.

(5) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص14.

(6) - عادل السيد محمد علي، مرجع سابق، ص1049.

وعليه ورغم هذا الاختلاف والتباين في تحديد التعريف القانوني للبيئة واتجاه بعض المشرعين لتبني المفهوم الواسع والبعض الآخر لتبني المفهوم الضيق فإنه يلاحظ أنها جميعا تلتقي عند نقطة واحدة وهي القول بأن البيئة محل الحماية القانونية تتكوّن من عنصرين يتكاملان ويؤثر كل منهما في الآخر، أولهما يشمل العناصر الطبيعية التي أوجدها الله تعالى ولا دخل للإنسان في وجودها، وثانيهما العناصر المستحدثة أو الصناعية أي تلك التي صنعها الإنسان وأوجدها في البيئة، وهي تشمل كلّ ما إستحدثته تدخّل الانسان في إطار تعامله مع المكونات الطبيعية للبيئة كالمدن والمصانع والمعالم والطرق....الخ.

وبالنتيجة يمكن تعريف البيئة بأنها مجموع العوامل الطبيعية وتلك التي إستحدثها الإنسان، والتي تتفاعل في توازن دقيق وتؤثر على بعضها البعض بطريقة مباشرة أو غير مباشرة؛ يتميّز التعريف بإهتمامه بالمفهوم الواسع للبيئة لعدّة اعتبارات، أهمّها أن العناصر الصناعية التي هي من صنع الإنسان تعدّ السبب الرئيسي في الإضرار بالعناصر الطبيعية، ممّا يستلزم ضرورة فرض الرقابة على العناصر الصناعية وإدراجها في مفهوم البيئة بداية للحدّ من مخاطرها المفرطة، بدلا من الإعتماد فقط على التشريعات وعقوباتها المختلفة في حماية البيئة الطبيعية من أخطار البيئة الصناعية.⁽¹⁾

ثانيا/ تعريف البيئة البحرية:

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العام الذي يحيط بالإنسان، يتأثر به ويؤثر فيه، فالبيئة كما سبق وبينا تشتمل على ثلاثة عناصر رئيسية هي اليابسة والهواء والماء، وسنتطرّق في هذا الجزء إلى تحديد المقصود بالبيئة البحرية، التي هي محلّ هذه الدراسة، ونبدأ بتعريفها لغويا ثم إصطلاحا ثم وفقا للتشريعات الوضعية.

1/ تعريف البيئة البحرية لغويا:

(1) - رائف محمد لبيب، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، ط 01، القاهرة، 2009، ص24-

إنّ تعريف البيئة البحرية ليس بجديد على اللغة العربية، فهي في اللغة تعني المنازل إلى الماء⁽¹⁾، والبحر لغة هو الماء الكثير، مالحة كان أو عذبا، أجاجا كان أو فراتا⁽²⁾، إنما سمي البحر بحرا لسعته وإنبساطه، وقد غلب استعماله في الماء المالح، حيث أن الملوحة سمة من سماته المميزة⁽³⁾.

كما قد أخذ القرآن الكريم بالمعنيين أي أنّ لفظ البحر يطلق على الماء المالح والعذب لقوله تعالى في سورة فاطر، الآية 12: ﴿وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمِنْ كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لِيَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾.

وبهذا المعنى فالبيئة البحرية لغة " المنازل إلى المياه المالحة".⁽⁴⁾

2/ التعريف الإصطلاحي للبيئة البحرية:

لقد جاء في مفهوم البيئة البحرية إصطلاحا تعريف البحر بأنه "المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما أسفل تلك المسطحات من يابسة".⁽⁵⁾

وبأنّه "مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة بعضها ببعض إتصالا حرّا طبيعيا على إمتداد الكرة الأرضية".⁽⁶⁾

وعلى ذلك تعتبر ملوحة البحر هي المميّز الرئيسي له، فكلّ مياه مالحة تعتبر بحرا جغرافيا إلا أن هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحرا في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحرا في نظر الفقهاء مثل البحر الميت لأنّه لا يتصل بباقي المحيطات⁽⁷⁾، فهو ليس وحدة جغرافية متكاملة، في حين أن إصطلاح البحر لا ينصرف إلى سطحه فقط بل يشمل سطح الماء وقاعه وباطن تربته بما تحويه من ثروات طبيعية.⁽⁸⁾

(1) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص22.

(2) - ابن منظور، لسان العرب، باب بحر، دار المعارف، ص2.

(3) - عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانوني الدولي للحدود)، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص203.

(4) - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث (في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية)، منشأة المعارف، مصر، 1998، ص22.

(5) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص23.

(6) - عبد الهادي محمد العمري، إختصاص دولة علم السفينة في حماية البيئة البحرية من التلوث، ط1، دون دار نشر، 2006، ص10.

(7) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص23.

(8) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص23.

3/ التعريف القانوني للبيئة البحرية:

وردت عبارة "البيئة البحرية" (91) مرة في قانون البحار، وإن دلّ ذلك على شيء فإنما يدلّ على الأهمية الكبيرة التي يوليها المجتمع الدولي لهذا الموضوع، وكان لهذه العبارة أول وجود قانوني خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر البيئة الإنسانية المنعقد باستوكهولم سنة 1972.

ولم يرد أي تعريف صريح للبيئة البحرية، إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي أبرمت سنة 1982 حيث صاغت هذه الأخيرة المفهوم الحديث للبيئة البحرية على أنه "النظام البيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية، في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكلّ ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظلّ الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها." (1)

كما جاء تعريفها كذلك في مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البرّ كما يلي "المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه، إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المدّ وممرات المياه المالحة". (2)

وعلى ضوء ذلك يمكن إستخلاص تعريف أشمل للبيئة البحرية بأنها "مسطّحات الماء المالحة المتصلة ببعضها إتصالا حرّا طبيعيا والذي يشمل سطحها وقاعها وباطن ترتبها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثروات طبيعية تشكّل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وبإعتبارها نظاما بيئيا متكاملًا". (3)

هذا التعريف يعتمد على ثلاثة معايير وهي المعيار العلمي والمعيار الجغرافي ومعيار حصر مكونات البيئة البحرية، كما ويقترّب من التعريف القانوني للبيئة البحرية في قوانين بعض الدول العربية، على غرار المشرّع المصري الذي حدّد في القانون (04) لسنة 1994 في شأن حماية البيئة المائية من التلوث كيفية الحفاظ على البيئة وعناصرها حيث جاء في المادة (01) منه "...وتشمل هذه المكونات الهواء والبحار والمياه الداخلية متضمنة نهر النيل والبحيرات والمياه الجوفية والأراضي والمحميات الطبيعية والموارد الطبيعية الأخرى". (4)

(1) - مالك موصلي، التلوث وقانون البحار، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2019، ص15.

(2) - تزامنا مع اعتماد قانون البحار سنة 1982، بدأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة معالجة المسائل المتصلة بآثار الأنشطة السرية على البيئة البحرية، وأدى ذلك إلى تطوير ما يسمى مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية، التي أقرها مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة في عام 1985 وأصبح الفقهاء ورجال القانون والباحثين يستأنسون بها في أبحاثهم في هذا المجال، مالك موصلي، مرجع سابق، ص16.

(3) - صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص15-16.

(4) - قانون رقم (04) لسنة 1994 بشأن البيئة، المؤرخ في 1994/01/27، ج ر عدد (05) مؤرخة 1994/02/03.

أما بالنسبة للمشروع الجزائري، فلم يورد أي تعريف بشأن البيئة البحرية، وإنما إقتصر دوره على التطرق في المادة الثانية والرابعة من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ذكر أهداف حماية البيئة ومكوناتها.⁽¹⁾

وبناء على ذلك يمكن تعريف البيئة البحرية بأنها كلّ مساحات المياه المالحة طبيعيا أو صناعيا، وما تشتمل عليه هذه الكتلة من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكّل في مجملها عناصر الحياة البحرية.

ومنه يشمل مفهوم البيئة البحرية ما يلي:

- جميع مساحات المياه المالحة المتصلة بعضها ببعض إتصالا طبيعيا كان أو صناعيا عن طريق القنوات الصناعية مثل قناة السويس بمصر، ومضيق جبل طارق بين المملكة المغربية وإسبانيا ...
- سطح البحر وأعماقه ويقصد به التربة التي تشمل مياه هذا البحر وما تحت هذه التربة.
- جميع الأحياء البحرية كالأسماك والنباتات البحرية والقشريات وغيرها.
- جميع البحار المغلقة وشبه المغلقة.⁽²⁾
- جميع المنشآت والمشاريع المقامة على سطح البحر.

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية

للبيئة البحرية بشكل عام أهمية كبيرة في حياة الإنسان، ذلك أنّ استخدام البحار قديم قدم التاريخ، وتبرز هذه الأهمية من خلال أنّها تزخر بالعديد من الثروات الحية وغير الحية، هذا بالإضافة إلى أنّ البحر يقدم ميزة أخرى ذات قيمة معتبرة من حيث كونه طريقا للمواصلات فهو يقوم بدور الوسيط في تبادل السلع حيث يعتبر النقل البحري من أفضل الوسائل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة وكذلك مجالا واسعا للترفيه والسياحة.

وعليه سيتمّ التعرّض في هذا الفرع لأهمية البيئة البحرية من الناحية الحيوية والإقتصادية والإستراتيجية.

(1) - المادة (2)، (4) من القانون رقم (10/03) المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مرجع السابق.

(2) - يقصد بالبحار المغلقة وفقا لأحكام القانون الدولي العام أنها مساحات مائية بحرية متغلغلة في اليابسة ومحاطة بها من جميع الجهات دون أن يكون لها منفذ اتصال واضح على البحار والمحيطات بها، في حين أنّ البحار شبه المغلقة يقصد بها المساحات المائية البحرية المتغلغلة في اليابسة ومحاطة بها من جميع الجهات إلا أنها رغم إحاطتها باليابسة فإن لها منفذ على البار والمحيطات. راجع في تفصيلا: عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص11.

أولاً/ الأهمية الحيوية للبيئة البحرية:

تلعب البيئة البحرية دوراً هاماً من الناحية الحيوية، فهي تغطي أكثر من (70%) من سطح الأرض، وبالتالي فهي تسهم بنصيب وافر في المحافظة على التنوع البيولوجي للكرة الأرضية، وبذلك تحقق التوازن المناخي للبيئة والإنسان⁽¹⁾. وذلك على النحو التالي:

1/ دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن البيئي:

تشكّل البحار والمحيطات ما نسبته (71%) من مياه الكرة الأرضية بمساحة تقدر بـ (361) مليون كم مربع كخزان هائل من مسطحات مائية مكشوفة معرضة لأشعة الشمس والضوء، تستقبل كلّ السوائل من اليابسة أو الجو من مركّبات وملوّّات لترشيحها وإستخدامها في دورات جديدة بين الأحياء المختلفة⁽²⁾.

ومن هنا تبرز الأهمية الكبيرة للبيئة البحرية في النظام البيئي فهي تمتاز بإتصال أجزائها إتصالاً حراً طبيعياً يتيح التفاعل والتأثير بين أرجائها، حيث تلعب الدور البارز في تحقيق التوازن المناخي، ذلك من خلال إرتفاع درجة حرارتها النوعية عند السطح وبرودتها عند الأسفل، أين تمكّنها من إمتصاص قدر كبير من أشعة الشمس الساقطة على الأرض، وبذلك يخفّض حرارتها ويلطّف مناخها.⁽³⁾

2/ دور البيئة البحرية في تحقيق الدورة المائية في الطبيعة:

تمثل البيئة البحرية حلقة هامة في الدورة المائية بين أغلفة الأرض الثلاث (الغلاف الغازي، المائي واليابسة) والتي تبدأ بسقوط الشمس على هذه المسطّحات، حيث يتبخّر جزء من مياهها لينتقل إلى الشكل الغازي، فيما يصعد عبر طبقات الجو إلى مسافة (17) كلم، حيث يتجمّع على شكل قطرات الماء ليسقط ثانية على شكل مطر أو ثلوج ليعود جزء منها ثانية إلى هذه البحار والمحيطات بطريقة مباشرة عبر مصبّات الأنهار أو الوديان، أو بطريقة غير مباشرة بعد تحوّلها إلى مياه باطنية.⁽⁴⁾

وهكذا يساهم البحر في دورة المياه في الطبيعة ويكون مصدراً للأمطار على اليابسة، وهو ما جاء كذلك في قوله تعالى في سورة الفرقان الآية (48) - (49): ﴿ وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا * لِنُخْطِيَ بِهِ بَلَدَهُ مَيْتًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنْ آسَى كَثِيرًا ﴾.

(1) - حلايمية مريم، مرجع سابق، ص 18.

(2) - سعدية عاكول الصالحي، عبد العباس فضيخ الغريبي، البيئة المائية، ار الفاء للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2004، ص 60 وما يليها.

(3) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 19.

(4) - محمد محمود ذهبية، علم البيئة، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط1، 2006، ص 104.

3/ دور البيئة البحرية كعنصر من العناصر الممدّة للأوكسجين والممتصة لغاز الكربون:

تعتبر البيئة البحرية من أهم وأكبر العناصر الممدّة للأوكسجين إذ تقوم البحار والمحيطات وما تحتويه من طحالب بحرية على إدامة التوازن البيئي بين غازي الأوكسجين وثنائي أكسيد الكربون الموجود في الجو، والتي تمثل ما نسبته (90%) من مجموع عمليات البناء الضوئي، حيث تسمح مياهها في إختراق الضوء الذي يعدّ شكلا من أشكال الطاقة التي يتطلبها النبات والحيوان في عملية النمو وتوفير الغذاء اللازم بحدوث عمليات حيوية كالأكسدة، التنفس، الإنقسام...⁽¹⁾

حيث يتم تحويل ما يقارب (700) بليون طن من ثاني أكسيد كربون إلى (500) بليون طن مواد غذائية صلبة أيّ بنسبة (90%)، ويتم ذلك بواسطة أحياء البحر المحتوية على الكلوروفيل خاصة البلاكتونات النباتية القادرة على إمتصاص ثاني أكسيد الكربون من خلال عملية البناء الضوئي، ثم تقوم بتفكيك ذرات الكربون إلى مواد عضوية فينطلق الأوكسجين في الماء مرة أخرى وتنفس به مختلف الكائنات الحية.⁽²⁾

ثانيا/ الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية:

منذ البداية عرف الإنسان البحر بوصفه مصدرا للغذاء وطريقا من أهم طرق الإتصال بين الأمم والشعوب، كما عرفت البيئة البحرية كمصدر لملاح الطعام ومستودع للأحجار الكريمة وكذلك الثروات الحية وغير الحية المختلفة، إلا أنها ظلت لمدة طويلة لغزا غامضا شغل حيزا كبيرا من تفكير الإنسان وجهده من أجل كشف أسرارها وخبائياها إلى أن أتاح له العلم كشف أدوارها وسبل إستغلال ثرواتها، ومنذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية من الناحية الإقتصادية والتي تتفرد بها عن غيرها من بيئات طبيعية أخرى وسنلخصها كما يلي:

1/ دور البيئة البحرية كمصدر للغذاء:

تحتوي البحار والمحيطات على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية أهمها الأسماك حيث قال الله تعالى في سورة النحل، الآية (14): ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾.

(1) - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، مذكرة ماجستير تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، 2010/2009، ص 51.

(2) - كريمة بورحلي، نفس المرجع، ص 51 - 52.

إذ تحتوي هذه الأخيرة على مجموع أكثر من (150) ألف نوع من الأحياء النباتية والحيوانية وحوالي (2000) نوع منها تستخدم كغذاء للإنسان، على رأسها الأسماك التي تشكّل (90%) من هذه الأنواع، تليها النواع (الحبار، القشريات...) بـ (07) إلى (08) %، ثم الحيتان (01) %، أما الأعشاب البحرية فتمثل (01) % فقط وتستعمل كأعلاف للحيوانات.⁽¹⁾

كما توفر هذه الثروة البروتين اللازم للغذاء بمعدل (30) % من الإنتاج العالمي، خاصة اليابان ودول آسيا وحوض البحر الأبيض المتوسط، إذ قدرت إحصائيات معهد البحوث للصيد وعلوم البحار بهذه المناطق ما نسبته (70) مليون طن سنوياً من الأسماك الغنية بالكالسيوم والحديد ومختلف البروتينات الضرورية لصحة الإنسان.⁽²⁾

ففي ظل أزمة الغذاء العالمية وندرة توافر البروتين الحيواني أصبحت الصناعة السمكية تشكّل الفرع الأساسي الذي يؤلف الإقتصاد البحري وبذلك إزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة.⁽³⁾

وبالإضافة إلى اللحوم والزيت والبروتينات التي تعتبر مصدر غذاء للإنسان وبقيّة الكائنات الأخرى والتي تمدّها الأسماك والحيتان والأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالمية، فإنّ البيئة البحرية تستغل بقايا هذه الثروة كغذاء لباقي الكائنات البحرية لضمان نموّها، فهي تعتبر مصدراً غذائياً هاماً لبعض القشريات والمحار، كما أنّ للمرجان فوائد جمالية حيث يستغله الإنسان في الزينة، كما يعدّ مأوى للكائنات الصغيرة والأحياء البحرية الأخرى، من خلال توفير الحماية لها فتتعايش فيما بينها من جهة مقابل ضمان الإغذاء من جهة أخرى، وذلك في نظام بيئي متكامل.⁽⁴⁾

2/ دور البيئة البحرية كمصدر للثروات وعناصر الإنتاج الإقتصادي:

لا تتعلّق أهمية البيئة البحرية بالإستهلاك البشري المباشر للأسماك كمصدر للغذاء بل تتعدى ذلك، حيث أنّ ثلث كمية محصول الصيد السمكي أي بنسبة (35) % من الصيد الكلي غالباً ما يستخدم لإنتاج مسحوق السمك الذي يستعمل كغذاء للحيوانات، أو إستخدامه في صنع السماد.⁽⁵⁾

(1) - حسين علي السعيد، أساسيات على البيئة والتلوث، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، 2006، ص 21-22.

(2) - حسين علي السعيد، نفس مرجع، ص 19-20.

(3) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 82.

(4) - حسين علي السعيد، مرجع سابق، ص 53-54.

(5) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 83.

كما تستعمل جلود الأسماك الكبيرة في صناعة الأحذية والحقائب، كما يستخلص العنبر من كبد الحيتان لإنتاج العطور والزيوت ومواد اللؤلؤ والمرجان والصدف للزينة، إضافة إلى ذلك يستخدم الإسفنج لأغراض صناعية أخرى، كما توجد بعض ثديات البحر "كالفقمة" التي يستفاد من فرائها ذات الجودة العالية وفي صناعة الألبسة كذلك.

علاوة على ذلك يعدّ البحر مستودعا ومنجما حقيقيا لعناصر وأملاح مهمة كالصوديوم، الكلور...، وكذا المعادن الثمينة كالنحاس، الذهب والفضة...، وغيرها من المكونات والتي يمكن الحصول عليها بتقنيات الترسيب، حيث قدرّت الأملاح الذائبة في البحار بحوالي (166) مليون طن لكلّ ميل مكعب من مياه البحار، ويأتي كلوريد الصوديوم على رأس هذه الأملاح بنسبة (85)% من إجمالي الأملاح الذائبة و(3.5)% من أملاح مختلفة العناصر، كما يوجد بينها أكبر قدر من ملح الطعام الذي يعدّ أساس الصناعات الكيميائية الكبرى ويتمّ إستخراج ملايين الأطنان منه من البحار والمحيطات⁽¹⁾، ليس فقط ذلك ولكن أيضا تزخر البيئة البحرية بكميات هائلة من الثروات كالبترول والغاز الطبيعي، حيث تؤكد الأبحاث العلمية أن ثلث المخزون العالمي من النفط يتمركز في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ ويمد العالم حاليا بما يتجاوز (25)% من إجمالي الإنتاج⁽²⁾، وأمّا الغاز الطبيعي فقد كشفت دراسة أعدت عام 2010، أن حوض شرق البحر المتوسط يحتوي على (122) تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي وأن هذه المنطقة تعدّ من أهمّ أحواض الغاز في العالم، كما أنها تعوم فوق بحيرة من الغاز تكفي لتلبية حاجة سوق أوروبا لمدة (30) عاما، والعالم لمدة عام واحد على الأقل⁽³⁾.

3/ دور البيئة البحرية كطريق للمواصلات:

للبحار دور كبير في الملاحة والسفر والتجارة الدولية بحيث تستخدم كطريق للنقل والمواصلات لأنواع السفن والبواخر والغواصات بالأحجام والحمولات المختلفة للبضائع والسلع والأفراد، وهي تعتبر بمثابة خطوط ملاحية دولية تساهم في الإقتصاد والتجارة الدولية، هذا إلى جانب أساطيل النقل بين البلدان والتجارة غير الشرعية، وأساطيل الصيد البحري في تزايد يوميا وتساهم في توفير الغذاء لأعداد هامة من البشر.

وبالرغم من إكتشاف أحدث وأسرع وسائل النقل إلا أن هذه البيئة مازالت محافظة على مكانتها كطريق ملاحي هامّ من طرق المواصلات في العالم، حيث تتقل على السفن عبر البحار ما تعجز عن حمله

(1) - حسين علي السعدي، مرجع سابق، ص54.

(2) - تقرير الأمين العام لبرنامج الأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار، الدورة (25)، الفقرات 137 و138، ص 38.

(3) - مقال منشور دون إسم الكاتب على موقع www.arabic.rt.com بعنوان "شرق المتوسط يعوم فوق بحيرة من الغاز المشتعل"، على الرابط

<https://www.google.com> تاريخ الإطلاع 2020/10/10 على الساعة 16:00.

الطائرات الضخمة وباقي وسائل النقل، خاصة المنتجات النفطية وخام الحديد والفحم والحبوب والألمنيوم والفوسفات، وتشكل المنتجات المختلفة المعروفة بالبضائع العامة (50%) من البضائع الجافة.⁽¹⁾ وتجدر الإشارة إلى أن النقل البحري يتحمل مسؤولية (90%) من إجمالي حجم التجارة العالمية، ويتوقع أن تظل التجارة البحرية في إرتفاع بمعدل نمو سنوي مركب يبلغ (3.4%) خلال الفترة (2019) إلى (2024)؛ وتستند هذه الأرقام إلى مرونة النقل التقديرية للتجارة البحرية خلال الفترة من (2006) إلى (2018) وإلى أحداث نمو في توقعات الناتج المحلي الإجمالي لصندوق النقل الدولي للفترة (2019) إلى (2024).² كما يتوقع أن تنمو التجارة المعبأة في حاويات وتجارة السوائب الجافة⁽³⁾، بمعدل سنوي مركب يبلغ (4.5%) و(3.9%) على التوالي، وينتظر أن تنمو تجارة الناقلات الصهريجية (النفط الخام، منتجات النفط المكررة والغاز والمواد الكيميائية مجتمعة) بنسبة (2.2%) خلال الفترة نفسها.⁽⁴⁾

ومن ثم كان البحر ولا يزال سببا في تطوّر التجارة الدولية، غير أنه وبالرغم من منافعه المتعددة فإنّ هذا النشاط الإنساني أصبح يشكل خطرا عليه نتيجة الحوادث التي تقع دوريا في مياهه وكذا الملوثات الناجمة عن الملاحة البحرية، وعليه أضحي من الثابت اليوم وبشكل متفق عليه دوليا، بأنّ حماية البحار أصبحت أكثر من ضرورة وأن النشاط التجاري عبر البحر لا يجب أن يؤدي إلى الإضرار بالأوساط البحرية.

4/ الدور الإقتصادي المستحدث للبيئة البحرية:

رغم بقاء الإنسان لفترة طويلة وهو يعتبر البحار مصدر للغذاء وسبيلا للمواصلات فحسب، فقد ظهرت في الآونة الأخيرة إستخدامات جديدة تستغل البيئة البحرية تتمثل في:

أ) تنقية وتحلية مياه البحر:

تعتبر عملية تحلية مياه البحر مصدرا للمياه الصالحة للشرب في الدول التي تعاني العجز المائي ومن أفضل البدائل والأكثر موائمة لتوفير المياه العذبة في هذه الدول، فهي عملية نزع الأملاح ومواد منحلة

(1) - تشمل البضائع العامة الفاكهة واللحوم وغير ذلك من المواد الغذائية والسلع المصنوعة والمواد الكيميائية. أنظر: عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص 10.

² إستعراض النقل البحري 2020، منشور من منشورات الأمم المتحدة صادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)، الأمم المتحدة، جنيف، 2020.

(3) - تعرف السوائب الجافة بأنها مادة خام يتم شحنها في طرود كبيرة غير معبأة، تتكون المادة الجافة السائبة من مواد غير معالجة في الغالب مخصصة للإستخدام في عملية التصنيع والإنتاج العالمية، يتم نقل السلع التي يمكن أن تشمل الحبوب والمعادن ومواد الطاقة لمسافات طويلة بكميات كبيرة عن طريق البحر وسفن شحن كبيرة بواسطة شركات متخصصة في توصيل البضائع السائبة الجافة.

(4) - حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى التوقعات الصادرة عن المؤسسات والجهات المقدمة للبيانات المشار إليها في الجدول رقم (1-13) "توقعات التطور في التجارة البحرية الدولية، 2017-2026"، ص 20.

أخرى في مياه البحر وذلك لفصل الماء العذب عن الأملاح الذائبة فيها، ويكون ذلك عن طريق إنشاء وحدات تحلية على السواحل البحرية للدول التي تعاني الفقر المائي، حيث تعتمد هذه الوحدات على تقنيات إما حرارية عن طريق التبخير بالحرارة وإما غشائية عن طريق أغشية لفصل الأملاح من الماء.⁽¹⁾

ومن بين الدول التي تمكنت من حلّ مشكل النقص في الموارد المائية دول الخليج والتي لها تجارب رائدة في تحلية مياه سواحلها، حيث يصل عدد محطات التحلية إلى (266) محطة في مختلف أنحاء الإمارات، بالإضافة إلى محطات قيد الإنشاء ومحطات أخرى يجري التخطيط لإنشائها في المستقبل، وتبلغ كمية مياه التحلية في الإمارات (2.342) مليون متر مكعب، ومن المتوقع أن تصل إلى ما يقارب (5.806) مليون متر مكعب بحلول سنة 2025.⁽²⁾

كذلك الجزائر التي أنشأت (17) وحدة منها المنجزة والأخرى قيد الإنجاز والتشغيل كإستراتيجية تنموية لمواجهة الندرة في الماء الصالح للشرب ومنه مواجهة مشاكل تذبذب سقوط الأمطار التي تعتبر المصدر الرئيسي للمياه العذبة⁽³⁾، ومن ثمة سدّ إحتياجات السكان وإستخدامها في الزراعة والصناعة.

وتفرض عملية تحلية المياه تحديات بيئية كبيرة، فمعمل هذه العملية تستهلك طاقة كبيرة والتي يتم الحصول عليها من خلال حرق الوقود أو النفط أو إستخدام الطاقة الكهربائية أو الطاقة النووية، وبالتالي ترتفع نسبة ثاني أكسيد الكربون بالإضافة إلى مضاعفات التسرب النفطي والتسرب النووي الإشعاعي وتسرب المحاليل الملحية مما يهدّد تنوّع الأحياء البحرية خاصّة والبيئة البحرية عامّة.

ب) توليد الطاقة الكهربائية:

أعطت الزيادة الكبيرة في أسعار النفط في السبعينات حافزا للإستكشاف في المناطق البحرية عن مصادر أخرى للطاقة النظيفة التي يأمل أن تعوّض طاقة الفحم والبترول مستقبلا، حيث وجدت مصادر متجددة للطاقة مثل الطاقات المدية التي تعتمد في توليد الكهرباء من خلال إستغلال حركة الأمواج والتيارات البحرية، وقد تمّ حساب القدرة الكهربائية المتولدة بطريقة المدّ والجزر في العالم أنّها تصل إلى (13) ألف ميغاواط، وتستطيع هذه الطاقة أن تغطي (40)% من إحتياجات العالم للطاقة، ومن أهمّ مزايا هذه الطريقة هو أنّها مصدر طاقة نظيف وصديق للبيئة فلا تنتج أي نوع من الملوثات أو الغازات، كما تعدّ مصدرا متجددا وغير قابل للنفاذ.⁽⁴⁾

(1) - موقع ويكيبيديا، على الموقع: تحلية المياه / ar.wikipedia.org/wiki/، تاريخ التصفح 2020/10/06، سا 16:30.

(2) - الموقع الإلكتروني : al.ain.com-article/united-arab-emartes.saltwater تاريخ التصفح 2020/10/06 على الساعة 15:30.

(3) - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص55.

(4) - كريمة بورحلي، نفس المرجع، ص55-56.

بنفس الطريقة تستغل الجزائر إمكانات و ثروات البحر الأبيض المتوسط على إمتداد طول سواحلها المترتبة على (1200) كلم في مجالات متعددة كالصيد البحري والملاحة البحرية، إضافة إلى محطات توليد الكهرباء ومركبات معالجة البترول المتواجد بسكيكدة وآرزيو وعنابة⁽¹⁾.

وفي الأخير يمكن القول بأنّ تزايد أهمية البيئة البحرية سواء من الناحية الطبيعية أو الإجتماعية يؤدي إلى زيادة إمكانية تلويث هذه البيئة بمختلف الملوثات نتيجة الإقبال على إستغلالها المفرط بمختلف الطرق، الأمر الذي يدلّ على مدى دور البيئة في حياة الإنسان ومدى الضرورة لإيجاد سبل حديثة لمواجهة خطر التلوث وذلك بتغيير أولوياته وتجديد المفاهيم وتحديث الخطط بالتوجّه نحو فكر عالمي جديد يكفل للعالم أمنه وإستقراره وسلامته.

ثالثا: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية

تشكّل البحار أهمية إقتصادية حيوية من خلال إسهامها بشكل كبير في دعم إقتصاديات الدول المتشاطئة عليها، كما تلعب دورا هاما في التجارة العالمية خاصة النفط والغاز، وتزداد هذه الأهمية مع ظهور مفهوم الإقتصاد الأزرق، الذي يمكن تعريفه على أنّه "مجموعة الأنشطة البشرية التي تعتمد على البحر، والتصنيع المستدام للمحيطات لصالح الجميع"⁽²⁾، فهو إذا الإستخدام المستدام للموارد المائية وحماية البحار والمحيطات والنمو الإقتصادي وتحسين سبل المعيشة وصحة النظام البيئي بشرط توافر الإدارة السليمة لموارد المحيطات.⁽³⁾

هذا وتعتبر البحار القطب الذي تتلاقى فيه مصالح وأهداف الدول ذات القدرات السياسية والعسكرية المهيمنة في جميع أنحاء العالم.

وعليه يمكن القول أنّ الأهمية الإستراتيجية هي الباعث والعامل المحرّك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي والتي بدأت بالقرون الوسطى وإن كانت في كلّ عصر تلبس ثوبا جديدا يتلائم مع كلّ زمان، وتبعا لذلك إختلفت هذه الأهمية⁽⁴⁾ بإختلاف أجزاء البيئة البحرية وكذا بإختلاف المنطقة، لذلك سيتمّ تحديد الأهمية الإستراتيجية لكلّ جزء من هذه الأخيرة ومن ثم تحديد هاته الأهمية في المنطقة

(1) - كريمة بورحلي، مرجع نفسه، ص 55-56.

(2) - Smith Godfrey, « Defining the Blue Economy », maritime affairs, Journal of the National Maritime Foundation of India, Vol 12, issue 01, 2016, P 02.

(3) - Blue Economy Project, «blue economy of Mediterranean-Measuring, Monitoring and Promoting an Environmentally sustainable in the Mediterranean region » scoping study, January 2016 , P 104.

(4) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 84.

العربية التي تعتبر من أبرز المناطق التي تشهد صراعات وتنافس بغرض السيطرة عليها وعلى مواردها خاصة أنها تشكل أهمية إقتصادية حيوية من خلال إسهامها بشكل كبير في دعم إقتصاديات الدول الأخرى.

1/ الأهمية الإستراتيجية لأعماق البحار:

يقصد بأعماق البيئة البحرية طبقات المياه المحصورة بين سطح البحر وقاعه، ويمكن القول أنّ هذه الأهمية قد ظهرت مع التقدّم التقني الحديث الذي مكّن عديد الدول من إمتلاك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة التي تمكنها من الغوص والبحث في أعماق البحار، ومن ثمة الوصول إلى ما تهدف إليه من تحقيق مآربها السياسية والعسكرية دون مراعاة لباقي الدول خاصة منها الدول النامية التي لا تستطيع بسط قدراتها الفنية على هذا القطاع الحيوي⁽¹⁾، خاصة وأنّ الدول المتقدّمة دائما ما تعمل على إستغلال البحار وفقا لمصالحها السياسية والإقتصادية والعسكرية.⁽²⁾

2/ الأهمية الإستراتيجية لقاع البحار:

القاع هو سطح القاعدة الأرضية للبحر، وتعود الأهمية الإستراتيجية لقاع البحار كذلك إلى إكتشاف الزيت والنفط في هذه الأخيرة وما لذلك من أهمية إقتصادية وحيوية بوصفهما مصدرا للطاقة، هذا من جهة. ومن جهة ثانية فإنّ هذه الأهمية تبرز أيضا من خلال التطوّرات التقنية الهائلة التي شهدتها المجتمع الدولي في المجال العسكري، لذلك نجد أنّ الدول البحرية تسعى إلى إقامة القواعد العسكرية في قاع هذه البيئة لما يحقّق لها من مميزات منها:

- إختفاء تلك القواعد عن أجهزة التجسس لأن عمق المياه يحول دون إمكان الأقمار الصناعية إكتشاف مثل هاته القواعد في أعماق البحار.
- تصبح تلك القواعد في مأمن نسبي من هجمات الصواريخ المعادية بفضل سمك طبقات المياه التي تعلوها.
- تتميز بأنّها ثابتة وأقلّ تكلفة، كما يمكن توجيهها وقيادتها بصورة أفضل.⁽³⁾

(1) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، نفس المرجع، ص 85.

(2) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 28.

(3) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 85-86.

3/ الأهمية الإستراتيجية للمضائق البحرية:

تعتبر المضائق البحرية من أهم النقاط المحورية والحساسة في عمليات النقل البحري للمواد والبضائع من مراكز الإنتاج إلى مراكز البيع والإستهلاك، كما تعدّ نقاط خنق إستراتيجي في أوقات السلم والحرب، ففي حالة تعرّضها إلى أيّ إغلاق فإن الأسواق النفطية ستصاب بأزمة إمدادات تؤثر على أسعار النفط ومستوى المخزونات في الدول الصناعية الكبرى التي تعتمد بصورة كبيرة على الوقود الأحفوري في توفير الطاقة، لذلك عملت القوى الدولية والإقليمية للسيطرة عليها والتحكّم بحركة السفن التي تمرّ من خلالها⁽¹⁾.

وفي هذا الإطار فقد إزدادت الأهمية الإستراتيجية لمضائق البحر الأبيض المتوسط خصوصا بعد بعث قناة السويس التي فتحت الطريق البحري بين دول أوروبا ومنطقة البحر المتوسط وبين دول المحيط الهندي وشرق آسيا عبر البحر الأحمر، ومما عظم من هذه الأهمية أيضا هو إكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، لذلك فقد اشتد التنافس بين الدول الإقليمية للسيطرة على تلك المضائق.

4/ الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية العربية

للبيئة البحرية العربية أهمية كبرى من الناحية الإستراتيجية، حيث تعتبر الدول العربية دولا بحرية بامتياز، هذا الوضع الجغرافي للمنطقة يجعلها ذات أهمية إقتصادية وإستراتيجية كبيرة، فهذه الأخيرة توجد في موقع فريد يجعلها تتوسّط ثلاثة قارات هامّة (آسيا، إفريقيا وأوروبا)، تمتد سواحلها الطويلة من المحيط الأطلسي غربا إلى المحيط الهندي والخليج العربي شرقا، فهي تسيطر بذلك على ممّرات وطرق مستعملة للملاحة الدولية في غاية الأهمية الإستراتيجية وهي مضيق باب المندب، مضيق هرمز، مضيق تيران، مضيق جبل طارق، وقناة السويس التي تربط بين الشرق والغرب.⁽²⁾

وتعتبر المنطقة البحرية بالمتوسّط ذات أهمية إستراتيجية كبيرة سواء بالنسبة لدول المنطقة أو بالنسبة لجميع دول العالم، فمن ناحية تتميز البحار العربية في هذه المنطقة بأنها أهمّ نافذة تطلّ منها الدول العربية على جميع الدول لتوجيه صادراتها الكبيرة من البترول العربي وغيره من الموارد الأخرى وكذلك لإستقبال

(1) - المضيق هو ممر بحري يفصل بين مسطحين مائين ويفصل جزئين من اليابسة أو أكثر عن بعضهما، أنظر: خالد أحمر الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط أولى، ألمانيا، 2019، ص 69 - 70.

(2) - عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص 38-39.

وارداتها من التجارة العالمية من الخارج، ومن ناحية ثانية تعتبر مداخل بحار هذه الدول وموانئها أهم طرق التجارة الملاحية الدولية.

هذا وتحتوي هذه الأخيرة على مخزون ضخم من الثروات المعدنية والطبيعية، ويرجع السبب في ذلك إلى طول شواطئها التي تبلغ (23830) كلم، ويمثل إنتاج المنطقة من النفط ما يقارب (20%) من الإنتاج العالمي، وهذه الكمية لا يستهلك منها محليا بالدول العربية في المتوسط إلا (5%) والباقي يصدر بنسبة (90%) عن طريق الخليج العربي ومضيق هرمز.⁽¹⁾

أن هذه الأهمية الخطرة للمنطقة تدعو إلى الإهتمام الكبير بالدفاع عن بيئتها البحرية من أخطار التلوث، وفي هذا المضمار تولي الغالبية العظمى من الدول العربية مشاكل التلوث البحري أهمية كبيرة عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث والتوصل إلى حلول مناسبة لها والمصادقة على الإتفاقيات البحرية الإقليمية والدولية والتعاون مع المنظمات البحرية التابعة للأمم المتحدة من أجل المحافظة على البيئة البحرية العربية من خطر التلوث البحري ومن ثمة إتخاذ الإجراءات الوقائية التي تحمي هذه البيئة من هذا الأخير.

الفرع الثالث: التحديد القانوني للبيئة البحرية (نطاق البيئة البحرية)

يقصد بنطاق البيئة البحرية مدى سريان الإلتزام الواقع على عاتق الدول بحماية هذه الأخيرة جغرافيا من خطر التلوث، ويطلق عليه البعض الآخر إمتداد سلطات الدول الساحلية⁽²⁾.

وعليه فإن الهدف من تحديد البيئة البحرية، هو التعريف بمدى ما للدول من سلطات وما عليها من إلتزامات في الأقسام المختلفة التي تشكل هذه البيئة.

وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 يمكن التمييز بين خمسة أقسام تختلف إلتزامات الدول وحقوقها في كل منطقة منها وتشمل: البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة أو المتاخمة، المنطقة الإقتصادية الخالصة، الجرف القاري وأعالي البحار.

وطبقا لذلك فإنّ المناطق البحرية في القانون الدولي يمكن تصنيفها حسب قدرة ممارسة الدولة لسيادتها عليها إلى ثلاثة أصناف رئيسية فضلا عن المياه الداخلية، ومنه نجد مناطق خاضعة لسيادة الدولة، مناطق

(1) - عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص38.

(2) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص95.

تتمتع الدولة فيها بحقوق سيادية ومناطق خارجة عن سيادة الدولة والتي تعتبر إرث مشترك للإنسانية وكذا أعالي البحار.⁽¹⁾

أولا/ المناطق الخاضعة لسيادة الدولة:

وتتمثل بالأساس في المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة.

1/ المياه الداخلية للبيئة البحرية:

المياه الداخلية هي تلك المسطحات البحرية القريبة من الساحل والتي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.⁽²⁾

هذا، وقد تطرقت إليها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 08 منها، إذ إعتبرتها تلك "المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي"، كما أشارت إليها إتفاقية جنيف لعام 1958، فعرفتها بأنها "تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي".

وقد إنطوت المواد (08)، (09)، (10)، (12) و(14) من إتفاقية قانون البحار على أقسام وأجزاء أخرى للمياه الداخلية تخضع للنظام المتبع فيها وهي: الشواطئ، الخلجان³، المرافئ أو المراسي⁴، الموانئ⁵، وكذا البحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة، حيث تمارس الدولة فيها سيادة كاملة وتتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية التشريعية والقضائية.⁽⁶⁾

(1) - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، ط4، الجزائر، 2008، ص224.

(2) - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري-البحري-الجوي)، ج2، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009، ص166.

(3) - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص29.

(3) - عرفته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 10 منها "بإنبعاث واضح المعالم يكون توغله في الأراضي بالقياس مع عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالشاطئ ويشكل أكثر من مجرد انحنا للشاطئ".

(4) - المرفأ أو المرسى هو مكان تتخذ السفن للرسو، ويختلف المرفأ عن الميناء فالأخير منشئة ساحلية في البحر يتم فيها تفريق وتحميل السفن ويحتوي الميناء في الغالب على الرافعات والأرصفة والمخازن.

(5) - الموانئ البحرية هي عبارة عن "موانع بحرية تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها بالمنشآت لإستقبال السفن البحرية وتعتبر جزءا من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها"، فهي إذن جزء من أملاكها العامة ما يترتب عليه، أنها تتمتع بتنظيم دخول السفن الأجنبية ووضع الإجراءات اللازمة لذلك مع تحديد الأنظمة والتعليمات الصحية والجمركية الواجبة التطبيق وتقرض الرسوم.

إن الحماية المقررة لهذه المياه تتمثل في مظاهر السيادة المطلقة للدولة الشاطئية عليها حيث يسمح لها القانون الدولي، بممارسة جميع الصلاحيات على السفن الأجنبية الراسية في موانئها، كالسلامة البحرية، تنظيم الملاحة، الجمارك، قوانين الشرطة وحماية البيئة...

ويتربّط على ذلك أن الدولة الساحلية يمكنها وبكلّ حرية منع السفن الأجنبية من دخول هذه المياه، أو أن تحتكر لنفسها ومواطنيها الملاحة فيها ولا يقيدّها في ذلك، سوى ما قد يرد في إتفاقية تكون قد إنضمت إليها⁽¹⁾، إلا أن هذه الحرية قد تكون مقيدة في بعض الأحيان، حيث يقتضي العرف الدولي، عدم إمكانية رفض الدولة الشاطئية لسفينة تجارية أجنبية الولوج بكلّ حرية إلى موانئها بشرط أن تتخذ كلّ الإجراءات اللازمة لكي لا يتمّ التعدي على سيادتها، كما أنّ المعاملات الدولية تقتضي عدم إجراء تفتيش في السفينة الأجنبية إلا في حالة ما إذا طالب قبطانها بذلك أو في حالة حدوث اضطراب النظام العام في الميناء.⁽²⁾

2/ البحر الإقليمي:

ويقصد به ذلك الجزء من المياه الملاصق لشاطئ الدولة ويمتد لمسافة لا تتجاوز (12) ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة في قانون البحار لسنة 1982⁽³⁾، حيث يكون للدولة الساحلية الحقّ في مباشرة كافة مظاهر السيادة على بحرّها الإقليمي، ولها حقّ وضع نظم الملاحة فيه، والنظم الجمركية والصحية وإقامة المنشآت الخاصة بالملاحة وأعمال الإرشاد والمساعدة والإنقاذ البحري⁽⁴⁾، كما لها الحقّ في إستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في بحرّها الإقليمي مع مراعاة عدم إعاقة حقّ المرور البريء فيه لجميع السفن الأجنبية.⁽⁵⁾

ويقصد بالمرور هنا، الملاحة عبر البحر الإقليمي بقصد عبور تلك المياه دون الوصول إلى المياه الداخلية أو الدخول فيها أو الخروج إلى أعالي البحار من خلالها ويشمل التوقف والرسوّ بقدر ما تتصل بالملاحة العادية، أو نتيجة ظروف قاهرة أو حالة شدة أو حين يكون التوقّف والرسوّ لغرض تقديم المساعدة

(1) - جمال عبد الناصر، مرجع سابق، ص 166.

(2) - Arnaud MONTAS : Droit maritime 2 ème édition - Vuibert droit, collection dirigée par Frédéric DEBOVE- Vuibert, Paris 2015 P .09

(3) - علي سعيدان، مرجع سابق، ص 88.

(4) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع السابق، ص 96.

(5) - عوض محمد، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، 1989، جامعة عين شمس، القاهرة، 1977، ص 175 وما يليها.

إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر.⁽¹⁾ ومنه يكون المرور بريئاً عندما لا يضرّ بأمن وسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها.⁽²⁾

يخضع البحر الإقليمي للسيادة الإقليمية لدولة الشاطئ وتشمل هذه السيادة الفضاء الجوي الذي يعلوه وقاع البحر وباطنه⁽³⁾، وتطبيقاً لذلك تمارس الدولة الساحلية إختصاصها العام على بحرها الإقليمي، ولها ملكية وحقّ إستغلال الثروات الطبيعية الحية وغير الحية، ولها حق تنظيم الملاحة وشؤون الأمن والمراسيم البحرية وكذلك الطيران فوقه،⁽⁴⁾ ولا يحدّ من السيادة سوى قيد واحد، هو كفالة المرور البريء للسفن الأجنبية.⁽⁵⁾

هذا الحق السيادي يقابله إلزام يقع على عاتق الدولة الساحلية يتمثل في الحفاظ على البيئة البحرية، حيث يتمتع على هذه الأخيرة القيام بنشاطات تؤدي إلى تلويث البيئة والتأثير على مكوناتها الإيكولوجية - أو - عرقلة الأنشطة والملاحة البحرية. كما أن عليها إتخاذ التدابير الملائمة لرصد الملوثات بها والحدّ منها، وتكريس الآليات والمعايير القصوى لمكافحة التلوث وذلك بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة، وبالمثل عن طريق التعاون الدولي، كلّ ذلك يأتي منعا للإضرار ببيئة بحرنا الإقليمي أو إمتداد الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى.⁽⁶⁾

عموماً إن مفهوم الحماية المقررة للبحر الإقليمي يقتصر على ممارسة سيادة الدولة الساحلية في أعلى مستوياتها إذا ما إستثنينا الحيز الخاصّ بالمياه الداخلية⁽⁷⁾، حيث تستطيع الدولة الساحلية ممارسة كافة مظاهر الإختصاص الإقليمي على بحرنا الإقليمي، ومن هذه المظاهر حقّ القيام بتأمين هذا الجزء من البحر وإستغلاله وإستثمار موارده، إقامة المنشآت عليه، وضع النظام المناسب لتأمين تنظيم الملاحة وإنشاء

(1) - المادة (17) من اتفاقية أعالي البحر، مرجع سابق.

(2) - المادة (19) من اتفاقية أعالي البحر.

(3) - المواد (1) و(2) من إتفاقية جنيف لعام 1957 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

(4) - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط1، دار إيتراك للطباعة والنشر وتوزيع، القاهرة، 2012، ص 133-134.

(5) - W. Riphagan, Le Droit de passage inoffensive, Société Fr. Pour le Droit int, colloque de Rouen, 1984, P 190.

(6) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 316.

(7) - يوسف آمال : دروس في القانون الدولي للبحار - دار بلقيس للنشر، الدار البيضاء، الجزائر، السنة الجامعية 2010 - 2011، طبعة نوفمبر 2010، ص 10 - 14.

مناطق جمركية، المحافظة على الثروة الطبيعية ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الالتزام الدولي...⁽¹⁾

فضلا عن ذلك فإنّ البحر الإقليمي أضحى منطقة نشاط قوي، حيث تتمركز في هذه المنطقة كلّ المصالح البحرية للدولة الساحلية أكثر من أيّ مكان آخر، كالدفاع، الجمارك، الصيد، حماية التراث الثقافي البحري، مما يقتضي حمايته بيئيا.⁽²⁾

إلى جانب هذه المناطق التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية هناك مجالات بحرية تمارس فيها الدولة الساحلية حقوق سيادية وهي التي سيتمّ دراستها فيما يلي:

ثانيا/ المناطق البحرية التي تمارس فيها الدولة الساحلية حقوق سيادية:

يعترف القانون الدولي بحقوق سيادية تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

1/ المنطقة المتاخمة:

نشأت فكرة المنطقة المتاخمة في القرن 18 بإنجلترا، فيما عرف باسم "قوانين الذئاب البحرية" التي أصدرتها هذه الأخيرة لمكافحة سفن التهريب التي كانت ترسو خارج المياه الإقليمية لبريطانيا، ثمّ تنقّض على الساحل لتفرغ حمولتها.⁽³⁾

وقد أخذت بهذه الفكرة بعد ذلك الولايات المتحدة الأمريكية عن طريق إبرام مجموعة من الإتفاقيات التي أطلق عليها **Liquar Traties** مع مجموعة من الدول منها كندا، إيطاليا وهولندا بغية تسهيل تطبيق منع الكحول بين 1919-1933،⁽⁴⁾ ثمّ بالمثل أيدّ الفقه الدولي هذه الفكرة لما فيها من حماية للمصالح الجمركية والمالية والإقتصادية للدول الساحلية، ويطلق الفقه العربي عدّة مصطلحات على هذه المساحة من البحر

(1) - اسكندري أحمد: أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، 1995 ص 33 - 34.

(2) - PANCRAIO Jean-Paul: Droit International des Espaces: Air ; Mer ; Fleuves ; Terre, Cosmos Armand Colin, Masson, Paris, 1997, P. 77.

(3) - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 147.

(4) - عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، ط2، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، 2011، ص 89.

منها منطقة الحماية، منطقة الإختصاص، منطقة الأمن، المنطقة الملاصقة، المنطقة المجاورة، المنطقة التكميلية والمنطقة المتاخمة وهو ما إستقر عليه أغلب الفقه.⁽¹⁾

فضلا عن ذلك تمّ الإعتراف بمفهوم المنطقة المتاخمة خلال مؤتمر عصابة الأمم لسنة 1930، ليتأكد بعد ذلك بموجب المؤتمر الأول حول قانون البحار لسنة 1958⁽²⁾، أين تمّ تعريف هذه المنطقة بأنها ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي لمسافة (12) ميلا بحريا، ووفقا لأحكام قانون البحار لعام 1982، فإنّه لا يجوز أن تمتد مسافتهما معا إلى أبعد من (24) ميلا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي⁽³⁾. ومما سبق يستنتج بكلّ وضوح، أن عرض المنطقة المتاخمة هو (12) ميلا وهو ما تبقى من مجموع الأربعة وعشرون ميلا بعد حذف مسافة عرض البحر الإقليمي التي حددتها إتفاقية قانون البحار بـ(12) ميلا وهو ما يجعل كذلك الحدّ الخارجي للبحر الإقليمي، حدّا داخليا لهذه الأخيرة⁽⁴⁾.

أمّا فيما يتعلّق بالنظام القانوني للمنطقة المتاخمة، فقد كرّست إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فكرة هذه المنطقة كنظام قانوني قائم بذاته لا يختلط بنظام البحر الإقليمي، لأنّها لا تعدّ أصلا إمتدادا للإقليم الوطني، لذلك فسلطات الدولة الساحلية عليها تكون أقلّ من تلك المقرّرة على بحرّها الإقليمي هذا من جهة⁽⁵⁾. ومن جهة ثانية، لا يختلط بفكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة، لأنّ حقوق الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لا تزيد عن مجرّد حقوق رقابية وصلاحيات وظيفية فقط، هدفها تخويل الدولة حقّ مباشرة الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها الجمركية، الصحية، المالية ولوائح الهجرة في إقليمها أو بحرّها الإقليمي⁽⁶⁾، إذا فهذه الحقوق الرقابية هي ذات طبيعة وقائية هدفها منع وقمع الأنشطة التي تشكل إخلالا بأنظمة الدولة الساحلية في المناطق الواقعة تحت سيادتها.⁽⁷⁾

ومنه فإنّ المنطقة المتاخمة لا تعدّ جزءا من إقليم الدولة ولا ينبغي أن تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها الإقليمية، وهي تظلّ محتفظة بطبيعتها بإعتبارها جزءا من أعالي البحار فيما عدا الإختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية، كما وتبقى مفتوحة للملاحة الحرة بجميع أنواعها لكافة الدول، وهو ما يعني أنّه

(1) - مصطلحات قانون البحار حسبما وردت في النصوص الموحدة الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار جنيف 1975، صادر عن جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، الإدارة العامة للشؤون القانونية، إدارة المعاهدات، ص 05.

(2) - Harris. DJ, Cases and Materials on International Laws, 3rd edition, London, Sweet and Maxwell, 1983, P233.

(3) - المادة (02/33) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص 41 وما يليها.

(4) - جمال مانع عبد الناصر، مرجع سابق، ص 335.

(5) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، مرجع سابق، ص 317.

(6) - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 152.

(7) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، مرجع سابق، ص 317.

ليس لأي دولة ساحلية حق منع الملاحة في هذه المنطقة أو ممارسة إختصاصات بصورة تعرقل ذلك. وفي هذا الإطار تملك الدولة الساحلية حقوقا خاصة بالمنطقة المتاخمة قررتها المادة (33) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وتتمثل في منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة ومعاقبة أي خرق لتلك القوانين والأنظمة، ويقع على عاتقها الإلتزام بالحفاظ على البيئة البحرية لهذه المنطقة وإتخاذ التدابير والآليات اللازمة لمراقبة التلوث فيها ومنعه والسيطرة عليه.⁽¹⁾

2/ المنطقة الإقتصادية الخالصة:

المنطقة الإقتصادية الخالصة هي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي والملاصقة له ولا تمتد مساحتها إلى أكثر من (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.⁽²⁾ إن فكرة تحديد هذه المنطقة ووضع نظامها، حديث النشأة فهي لم تقن ولم يعترف بها إلا في قانون البحار الجديد⁽³⁾، وجاءت كمحاولة للتوفيق بين مصالح الدول الساحلية النامية والدول البحرية المتقدمة، حيث روعي فيها أساسا مصالح الدول النامية، تمكينا لها من تحقيق تنميتها الإقتصادية والإجتماعية والحد من هيمنة وسيطرة الدول المتقدمة على تلك المنطقة.⁽⁴⁾

وهكذا فإنّه من العوامل التي ساعدت على ظهور مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة هو تعارض المصالح بين الدول المتقدمة والدول النامية⁽⁵⁾، فالأولى نادى بتوسيع سلطتها وسيادتها على أعماق البحار وثرواتها الطبيعية من خلال الحصول على حقوق منجمية وتقيببية، بينما حاولت الثانية فرض سلطتها على مناطق بحرية تمتد إلى غاية (200) ميلا بحريا من الساحل بغية حماية الثروات الحية المجاورة لسواحلها وتخصيصها لإستعمالها الخاص والمحافظة عليها من خطر الإنقراض الذي يترتب عن الإفراط في إستغلالها ونهبها.⁽⁶⁾

(1) – المادة (33) وما يليها من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) – المادة(55) والمادة (57) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق، ص52 وما يليها.

(3) – ORREGO VICUNALE, F : La Zone Economique Exclusive : régime et nature juridique dans le droit international, R.C.A.D.I.(Recueil Des Cours de l'Académie de Droit International), 1986, pp 43-47.

(4) – أحمد سلامة عبد الكريم، قانون حماية البحار، مرجع سابق، صص 117-118.

(5) – Smith, R.W : Exclusive Economic Zone Claims : An Analysis and primary documents , Lahaye, 1986, P235.

(6) – ORREGO VICUNALE, F : La Zone Economique exclusive dans la législation et pratique des Etats , Droit de la mer, Paris, A. Pedone, 1990, pp39-40.

ذلك هو الإطار العام الذي نشأ فيه مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة باعتباره حلا وسطا بين مواقف الدول المتقدمة ومطالب الدول النامية⁽¹⁾؛ طكا وتعدّ هذه المنطقة مظهرا من مظاهر التطور الحديث لقانون البحار، حيث كرستها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب القسم الخامس منها في مجمل (21) مادة⁽²⁾، وبذلك تكون قد وضعت نظاما مميزا يعالج هذه المنطقة البحرية من حيث حقوق والتزامات الدولة الساحلية في المنطقة وكذا حقوق وحريات الدول الأخرى.

أ/ النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

لا تعدّ هذه المنطقة جزءا من إقليم الدولة الساحلية لأن إقليمها ينتهي بإنتهاء البحر الإقليمي، ولا تعد كذلك جزءا من هذا الأخير، فهي تتأرجح في مركز وسط، أحيانا تقترب من أحكام البحر الإقليمي وأحيانا أخرى من أحكام أعالي البحار ومع ذلك تبقى الطبيعة القانونية لهذه المنطقة متميزة عن هاتين المنطقتين، حيث تؤكد الأحكام المنصوص عليها في المادة (58) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 إقترابها من أعالي البحار، فهي تنصّ على تمتّع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بالحريات التي يمكن التمتع بها في أعالي البحار والمقرّرة بموجب المادة (87) منها خاصة فيما يتعلّق بالملاحة والطيران ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة⁽³⁾، وغير ذلك ممّا يتصل بتلك الحريات وأوجه استخدام الحريات المشروعة دوليا.⁽⁴⁾

علاوة على ذلك، فهي تقترب من أحكام البحر الإقليمي من حيث ترتيب بعض الحقوق السيادية للدولة الساحلية في بعض المجالات وحقوق ولاية في مجالات أخرى، ويتمثل القاسم المشترك بين المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي في السيادة التي تتمتع بها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي وبعض الحقوق السيادية المعترف بها لهذه الدولة على منطقتها الاقتصادية الخالصة.

ومما سبق يبدو جليّا أنّ الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية فقط وليست لها سيادة كاملة، وبالتالي فإن إختصاصاتها في هذه المنطقة مستمدة من هذه الحقوق، وتمارسها بالقدر الكافي من أجل المحافظة عليها وإستغلال ثرواتها.

(1) – Castaneda. J: Negotiations of The Exclusive Economic Zone, At the 3ed U.N Conference on the law of the sea, Melanges Lachs, 1984, PP 605-623.

(2) – من المادة (55) إلى المادة (75) من إتفاقية قانون البحار، مرجع سابق.

(3) – المواد (56) – (58) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) – عبد القادر شربال، مرجع سابق، ص 116.

ب/ حقوق والتزامات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تتمتع الدولة الساحلية، وفقاً للمادة (56) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 بحقوق سيادية وولاية، فأما الحقوق السيادية فهي لغرض إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر وباطن أرضه وكذا حفظها وإدارتها، وكذلك فيما يتعلّق بالأنشطة الأخرى للإستكشاف والإستغلال الإقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح فهي حقوق خالصة لها وحدها، وإن تعذّر عليها إستغلال هذه الموارد لا يجوز لغيرها وضع يد على هذه الثروات أو الإنتقاع بها إلا بموافقة الدولة صاحبة الشأن.

وأما حقّ الولاية فهو لغرض الإشراف والمراقبة والتنظيم سواء في حالة قيامها بالأنشطة لحسابها أو في حالة قيام الغير بها بعد الترخيص له بذلك، وهذه الأنشطة هي:

- إقامة وإستعمال الجزر الإصطناعية والمنشآت والتركيبات.

- البحث العلمي البحري

- حماية البيئة البحرية.⁽¹⁾

وتولي الدولة الساحلية، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها، مراعاة حقوق والتزامات الدول الأخرى التي نصت عليها المادة (58) من الإتفاقية، حيث جاء فيها أن هذه الدول سواء كانت ساحلية أم حبيسة⁽²⁾، فهي تتمتع بحقّ الملاحة في المنطقة وحقّ الطيران ووضع الأنابيب والكابلات وكذلك إستغلال الثروات الزائدة عن القدرات الإستغلالية للدولة المعنية⁽³⁾، أيّ أنّه يتعين على الدولة الساحلية أن تحدّد حصص الصيد في منطقتها الاقتصادية الخالصة والكمية التي تستطيع أخذها وتسمح للدول الأخرى بأخذ الفائض عن قدرتها.⁽⁴⁾

ومن ثمّ فإنّ الدولة الساحلية وإن كان لها أن تمارس حقوقها السيادية فيما يتعلّق بإستكشاف المنطقة الاقتصادية الخالصة وإستغلال مواردها الحية وغير الحية وحفظها وحسن إدارتها، فإنّه لها ولاية حماية

(1) - المادة (56) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ص52.

(2) - الدولة الحبيسة أو المغلقة هي الدولة التي لا تطل على بحر أو محيطات، فقررت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 حق هذه الدول في الوصول إلى البحر بغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الإتفاقية. أنظر: محمد مصطفى يونس، حقوق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً في القانون الدولي للبحر، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص09.

(3) - المادة (61/الفقرة1) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ص55.

(4) - المادة (62/الفقرة2) من نفس الإتفاقية، ص55-56.

البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي ولاية تتضمن إلزاماً باتخاذ التدابير الملائمة لصيانة البيئة البحرية بوجه عام⁽¹⁾، والعمل على منع تلوثها أو تخفيفه بوجه خاص.

وبالتالي يمكن القول بأن ولاية الدولة والتزامها بحماية البيئة البحرية تستخلص من حقها السيادي على الموارد الطبيعية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فطالما قد أعتُرف لها بحقوق ثابتة على موارد المنطقة، فإن ذلك ينطوي على تمكينها من إتخاذ ما يلزم من إجراءات لمنع الإضرار بهذه الموارد ومن ذلك منع التلوث ومكافحته بكافة الوسائل⁽²⁾؛ وهو ما نصت المادة (192) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه "الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، هذه المادة قد أكدت موقف الدولة المتدخلة على حساب دولة العلم لدرء أي شكل من أشكال التلوث البحري.⁽³⁾ وفي إطار ذلك يمكن للدولة الساحلية التعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية المتخصصة في مجال حماية البيئة البحرية، كما يحق لها وضع قوانين وأنظمة خاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽⁴⁾، مهما كان مصدر هذا التلوث سواء تلوثاً من الجو أو من السفن أو من مصادر برية، وذلك وفقاً للشروط التي حددتها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وهما:

- **الشرط الأول:** ألا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية.
- **الشرط الثاني:** أن تراعي عند وضع هذه القوانين والأنظمة القواعد والمعايير المتفق عليها بين الدول عن طريق المنظمات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية.⁽⁵⁾

هذا وقد منحت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية إمكانية إعتماد تدابير إلزامية خاصة بقطاع معين من منطقتها الاقتصادية الخالصة وذلك في حالة ما إذا تبين لها وجود مبررات معقولة للإعتقاد بأن ذلك القطاع ولأسباب تقنية معترف بها تتعلق بأحواله وحماية موارده، ومن ثمة يستوجب إعتمادها لمنع التلوث من السفن، ولا تصبح هذه التدابير سارية على السفن الأجنبية إلا بعد موافقة المنظمة الدولية

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص318.

(2) - إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص ص195-196.

(3) - منصور محمد، المصالح المشتركة للدول في المناطق البحرية على ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 01، 2020/2019، ص152.

(4) - المادة (208) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(5) - الفقرة (5) من المادة (211) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

المختصة على صحة وجدية الأسباب الداعية إلى إتخاذها ومرور (15) شهرا على إبلاغ تلك المنظمة بالمعلومات الكاملة عن ذلك القطاع.⁽¹⁾

وبوضع هذا بعين الاعتبار فإن للدولة الساحلية الحق في التأكد من عدم قيام السفن بتلويث منطقتها الإقتصادية الخالصة وتشمل سلطتها في سبيل ذلك، تفتيش السفينة وإقامة دعوى تشمل إحتجاز السفينة المتسببة في الإضرار ببيئتها البحرية للمنطقة الإقتصادية الخالصة.⁽²⁾

ج/ حقوق الدولة الساحلية وواجباتها الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة:

زيادة على الحقوق السيادية وحق الولاية التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة، فإنه بالرجوع إلى أحكام المادة (56) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 يمكن إستخلاص وجود حقوق أخرى للدولة وواجبات والتزامات تقع على عاتقها، فالفقرة "ج" من نفس المادة تتحدث عن أن هذه الأخيرة منصوص عليها في هذه الإتفاقية.

والمقصود بالحقوق الأخرى للدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة تلك الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية سوية مع الدول الأخرى، وتتمثل أساسا في:

(1) حق التمتع بحريات البحار: حيث جاء في المادة (58/ف01) من إتفاقية 1982، على تمتع جميع الدول بالحريات المشار إليها في المادة (87) من نفس الإتفاقية ويتعلق الأمر بالملاحة والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه إستغلال وإستخدامات البحر المشروعة دوليا⁽³⁾. وهذه الحريات مشتركة بين جميع الدول الساحلية كانت أو الحبيسة.

(2) الحق في المطاردة المستمرة أو الحثيثة: وذلك في حالة إنتهاك السفينة الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة وفقا لما جاء في نص المادة (111) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁽⁴⁾

(3) الحق في زيارة السفن الأجنبية: ويتعلق الأمر السفن المتواجدة في نطاق المنطقة الإقتصادية الخالصة وفقا للشروط والأحكام المنصوص عليها في المادة (110) من إتفاقية 1982.⁽⁵⁾

(1) - منصوري محمد، مرجع سابق، ص152.

(2) - المادة (220) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(3) - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص282.

(4) - جمال مانع عبد الناصر، مرجع سابق، ص462.

(5) - المادة (110) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(4) الحق في قمع البث الإذاعي غير المصرح به: وذلك في منطقتها الاقتصادية الخالصة وفقا للشروط والأحكام الواردة في نص المادة (109) من إتفاقية 1982.⁽¹⁾

(5) الحق في منع محاربة القرصنة:⁽²⁾

(6) الحق في تنفيذ التدابير والقوانين المتعلقة بممارسة حقوقها السيادية: وذلك عندما يتعلق الأمر باستكشاف وإستغلال وحفظ الموارد الحية والطبيعية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽³⁾ هذه الحقوق والحريات التي تتمتع وتتأثر بها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تحدّ مطلقاً من تلك الإلتزامات التي تقع على عاتقها، والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

(1) عدم التعدي أو مصادرة حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة:⁽⁴⁾ حيث تلتزم الدول الساحلية بإحترام حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة وعدم المساس بها، فهي لا يمكنها التعسف في إستعمال حقوقها في هذه المنطقة بشكل قد يؤدي إلى الإضرار بحقوق الدول الأخرى.⁽⁵⁾

(2) الإلتزام بعدم إعاقة الملاحة الدولية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:⁽⁶⁾ إذ أوجبت المادة (60) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 الدولة الساحلية بجملة من الإلتزامات التي تهدف إلى عدم إعاقة الملاحة الدولية.⁽⁷⁾

(3) الإلتزام بحسن إدارة وإستغلال الثروات الطبيعية الحية: وذلك عن طريق وضع التدابير اللازمة لحفظ وإدارة هذه الموارد بشكل جيّد والتعاون مع المنظمات الدولية المختصة⁽⁸⁾، وذلك من أجل الحفاظ على أرصدة الأنواع المجتناة أو تجديدها على أن تكون قابلة للدوام والإستمرار⁽⁹⁾. والدولة الساحلية هي التي تقرّر قدرتها على جني الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، وهي التي لها الحق في أن تقرّر وجود الفائض ومقداره وكيفية مشاركة الدول الأخرى للإستفادة من هذا الفائض.⁽¹⁰⁾

(4) الإلتزام بحماية البيئة البحرية فيما يتعلّق بالبحث العلمي: حيث يقع على عاتق الدولة الساحلية الإلتزام بحماية البيئة من خطر الإضرار بها وفقاً للمادة (192) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، كما يقع

(1) - المادة (109) من نفس الاتفاقية.

(2) - المادة (100) إلى (107) من نفس الاتفاقية.

(3) - المادة (73) من نفس الاتفاقية.

(4) - المادة (56) من نفس الاتفاقية.

(5) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص283.

(6) - جمال مانع عبد الناصر، مرجع سابق، ص466، وأيضاً نص المادة (58) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

(7) - المادة (60) وما يليها من نفس الاتفاقية.

(8) - المادة (61) من نفس الاتفاقية.

(9) - منصور محمد، مرجع سابق، ص156.

(10) - المادة (62) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

عليها الالتزام بإعطاء الموافقة والترخيص للدول الأخرى من أجل القيام بالبحث العلمي في منطقتها الاقتصادية، على أن يكون موضوع هذا البحث يتعلّق بأغراض سلمية ويهدف إلى زيادة إستشكاف أسرار البيئة البحرية.⁽¹⁾

5) الالتزام بتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة: يقع على عاتق الدولة الساحلية التزام تحديد نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة وتعيين حدودها، والإعلان عن الخرائط أو قوائم الإحداثيات الجغرافية التي تبيّن هذه الحدود.⁽²⁾

ومما سبق يتضح لنا جلياً، أن الدولة الساحلية وفقاً لأحكام ومواد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تتمتع في منطقتها الاقتصادية بحقوق سيادية خالصة تنفرد بها وولاية لغرض إستشكاف وإستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وتتمتع بحقوق أخرى عامّة تهدف إلى المحافظة على هذه الموارد وحسن إدارتها، إلّا أنّ ذلك لا ينفي بالمقابل الإلتزامات التي تقع على عاتقها والتي تحمل في مضمونها حقوقاً للدول الأخرى على هذه المنطقة، كحقّها في إستغلال ثروات هذه المنطقة الفائضة عن القدرات الإستغلالية للدولة المعنية، وهو حقّ ينبع أساساً من ضرورة إستغلال الثروات الحية إستغلالاً عقلانياً.⁽³⁾

3/ الجرف القاري:

كان مصطلح الجرف القاري في البداية عبارة عن مصطلح جغرافي، ويعني المنطقة الواقعة تحت الماء والتي تتحني بلطف لتتوقّف عند المكان الذي تبلغ فيه المياه التي تغمرها معدل (200) متر مكعب، ثمّ تتحدّر وبشدة نحو الأعماق الكبيرة، وهو بهذا التعريف يمتدّ حول القارّات بكيفية غير متساوية.⁽⁴⁾ وقد عرف مفهوم الجرف القاري تطوّرات هامّة سواء في تفسيره أو تحديده، وإرتبط هذا الأخير بالتطوّر العلمي والتكنولوجي الذي حققته الدول حيث سمح لها بإكتشاف ثروات ثمينة وهامّة في هذه المنطقة مثل الفحم، الحديد، والنفط...

(1) - فرضت المادة (281) من نفس الاتفاقية على الدول الساحلية عدد من الواجبات الإضافية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة، نظراً لولايتها عليها، فهي ملزمة بإصدار القوانين والأنظمة الخاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث من مصادره المختلفة وفقاً لنص المادة (129) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ولكن يشترط كما سبق الذكر أن لا تقل فاعلية هذه القوانين والأنظمة عن فاعلية القواعد والمعايير الدولية، وأن تلتزم الدولة الساحلية بتنفيذ هذه القوانين وأن تضع التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية. أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 285.

(2) - جمال مانع عبد الناصر، مرجع سابق، ص 473.

(3) - محمد منصوري، مرجع سابق، ص 157.

(4) - Hermam, L. L : The Evolution of the Legal Regime Of The Continental Shelf , Annuaire Canadian de droit international, 1985, P 209.

كما يعود ظهور هذا المفهوم إلى الإعلان المشهور للرئيس الأمريكي "ثرومان" في 28 سبتمبر 1945⁽¹⁾، الذي أعطى للولايات المتحدة الأمريكية الحق في أن تضع رقابتها وسلطتها القضائية على قاع البحر وباطنه المجاور لسواحلها⁽²⁾، بعدها تسارعت مطالب الدول الأخرى حول نفس الموضوع، لتتبلور هذه المطالب في أشغال لجنة القانون الدولي وأشغال مؤتمر جنيف لعام 1958 حول قانون البحار⁽³⁾، حيث عقد المؤتمر الدولي في جنيف وقسم إلى خمسة لجان عمل، كل لجنة منها مكلفة بدراسة جانب من جوانب قانون البحار، من ضمنها اللجنة الرابعة التي كلّفت بإثراء المشروع المتعلق بالجرف القاري وتم فيه الإعلان عن عقد إتفاقية سميت إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 وتم التوقيع عليها في 29 أبريل 1958 ثم دخلت حيز النفاذ في 10 جوان 1964.⁽⁴⁾

عرّفت إتفاقية الجرف القاري لعام 1958 الجرف القاري بأنه "قاع البحر وباطنه في المناطق المجاورة لساحل الدولة خارج منطقة البحر الإقليمي إلى عمق (200) متر، أو ما لهذا الحدّ إذا كان عمق المياه يسمح باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المنطقة".⁽⁵⁾

وعرّفته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنّه "يشمل الجرف القاري لأيّ دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرّها الإقليمي في جميع أنحاء الإمتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة (200) ميل بحري من

(1) - عميرة فؤاد، النظام القانوني للجرف القاري، مذكرة شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق جامعة الاخوة منتوري بقسنطينة، (2014/2015)، ص22.

(2) - حيث جاء في إعلان ترومان ما يلي:

« the Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control.... need for new sources of petroleum and other such resources were to fond along the continental shelf ».

أنظر: منصوري محمد، مرجع سابق، ص168.

(3) - عبد القادر شربال، مرجع سابق، ص93.

(4) - تجدر الإشارة هنا إلى أنه: قد إعتد المؤتمر أربع إتفاقيات منفصلة في 29 أبريل 1958 وفتح باب التوقيع عليها حتى 31 أكتوبر 1958 وبعد ذلك فتح باب الإنضمام إليها أمام جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، فضلا عن غيرها من الدول والوكالات المتخصصة التي تدعوها الجمعية العامة لأن تصبح طرفا فيها وهذه الإتفاقيات هي: إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (دخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964)، وإتفاقية أعالي البحار (دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962) وإتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار (دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966)، وإتفاقية الجرف القاري (دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964). أنظر: إتفاقيات جنيف لعام 1958 بشأن قانون البحار: United Nations Audiovisual Library of International law، على الموقع: www.Un.org/law/avl تاريخ الإطلاع 2020/12/17 على

الساعة: 15:15.

(5) - المادة الأولى من إتفاقية الجرف القاري لعام 1958.

خطوط الأساس التي يقع فيها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.⁽¹⁾

كما عرّفته بأنّه "الإمتداد المغمور من الكتلة البرية الخاصّة بالدولة الساحلية وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والإرتفاع، ولكنها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من إرتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه".⁽²⁾

يبدو من خلال هذه الأحكام أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخذت بالمعيار الجغرافي في تحديدها للحدّ الخارجي للجرف القاري، حيث أقرّت إمتداده حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، ونظرا للإختلاف في المسافة الفاصلة بين الحافة القارية وبين شاطئ الدولة الساحلية، فقد إعتمدت الإتفاقية معيار المسافة أيضا، حيث حدّدت الجرف القاري بمسافة (200) ميل مقيسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وهو معيار يطبّق في الحالات التي لا يبلغ فيها الطرف الخارجي للحافة القارية هذه المسافة.

والجدول التالي يوضح مساحة الجرف القاري والمنطقة الإقتصادية الخالصة لبعض الدول حسب المعايير المعتمدة من قبل الإتفاقية.

الجدول رقم (01) يوضح مساحة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لبعض الدول المتوسطة حسب المعايير المعتمدة من قبل الإتفاقية

الدولة	مساحة الجرف القاري (بعمق 200 م)	النسبة إلى المجموع	التسلسل	مساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة (200 ميل بحري اعتبارا من الخط الأساس)	النسبة إلى المجموع	التسلسل
ألبانيا	1600	0.026	101	3600	0.0015	106
الجزائر	4000	0.065	87	40000	0.163	72
قبرص	1900	0.031	99	29000	0.118	77
مصر	10900	0.176	67	50600	0.206	63
إسبانيا	49700	0.802	21	335600	1.45	16
فرنسا	43100	0.696	23	99500	0.405	44

(1) - المادة (76) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) - الفقرة (03) من المادة 76.

اليونان	7200	0.116	76	147300	0.600	36
فلسطين	1300	0.021	103	6800	0.028	102
إيطاليا	42000	0.678	24	161000	0.656	32
لبنان	1300	0.021	104	6600	0.027	103
ليبيا	24400	0.394	34	98600	0.402	45
مالطا	3800	0.061	88	19300	0.079	90
المغرب	18100	0.292	42	8110	0.330	51
سوريا	1100	0.018	106	3000	0.012	108
تونس	14800	0.239	53	25000	0.102	83
تركيا	14700	0.237	54	69000	0.281	54

الشكل 01 : محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 243 - 248.

أ) النظام القانوني للجرف القاري:

يخضع الجرف القاري لولاية الدولة الساحلية، التي تمارس فيه حقوقا سيادية لأغراض إستكشافه وإستغلال موارده الطبيعية، وفقا لنص المادة (77/فقرة 01) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982. هذه الحقوق التي لا تتوقف على إحتلال فعلي أو حكومي ولا على أي إعلان صريح عن حقوق خالصة، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية بإستكشاف جرفها القاري وإستغلال مواردها الطبيعية، فلا يجوز إطلاقا لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية.⁽¹⁾

إن تقرير هذه الحقوق السيادية للدولة الساحلية على جرفها القاري يجعل منها حقوق حصرية ومانعة، أي أنّ كلّ إستغلال وإستكشاف لموارد الجرف القاري لا يمكن أن يحصل إلّا بعد موافقة الدولة الساحلية والحصول على ترخيص صريح منها للقيام بهذه النشاطات، كما أنّ هذا الحق لا يتأثر بعدم قيام الدولة الساحلية بعمليات الإستكشاف والإستغلال بنفسها فهي تظلّ تتمتع بنفس درجة السيادة في حالة قيام دولة أخرى بهذه العمليات، الأمر الذي يعني أنّها حقوق مطلقة غير مشروطة⁽²⁾، وهو ما أكدته المادة (77) في فقرتها الثانية من إتفاقية قانون البحار، والمادة الثانية من إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1998.

ومنه فالدولة الساحلية لا تتمتع بالسيادة في الجرف القاري، وإنّما تتمتع بحقوق سيادية فقط، هذه الحقوق هي حقوق طبيعية وأبدية حصرية ومانعة.

ب) حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري:

(1) - المادة (77) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) - سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994، ص70.

تتمتع الدولة الساحلية في جرفها القاري بممارسة حق أصيل يتعلّق بإستكشاف وإستغلال موارده الطبيعية، فضلا عن حقوق أخرى تبعية ورد ذكرها في أحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

1) الحقّ في إستكشاف وإستغلال الجرف القاري:

جاء في الفقرة الأولى من المادة (77) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن الحقوق السيادية التي تمارسها الدولة الساحلية تتمثل في إستكشاف وإستغلال ما به من موارد طبيعية، وهذا ما يعني أن الهدف من تحديد الجرف القاري لكلّ دولة ساحلية هو إستغلال الموارد الطبيعية التي يزخر بها، وهو حقّ خالص وسيادي إذا لم تقم به الدولة الساحلية فلا يجوز لأحد القيام به إلّا بعد الحصول على موافقة هذه الأخيرة.⁽¹⁾ هذا وقد حدّدت الإتفاقية الموارد الطبيعية التي تنفرد الدولة الساحلية بإستغلالها في الجرف القاري، بأنّها الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها. بالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الأبدية، أي التي تكون في المرحلة التي يمكن جنيها، وهي إمّا أن تكون غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة إلّا أنّها على إتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه.⁽²⁾

وبناء على ذلك فإن الدولة الساحلية تتأثّر بإستغلال هذه الموارد وإستكشافها، ولها في سبيل ذلك أن تقوم بعمليات المسح والتنقيب، أو إقامة الجزر الصناعية، ولها الحقّ بالقيام بعمليات الحفر والجرف وأخذ العينات، وهذا كلّه يشمل الإستكشاف، أما فيما يتعلّق بالإستغلال، فهو يشمل الأعمال التي تستهدف إستخراج هذه الموارد من قاع الجرف القاري وباطنه.⁽³⁾

وفقا لذلك وبغية إستكشاف وإستثمار هذه الثروات، يحقّ للدولة الساحلية أن تقوم بتنظيم هذه الأعمال بموجب ما تصدره من قوانين وتنظيمات بصفتها صاحبة الحقّ الأصيل، وهو ما قامت به الجزائر على الرغم من أنّها دولة متضررة جغرافيا⁽⁴⁾ لأن جرفها القاري عميق جدّا بحيث الإنحدار فيه مفاجئ يصل إلى

(1) - عبد القادر شربال، مرجع سابق، ص 106.

(2) - الفقرة الرابعة من المادة (77) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(3) - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 339.

(4) - تجدر الإشارة هنا: الدولة المتضررة جغرافيا: "هي الدولة الساحلية التي لا تملك شواطئ واسعة على البحار والمحيطات، ويدخل في ذلك الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة. والتي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها، على إستغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة الإقليمية أو دون الإقليمية، ويدخل تحت مدلول هذه الدول كذلك الدول التي تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خالصة بها". المادة (70) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، للمزيد من التفاصيل أنظر: عادل أحمد الطائي، حق الدول المتضررة جغرافيا في إستغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص 358 - 363.

(3000) متر، هذه الوضعية الجيولوجية تجعل إقامة جرف قاري أمرا مستحيلا، ولكن النظام القانوني لهذه المنطقة أنشأه دستور 1976⁽¹⁾، حيث أكد على إمكانية إستغلاله.⁽²⁾

2) حقوق الدولة الساحلية الأخرى في الجرف القاري:

علاوة على الحق السيادي الذي تمارسه الدولة الساحلية والمتمثل في إستكشاف وإستغلال الجرف القاري، فإنّ لهذه الأخيرة حقوقا أخرى يمكن إستخلاصها من خلال نصوص إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهي حقوق مستمدة من طبيعة الولاية الممارسة على هذا النطاق.

أ) الحق في إجراء عمليات الحفر وإنجاز الأنفاق:

حيث جاء في نص المادة (81) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه يكون للدولة الساحلية الحقّ الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض التي تراها الدولة المعنية مناسبة، كما يتقرر حق الحفر في حالة تعيين حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، وإنّ ذلك لا يمسّ بحقّ الدولة الساحلية في إستغلال باطن الأرض عن طريق حفر الأنفاق أيّا كان إرتفاع الماء فوق باطن الأرض.⁽³⁾

ب) الحق في إقامة الجزر الإصطناعية والمنشآت والتركيبات:

حيث جاء في المادة (80) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه تنطبق المادة (60) من نفس الإتفاقية فيما يتعلّق بالجزر الإصطناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الجرف القاري، والتي يكون الحقّ فيها للدولة الساحلية دون غيرها، فلها أن تقيم أو تحيز أو تنظّم إقامة وتشغيل وإستخدام هذه الأخيرة.

ت) الحق في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة:

للدولة الساحلية الحقّ في مدّ خطوط الأنابيب عبر جرفها القاري دون الرجوع إلى أية جهة أخرى، وإذا تعلّق الأمر بالغير فهو مطالب بالرجوع إلى الدولة الساحلية المعنية والحصول على الترخيص منها لإستخدام تلك المنطقة لذلك الغرض.⁽⁴⁾

ث) الحق في إجراء البحث العلمي:

(1) - حيث نصت المادة (25) من دستور 1976 على ما يلي " تمارس سيادة الدولة الجزائرية على مجموع ترابها الوطني وعلى مجالها الجوي وعلى مياهها الإقليمية، كما تمارس سيادة الدولة على كلّ الموارد المختلفة والموجودة على كلّ سطح جرفها القاري أو في باطنه، وفي منطقتها الإقتصادية الخالصة"، الأمر رقم (97/76) المؤرخ في 30 القعدة 1396 الموافق لـ 22 نوفمبر 1976 والمتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية، ج.ر. عدد 94 مؤرخة في 02 دو الحجة 1396 الموافق لـ 24 نوفمبر 1976.

(2) - منصوري محمد، مرجع سابق، ص 191.

(3) - المواد (83)، (84) و(85) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) - عبد القادر شربال، مرجع سابق، ص 107، وكذلك نص المادة (79/فقرة 01) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

لقد جاء في المادة (246) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أن للدولة الساحلية الحق في تنظيم البحث العلمي البحري على جرفها القاري، ويقصد به إجراء الدراسات أو أية أعمال تجريبية متصلة بها تهدف إلى زيادة معرفة الإنسان بطبيعة المنطقة وما تحويه، وللدولة الساحلية ولاية خالصة فيما يتعلق بالبحث العلمي في هذه المنطقة، وتبدو أهمية البحوث العلمية في مياه المنطقة وقاعها وما تحت القاع في أنّها تشكل عامل مساعدة لتسيير نشاطات الكشف والاستغلال الإقتصادي، وعن طريق البحث العلمي يتم التعرف على خصائص الموارد الطبيعية نوعيتها وأحجامها.⁽¹⁾

كما حددت المادة (246) من الاتفاقية الآلية القانونية التي يتم وفقا لها ممارسة الدولة الساحلية حقها في القيام بالبحث العلمي، أو الترخيص به لغيرها من الدول أو المنظمات.⁽²⁾

(ج) الحق في التصدي لتلوث البيئة البحرية:

هذا الحق يحمل في طياته التزاما، كما أنّه لم يرد ذكره في الجزء (06) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاص بالجرف القاري، وأيضا يمكن استخلاصه من المادة (208) من نفس الإتفاقية والتي أعطت الدولة الساحلية الحق في اعتماد مجموعة من القوانين والأنظمة لمنع التلوث الناشئ عن أنشطة تخصّ قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة وعمّا يدخل في ولايتها من جزر إصطناعية ومنشآت وتركيبات.⁽³⁾

وعليه، فإن إتفاقية قانون البحار قد كرّست صراحة حقوقا سيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري بإعتباره الإمتداد الطبيعي لإقليمها البري، إلّا أنّها في المقابل ألقت على عاتقها مجموعة من الإلتزامات إتجاه نفسها وإتجاه الجماعات الدولية الأخرى التي تتمتع هي الأخرى بمجموعة من الحقوق والإمتيازات التي إكتسبتها بموجب المبدأ التقليدي الذي يحكم البحار لمدة زمنية طويلة، ألا وهو مبدأ حرية البحار.

(3) إلتزامات الدولة الساحلية في الجرف القاري:

إنّ إعتراف القانون الدولي للبحار للدولة الساحلية بالولاية على جرفها القاري وإستثنائها بجملة من الحقوق الخالصة لا يجعلها في منأى عن تحمّل جملة من الأعباء والإلتزامات إتجاه المجتمع الدولي، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

(أ) الإلتزام بحماية حرية الملاحتين البحرية والجوية والصيد البحري:

(1) - إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، دون سنة نشر، ص194.

(2) - الفقرة الثالثة من المادة (246) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(3) - نص الفقرتين (2) و(3) من المادة (208) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، كذلك نقلا عن محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص362.

إن الحقوق السيادية التي تستأثر بها الدولة الساحلية على جرفها القاري لا يخولها المساس بالنظام القانوني الذي يدير المياه التي تعلوه أو الحيز الجوي فوق تلك المياه، أو إلحاق الضرر بالمصالح الدولية في هذا المجال.⁽¹⁾

والملاحظ أن المياه العلوية للجرف القاري في ظلّ إتفاقية 1982 يمكن أن تعود إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة أو إلى أعالي البحار، وفي كلتا الحالتين فالمبدأ يبقى نفسه، فالملاحة البحرية أو الجوية تكون حرة ومطلقة وأنّ أيّ إعتراض غير مبرّر من طرف الدولة الساحلية يعرّضها للمسألة الدولية على أساس العمل غير المشروع دولياً⁽²⁾، وبناءً عليه تتمتع الدول الأخرى بحرية الملاحة والطيران في العمود المائي للجرف القاري وفي الحيز الجوي الذي يعلوه بنفس القدر الذي تتمتع به في أعالي البحار.⁽³⁾

ب) الإلتزام بإحترام حقوق الدول الأخرى في وضع الكابلات والأنابيب المغمورة:

هذا الإلتزام نصت عليه المادة (79) من إتفاقية قانون البحار، حيث جعلت من عملية مدّ الكابلات والأنابيب المغمورة حقاً لجميع الدول ولا تحتاج إلى الإذن المسبق من الدولة الساحلية لممارسته هذا من جهة، ومن جهة ثانية أخضعت تعيين مسار هذه الكابلات والأنابيب إلى الموافقة المسبقة للدولة وذلك من خلال فرض رقابتها على هذا النشاط متى شكل هذا الأخير تهديداً للبيئة البحرية في الجرف القاري.⁽⁴⁾

ت) الإلتزام بدفع الأتاوة المفروضة على إستغلال الجرف القاري وراء مسافة (200) ميل بحري:

وهو الإلتزام الذي تجسّد بوضوح من خلال المادة (82) من إتفاقية قانون البحار، حيث جاء فيها أن الدولة الساحلية تقدّم مدفوعات مالية أو مساهمات عينية لقاء إستغلال الموارد الحية للجرف القاري وراء مسافة (200) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

وما يلاحظ على هذا النص، أن إتفاقية 1982 لم تربط إلتزام الدولة الساحلية بتقديم الأتاوات أو المساهمات المالية بجزء معيّن من الجرف القاري فقط، وإنّما جعلته مرهوناً كذلك بطبيعة الثروة المستثمرة، فقصرته على الموارد غير الحية.

وعليه فإنّ أساس هذا الإلتزام هو فكرة أنّه بدلاً من أن تشارك الدول المتضررة جغرافياً أو الدول الحبيسة الدول الساحلية في إستثمار جرفها القاري، تلتزم هذه الأخيرة بتقديم مبالغ أو مساهمات مالية لقاء

(1) - المادة (78) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحت عنوان " النظام القانوني للمياه العلوية والحيز الجوي وحقوق وحريات الدول الأخرى"، ص 67.

(2) - عميرة فؤاد، مرجع سابق، ص 122.

(3) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 364.

(4) - المادة (79) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

إستغلال ثروات هذا الجزء من البحر⁽¹⁾، لكن الإشكال الذي طُرح هو تحديد قيمة هذه المدفوعات أو المساهمات، حيث رأت الدول المتضررة جغرافياً أن مبلغ هذه الأخيرة يجب أن يحدّد إستناداً إلى حجم الإنتاج، وهو الأمر الذي عارضته الدول الساحلية ذات الجروف القارية الواسعة التي إقترحت أن يتمّ تحديد هذا المبلغ بالإستناد إلى الأرباح المحقّقة، هذا الإشكال فصلت فيه إتفاقية قانون البحار 1982، حيث أخذت أساساً برأي الدول ذات الجروف القارية الواسعة فيما يتعلّق بتحديد نسبة هذه المدفوعات أو المساهمات.⁽²⁾

ث) الإلتزام بالتصدّي لتلوث البيئة البحرية في الجرف القاري:

هذا الإلتزام هو حقّ للدولة الساحلية وهو واجب ملقى على عاتقها في نفس الوقت، ويتعلّق هذا الإلتزام بصفة خاصة بمكافحة التلوث الناتج عن إستغلال البترول والذي يمكن أن يكون ناتجاً عن إستغلال بئر نفطي أو عن تشقّق باطن قاع الجرف القاري، وكما قد تمّ الإشارة سابقاً فإن هذا الإلتزام يمكن إستخلاصه من نص المادة (208) من ذات الإتفاقية التي تهتم بالتلوث الناشئ عن أنشطة تخصّ قاع البحار والتي وردت في الجزء (12) بعنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".⁽³⁾

وأوّل تلوث بحري ناتج من إستغلال النفط بالجرف القاري يعود إلى سنة 1964، ثمّ التلوث الذي وقع في خليج "كامباش" في المكسيك سنة 1979، ثمّ حادث التلوث من المنصة البترولية "ديب وتر أوزون" خلال سنة 2010 في خليج المكسيك حيث تجاوزت كمية النفط التي تسرّبت في البحر الـ (700) مليون طن، هذه الحوادث قد ساهمت بتوسيع صلاحيات الدولة الساحلية في المياه التي تعلو جرفها القاري حيث أصبحت تمتد بحسب الحاجة من مجرّد الإستعلام إلى تفتيش السفينة أو حتى توقيفها.⁽⁴⁾

وفي ذات السياق أوردت المادة (211) من إتفاقية 1982 إلتزاماً على الدولة الساحلية بمكافحة التلوث الناشئ عن السفن التي تقوم بأعمال الملاحة في المياه التي تعلو جرفها القاري، وذلك من خلال إعتداد قوانين وأنظمة تمنع إنتشار التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه إن وقع، على أن تكون هذه الأنظمة والقوانين متطابقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة والمعتمدة من قبل المنظمات الدولية المختصة.⁽⁵⁾

من خلال مجمل هذه النصوص يتضح جلياً، بأنّ هذه الإلتزامات التي تقع على عاتق الدول الساحلية تحمل في مضمونها حقوقاً وإمتيازات لفائدة عموم الدول الأخرى، حيث تتمتع هذه الأخيرة بحقوق ثابتة ولا يجوز للدولة الساحلية إعاقته أو منعها بدون مبرّر معقول، فيحقّ لها ممارسة كافّة الحقوق والحريات المتعلقة

(1) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 367.

(2) - المادة (82) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(3) - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 401 وكذلك نص المادة (208) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) - جمال عبد الناصر مانع، المرجع نفسه، ص 468 و 469.

(5) - جمال عبد الناصر، مرجع سابق، ص 401، 468 - 472.

بحريات أعالي البحار من حرية الملاحة والتحليق ووضع الكابلات والأنابيب المغمورة، أو إقامة الجزر الاصطناعية وصيد السمك وإجراء البحث العلمي.⁽¹⁾

عموما فإنّ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وإن كانت قد أخذت بما سبق وبما تمّ تقريره في إتفاقية جنيف لعام 1958 حول الجرف القاري، إلّا أنّها قد حاوت التوسّع أكثر في مجال النظام القانوني لعموم الدول في الجرف القاري، فالى جانب ما أقرته من حقوق لهذه الدول في الجرف القاري من جهة، فإنّها ومن جهة ثانية قيّدت هذه الحقوق بجملة من الشروط والقيود التي إقتضتها مصلحة المجتمع الدولي في حماية حقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري، ومنه خلق التوازن بين مصلحة هذه الأخيرة ومصالح باقي الدول الأخرى.

ثالثا/ المناطق الخارجة عن سيادة الدولة:

للبحار أهمية كبرى في حقل العلاقات الدولية، حيث يقسم الفقهاء البحر عادة إلى أربع مناطق متميّزة، تخضع كلّ منها لأنظمة مختلفة، وهي المياه الداخلية، والمنطقة المتاخمة، البحر الإقليمي، المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، يضاف إليها منطقة إرتبط نشوؤها منذ القدم بتطور القانون الدولي للبحار، وهي منطقة أعالي البحار.

هذه الأخيرة التي تدخل ضمن المناطق الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية تطبيقا لمبدأ حرية أعالي البحار، الذي مفاده حرية الملاحة البحرية وإستغلال ثروات المنطقة الحية منها وغير الحية، وبالمثل نجد من بين المناطق الخارجة عن سيادة الدولة قاع البحار والمحيطات.

1/ قاع البحار والمحيطات (المنطقة)

إعتبرت إتفاقية قانون البحار، أنّ كلّ ما يقع خارج الإختصاص الوطني لمجموع دول العالم، من قاع البحار والمحيطات وباطنها، إرثا مشتركا للإنسانية⁽²⁾، وذلك تطبيقا للإعلان الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة لعام 1970 والذي جاء فيه على الخصوص: "تعلن الجمعية العامة أنّ:

1- قاع البحار والمحيطات وباطنه، خارج الإختصاص الوطني (الذي سيطلق عليه تعبير المنطقة)⁽³⁾ بما في ذلك ثروات المنطقة، هي إرث مشترك للإنسانية.

(1) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 367 - 368، وكذلك نص المادة (58) من إتفاقية 1982.

(2) - حلايمية مريم، مرجع سابق، ص 31.

(3) - الجزء الحادي عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2- لا يمكن تملك المنطقة بأي وسيلة كانت، سواء من قبل الدول أو الأشخاص الطبيعية والمعنوية، كما أنه لا يمكن لأي دولة أن تمارس سيادتها أو حقوقا سيادية على المنطقة...

3- كل النشاطات المتعلقة باستكشاف وإستغلال ثروات المنطقة والنشاطات الأخرى المرتبطة بها يحكمها التنظيم الدولي الذي سينشأ.⁽¹⁾

ومفاد فكرة التراث المشترك للإنسانية، أنه ليس لأي دولة أن تدّعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء من المنطقة أو مواردها، فهي ذات طابع عامّ ومشترك، وهي ملك لكل شعوب الإنسانية دون تفرقة أي أنها لصالح الإنسانية جمعاء بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول ساحلية كانت أو غير ساحلية.⁽²⁾

وتجدر الإشارة إلى أنّ النظام القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية يمكن تحديده من خلال ما جاء في الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون البحار بأنّ المنطقة "تشمل قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها التي تخرج عن الولاية الوطنية، وهذا يعني أنه ليس لأي دولة ساحلية أن تمارس أي حقوق أو إمتيازات عليها كتلك التي تمارسها على بحرها الإقليمي، كما ليس لها أن تمارس حقوقا سيادية على المنطقة كتلك التي تمارسها على المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، وكذلك ليس للدولة غير الساحلية أن تمارس أيّة حقوق عليها من أي نوع كان أو حتى على مواردها، وعلى حدّ سواء لا يسوغ لأي دولة أو أي جماعة إقليمية أو أي شخص معنوي أو طبيعي الإستيلاء على ملكية أي جزء من المنطقة. ويعود السبب في ذلك إلى أن جميع الحقوق في موارد المنطقة تثبت للبشرية جمعاء ولا تختص بها جماعة دون أخرى ولا يمكن التنازل عليها، فهي وحدة كاملة لا تتجزأ.⁽³⁾

وعموما يمكن القول بأنّ أهمّ المبادئ التي تمثل الإطار العامّ القانوني لإستغلال ثروات المنطقة تتمثل في:

- المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية.⁽⁴⁾
- ليس لأي دولة أن تمارس السيادة أو حقوق السيادة على أي جزء من المنطقة أو مواردها.⁽⁵⁾

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 32.

(2) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 486-487.

(3) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 486-487.

(4) - المادة (136) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(5) - المادة (137) من نفس الاتفاقية.

- تجري الأنشطة في المنطقة لصالح الإنسانية جمعاء بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، مع إيلاء مراعاة خاصة لمصالح وإحتياجات الدول النامية والشعوب التي لم تنل الإستقلال الكامل أو غيره من الأوضاع.⁽¹⁾
- تكون المنطقة مفتوحة لإستخدامها للأغراض السلمية دون غيرها ولصالح الإنسانية جمعاء.⁽²⁾
- تتخذ التدابير اللازمة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن بعض الأنشطة في المنطقة؛ وتحقيقاً لهذه الغاية تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف إلى منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية...⁽³⁾
- ومن أجل ضمان تنفيذ هذه المبادئ العامة تم إنشاء السلطة الدولية لقيعان البحار⁽⁴⁾ التي تعمل نيابة عن البشرية بحيث عهد إليها بمهمة تنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها.⁽⁵⁾
- وبهذا المعنى فإن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية، وعليه فإنه يقع على عاتق جميع الدول حماية هذه الأخيرة من التلوث الناجم عن عمليات الإستكشاف والإستغلال للثروات الكامنة في قاع البحار والمحيطات المتجددة وغير المتجددة.⁽⁶⁾

2/ أعالي البحار:

لقد اختلف مفهوم أعالي البحار في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 عنه في إطار إتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار، فإذا كانت المادة الأولى من هذه الأخيرة قد حدّدت مفهومه بأنه "كلّ أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي وفي المياه الداخلية للدول"⁽⁷⁾، فإن المادة (86) من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قرّرت أنّ أحكام الجزء السابع من الإتفاقية والخاص بأعالي

(1) - المادة (140) من إتفاقية قانون البحار.

(2) - المادة (141) من نفس الإتفاقية.

(3) - المواد (145)، (146)، (147) من نفس الإتفاقية.

(4) - السلطة هي المنظمة التي تقوم الدول الأطراف في إتفاقية قانون البحار لعام 1982 عن طريقها بتنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها بصورة خاصة بغية إدارة موارد هذه الأخيرة.

(5) - المادة (157) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(6) - عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص35.

(7) - علي صادق أبوهيف، القانون الدولي العام، الطبعة 17، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1992، ص 376.

البحار تنطبق على "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية".⁽¹⁾

وعليه فإنّ أعالي البحار هي تلك المساحات البحرية التي لا تدخل في تكوين المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أولوياتها، وهي المياه الداخلية والمياه الأرخيبيلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽²⁾

وتجدر الإشارة إلى أن منطقة أعالي البحار تعدّ مجالا بحريا مخصّصا للإنشغال العام المشترك، وليس مجالا مشتركا أو مباحا لأنّ إباحته تجعله عرضة للتملّك عن طريق الإستيلاء، وهو ما لا يتفق مع قواعد القانون الدولي ويتنافى مع مبدأ حرية البحار.⁽³⁾

أ) حدود أعالي البحار:

تأثّر البحر العالي بالتطوّرات العديدة التي مرّت بقانون البحار، بحيث أدّت تلك التطوّرات إلى تقليص مساحته بما يتماشى مع مبادئ القانون الدولي للبحار، حيث كان ينظر إليه على أنّه تلك المساحة البحرية الممتدة وراء آخر نقطة تمتد إليه مياه البحر على طول الشاطئ، وبذلك فهو يشمل كافّة البحار والمحيطات وليس جزءا محدّدا منها، وأن الحدّ الداخلي للبحر العالي غير ثابت يتغيّر بتغيّر قوّة المدّ خلال السنة الواحدة.⁽⁴⁾

ثم أخذت معالم هذا الأخيرة تتحدّد بشكل أدقّ مع تطوّرات قواعد القانون الدولي للبحار، فقد عرّفته المادة الأولى من إتفاقية البحر العالي المبرمة في 29 أفريل 1958 على أنّه "...جميع أجزاء البحر التي لا تعود إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأيّة دولة".⁽⁵⁾

(1) - J-Salmon, Dictionnaire de droit internationale public, Brylant, Bruxelles, 2001, P228.

(2) - J-Salmon, op.cit, PP229-230.

(3) - لقد تمّ التأكيد على مبدأ حرية أعالي البحار في العديد من الوثائق الدولية، كان من بينها الإعلان الذي أصدره الرئيس الأمريكي ولسون "Wilson" عام 1917 والذي تضمن (14) نقطة لإنهاء الحرب العالمية الأولى كان من بينها النقطة المتعلقة بمبدأ حرية أعالي البحار في السلم والحرب، ثم جاءت إتفاقية 1958 ومن بعدها إتفاقية 1982 لتؤكد على هذا المبدأ بإعتباره أحد المبادئ الحاكمة لأعالي البحار. أنظر: حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة 01، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، 2013، ص149.

(4) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص395.

(5) - محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص325-396.

وفقا لذلك فإنه يتضح أن الحدود الداخلية للبحر العالي لم تعد تحدّد على شاطئ الدولة الساحلية، بل أصبحت تعيّن في سطح البحر على مسافة الشاطئ، ومنه أصبح الحدّ الخارجي للبحر الإقليمي هو الحدّ الداخلي للبحر العالي⁽¹⁾.

هذا التحديد كان له الأثر الواضح على إمتداد هذا الأخير الذي كان يمثل البحر بأسره، لينقلص مداه بعد مجيء هذه الإتفاقية التي وسّعت في إقليم الدولة الساحلية نحو البحر باستحداثها لمنطقتين بحريتين هما المياه الداخلية والبحر الإقليمي والتي أصبغتهما بنظم قانونية خاصّة ومتباينة.

والملاحظ وأنته في ظلّ إتفاقية البحر العالي لعام 1958، فإنّ إمتداد هذا البحر قد تقلّص نتيجة هذا التقسيم الثلاثي الذي جاءت به هذه الإتفاقية،⁽²⁾ غير أنّ حدّه لا يزال غير محدّد بدقّة وهذا كون الإتفاقية إعتمدت في تحديدها له على طريقة الإستبعاد⁽³⁾، بإخراجها للمياه الداخلية والبحر الإقليمي من نطاق البحر العالي ليتوافق بذلك حدّه الداخلي مع الحدّ الخارجي للبحر الإقليمي، أمّا العرف الدولي فهو بدوره لم يستقر على حدّ معين له، ونتيجة لذلك ظلّت هذه المنطقة البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية غير محدّدة وخاضعة لمصالح الدول الساحلية⁽⁴⁾، وتبعاً لذلك فقد إرتبط وجود البحر العالي في ظلّ هذه الإتفاقية بعدم وجود سيادة وسلطان للدولة الساحلية.⁽⁵⁾ وما يؤخذ على هذه الإتفاقية أنّها إعتمدت على معيار غير دقيق لتحديد مدى البحر العالي، يضاف إلى ذلك أنّها لم تحدّد مختلف أجزائه كباطن القاع والفضاء الجوي، التي تدخل ضمن مفهوم البحر العالي في ظلّ هذه الإتفاقية.⁽⁶⁾

في غضون ذلك، جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 لتقوم بتحديد دقيق له، حيث جاء في مادتها (86) "... جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الداخلية لدولة أرخبيلية..."

(1) - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1999، ص 103.

(2) - جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 175.

(3) - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط(02)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000، ص 326.

(4) - إبراهيم العناني، مرجع سابق، ص 41.

(5) - هذا ما عبر عنه الأستاذ شارلييه: "حيث توجد سيادة للدولة لا يوجد بحر عال، وحيث لا توجد سيادة للدول يوجد بحر عال".

"Il y a haut mer là où il n'y a pas souveraineté et il y a souveraineté là où il n'y a pas haute mer"
- Charlier R.E: «Résultats et Enseignement des Conférence du Droit de la Mer (Génve 1958 et 1960)» , in :
Annuaire Français de Droit International, Vol 6, 1960, P63-76, P 67 (article).

(6) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395.

وبالمثل فقد أخذت هذه الإتفاقية بمعيار الإستبعاد في تحديدها للبحر العالي، إلا أنها كانت أكثر دقة من ناحيتين هما، أنها أضافت منطقتين جديدتين هما المياه الأرخيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة وهي بذلك قد زادت من تقليص مساحة البحر العالي⁽¹⁾ هذا من جهة.

ومن جهة ثانية فهي قد إعتمدت على معيار دقيق لتحديد الحدّ الداخلي لهذا الأخير كونها حدّدت بوضوح الحدود الداخلية والخارجية للمناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والتي ارتكزت عليها لتحديد حدود أعالي البحار، وبذلك يكون الحدّ الداخلي للبحر العالي كقاعدة هو الحدّ الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وإستثناء هو الحدّ الخارجي للبحر الإقليمي إذا لم تتخذ الدولة الساحلية لنفسها منطقة اقتصادية خالصة.⁽²⁾

والجدير بالذكر أنّ هذا التحديد الذي جاءت به الإتفاقية يتفق مع أحكام القانون الدولي للبحار ومع المنطق القانوني، كون أن البحر العالي لا تمارس فيه الدولة الساحلية أي إختصاص من إختصاصاتها الإقليمية وبالتالي لا يربطها به أي علاقة خاصّة أو متميّزة.⁽³⁾

ب) النظام القانوني لأعالي البحار:

لئن كانت أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأية دولة⁽⁴⁾، فإنّ الدول جميعا لها حرية إستغلال هذه الأخيرة للملاحة الدولية وغيرها من الحريات الأخرى التي يقتضيها مبدأ حرية أعالي البحار، فالبحر العالي لا يعود لأحد، ولا يخضع لأية سيادة أو لأيّ نظام قانوني، ولا تملك أيّ دولة أيّ حقّ خاص عليه، ولعلّ أكثر التعبيرات لمنطق هذا المبدأ هو أن البحر العالي شيء يخرج عن الدّمة، فهو حرّ كالهواء لا يجوز لأيّ دولة كانت أن تحتكره بمفردها أو أن تمنع الدول الأخرى من الوصول إليه أو إستغلال ثرواته أو ممارسة الحريات المكرّسة في نصوص إتفاقية جنيف العام 1958 وإتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982.⁽⁵⁾

ج) الحقوق والحريات المقررة للدول في أعالي البحار:

إذا كانت المادة الثانية من إتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصّة بأعالي البحار قد حدّدت أربع حريات أساسية في هذه المنطقة الدولية وهي حرية الملاحة وحرية التحليق فوق مياه أعالي البحار، وحرية مدّ الأسلاك والأنابيب المغمورة وحرية الصيد، فإنّ الفقرة الأولى من المادة (87) من إتفاقية 1982 تضمنت

(1) – Francis Wodie Vangah: La Haute Mer, In : Droit international : bilan et perspectives, Tome2, Pedons, Paris, PP 947-975.

(2) – عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 103.

(3) – المادة (89) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) – حيث تنص المادة (89) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 "لا يجوز لأيّ دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

(5) – محمد منصور، مرجع سابق، ص 222.

الإشارة إلى ست حريات أساسية تمارسها الدول في هذا الأخير، وهي نفس تلك الحريات التي جاء ذكرها في المادة سالفه الذكر، مع إضافة حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت وحرية البحث العلمي. هذه الحريات جاءت على سبيل المثال لا الحصر ذلك أنه يمكن ممارسة حريات أخرى قد تظهر مع التطورات العلمية والفنية الهائلة التي تمارس في أعالي البحار، خاصة تلك المتعلقة بإستكشاف وإستغلال الثروات غير الحية لقيعان البحار والمحيطات،⁽¹⁾ وهو ما أكدته صياغة المادة 87 من الإتفاقية السالفه الذكر التي جاءت على النحو الآتي:

"أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشمل فيما تشمل بالنسبة لكل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على:

- حرية الملاحة،
- حرية التحليق،
- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة،
- حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي،
- حرية صيد السمك،
- حرية البحث العلمي،

تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها أعالي البحار، وكذلك الإعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الإتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة"⁽²⁾.

ويتضح من خلال ذلك أن لكل الدول الساحلية وغير الساحلية، ولمواطني هذه الدول الذين تتوفر فيهم الشروط التي تفرضها سلطات الدول التي ينتمون إليها، الحق في إستخدام أعالي البحار في الأغراض

(1) - محمد الحاج حمود، مرجع نفسه، ص 426.

(2) - Philippe Vincent, Droit de la mer, Larcier Bruxelles, 2008, P127.

كافة، الملاحة بجميع أنواعها⁽¹⁾ والصيد بكافة أصنافه⁽²⁾ ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب⁽³⁾ والطيران فوق أعالي البحار وإقامة الجزر الصناعية والبحث العلمي البحري.

تجدر الإشارة إلى أن التطورات العلمية والإستكشافات الهائلة وتشعب أوجه النشاطات التي تمارس في البحر العالي وفقا لمبدأ حرية أعالي البحار، قد تؤدي إلى فوضى بلا حدود ومنه التأثير بأشكال ودرجات متفاوتة على الحريات التي يكفلها هذا المبدأ، خاصة حرية الملاحة وهو الأمر الذي دفع القانون الدولي إلى وضع ضوابط تكفل ممارسة هذه الحريات بحيث أوكل إلى الدول جميعا بعض السلطات والإختصاصات التي يكون لها أن تباشرها في أعالي البحار في مواجهة السفن التي ترفع أعلامها أو مواجهة غيرها من السفن، إذا ما استبان لسلطات الدولة أو إشتبهت في قيامها بأعمال معينة توصف بكونها جرائم، وإذا كان من المعلوم أن سلطات دولة العلم هي المختصة أساسا بشأن ما عساه أن يقع من جرائم أو مخالفات في السفينة التي تعمل عليها وقانونها هو الواجب التطبيق، فإنّ هناك حالات ينعقد فيها الإختصاص لأي دولة، ومن أهمّها القرصنة⁽⁴⁾، الإتجار بالرقيق⁽⁵⁾، الإتجار غير المشروع بالمخدرات⁽⁶⁾، البثّ الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار⁽⁷⁾ وحقّ الزيارة⁽⁸⁾ وحقّ المطاردة الحثيثة⁽⁹⁾، يستثنى من ذلك السفن الحربية التي تتمتع بحصانة مطلقة⁽¹⁰⁾ في هذا الشأن، كما أنّ السفن العامّة التي تستخدم في مهام حكومية غير تجارية تتمتع بذات الحصانة ولا تخضع بأيّ حال إلّا لدولة العلم.⁽¹¹⁾

(1) - المواد (90)، (91) و(92) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) - Traves Tulli, La Pêche en Haute Mer et l'Avenir de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, In : A.F.D.I., Vol 38, 1992, PP.885-904.

(3) - المادة (112) من إتفاقية قانون البحار.

(4) - المادة (100) إلى (107) من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة (99) من نفس الإتفاقية.

(6) - المادة (108) من نفس الإتفاقية.

(7) - المادة (109) من نفس الإتفاقية.

(8) - المادة (110) من نفس الإتفاقية.

(9) - المادة (111) من نفس الإتفاقية.

(10) - المادة (95) من نفس الإتفاقية.

(11) - السفن العامّة: هي السفن التي يستخدم للأغراض غير التجارية أهمها السفن الحربية، أو سفن عامة تستعمل لمهام حكومية غير تجارية وهي تتمتع بحصانة كاملة تجاه إختصاص أية دولة أخرى غير دولة العلم، سواء أثناء وجودها في أعالي البحار أو الموانئ الأجنبية، الفقرة (01) من المادة (08) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والمواد (95) و(96) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

رابعاً: الوضع القانوني للمناطق البحرية في البحر المتوسط

يتميّز تحديد المناطق البحرية في البحر الأبيض المتوسط بوضع مميز، مرتبط أساساً بأسباب جغرافية وسياسية وإقتصادية تتعلّق بالوضع الخاص لهذا البحر، فبالإضافة إلى التقسيم التقليدي للبيئة البحرية الذي جاءت به الإتفاقيات الدولية لقانون البحار، خصوصاً منها إتفاقية مونتو قوباي، وإبتداءً من تسعينيات القرن الماضي أعلنت الدول المشاطئة للمتوسط مناطق بحرية من جانب واحد، وهي مناطق خاصّة غير تقليدية وغير واردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ذات مساحة وخصائص مختلفة، تقع وراء البحر الإقليمي، وذلك للحدّ من الإستغلال الإقتصادي للموارد الحية، وهي على التوالي منطقة الصيد ومنطقة الحماية البيئية، وكذا المناطق المشتركة⁽¹⁾.

1- منطقة الصيد المحفوظة:

بهدف حماية ثرواتها البحرية، تحرص الدول على تخصيص مناطق وراء مياهها الإقليمية لضمان الصيد لمواطنيها، ويشهد البحر الأبيض المتوسط، خمسة دول حدّدت مناطق الصيد المحفوظة، تمتد وراء الـ 12 ميل الخاصّة بالمياه الإقليمية، بداية مع تونس التي أسّست على طول القسم الجنوبي لسواحلها، لمنطقة صيد محدّدة تبعاً لمعيار العمق والمقدّر بـ 50 متر، بموجب نص صادر في 26 جويلية سنة 1951 والمعروف بمرسوم الباي والذي تمّ تأكيده في 1962 و1973⁽²⁾، حيث لا يسمح للصيد في هذه المنطقة إلاّ للسفن التي تحمل الجنسية التونسية والسفن الأجنبية المرخّص لها لأغراض البحث أو التدريب، ويخضع الصيد في هذه المنطقة لرخصة تسلمها السلطات المختصة.

هذا وتشمل منطقة الصيد التونسية الضفاف الغنية المسماة "Mammellone II" التي تعود الصيادون الإيطاليون تقليدياً على إستغلالها، بل وتعتبرها إيطاليا من أعالي البحار، وهو ما أثار نزاع طويل بين الدولتين، ممّا دفع بإيطاليا عام 1979 لإنشاء منطقة لحماية الموارد البيولوجية في "منطقة الماملون" إعتبرتها منطقة من أعالي البحار ومنطقة إعمار سمكية تتطلّب تدابير حماية خاصة، حيث يحضر الصيد فيها⁽³⁾.

(1)- José Manuel Sobrino-Heredia, L'approche Nationale en Matière des Zones Maritimes en Méditerranée, Annuaire de la Faculté de droit, Université de la Corogne, ISSN 1138-039X, n° 13, 2009, P 753 – 760.

(2) - بن بويكر فاطيمة، مساهمة إتفاقية التنوّع البيولوجي لعام 1992 في حماية الموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط، رسالة دكتوراه،

تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، كلّية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2015 . 2016، ص 150.

(3) - بن بويكر فاطيمة، مساهمة إتفاقية التنوّع البيولوجي لعام 1992 في حماية الموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص

ثم تلتها مالطا سنة 1978، والتي إستحدثت منطقة الصيد الخاصة بها والمحددة بـ 25 ميل من خطوط الأساس بموجب القانون الصادر في 18 جويلية 1978 المعدل والمتمّم للقانون الصادر في 10 جويلية 1971.⁽¹⁾

ثمّ عمدت الجزائر عام 1994 إلى إنشاء منطقة محفظة للصيد تقع ما وراء مياهها الإقليمية الوطنية وتكون متاخمة لها، تقدّر مساحة هذه المنطقة التي تقاس إنطلاقا من خط الأساس 32 ميلا بحريا بين الحدود المغربية ورأس تنس، و52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود الشرقية⁽²⁾، وذلك حماية للموارد السمكية والمحافظة عليها عن طريق إستغلال عقلائي بواسطة الوسائل الملائمة، وتوسيع السيادة الوطنية إلى الموارد الموجودة ما وراء المياه الإقليمية عن طريق إنشاء منطقة محفظة للصيد.⁽³⁾

ثمّ تلتها إسبانيا عن طريق المرسوم الملكي رقم 1315/1997 المؤرخ في 01 أوت 1997 المتضمن تأسيس منطقة الصيد "Zona de Proteccion Pesquera" والمعدل بالمرسوم الملكي رقم 431 الصادر في 31 مارس 2000⁽⁴⁾، حيث يكون عرضها 37 ميلا بحريا تقاس ابتداء من الحدود الخارجية للبحر الإقليمي.⁽⁵⁾

وأخيرا أعلنت ليبيا بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة رقم 37 الصادر في 24 فيفري 2005، منطقة صيد محمية، في حين حدّد القرار الليبي رقم 105-2005 منطقة حماية الصيد ووضع له حدودا بحيث تمتد إلى 62 ميلا بحريا، ابتداء من الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، وهي منطقة يحظر فيها جميع أنواع عمليات الصيد بمختلف أغراضه وأنواعه سواء كانت محلية أو أجنبية⁽⁶⁾.

(1) - J- M. Sobrino-Heredia, op.cit, p.761.

(2) - المادة السادسة من المرسوم التشريعي رقم 94-23 المؤرخ في 28 ماي 1994، الذي يحدد القواعد العامة بالصيد البحري، ج.ر عدد 40، الصادرة في 22 جويلية 1994.

(3) - BOUSHABA Abdelmadjid : L'Algérie et le droit des pêches maritimes , thèse pour le doctorat d'état en droit international public -Université MENTOURI Constantine , Faculté de droit , Département du droit public P. 62 - 78.

(4) - المرسوم الملكي المرسوم رقم 1315/1997 المؤرخ في 01 أوت 1997 المتعلق بإنشاء منطقة حماية الصيد، الجريدة الرسمية للملكة الإسبانية رقم 204 الصادرة في 26 أوت 1997، المعدل بالمرسوم الملكي رقم 431/2000 المؤرخ في 31 مارس 2000، الجريدة الرسمية للملكة الإسبانية رقم 79 الصادرة في 01 أفريل 2000.

(5) - المادة الأولى من المرسوم الملكي رقم 431/2000، المرجع نفسه.

(6) - Sobrino-Hered, J- M., op.cit, p.762.

عموما فإن إنشاء منطقة حماية الصيد من شأنه أن يقلص من مساحة أعالي البحار، ممّا يغيّر في حقوق الدول في الوصول إلى بعض مصائد الأسماك، كما قد جاء هذا القرار إنطلاقاً من واجبات دول المتوسط في حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها الحية والطبيعية، ومساهمة منها لضمان الإستغلال الرشيد والمستدام في إطار إدارة عقلانية لتلك الموارد وسعيها لحماية المصائد البحرية من الصيد غير القانوني وغير المنظم وما يترتب عنه من أضرار.

2-منطقة الحماية البيئية:

تعدّ هذه المنطقة خاصّة بالمحافظة على التنوّع البيولوجي، الصيد المستدام، وحماية البيئة البحرية، يتمّ إنشاء هذه المنطقة وفقاً لمبدأ مفاده أن تعيين هذه المناطق يسمح للدولة الساحلية بتأكيد الكثير من الحقوق وفرض المزيد من الرقابة على الأنشطة عند إعلان المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾، وتوجد أربعة دول متوسطة أعلنت منطقة حماية البيئة وهي فرنسا، إيطاليا، سلوفينيا وكرواتيا.

جاء إنشاء منطقة الحماية البيئية في سياق المخاوف المتعلقة بحماية البيئة البحرية، خاصّة بعد تفاقم الوضع إثر حادثة الناقله البرتولية "إيريكّا" قبالة سواحل "برتاني" في 12 ديسمبر 1999، أين قرّرت الحكومة الفرنسية توسيع مجالها البحري في البحر الأبيض المتوسط، من خلال إنشاء منطقة الحماية البيئية تمتد مسافة 200 ميلاً بحرياً تتمتع فيها السلطات الفرنسية باختصاصات قضائية موسّعة تتعلّق بقمع التصريف غير المشروع للنفط والمواد الضارة الأخرى في البحر خارج مياهها الإقليمية.

وعلى نفس المنوال حدّدت إيطاليا منطقة الحماية البيئية أين يتمّ تطبيق منطقة أحكام القانون الإيطالي، قوانين الاتحاد الأوروبي والاتفاقيات الدولية المصادق عليها في إيطاليا، على السفن والأشخاص الحاملين للجنسية الأجنبية فيما يتعلّق بالوقاية ومكافحة جميع أنواع التلوث البحري، بما في ذلك التلوث من السفن ومياه الصابورات، التلوث عن طريق إلقاء النفايات، التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال قاع البحر، كما تمتد الحماية إلى الثدييات البحرية، التنوّع البيولوجي والتراث الأثري والثقافي.⁽²⁾

وعليه فإن الهدف من إنشاء منطقة الحماية البيئية هو تفعيل حماية البحر الأبيض المتوسط وجميع عناصر النظام البيئي فيه، فيحمي البيئة البحرية من التلوث، ومن جهة أخرى يحمي التنوّع البيولوجي في

(1) - بن فاطيمة بوبكر، دور إتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 في حماية الموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 155.

(2) - الفقرة الأولى والثانية من المادة الأولى من القانون رقم 2006-61 المؤرخ في 08 فيفري 2006 المتعلق بإنشاء منطقة حماية بيئية، الجريدة الرسمية الإيطالية رقم 52 الصادرة في 03 مارس 2006.

المنطقة، وكذا الأثري والتاريخي، وبالتالي أعطى هذا التحديد للمنطقة وصفين، فهي من جهة منطقة لحماية بيئية، ومن جهة ثانية منطقة حماية الموارد الحية دون أن يمنع الصيد في هذه المنطقة، مع إحتفاظ الدول الساحلية في المتوسط بسلطة ممارسة الرقابة والتفتيش على السفن الأجنبية التي تمارس الصيد في هذه المنطقة.

3- المنطقة المشتركة:

أنشأت دول المتوسط منطقة مشتركة تجمع فيها بين منطقة الصيد ومنطقة الحماية البيئية، ويتعلق الأمر بكرواتيا وسلوفينيا، حيث إعتبرت هذه الدول أنّ تمديد الولاية الوطنية في البحر الأبيض المتوسط فيما بينها سيخلق ظروف ملائمة للصيد المستدام، ويساهم بصورة فعّالة في الوقاية من الصيد غير المشروع وغير المنظم، ويضع أسس التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف المثمر بين دول هذا البحر.⁽¹⁾

وخلاصة القول، أنه على دول المتوسط أن تحقّق توزيعاً عادلاً لهذه الفضاءات البحرية وثرواتها بينها، آخذة بعين الإعتبار خصوصياتها الشخصية.

تلك هي أقسام البحار كما تعرّفها الإتفاقيات الدولية لقانون البحار، وهي لا شكّ تعكس ليس فقط الإتفاق على كيفية الإستفادة من ثروات وموارد هذه الأخيرة، بل كذلك الصراع الكامن بين الدول عليها وعلى خيراتها، هذا الصراع الذي تولد عنه آثار ضارة على البيئة البحرية حيث إنتشرت ظاهرة تلوث البحار التي أصبحت مخاطرها تواجه المجتمع الدولي بأسره، لذلك فإنّ تحديد مفهوم التلوث البحري في صورة دقيقة ومحدّدة هو بلا شك نقطة البداية لأيّ معالجة قانونية في مجال التلوث، وهو أيضاً جوهر أيّة حماية يمكن تقريرها للبيئة البحرية في مواجهة أهمّ مشاكلها، وتباعاً لذلك نتناول ماهية التلوث البحري من خلال تعريفه وتحديد عناصره وأنواعه.

المطلب الثاني: ماهية التلوث البحري

إنّ تهديد البيئة البحرية ليس وليد اليوم، بل يجد جذوره في الأزمان البعيدة، غير أنّه لم يكن يشكل قضية تستدعي الإنتباه لعدم الشعور بمخاطره وآثاره الضارة، هذا الوضع قد تغيّر حينما بدأت الثورة الصناعية، حيث تهافتت الدول على تحقيق أسرع وأكبر معدّل لنموّها الإقتصادي والإجتماعي...

⁽¹⁾ – J. Iborra-Martin, La Zone de Protection Écologique et de Pêche en Croitie, Département thématique Politiques structurelles et de Cohésion, Parlement européen, Bruxelles, 2008, p.5.

وهنا أصبحت البيئة البحرية أكثر عرضة عن ذي قبل للإستغلال غير الرشيد لمواردها الطبيعية وإدخال الملوثات إليها وبالتالي تفاقم المخاطر البيئية وتأثيرها على المجتمع الدولي بأسره؛ مما جعل الوقوف على ماهية التلوث البحري والإحاطة الشاملة والدقيقة بمفهومه القانوني أمراً ضرورياً، بل يعدّ مفتاحاً لدراسة موضوع حماية البيئة البحرية، لما لذلك من أثر في تعيين الآليات القانونية المناسبة لمكافحته وترتيب المسؤولية عليه⁽¹⁾، وبالمثل إيجاد نظام وقائي لحماية البحار من مخاطره والحد من الأضرار الناجمة عنه.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري

إن التلوث البحري ليس هو الخطر الوحيد الذي يهدّد البيئة البحرية بالضرر، بل هو أهمّ الأخطار وأشدّها تأثيراً، لذلك فإنّ تحديد مفهومه يعتبر نقطة إرتكاز أي دراسة قانونية، وباعتبار أنّ تحديد مفهوم البيئة البحرية تعترضه صعوبات متعدّدة فإنّ مفهوم التلوث البحري لا يبتعد عن هذا المنحى، وذلك لإعتبارات توّجّز إلى إنعدام الحدود السياسية لهذا الأخير، إضافة إلى كونه شامل لجميع عناصر البيئة البحرية، وهو ما استدعى تكثيف الجهود لوضع محددات دقيقة له والتي تستهل بتحديد معناه اللغوي بإعتباره همزة وصل بين جميع الدراسات العلمية المنصّبة على البيئة البحرية.

أولاً/ التعريف اللغوي للتلوث البحري:

يمكن أن يأخذ التعريف اللغوي للتلوث البحري بعدّة معانٍ وصور في مختلف اللغات الحية، سنتناولها فيما يلي:

1/ التلوث في اللغة العربية:

إن المعاجم اللغوية تشير إلى أنّ التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه، يقال لوث الشيء في التراب أيّ لطحه، ولوث الماء -أي كدّره- وخلطه بمواد غريبة ضارة.⁽²⁾ وقد جاء في لسان العرب المحيط كلمة "التلوث"، أنّ التلوث يعني التلطّيح فيقال تلوث الطين، ولوث ثيابه بالطين أيّ لطحها ولوث الماء أي كدّره.⁽³⁾

(1) - أحمد محمد الجمل، حماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص29.

(2) - عبد العزيز لطفي جاد الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية، الطبعة الأولى، دار الوفاء للطباعة والنشر الإسكندرية، 2019، ص15.

(3) - منصور محاجي، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة محمد خيضر بسكرة، دون سنة نشر، ص101.

وهكذا يلاحظ أنّ معنى كلمة تلوث "اسم من فعل يلوث"، وهو يدور حول تغيير الحالة الطبيعية للأشياء بخلطها بما ليس من ماهيتها، أي بعناصر غريبة أو أجنبية عنها، فيكدرها أي يغيّر من طبيعتها ويضرّها بما يمنعها عن أداء وظيفتها المعدة لها.⁽¹⁾

والتلوث في اللغة العربية نوعان:

أ) **التلوث المادي**: وهو إختلاط أيّ شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة نفسها بما يؤثر عليها ويفسدها، كتلوث مياه البحر لما تختلط بالزيت أو بالنفط.⁽²⁾

ب) **التلوث المعنوي**: ويعني ذلك التغيير الذي ينتاب المادة فيكدرها ويفسدها فيغيّر من صفاتها وخواصها بما قد يؤدي إلى إتلافها أو هلاكها.⁽³⁾

والتلوث بشقّه المادي والمعنوي، يعني فساد الشيء أو هلاكه بتغيير طبيعته الخاصة⁽⁴⁾ وهو يقترب من إفساد مكونات البيئة حيث تتحوّل من عناصر مفيدة إلى ضارّة.

2/ التلوث في اللغة الفرنسية:

جاء في معجم "Le Robert"⁽⁵⁾ أنّ فعل يلوث "Polluer" أي يلطّخ أو يوسّخ، ووسّخ الشيء جعله غير سليم أو عكره ولوث الماء أو الهواء إذا جعله معيباً، وهو عكس ينقي أو يصفّي "Epurier".⁽⁶⁾

والتلوث "Pollution" يعني تدهور الحال أو الوسط بإدخال مادة ملوثة أو مكدرّة.⁽⁷⁾

3/ التلوث في اللغة الإنجليزية:

(1) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص16، راجع أيضاً: محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص34.

(2) - صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية، الجزائر، 2010، ص27.

(3) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص160.

(4) - منصور محاجي، مرجع سابق، ص101.

(5) - جاء في معجم "Le Robert Dico en ligne" على الموقع:

Dictionnaire .le robert.com/définition/polluer ، تاريخ التصفح 2021/04/03 على الساعة 01:30

"Polluer: Verbe Transitif.

I. profaner, Souiller

II. Salir en rendant malsain, dangereux,

- Polluer l'environnement dégrader l'environnement.

(6) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص34.

(7) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص160.

يستخدم مصطلح "Pollution" للدلالة على حدوث التلوث ويستخدم الفعل "Polute" وهو جعل الوسط المحيط غير نقي أو غير نظيف.⁽¹⁾

ويعرّف أنّه إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية، أو بمعنى آخر تسبّب وضعاً يكون ضاراً أو يحتمل الإضرار بالصحة العامة أو بسلامة الحيوانات والطيور والحشرات والسماك.⁽²⁾

وعموماً فإنّ مفهوم التلوث يتمحور حول نفس المعنى في اللغات الثلاث حيث يقصد به إختلاط أشياء غريبة وضارة بالماء أو الهواء أو التربة يجعلها فاسدة وغير صالحة وتسبّب أضرار للكائنات الحية جميعاً.⁽³⁾ وهو كلّ تغيّر كميّ أو كيفي في مكونات البيئة الحية وغير الحية، ولا تقدر الأنظمة البيئية على إستيعابه والتأقلم معه فيختل توازنها.⁽⁴⁾

ثانياً/ التعريف الإصطلاحي للتلوث البحري:

لئن كان التعريف اللغوي لفكرة التلوث يدور حول خلط الشيء بما هو خارج عن طبيعته، بما يغيّر من تكوينه وخواصه فيؤثر على وظيفته وتوازنه، فإنّ معنى التلوث الإصطلاحي لا يبتعد كثيراً عنه. حيث أورد القاموس المتخصص في المصطلحات البيئية تعريفاً للتلوث بأنّه "التدهور المتزايد للعناصر الطبيعية بتفريغ النفايات في كلّ نوع والتي تؤثر على التربة والبحر والجوّ والمياه على نحو يجعلها غير قادرة على أداء دورها"⁽⁵⁾، أو هو "الإدخال المباشر أو غير المباشر لملوّث في وسط معيّن".⁽⁶⁾

أمّا في إطار المجهودات الدولية لحماية البيئة، فقد ظهرت كذلك بعض المحاولات لتحديد الفني والإصطلاحي لهذا المفهوم، ففي التقرير الذي أعدّه المجلس الإقتصادي والإجتماعي، التابع للأمم المتحدة عام 1965 حول "تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته" يقصد بالتلوث التغيّر الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة الإنسانية، في تكوين أو في حالة الوسط على نحو يخلّ ببعض الإستعمالات أو الأنشطة التي كانت من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط.⁽⁷⁾

(1) – Callins (Willim), The collins English Dictionary, Great Britain, 1986.

على الموقع: www.collins-dictionary.com تاريخ التصفح 2021/04/03 على الساعة 02:06.

(2) – Geipin Allen : Dictionary of environnemental termes, London, 1974, P124.

(3) – مريم حلايمية، مرجع سابق، ص37.

(4) – جميلة حميدة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، تخصص القانون العقاري والزراعي، كلية الحقوق جامعة البلدية، 2001، ص20.

(5) –Barraine.R: Nouveau Dictionnaire de droit et des Sciences Economique, Paris, L.G.D.J, 1974, PP357-358.

(6) – أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص2-3.

(7) – أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 111-112.

كما جاء في وثائق منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية لأوروبا "OCDE"⁽¹⁾ أن التلوث "هو إدخال الإنسان، مباشرة أو بطريق غير مباشر لمواد أو لطاقة في البيئة والذي يستتبع نتائج ضارة، على نحو يعرض الصحة الإنسانية للخطر، أو يضرّ بالمواد الحيوية وبالنظم البيئية، وينال من قيم التمتع بالبيئة أو يعوق الاستخدامات المشروعة للوسط"⁽²⁾.

هذا هو المعنى العام لمصطلح التلوث، أمّا في مجال البيئة البحرية فيقصد بالتلوث البحري "إدخال الإنسان بصفة مباشرة أو غير مباشرة للمواد الضارة للبيئة البحرية وذلك بما يؤدي إلى تغيير الخواص الطبيعية بها ممّا يضرّ بصحة الإنسان ورفاهيته وكذلك الحيوان والنبات."⁽³⁾

كما عرّفه البعض الآخر بأنه "إدخال أيّ مواد ضارة في البيئة البحرية بطريقة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدّد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص التمتع بها أو يغيّر من خواصها."⁽⁴⁾

وفي تعريف آخر للتلوث البحري "فهو كلّ ما يضرّ بالطبيعة البحرية والموارد البيولوجية والنظام الإيكولوجي للبيئة البحرية."⁽⁵⁾

ومنه فإنّه لا خلاف في أنّ التلوث من أخطر ما يهدّد البيئة البحرية، والقوانين الوضعية في مجال حماية البيئة، تخصّص جانبا كبيرا من قواعدها وأحكامها لتنظيم جميع الأنشطة الإنسانية الملوثة للبيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة وذلك من أجل الحدّ منها أو السيطرة عليها أو حتى تعديلها بإتخاذ الإجراءات والتدابير الملائمة لمكافحتها، ومن أجل ذلك كان لابدّ من التحديد الدقيق للمراد بالعمل الملوّث والتلوث البحري، لبيان نطاق سريان وتطبيق تلك القواعد من ناحية النطاق الموضوعي أو الإقليمي، ذلك أنّ أجزاء البحار تختلف باختلاف المنطقة التي وقع فيها النشاط الملوّث كما سبق تحديدها.

ثالثا/ التعريف القانوني للتلوث البحري:

(1) - OCDE : Organisation for Economic Cooperation and Development : منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: وهي منظمة أنشأت عام 1961، خلفا للمنظمة الأوروبية للتعاون الاقتصادي، التي أنشأت عام 1948، من أجل إدارة المساعدات الأمريكية بعد الحرب العالمية الثانية (مخطط مارشال) وتضم المنظمة حاليا (30) دولة تشمل أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية، كوريا الشمالية، بعض دول أوروبا، الشرقية مثل جمهورية التشيك، المجر، بولونيا وكذلك اليابان، استراليا، زيلندة الجديدة.

(2) - جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 20.

(3) - صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 444.

(4) - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 444-445.

(5) - Goeury.D, La Pollution Marine, In : Woessner Raymaond, Mers et Océans, Paris, 2014, P1.

لا تخلق القوانين المنظمة لحماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة من تعريف التلوث، بحيث يوضح من خلاله المشرع مفهوم التلوث ومصادره وخصائصه وكل ما يرتبط به وفقا للسياسة التشريعية التي يتبناها في هذا الشأن، وقد تعددت التعريفات القانونية للتلوث البحري سواء في نصوص الإتفاقيات الدولية أو القوانين الداخلية.⁽¹⁾

1/ تعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية:

وردت عدة تعريفات للتلوث البحري في الإتفاقيات والإعلانات الدولية منها:

يعرفه إعلان استكهولم لعام 1972 عن طريق "GESAM P"⁽²⁾ بأنه "إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية تكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه والإقلال من منافعه"⁽³⁾، هذا التعريف لقي قبولا دوليا سريعا وأخذت به معظم الإتفاقيات الدولية المعنية بالتلوث البحري.

وعرفته إتفاقية ماربول لعام 1973 بأنه "تلك المواد التي إذا إختلطت مع مياه البحر، فإنه يعزى إليها التسبب في حدوث مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر الحياة لمخلوقات البحر، والحياة البحرية، أو الإضرار بخواص مياه البحر، أو الحيلولة دون الإستخدامات المشروعة للبحر".

كما لا يختلف هذا التعريف عما ورد في إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976⁽⁴⁾، إذ نصت على أنه "يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب آثار مؤدية، كإلحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون

(1) - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 444.

(2) - GESAMP : Groupe d'Expert sur les Aspects Scientifiques de la Pollution Marine

وهي مجموعة من الخبراء عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة سنة 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث وتتمثل هذه الوكالة المتخصصة في المنظمة الدولية البحرية، منظمة الأغذية والزراعة، منظمة اليونسكو، الأمم المتحدة، منظمة الصحة العالمية، اللجنة الدولية للمحيطات، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

(3) - Colmari.D, Naeve.H. (eds): Base Scientifique du Contrôle de pollution, Revue de la pollution dans l'environnement aquatique africain, N°25, Rome, FAO, 1994, <http://www.fao.org/decprep>, consulté le 22/04/2021.

« L'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin (y compris les estuaires) lors qu'elle a des effets nuisibles telsque dommage aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation de valeurs d'agrément »

(4) - إتفاقية برشلونة المبرمة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة في 10 جوان 1995 ببرشلونة ودخلت حيز التنفيذ في 09 جويلية 2004، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد (28) الصادرة في 05 ماي 2004.

مصدرا خطرا على الصحة البشرية وعائق للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص لمدى التمتع بها".⁽¹⁾

هذا وقد خصّص الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والذي يحتوي على ستة وأربعون مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، حيث عرّفته الفقرة الرابعة من المادة الأولى على أنّه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، أو الحدّ من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال".⁽²⁾

وعليه يمكن أن نستنتج من جملة التعريفات أنّ التلوث البحري يجب أن تتوفر له ثلاثة عناصر أساسية هي:

(أ) تغيّر في البيئة:

قد يكون هذا التغيّر كيميائي أو نوعي يؤدي إلى تغيّر في نوعية الماء أو في لونه أو طعمه أو تركيبه، وقد يكون تغيّر كمّي فإرتفاع درجة حرارة مياه البحار والمحيطات تؤدي إلى القضاء على الكائنات الحية الحيوانية الموجودة في البيئة البحرية، وقد يكون التغيّر مكاني، بحيث أنّ وجود بعض المواد في غير أماكنها الطبيعية يؤدي إلى تلوث البيئة، كنقل النفط من أماكن وجوده وإلقاء مخلفاته في مياه البحار والأنهار يؤدي إلى تلوث هذه المياه وجلب الأذى والضرر للكائنات الحية البحرية، وقد يكون التغيّر زمني بحيث يترتب على تغيّر زمان تواجد بعض المواد أو الطاقات في البيئة تلوث البيئة البحرية.⁽³⁾

(ب) الضرر أو احتمال وقوع ضرر:

وهي الانتهاكات التي تلحق بالبيئة البحرية والتي تمسّ الموارد الحية بما فيها الإنسان وغير الحية جزاء التلوث.

(ت) التغيّر بحسب الإنسان:

(1) - المادة (02) من إتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

(2) - وهو نفس التعريف الذي ورد في إتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة البلطيق لعام 1974 (إتفاقية هلسنكي) في المادة (02)، وفي إتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلسي شمال شرق (OSPAR) المبرمة في باريس في 21-22 سبتمبر 1992 في المادة 01 فقرة 04.

(3) - ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 42-43.

إن ما يلاحظ على التعريفات السابقة أنّها ترجع التلوث لإرادة الإنسان المباشر أو غير المباشر، وهذا بسبب الأنشطة المختلفة التي يقوم بها لتلبية مطلّباته اليومية، دون الإعتداد بأنّه قد لا تكون لإرادة هذا الكائن الحي مساهمة في حدوث التلوث البحري كالبراكين والزلازل والفيضانات.

من العرض السابق يعرّف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية بأنّه "كلّ ما يحدث من تغيّر في مكوّنات البيئة البحرية، سواء أكان ذلك راجعا لأفعال الإنسان المباشرة أو غير المباشرة أو الأفعال الطبيعية كالزلازل والبراكين، تؤدي إلى إختلال التوازن البيئي للبحار والإضرار بها".

2/ تعريف التلوث البحري في التشريعات الوطنية:

عرّف المشرّع الجزائري في الفقرة العاشرة من المادة (04) من القانون رقم (10/03) المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنّه "إدخال أيّة مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغيّر الخصائص الفيزيائية أو الكيميائية والبيولوجية للماء وتتسبّب في مخاطر على صحة الإنسان وتضرّر بالحيوانات أو النباتات البرية والمائية وتمسّ بجمال المواقع أو تعرقل أي إستعمال طبيعي آخر للمياه".⁽¹⁾

في حين عرّفه المشرّع التونسي في المادة الأولى من القانون رقم (96/29) المؤرخ في 03 أفريل 1996 المتعلّق بإحداث خطة وطنية للتدخّل العاجل لمكافحة حوادث تلوث البحار بأنّه: "كلّ حدث ينجرّ عنه أو يمكن أن ينجرّ عنه إنسكاب في البحر لمحروقات أو لمواد ضارة أخرى، يحدث أو يمكن أن يحدث أضرارا في المحيط البحري أو على السواحل".⁽²⁾

وعرّفه المشرّع المصري في القانون رقم (04) لسنة 1994 المتضمن حماية البيئة، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة الأولى بأنّه "إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنها إضرار بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدّد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للإستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغيّر من خواصها".⁽³⁾

كما عرّف قانون التجارة البحري الإنجليزي لسنة 1994 التلوث البحري بأنّه " أي تلوث من السفن أو أي منشآت بحرية، أو غوّاصات أو خطوط أنابيب في المياه البحرية الخاضعة لإختصاص المملكة المتحدة".⁽⁴⁾

(1) - منصور محاجي، مرجع سابق، ص 110.

(2) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 40.

(3) - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 446.

(4) - صلاح محمد سليمة، نفس المرجع، ص 446.

من خلال التعاريف التي تم الإشارة إليها بشأن التلوث البحري، وكذلك التعاريف التي وردت بشأن البيئة البحرية، يمكن إلتماس العلاقة الموجودة بين هاذين المصطلحين فإن كانت البيئة البحرية هي مجموعة من العوامل الطبيعية الحية وغير الحية من جهة، وكل ما وضعه الإنسان من منشآت بمختلف أشكالها في البحر من جهة ثانية.

فإن التلوث البحري هو ذلك التغير الذي يؤثر في العناصر المكونة لهذه البيئة، هذا التغير حتما يؤدي إلى الإضرار بالوسط الطبيعي البحري، إذا فالتلوث يعدّ أهم العوامل بل ويكاد يكون العامل الوحيد المؤثر على البيئة البحرية، وعليه فإن حماية البيئة البحرية مرتكزة حول الوقاية من مضار ومخاطر التلوث.

الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري

يتنوع التلوث البحري إستنادا إلى عدّة معايير مختلفة، حيث يتسم بالنظر إلى طبيعة التلوث، وبالنظر إلى مصدره، وبالنظر إلى درجته وشدة تأثيره على النظام البيئي، وبالمثل يقسم بالنظر إلى النطاق الجغرافي الذي يبرز فيه.⁽¹⁾ ولذلك سوف يتم التعرّض فيما يلي لتلك الأنواع المختلفة للتلوث البحري كما يلي:

أولا/ أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته:

يختلف التلوث البحري بحسب طبيعته من تلوث بيولوجي، تلوث إشعاعي وتلوث كيميائي.

1/ التلوث البيولوجي:

يعتبر التلوث البيولوجي من أقدم صور التلوث التي عرفها الإنسان، وينشأ هذا التلوث نتيجة كائنات حية حيوانية أو نباتية مرئية أو غير مرئية في الوسط البيئي البحري كالبكتيريا والفطريات والطفيليات التي تنتشر في الماء،⁽²⁾ تظهر هذه الكائنات إمّا على شكل مواد منحلة أو مؤلفة من ذرات، وإمّا على شكل أجسام حية تتطوّر من شكل إلى آخر في دورة متجدّدة بإستمرار⁽³⁾ يؤدي إنتشار هذه الكائنات إلى حدوث التلوث البيولوجي ومنه الإضرار بالإنسان والنباتات والحيوانات البحرية.

(1) - عباس هاشم السعدي، حماية البيئة البحرية ومشاكل التلوث في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1979، ص 75 وما بعدها.

(2) - فليب عقبة، أمراض الفقر والمشكلات الصحية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الكويتي للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد (161)، ماي 1992، ص 127.

(3) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 46.

2/ التلوث الإشعاعي أو النووي:

يتمثل هذا النوع من التلوث الإشعاعات بأنواعها الناتجة عن المفاعلات النووية، حيث تشكل المواد المشعة خطراً كبيراً على الإنسان عامة وعلى البيئة البحرية خاصة⁽¹⁾ ومصدر هذا التلوث يكون غالباً، عن طريق التسرب الإشعاعي من المفاعلات النووية أثناء إنشاءها أو تشغيلها⁽²⁾ أو عن طريق التخلص من النفايات النووية والإشعاعية⁽³⁾ في البحار والمحيطات بإغراقها⁽⁴⁾ فيها بواسطة السفن والطائرات أو الأرصفة أو المنشآت الصناعية⁽⁵⁾، أو دفنها في مسافات عميقة تحت سطح الأرض⁽⁶⁾.

وتصنف النفايات النووية المشعة حسب نشاطاتها الإشعاعية إلى ثلاثة أنواع وهي: نفايات مشعة ذات مستوى منخفض، نفايات مشعة ذات مستوى متوسط ونفايات مشعة ذات مستوى عالي، والنوع الثالث أشد خطورة من سابقه على الوسط البحري⁽⁷⁾.

3/ التلوث الكيميائي:

التلوث الكيميائي هو التلوث الذي ينتج عن التصنيع، وهو من أخطر أنواع التلوث التي قد تصيب البيئة البحرية حيث يتم إلقاء وصرف بعض المواد الكيميائية الناتجة عن عمليات التصنيع في البحار والمحيطات، فيؤدي إلى تلوثها وانتقال هذا التلوث لكل ما تحتويه هذه الأخيرة من عناصر غذائية كالأسماء والنباتات البحرية، ومن أهم المركبات الكيميائية الملوثة للبيئة البحرية المبيدات الكيميائية والزيوت والمواد البترولية ومركبات الكاديوم...

(1) - محمد أحمد المناوي، مرجع سابق، ص 46.

(2) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 117.

(3) - عَزَف المشرع الجزائري النفايات المشعة في المرسوم رقم (119/05) المتعلق بتسيير النفايات المشعة الصادرة في (2005) في المادة الثالثة الفقرة الأولى بأنها كلّ مادة تحتوي على ناصر إشعاعية أو ملوثة بها مستويات تركيز أو نشاط تتجاوز حدود الأعضاء والتي لا تدخل في أي نشاط متوقع المرسوم الرئاسي رقم (119/05) مؤرخ في 2005/04/11، يتعلق بتسيير النفايات المشعة، ج.ر عدد (27) الصادر في 2005/04/13.

(4) - عَزَف بروتوكول حماية البحر بالأبيض المتوسط الإغراق بأنه " التخلص المتعمدي من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات " البروتوكول الخاص بإتفاقية برشلونة عن رمي النفايات من السفن والطائرات " صادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم (02/81) المؤرخ في 1981/01/17 المتضمن المصادقة على البروتوكول الموقع ببرشلونة في 1976/02/16، ج ر عدد (03) مؤرخة في 1981/01/20.

(5) - تعد النفايات النووية والإشعاعية من أهم ملوثات البيئة البحرية إذ أنه في منطقة البحر الأبيض المتوسط لوحدها، يوجد أكثر من (14) مصنع و(7) مشاريع لإنتاج الطاقة النووية، تلقى في أغلب الأصول نفاياتها في البحر، انظر وإعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2010.

(6) - طائل محمد الحسن، النفايات الذرية والتجارب النووية في المحيطات، كلية العلوم، جامعة الطيبة، المدينة المنورة، دون سنة نشر، ص 15.

(7) - طائل محمد الحسن، نفس المرجع، ص 16.

تنقسم المواد الكيميائية من حيث قابليتها للذوبان في الماء إلى نوعين: نوع قابل للإنحلال ونوع قابل للتراكم والتجمع في الكائنات الحية التي تعيش في الوسط البحري، والنوع الثاني أشد خطورة من سابقه.⁽¹⁾ وتطبيقاً لذلك حكم بمسؤولية شركة صناعية للأسمدة والمنتجات الكيميائية وإلزامها بتعويض جمعيات الصيد ومربي الأسماك نتيجة التلوث الذي أصاب الأسماك وسائر الأحياء البحرية بسبب إلقاء المبيدات الكيميائية، ويشمل التعويض قيمة الأسماك والأحياء البحرية التالفة وكذلك تنقية وتطهير مياه البحر وجعلها صالحة مرة أخرى للثروة السمكية.⁽²⁾

ثانياً/ أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره:

يصنف التلوث البحري بالنظر إلى مصدره إلى صنفين: تلوث طبيعي وتلوث صناعي.

1/ التلوث الطبيعي:

وهو التلوث الذي يكون مصدره من الظواهر الطبيعية، فهو تلوث لا دخل للإنسان فيه ومن ثم يصعب مراقبته أو التنبؤ به أو السيطرة عليه؛ ومن الظواهر الطبيعية نجد العواصف والصواعق والبراكين والغازات والأتربة التي تنتج عنها وتقتذف في البحار فتؤدي إلى الإضرار بالأحياء البحرية والتأثير على التوازن البيئي لهذه البيئة ومنه تلويثها، وتطبيقاً لذلك فإن القانون لا يرتب عليها أثراً وإن كانت تسبب ضرراً شديداً للبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، فهذه الظواهر رغم ما تحمله من أضرار ومخلفات للتوازن البيئي، فإنها لا يمكن أو تقع تحت طائلة التنظيم القانوني لحماية البيئة.⁽³⁾

2/ التلوث الصناعي:

ينتج هذا التلوث عن أنشطة الإنسان المختلفة، الصناعية والتجارية والترفيهية وجميع إستخدامات الإنسان لمظاهر النهضة الحديثة ومبتكراتها المتنوعة كالنفايات والمخلفات الصناعية والبترونية والتجارب والتجويرات النووية التي تقع على البيئة البحرية.⁽⁴⁾ هذا النوع من التلوث يكون أشد خطورة على البيئة البحرية عندما توافر مجموعة من العوامل التي تتساند فيما بينها فتصيب هذه الأخيرة بأضرار وخيمة تؤدي إلى إتلاف عناصرها، ومنه الإخلال والتأثير

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 48.

(2) - علواني أمبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة (2016/2017)، ص 31.

(3) - منصور مجاجي، مرجع سابق، ص 106.

(4) - محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر، ص 48.

على توازنها البيئي، منها المنطقة التي تصرف فيها هذه النفايات والمخلفات، الكمية الإجمالية لها، الفترة الزمنية التي توضع فيها، الخصائص الفيزيائية والكيميائية والحيوية للمواد المنبعثة، وبالمثل نسبة سمية وخطورة هذه المواد والمركبات بالنسبة للكائنات الحية والإنسان.

وتطبيقاً لذلك، فإن التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر أو غير المباشر للأنشطة الإنسانية يؤدي إلى الإضرار بالوسط البحري وهي التي تكون محلاً للمساءلة القانونية بإعتبار أن الإنسان هو المحرك لمختلف أنواع الأنشطة الصناعية والمخصّبات والمبيدات الكيميائية، ممّا يستدعي تركيز الإهتمام التشريعي على النطاق الدولي لمواجهة ذلك النوع من التلوث وما ينتجم عنه من أخطار.⁽¹⁾

ثالثاً/ أنواع التلوث البحري بالنظر إلى آثاره:

يمكن التمييز بين ثلاث درجات للتلوث البحري وفقاً لجسامة آثاره على البيئة البحرية، وهي تلوث مقبول أو معقول، تلوث خطير، تلوث مدمر أو شديد الخطورة.

1/ تلوث مقبول أو معقول:

وهو درجة محدّدة من درجات التلوث البحري لا تكاد تخلو منطقة من مناطق العالم منه، ولا يصاحب هذا النوع من التلوث أي أخطار أو أضرار واضحة تمسّ البيئة البحرية، وقد ظلّ هذا الأخير كدرجة محدّدة وضئيلة من درجات التلوث التي لا يتأثر بها التوازن الإيكولوجي والطبيعي للبيئة البحرية ولا يصاحبه أي مشاكل بيئية رئيسية.⁽²⁾

2/ التلوث الخطير:

هذا النوع من التلوث يأتي في الدرجة الثانية بعد التلوث المقبول وكمرحلة متقدمة تتعدى فيها كمية ونوعية الملوثات خط الأمان البيئي الحرج، حيث تبدأ في التأثير السلبي على عناصر البيئة الطبيعية أو البشرية عامّة،⁽³⁾ والبيئة البحرية خاصّة، ممّا يؤدي إلى الإخلال بالنظام البيئي وإحداث تغيرات غير مرغوب فيها تؤدي إلى إستنزاف الكائنات الحية الموجودة فوق الأرض وداخل الأوساط البحرية. وقد إقترن ظهور هذه الدرجة الخطرة من التلوث بعد أن أحتلت الصناعة قمة الأنشطة البشرية، هذه الأخيرة أحدثت أخطر المشاكل العصرية غير مبالية بالنظام البيئي وتوازنه الإيكولوجي، حيث تنتشر هذه الدرجة

(1) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 186-187.

(2) - محمد أحمد منشاوي، مرجع سابق، ص 49.

(3) - طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانوني لحماية البيئة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص 196.

من التلوث في معظم الدول الصناعية ⁽¹⁾ التي بلغت فيها الإنتهاكات البيئية أوجها بدخول الإنسان عصر الصناعة والإكتشافات التكنولوجية والوصول إلى أساليب علمية جديدة متطورة تمكّن من خلالها من إستغلال قاع البحر وباطن أرضه تلبية لحاجياته المتزايدة وطلباته المتجدّدة فأحدث إختلالاً في توازنه وغير من تركيبة مياهه ممّا أدى إلى إستفحال مشكلة التلوث البحري وإحداث آثار مدمّرة للحياة البحرية.

ومن بين الكوارث البيئية البحرية التي كانت لها آثار خطيرة على الأوساط البحرية، نجد الحوادث الناتجة عن غرق أو إحترق ناقلات النفط وتسرب حمولاتها في مياه البحر، كحادثة الناقلّة "توري كانيون" ⁽²⁾ في 18 مارس 1967، وكذلك حادثة الناقلّة "سانشي" ⁽³⁾ في 15 جانفي 2018، وأيضاً تحطّم ناقلّة البترول "إم تي هيفن" ⁽⁴⁾ عام 1991 قبالة ساحل جنوة بإيطاليا، بالإضافة إلى ذلك نجد بالمثل الحوادث الناتجة عن إلقاء النفايات النووية في البحر أو نتيجة تشغيل المفاعلات النووية المقامة في البحار كحادثة محطة "تشرنوبيل" ⁽⁵⁾ إثر إنفجارها في 26 أفريل 1986، وكذلك حادثة انفجار "مخزن كارلستاد" في نيومكسيكو ⁽⁶⁾ في 14 فيفري 2014.

(1) - محمد أحمد منشاي، مرجع سابق، ص 49.

(2) - حادثة الناقلّة "توري كانيون" هي ناقلّة نفط بريطانية كانت عاملة لشبكة (BT) ومسجلة في ليبيريا لذلك كانت ترفع علمها، جنحت على الشعاب المرجانية قبالة الساحل الجنوبي الغربي من المملكة المتحدة في 18 مارس 1967، تسرب من خلالها ما يقارب (119300.00) طن من البترول بالقرب من هذه السواحل، إذ أنها كانت قادمة من ميناء الأحمدى بالكويت متجهة إلى بلاد الغال، ويعود سبب الحادث إلى انفجار الغاز بقاعة الآلات نتيجة تسربه ونتيجة لذلك تلوّث حوالي 250 كلم من السواحل البريطانية وحوالي (100) كلم من السواحل الفرنسية، مخلفة أضرار كبيرة للأجيال البحرية لا سيما المهددة بالزوال (Les Mollusques) ووفاة حوالي (100.000.00) طائر من نوع (Guillemots et des Ragondins) كما كلفت محاولات إزالة الطبقات الزيتية العائمة على السواحل البريطانية والفرنسية مجهودات بشرية، تقنية ومالية قدرت بـ (03) ملايين جنيه إسترليني بالنسبة للمملكة المتحدة و(42) مليون فرنك بالنسبة إلى فرنسا.

(3) - حادثة الناقلّة "سانشي": أسوأ كارثة تسرب نفطي منذ عقود، حين اصطدمت ناقلّة النفط الإيرانية "سانشي" بسفينة شحن في بحر الصين الشرقي، مما تسبب في إندلاع النيران بها وتسرب أكثر من (32) مليون جالون من النفط الخام الذي يعد شديد الإشتعال وساماً للغاية إذا ما تم إستنشاقه.

(4) - حادثة ناقلّة "إم تي هيفن" كانت ناقلّة النفط الضخمة "إم تي هيفن" تحمل نحو (144) ألف طن من النفط الخام، حيث انفجرت قبالة ساحل جنوة في إيطاليا عام 1991، مما تسبب في غرق السفينة ومقتل ستة أشخاص كانوا على متنها، وتسرب (45) مليون جالون من النفط في مياه البحر الأبيض المتوسط، وقد ظل تأثير هذا التسرب النفطي ممتداً على مدى (12) عام بعد الحادثة.

(5) - حادثة محطة "تشرنوبيل": محطة تشرنوبيل هي محطة لإنتاج الكهرباء بواسطة التفاعلات النووية، أدى عطل فيها إلى إنفجارها في 26 أفريل 1986 فأطلقت منها مواد مشعة سببت حالة تلوث بيئي خطير امتد مده خارج الإتحاد السوفياتي وذهب آلاف الضحايا نتيجة له وتلوث البيئة ولم تظهر عوارضه إلا بعد عدة سنوات. وقد ظل تأثير ومخاطر النشاط الإشعاعي إلى يومنا هذا والمنتظر أن يتم إزالة المفاعل بالكامل بحلول سنة 2056.

(6) - حادثة انفجار "مخزن كارلسباد في تيومكسيكو" يوجد المخزن الجيولوجي الوحيد قيد التشغيل والأعمق في العالم في نيومكسيكو، وهو يستقبل حالياً النفايات النووية للعناصر الأثقل من اليورانيوم، وقد إعتادت المحطة التجريبية لعزل النفايات التي تديرها وزارة الطاقة الأمريكية أن تتخلص من المعدات المخبرية وفي خمسة عشر سنة الماضية تم إيداع ما يقارب (91) ألف متر مكعب من النفايات النووية التي يمتلك معظمها مستويات إشعاعية منخفضة نسبياً، وفي 14 فيفري 2014 أسفر انفجار أحد البراميل عن تسرب كميات صغيرة من البلوتونيوم والأميرسيوم إلى سطح البحر وتسبب في تلوث البيئة البحرية.

3/ التلوث المدمر:

يصل فيه التلوث إلى الحدّ القاتل أو المدمر وفيه ينهار النظام الإيكولوجي ويصبح غير قادر على العطاء نظرا لإختلال التوازن البيئي بالكامل، لذلك أضحى من الثابت اليوم وبشكل متفق عليه دوليا بأن حماية البحار من التلوث أصبحت أكثر من ضرورة، فهي تمثل نسبة (71%) من مساحة الكرة الأرضية، خاصة أنه في بعض الأحيان قد أدى إلى زوال الأحياء البحرية من بعض المناطق نتيجة الحوادث التي تقع دوريا في مياهها، وأحسن مثال على ذلك ما حدث لبحيرة "أيري" في الولايات المتحدة الأمريكية، التي أعلن عنها العلماء أن لا حياة فيها لأنها تحولت إلى بحيرة ميتة فاقدة لمقومات الحياة للأحياء البحرية، وكذلك حادثة التلوث التي حصلت عند حرق آبار النفط الكويتية في حرب الخليج في 1991 وما سببه من آثار مدمرة على البيئة البحرية في منطقة الخليج، حيث قامت القوات العراقية بإضرار النار في قرابة (700) بئر نفطية مع ضخ (240) مليون جالون من النفط لمياه الخليج العربي لإعاقة إنزال قوات التحالف على الشاطئ، وهو ما تسبب في قتل مئات الأسماك والثدييات البحرية⁽¹⁾. بالإضافة إلى حادثة التسرب النفطي في خليج المسكيك عام 2010 والتي تعدّ أكبر حادثة تسرب نفطي في تاريخ صناعة النفط، وقد وقعت بسبب تسرب غازي نتج عنه انفجار منصة "ديب روتر هوريزون" التابعة لشركة "بريتش بيتروليوم" مما تسبب في تسرب نفطي مستمر لأكثر من (03) أشهر، وقد قدر حجم هذا التسرب بـ (53) ألف برميل يوميا، ووفقا لمركز التنوع البيولوجي فقد أسفر الحادث عن مقتل أكثر من (82) ألف طائر، و(25.900) ألف من الثدييات البحرية، و(6) آلاف من السلاحف، وعشرات الآلاف من الأسماك.⁽²⁾

رابعا/ أنواع التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي:

يقسم التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي إلى تلوث محلي وتلوث عابر للحدود البحرية.

1/ التلوث المحلي:

ويقصد به التلوث الذي لا يتعدى الحيز الإقليمي للبيئة البحرية لمكان مصدره وينحصر تأثيره على منطقة معينة أو مكان محدد من الوسط البحري دون أن تمتد آثاره خارج هذا الإطار⁽³⁾، ويستوي في ذلك أن يكون مصدره فعل الإنسان أو كان بفعل الطبيعة كالبراكين والزلازل فتصيب عنصرا من عناصر البيئة،

(1) - محمد أحمد منشاوي، مرجع سابق، ص 51.

(2) - موقع منظمة الأمم المتحدة على الرابط "un.org/ar/chromicle/article" تاريخ التصفح 2021/05/05 على الساعة 13:30.

(3) - محمد أحمد منشاوي، مرجع سابق، ص 51.

ككارثة "فوكوشيما" إثر التسونامي الذي ضرب اليابان في مارس 2011، حيث غمرت المياه أنظمة التبريد في مفاعل فوكوشيما دايتشي مما قد أدى إلى تزايد النشاط الإشعاعي في واحدة من أكبر خمسة عشر (15) محطة توليد للطاقة في العالم، وبعد عدة ساعات من الزلازل وقع انفجار ضخم داخل المحطة أدى إلى إخلاء المنطقة في شعاع قطره (20) كلم، وتمّ تقييد حركة الطائرات حول المحطة على نطاق (20) كلم. كما تسببت عاصفة في غرق ناقلة النفط "أموكوكاديز" قبالة سواحل بريتاني في فرنسا وتسربت شحناتها التي كانت تبلغ (246) ألف طن من النفط الخام، وقد إمتد التسرب النفطي الناجم عن هذه الحادثة على مساحة بلغت نحو (29) كلم وعانى (76) شاطئاً من آثار هذا التسرب النفطي.⁽¹⁾

2/ التلوث العابر للحدود:

عرّفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية "OECD" هذا التلوث بأنه " أي تلوث عمدي أو غير عمدي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعاً أو موجوداً كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة أخرى⁽²⁾، ويقترّب هذا التعريف من ذلك الذي جاء في إتفاقية جنيف لعام 1979 بشأن التلوث بعيد المدى، حيث عرّفته "هو الذي يكون مصدر التلوث موجوداً كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة ما، ولكنه يحدث آثاره الضارة في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة أخرى، وعلى مسافة يكون معها من غير الممكن عموماً، التمييز بين ما تسهم به المصادر الفردية أو مجموعة مصادر الانبعاث"⁽³⁾.

وبالنتيجة يمكن أن يتخذ التلوث عبر الحدود صورتين، الصورة الأولى تمثل التلوث عبر الحدود البحرية ذو الإتجاه الواحد أين يجد التلوث مصدره في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى، وحادثة "تشرنوبل" خير مثال على هذا النوع من التلوث؛ أما الصورة الثانية فهي التلوث عبر الحدود ذو الإتجاهين أين يكون مصدر التلوث في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى، ويوجد في هذه الدولة الأخرى مصادر تلوث تنتج آثارها في الدولة الأولى، فهو تلوث تبادلي.

(1) - موقع منظمة الأمم المتحدة على الرابط "un.org/ar/chromicle/article" تاريخ التصفح 2021/05/05 على الساعة 13:30.

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص117.

(3) - تم المصادقة على هذه الإتفاقية في 13 نوفمبر 1979 في نطاق اللجنة الاقتصادية الأوروبية، والتي تهدف إلى حماية الصحة العامة والبيئة بالتقليل من تلوث الهواء طويل المدى عبر الحدود عن طريق اتخاذ التدابير التي تتسم بالتعاون وتلتزم الدول الأعضاء بوضع استراتيجيات وسياسات لمكافحة تلوث الغلاف الجوي عن طريق تبادل المعلومات والتشاور والبحث والرصد والتعاون في البحث والتطوير فيما يتعلق بتكنولوجيا تقليل الانبعاثات بالنسبة لملوثات الهواء الرئيسية، تقنيات الرصد والقياس لمعدلات الانبعاثات من ملوثات الهواء وتركيزها في الجو، نقل ملوثات الهواء طويل المدى وتأثيرها على الصحة والبيئة عامة.

وهكذا يمكن القول أن أهم ما يميز التلوث عبر الحدود البحرية، أنه ينتقل من الدولة التي يحدث في إقليمها التلوث إلى دولة أخرى، دون إمكانية حجه أو منعه من العبور إلى هذه الدولة المتأثرة وهو ينتشر خصوصا في البيئة البحرية والهوائية ويثير إشكالات عديدة سواء على مستوى القانون الوطني أو على مستوى القانون الدولي. (1)

ولما كانت البيئة الإنسانية واحدة والالتزام بحمايتها وحدة لا تتجزأ، فقد حرصت الإتفاقيات الدولية على وضع نظام قانوني لمكافحة هذا النوع من التلوث، بما يوجب الالتزام بالتعاون بين الدول (2)، على اعتبار أن البيئة البحرية من الموارد المشتركة، ومن ثمة لا يصلح لأن تكون محلا للملكية الخاصة من جانب أحد سواء كان دولة أو فردا، وأنه على كل دولة واجب مراعاة واحترام التدابير والإجراءات المطبقة دوليا والمتعلقة بحماية البيئة عامة، والبيئة البحرية خاصة. (3)

الفرع الثالث: مظاهر التلوث البحري وأسبابه

ظهر التلوث بظهور الزراعة واكتشاف الصناعة، إلا أن حدته قد ازدادت مع التقدم الصناعي والتطور التكنولوجي، ويعدّ النمو الديمغرافي وتوسع المدن على ضفاف السواحل من أهم مسببات التغيير البيئي والإخلال الطبيعي والبيولوجي للوسط البحري، وكذا نظرا لتعاملات الإنسان الواسعة مع مكونات البيئة الطبيعية، إما إيجابا بالتنمية والتطوير كبناء وتشيد المنشآت الحيوية والإستراتيجية وتوسع إستعمال التكنولوجيا في شتى المجالات، أو سلبا بالإستنزاف والتدمير والتلويث، فالأرض قد أصبحت غير قادرة على إستيعاب الكم الهائل من الملوثات وأصبح البحر الملجأ والملاذ الوحيد لإلقاء مخلفات الأنشطة البشرية رغم ما تشكله من خطورة على المستوى المحلي أو الدولي.

أولا/ أسباب التلوث البحري:

يمكن تقسيم أسباب التلوث البحري إلى سببين رئيسيين هما:

1/ أسباب طبيعية:

وهي التي تنشأ من مكونات البيئة الطبيعية ذاتها، كالغازات والأتربة المشبعة في طبقات الجو والمنبعثة من المقذوفات البركانية والمنصهرة أو نتيجة العواصف والرياح وغيرها التي تنقل عبر الهواء إلى مسافات

(1) - عبد الله رمضان الكندري، التلوث الهوائي والأبعاد البيئية الاقتصادية، مجلة العربي، العدد 405، الكويت، 1992، ص 91 وما بعدها.

(2) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 113.

(3) - أحمد عبد الكريم سلامة، السياحة وقانون البيئة: تفعيل وتناغم أم تعطيل وتصادم، مجلة الحقوق حلوان للدراسات الاقتصادية والقانونية، جامعة حلوان، كلية الحقوق القاهرة، 2001، ص 15.

بعيدة عديد الملوثات العالقة في الجو حيث تساهم الأمطار في إسقاطها على مياه البحار والمحيطات، إضافة إلى أكاسيد النيتروجين الناتجة عن التفريغ الكهربائي للصواعق⁽¹⁾، أو نظرا لظهور تحولات طبيعية أو فجائية لعناصر البيئة البحرية، أو في جملة المواد الحيوية والإشعاعات الطبيعية حيث تؤدي زيادة كم أعداد بعض المواد أو الكائنات في مكان أو زمان معينين إلى الإخلال بالتوازن البيئي البحري، كحدوث طفرات وراثية في بعض المجالات، مثل البكتيريا التي تصبح عوامل ممرضة بتحولها إلى فيروسات، أيضا زيادة كم المواد العضوية أو لا عضوية مثلا بفعل زيادة درجة الحرارة والملوحة، تجعل منها مادة ملوثة طبيعية.⁽²⁾

علاوة على ذلك فإن تواجد بعض الأنواع الطبيعية بالأعداد الكبيرة كالطحالب يساهم في الإخلال بالتوازن الإيكولوجي وبذلك الإخلال بالأدوار البيئية لمجموع أحيائها ليحدث التلوث الطبيعي، وعلى سبيل المثال إكتشاف الطحلب الأخضر "La Taxifolia" سنة 1984 في منطقة البحر الأبيض المتوسط، متواجد على عمق (100) متر سريع النمو فوق كل أشكال الطبقات التحتية للقاع البحري، وفي سنة 1990 إستطاع الإنتشار على مساحة (3) هكتار ليصل سنة 1992 إلى (100) هكتار، ثم تضاعف أكثر ليصل إلى (1500) هكتار من المساحة البحرية في الفترة الممتدة بين سنة 1996 إلى سنة 2000.⁽³⁾

كما تعمل الفيضانات العارمة على جرّ أنواع متعدّدة من الملوثات من طبقات التربة، كالمواد السائلة والصلبة، الأتربة وغيرها، والتي تعمل على إحداث إختلال بالتوازن البيئي للوسط البحري من خلال التأثير على الثروة السمكية والكائنات البحرية الأخرى، فقد تؤدي إلى موتها أو هجرتها نهائيا من تلك المناطق البحرية الملوثة.

إلى جانب هذه الأسباب الطبيعية والتي تكون عادة ذات تأثير محدود وآني وتزول بزوالها، فإن هناك أسبابا أخرى إستحدثها الإنسان تلعب الدور الرئيسي في إحداث التلوث البحري وتزيد من خطورته، تعرف بالأسباب المستحدثة أو الحديثة والتي جاءت نتيجة للتطور الصناعي والتقني الذي يشهده العالم.

2/ أسباب مستحدثة:

وهي كل الملوثات الناتجة من أنشطة الأفراد والمؤسسات الصناعية والتكنولوجية، والتي باتت تستخدم في شتى المجالات خاصة ما تعلق منها بالصناعات البترولية والتقيب في أعماق البحار، إلى جانب أساطيل النقل البحرية وحركة السفن الواسعة ومخلفاتها الزيتية، إذ يعبر البحر الأبيض المتوسط أكثر من

(1) – راتب السعود، الإنسان والبيئة (دراسة في التربية البيئية)، دار الحامد، عمان، 2004، ص53.

(2) – محمد أحمد منشاوي، مرجع سابق، ص47-48.

(3) – L. Simon, De la biodiversité à la diversité : Les biodiversités au regard des territoires, Annales de Géographie, n° 651, 2006, p.451.

عشرة آلاف باخرة وسفينة، فضلا عما تنفثه من غازات وأبخرة والتي تضاف إلى المخلفات التي تعتري عرض البحر نتيجة حوادث الإصطدام، الغرق، التعرض للظروف الطبيعية الفجائية كالتقلبات الجوية، أو الأعطاب المختلفة وغيرها من الظروف الطارئة وتعدّ حوادث التسرب النفطي في البحار والمحيطات من أخطر الكوارث التي تضرّ بالبيئة والحياة البحرية، فبسبب وقوع مثل هذه الحوادث أصبحت مياه المحيطات ملوثة بالهيدروكربون النفطي السائل، الذي تسبّب وسيتسبب في أضرار بيئية لعقود مقبلة ومن بينها نفوق الأسماك والثدييات البحرية والطيور وإتلاف الشواطئ.⁽¹⁾

كما أنّ الصرف الصحي يعدّ من أهم مصادر التلوث الذي تستدعيه الزيادة السكانية، بحيث تعاني الدول النامية ومنها الجزائر من مشكلة صرف المياه المستعملة مباشرة في البحر دون معالجة على طول شواطئها، إضافة إلى مخلفات المدن الأخرى المطلّة على البحر الأبيض المتوسط كالنفايات الصلبة والسائلة أهمّها البلاستيك ومخلفات الأغذية والتعليب، إلى جانب مخلفات العملية الصناعية التي تتراكم في مياه الأنهار والبحيرات لتصل إلى البحر فيما بعد، والتي تعمل على تدمير البيئة البحرية وتقتل كائناتها الدقيقة وتضعف نظمها، لتتحول فيما بعد إلى بيئات غير صالحة لمعيشة أنواع عديدة ومهمّة من الكائنات البحرية النباتية والحيوانية⁽²⁾.

وفي الحديث عن أسباب التلوث يطول الشرح وتتعدّد الأسباب، والتي سوف نقوم بتفصيلها في محور لاحق، إلّا أنّها في مجملها تظهر التلوث في مظهرين، يكون الأول ظاهرا أين يمكن رؤيته بالعين المجردة ومعينة آثاره الظاهرة والجلية في هذه البيئة، ويكون الثاني خفيا ينتشر بصمت وبأكثر شدة وخطورة ولا يمكن معاينته بالعين المجردة.

ثانيا/ مظاهر التلوث البحري:

يوجد نوعين من مظاهر البحري هما:

1/ التلوث الظاهري:

يدخل في دائرة التلوث الظاهري كلّ أشكال المخلفات الصلبة أو السائلة بالبيئة البحرية، إمّا بالقرب من مناطق المدّ والجزر، أو مختلطة مع مياهه أو طافية على السطح، كالقمامة المنزلية أو المواد البلاستيكية وأنواع الورق، إضافة إلى الملوثات الطبيعية التي تخلفها السيول الجارفة أو الفيضانات ومياه الروافد كبقايا

(1) – Lilia Khodjet El Khelil, La Pollution de la Mer Méditerranée du Fait du Transport Maritime de Marchandise, Régime Juridique Applicable et Mise en œuvre par les Etats, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2003, P.69 – 70

(2) – مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية عدد: 3-54، سبتمبر 2013، ص 19.

الأشجار أو الحيوانات النافقة أو بقايا السفن المهترئة التي تقوم الأمواج البحرية بإزاحتها إلى الشواطئ لتشكل في عمومها آثار هذا التلوث.⁽¹⁾

كما نجد مخلفات الأنشطة الاقتصادية للمؤسسات المتواجدة على طول السواحل كالموانئ والمراسي ومحطات تحلية المياه وتوليد الكهرباء أو الأنشطة الموسمية المتعلقة بالسياحة الموسمية ومخلفات الملاحة البحرية من زيوت طافية أو مواد وشوائب قد تغير من التركيبة الطبيعية لمياه البحر ومنه تأثر على مواردها الحية وغير الحية.⁽²⁾

هذه هي أشكال التلوث الظاهري التي ترى بالعين المجردة ليتحول فيما بعد إلى المظاهر والبدايات الأولى للتلوث الخفي والذي لا يتم الكشف عنه إلا بعد القيام بالتحاليل والتجارب المخبرية.

2/ التلوث الخفي:

يعتبر التلوث الخفي من أشد التلوثات خطورة على البيئة البحرية، حيث أنه لا يمكن الكشف عنه إلا من خلال التحاليل المخبرية، ومن أسبابه كثرة الملوثات المتواجدة في البحر والتي تكون ذات طبيعة إما كيميائية أو فيزيائية أو حيوية، وتحلل هذه الملوثات في الوسط البحري يؤدي إلى تواجد أحياء مجهرية ضارة تؤثر على جودة مياه البيئة البحرية، ويستدل على مظاهر التلوث الخفي من خلال تغيير نسب الأكسجين في المياه أو طبيعة لون المياه، مثل تلون المياه باللون الأسود عند تفاعلها مع المخلفات النفطية التي تنتجها السفن والناقلات، كذلك قد يحدث التلون أيضا من تحلل الطحالب التي تعطي اللون الأخضر الداكن كدليل على التلوث العضوي، في حين تخلف النشاطات الحيوية للمواد الفوسفورية وغيرها من المنظفات والمبيدات وهي تشق طريقها نحو البحر متفاعلة مع مياهه، رغوة بيضاء أو صفراء فتشكل تلوّثا ظاهريا لتلوث خفي.⁽³⁾

هذا ويظهر في العديد من بحار العالم والبحر الأبيض المتوسط خاصة، حالات التلوث الكبيرة التي أخذت بالوسط البحري وأضرّت بصحة الثروة السمكية، هذا الإختلال قد يصل إلى درجة إنقراض الكثير من الأنواع البحرية في تلك البيئات والتي كانت إلى وقت قصير عامرة بالأنواع والأحياء البحرية سواء النباتية منها أو الحيوانية.

(1) - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص 82.

(2) - كريمة بورحلي، نفس المرجع، ص 83.

(3) - كريمة بورحلي، نفس المرجع، ص 86.

الفرع الرابع: آثار التلوث البحري

ينتج عن التلوث البحري آثاراً خطيرة جداً على الإنسان وصحته، وكذا على الموارد الحية وغير الحية للبيئة البحرية.

أولاً/ آثار التلوث على التوازن البيئي البحري:

رغم الدور الكبير للطبيعة والبيئة البحرية في إعادة توازنها وتنظيف محيطها من خلال عمليات التحلل والتغذية التي تساهم في الإزالة والتقليل من كمية الملوثات المضافة من قبل الإنسان وأنشطته، إلا أن هذا السلاح الطبيعي أصبح ضعيفاً خاصة مع النمو الصناعي والتطور التقني وكميات المخلفات التي تلقى في البحار والمحيطات، فالتركز الهائل للأنشطة الصناعية والإقتصادية على السواحل البحرية أدى إلى إتلاف النظام البيئي البحري وفقدان الأوساط البحرية لطبيعتها والإضرار بمواردها.

ومنه أصبحت هذه الأخيرة غير قادرة على المقاومة حيث سبب التلوث بأنواعه ظواهر غير طبيعية جعلت البيئة غير قادرة على تجديد مواردها التي تعمل على إستقرار نظمها بما يتناسب وديمومة أداء أدوارها بفعالية في سلسلة التوازن الإيكولوجي والبيئي، فالتحولات الكيميائية التي تخلفها الكيماويات والزيوت والإشعاعات الملقاة في البيئة البحرية تشكل في تفاعلها تهديداً لسلامة هذا النظام، وبالتالي الأضرار والأمراض للبيئة والإنسان معا على حدّ سواء.

ومن مظاهر إنعكاس التلوث على مسارات التوازن البيئي، التأثير على الأحياء البحرية على المدى القريب والبعيد، فالملوثات البترولية والمعادن الثقيلة والمبيدات الزراعية والنفايات الصلبة ونفايات الصرف الصحي والمخلفات النووية والإشعاعية تؤدي إلى هدم العديد من الأنظمة البيئية البحرية ومنه الإضرار بالأجيال المختلفة للحيوانات البحرية وبالأخص الأسماك.

ويأتي النفط في مقدّمة الملوثات الخطرة التي لها آثار مدمرة على البيئة البحرية، حيث تدلّ الدراسات على أنّ 200 ألف طن من النفط كافية لتحويل البحر المتوسط من الناحية البيولوجية إلى صحراء قاحلة لا تعيش فيها الكائنات الحية، بل أن هناك تحذير من قبل العلماء بتحويل البحر الأبيض المتوسط إلى بحر ميت إذا بقيت معدلات التلوث مرتفعة خصوصاً من قبل فرنسا وإيطاليا وإسبانيا التي تعتبر سواحلها الأكثر تضرراً من تلوث البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾، حيث يحتوي زيت النفط على العديد من المواد العضوية السامة للكائنات الحية، ومن أخطر تلك المركبات "البنزوبيرين" وهو من الهيدروكربونات المسببة للسرطان ويؤدي

(1) - عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 19.

إلى موت الكائنات الحية المائية.⁽¹⁾ علاوة على ذلك فإن النفط يطفو على سطح الماء مكوناً طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء الجوي وهذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء في (التر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي بإنتشاره مساحة تزيد عن (4000) متر مربع من المياه السطحية)، حيث تمنع هذه الطبقة التبادل الغازي بين الهواء والماء كما تمنع ذوبان الأوكسجين في مياه البحر مما يؤثر على التوازن الغازي للبيئة البحرية.⁽²⁾

هذا ومن مظاهر إخلال التلوث بالتوازن كذلك التأثير على التناسل، هذا الأخير الذي يعدّ مظهراً من مظاهر الحياة الأساسية ويسهم في ضمان إستمرار النوع، حيث تحدث المبيدات والأسمدة والمخلفات الزراعية والصلبة خاصة العضوية منها إضطرابات في الأنسجة الحيوانية منها الأنسجة التناسلية التي تعدّ العنصر الأكثر حساسية للملوثات التي تتدخل مع تركيبها ووظيفتها لتؤدي إلى الحدّ من معدل الخصوبة مما يسهم في نقص أعداد وكميات الحيوانات البحرية ويهدّد بانقراضها فيما بعد كالأسمك والطيور والسلاحف البحرية.⁽³⁾

ومن أشكال التهديد الناتج عن التلوث البيئي أيضاً على التنوّع الحيوي، هو تغيير الموطن الطبيعي للعديد من الكائنات الحية وإجبارها على ترك موطنها والانتقال إلى بيئة جديدة، في الوقت الذي قد تكون أحد الأسباب المؤدية إلى إختلال التوازن البيئي للوسط الجديد والذي قد يؤدي إلى هلاك الكائنات المستوطنة هناك في الأصل، أو تعمل على إضعافها، فالنظام البيئي المتوازن يشمل العديد من الأنواع لكلّ منها دور ووظيفة تؤثر على نظمها وإتزانها.⁽⁴⁾

وعموماً تساهم الآثار الرئيسية للأضرار البيئية الناتجة عن التلوث في الإخلال بالتوازن البيئي البحري من خلال العديد من المظاهر أهمّها الإضرار بالثروات البيولوجية والحيوية للبحار والمحيطات، والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة الحياة البحرية للكائنات الحية وغير الحية للبيئة البحرية مما يؤدي إلى إنقراض وموت الكثير منها في كثير من الأحيان.

(1) - عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص20.

(2) - ورقة المعلومات الفنية رقم 13 حول آثار تلوث النفط على البيئة البحرية، صادرة عن الإتحاد الدولي المحدود لملكي الناقلات المعنية بالتلوث، على الموقع:

www.knowledge-ressources/documents.guides.org/ar/.com

تاريخ التصفح 2021/05/11، على الساعة 01:00

(3) - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص117.

(4) - حسين على السعدي، أساسيات علم البيئة والتلوث، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، الأردن، 2006، ص91.

ثانيا/ آثار التلوث البحري على الأفراد:

رغم التأثير الكبير والملحوظ للتلوث على التوازن البيئي الذي ينبئ بالفناء لعدد الأوساط الطبيعية وظهور التصحر كنتيجة حتمية فإن تأثيرها على الإنسان ونشاطاته لم يكن بالأمر الهين بل أصبح يهدد هو الآخر بعدد المشكلات والأزمات الصحية والإقتصادية وحتى الإجتماعية لمستغلي هذه البيئة الملوثة في العديد من الجوانب منها الجوانب الصحية من أمراض وأوبئة، والإقتصادية المتمثلة في قلة الإنتاج والإخلال بالأنشطة الساحلية التقليدية.

1/ آثار التلوث البحري من الناحية الصحية:

لقد أضحى التلوث البحري يمثل ظاهرة خطيرة على حياة الإنسان، وإستمرار الحياة على كوكب الأرض رهين بيئة بحرية سليمة ومتوازنة ونظيفة، فمعظم الأمراض تنتقل إلى الإنسان عن طريق الماء أو الغذاء، كأمراض الرذاذ المائي في البيئة البحرية منها الحساسية وأمراض الربو والأمراض الصدرية.⁽¹⁾ ورغم إعتبار البحار عالم لا يساعد على نمو معظم الجراثيم المرضية، إلا أنه في ذات الوقت قد أدى التلوث المفرط فيها إلى تحويل مياه شواطئها إلى بؤر لنمو الفيروسات التي تمثل خطرا كبيرا على صحة الأفراد، حيث تتسبب في أمراض عدة أخطرها السلمونيا والكوليرا والتي تنتقل بعد إستهلاك الأفراد للمنتجات البحرية الملوثة⁽²⁾، ومن أمثلة التسمم الشديد ما حدث في خليج "ميناماتا" باليابان حيث أُلقيت فضلات تحتوي على "داي ميثيل الزئبق" في الخليج من مصنع "إستيال ديهبو" وتركزت هذه المادة في الأسماك مما أدى إلى إنتشار التسمم بالزئبق بين السكان الذين يعيشون على هذه الأسماك، حيث أنه إعتبارا من مارس 2001، تم الإعتراف رسميا بـ(2665) ضحية مصابة بمرض "ميناماتا" توفي منهم (1784) وتلقى أكثر من (10000) ضحية تعويضا ماليا، وكذلك حادثة "تابولي الإيطالية" وحادثة "المحار" والإصابات التي سجلت بأمراض الكوليرا، التيفويد والدوسنتاريا⁽³⁾.

2/ آثار التلوث البحري من الناحية الإقتصادية والإجتماعية

بالإضافة إلى ما يخلّفه التلوث البحري على صحة الإنسان من آثار وخيمة والتي تسهم بدرجة كبيرة في العديد من الأمراض والمشاكل الصحية التي تهدد وتؤثر على مستقبله الصحي، فإنه يحدث كذلك خسائر

(1) - كريمة بورجلي، مرجع سابق، ص122.

(2) - سمير أبو العلا، نهر النيل والتلوث، سلسلة قضايا بيئية معاصرة، 2000، ص34-35.

(3) - عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر، العدد العاشر، 2013، ص444.

مالية جسيمة في القطاعات الاقتصادية التي تعتمد على مياه البحر النظيفة والمناطق الساحلية المتوازنة، وفي المعتاد تستشعر أكثر الآثار الاقتصادية في قطاعي مصائد الأسماك والسياحة، على الرغم من أن عددا كبيرا من القطاعات الأخرى يمكن أن تتأثر، مثل محطات توليد الطاقة أو الشحن أو إنتاج الملح أو تحلية مياه البحر، وتظهر آثار التلوث البحري من الناحية الاقتصادية والاجتماعية من خلال:

أ) تدهور القيمة الاقتصادية للمياه البحرية:

يقصد بتدهور القيمة الاقتصادية لمياه البحر التأثير على البيئة البحرية بما يقلل من قيمتها أو يشوه طبيعتها ومواردها الحيوية، أو يستنزف ثرواتها أو يضر بكائناتها الحية، والتدهور يعدّ من أهم نتائج التلوث البحري المدمر؛ ومن أشكاله هلاك أعداد كبيرة من الأسماك وهجرة الباقي إلى أعالي البحار، وهو ما يشكل خسارة اقتصادية كبيرة بإعتبار أنّ البحر مصدر ثروة وإستزاق هامّ للأفراد، حيث يمثل هذا الأخير مورداً اقتصادياً هامّ للبروتين الغذائي، فهو يستخرج منه (30%) من البروتين الحيواني الذي يستهلكه سكان العالم⁽¹⁾، بالإضافة إلى ذلك تهديد أنواع كثيرة من الأسماك والحيوانات البحرية بالإنقراض بفعل الملوثات الكيميائية خاصّة المبيدات منها وإنتشار التلوث النفطي الذي يؤثر على الكائنات البحرية المختلفة بسبب وجود تركيبات الهيدروكربونات السامة ومنه وفاة الألوّف من الثدييات والطيور البحرية مثلما حدث عندما إصطدمت ناقلة البترول العملاقة "توري كانيون" وتحطمت جنوب غرب إنجلترا فانسكب منها (187) ألف طن من زيت البترول الخام فأدى إلى وفاة (20) ألف طائر من طيور البطريق.

ب) الخسارة الاقتصادية بسبب تكاليف إعادة التهيئة:

تتحمل إقتصاديات الدول الساحلية بسبب حوادث التلوث وتكاليف التنظيف وإزالة التلوث من البيئة البحرية خاصة حوادث التلوث بالنفط خسائر كبيرة، وسبب ذلك هو صعوبة التحكم أو الإحاطة بالتلوث في البيئة البحرية نظرا لخصوصية مياهها التي تسمح بإنتشار التلوث بسرعة كبيرة، مضافة إليها العوامل الطبيعية كالتيارات البحرية والأمواج التي تساعد على إتساع رقعة الإنتشار في زمن قياسي قصير.⁽²⁾

وعلى سبيل المثال تؤدي الحوادث النفطية إلى خسائر مادية مرتفعة لأعمال التنظيف، فلقد دفعت شركة "أكسون فالديز" ما يساوي (900) مليون دولار لهذه الأعمال وقدمت الحكومة الإتحادية (154) مليون دولار للتنظيف نتيجة التسرب الذي وقع في مضيق "برنس وليام"، أمّا في الخليج العربي فقد تحملت السعودية والكويت أعباء باهظة لتنظيف الخليج العربي، وقد خصّص الحلفاء في حرب تحرير الكويت (50) مليون

(1) - كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص 129.

(2) - كريمة بورحلي، نفس المرجع، ص 122.

دولار لعمليات تنظيف مياه الخليج⁽¹⁾، كذلك دفعت شركة "أموكو" إثر تحطم الناقل الأمريكية "أموكو كاديز" وتسرب أكثر من (65) مليون جالون من النفط مبلغ (200) مليون دولار كتعويض عن الأضرار عام 1992، ورغم كل هذه المبالغ الطائلة لا تزال بعض المناطق البحرية تعاني من المخلفات النفطية.⁽²⁾

(ج) التأثير على القطاعات الاقتصادية الحيوية:

في حالة الانتشار الواسع لأنواع الملوثات في البيئة البحرية، كالتلوث النفطي أو الكيميائي أو العضوي، فإن ذلك يؤثر على بعض الأنشطة اليومية للأفراد، خاصة منها أنشطة الملاحة البحرية والأنشطة السياحية وكذلك أنشطة تحلية المياه، ومحطات توليد الكهرباء والمزارع السمكية وذلك على النحو التالي:

(1) التأثير على أنشطة الملاحة البحرية:

تعاني الملاحة البحرية من مشكلات التلوث البحري من خلال التأثير على عمليات قطاع الصيد بدرجة كبيرة، خاصة عند انتشار التلوث النفطي، مما يؤدي إلى نقص الإنتاج وتراجع الثروة السمكية ومنه عزوف البحارة عن نشاطات الصيد نتيجة تلوث المحاصيل والحيوانات في أعقاب عدد من المخلفات النفطية أو الإشعاعية وحتى العضوية.⁽³⁾

(2) التأثير على أنشطة تحلية المياه وتوليد الطاقة الكهربائية:

تظهر خطورة التلوث البحري على الدول التي تعتمد على تحلية مياه البحر كما هو الحال في دول الخليج، حيث أن هذا الأخير سوف يؤثر على كفاءة محطات التحلية وبالمثل ستؤثر المياه الناتجة على الإنسان والحيوان والنبات التي تروى بها⁽⁴⁾، أما بالنسبة لمحطات توليد الطاقة الكهربائية فهي تستخدم مياه البحر الباردة في عمليات إنتاج الكهرباء، ومن حين إلى آخر يتم غلق مداخل المياه في أعقاب بقع التلوث خاصة النفطية منها كإجراء احترازي ضد تلف الآلات ولتجنب إغلاق المحطة بالكامل لفترات مطولة إذا ما دعت الحاجة إلى تنظيف الأنابيب، ويكمن الخطر في أن التلوث إما سوف يسبب سداً في أنابيب التكييف أو سوف يتداخل مع عملية التبادل الحراري مما يحد من كفاءة عملية التبريد ومنه من كفاءة عملية توليد الكهرباء، ومن المؤكد أن تكون عواقب إغلاق محطات التوليد واسعة الأثر وشديدة أيضاً نظراً لأنه قد يلزم

(1) - موقع منظمة الأمم المتحدة، على الرابط: www.un.org.

(2) - نفس المرجع.

(3) - ورقة المعلومات الفنية رقم (12) حول آثار تلوث النفط على الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية صادرة عن (ITOPF)، مرجع سابق، ص 02.

(4) - عباس إبراهيم دشتي، مرجع سابق، ص 441-442.

شراء الكهرباء من منتجين آخرين للحفاظ على الكم المعروض، وهو ما سيساهم في بذل جهود مضمينة سواء من الناحية المادية أو من ناحية تجنب الإغلاق.⁽¹⁾

(3) التأثير على أنشطة السياحة:

تعتبر السياحة القطاع الإقتصادي الرئيسي في معظم الدول الساحلية، والذي يمكن أن يتأثر سلبا بالتلوث، فالبيئة البحرية تعدّ من أنسب أماكن الترفيه تمكن الأفراد من التمتع وممارسة مختلف الهوايات من صيد وعبور البحار والمحيطات وممارسة مختلف الرياضات كالغطس والإستجمام والإستكشاف، وتشويه جمال هذه البيئة من تهديم وتغيير تكوينها الطبيعي أو إضافة عناصر جديدة ملوثة كمخلفات الصرف الصحي والمبيدات والأسمدة العضوية، يؤدي بالضرورة إلى تهديم السياحة البحرية أين تصبح أماكن مهمة بدل كونها مراكز جلب الإستثمارات الإقتصادية المختلفة والتي تمثل أحد أهم مصادر الدخل القومي.

من العرض السابق وبعد تبيان الأسباب الرئيسية للتلوث وتحديد مظاهره وكذلك آثاره على الأفراد وعلى البيئة البحرية، يمكن القول أنه يبرز التحدي أمام الإنسان لكي يحافظ على بيئته ويحميها من خلال تنمية الشعور بالمسؤولية لديه حول سبل حماية هذه الأخيرة ومكافحة التلوث الذي يعترضها بجميع أنواعه ومصادره، فهذا الأخير قد يؤدي إلى تهديم البيئة البحرية من خلال الحدّ من الأنواع الحيوانية المتواجدة بها وتدمير مواطنها، وساحل البحر الأبيض المتوسط يعتبر أحد السواحل التي لا تقدر بثمن بالنظر لثراء أنظمتها البيئية وتراثه الثقافي، بالإضافة لأهمية دوره الإجتماعي وهويته البحرية القويّة، ففي هذه المنطقة ترتكز البنية التحتية للنقل ونزل السياحة والمرافق الصناعية، إلّا أن إنتشار المناطق العمرانية على طول الساحل وإستمرار ذلك لعقود، وكذلك كثرة حوادث الناقلات النفطية وإنتشار التجارب النووية والمركبات الإشعاعية والنفايات الصناعية وإستخدام الآلات الحديثة وأسلحة الحرب المدمرة على نطاق واسع، أدّى إلى آثار وخيمة وفادحة أهمّها تغيّر البيئة الطبيعية وما ترتّب عن ذلك من موت المئات من الحيوانات والكائنات البحرية،⁽²⁾ ومنه يجب أن تتركز كلّ الجهود الدول المشاطئة له في وضع القواعد والآليات الكفيلة بتحقيق هذه الحماية.

(1) – ورقة المعلومات الفنية رقم (12) حول آثار تلوث النفط على الأنشطة الاجتماعية، مرجع سابق، ص 09.

(2) – Laotbozzi (M), Répression et Prévention de la Pollution des navires de commerce en Méditerranée, Mémoire technique de fin d'étude présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, école nationale de la marine marchand de Marseille, 2008-2009, P.8.

المبحث الثاني

خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط ومصادره

يتربع البحر الأبيض المتوسط على مساحة تقدر بحوالي (2.5) ملايين كلم² ويقدر معدل عمقه بحوالي خمسة آلاف متر، ويبلغ طول سواحلته حوالي (46000) كلم ويحتوي على حوالي (23) جزيرة، كما يوجد ما يقارب (424) مليون شخص ونسبة نمو تصل إلى (1.3) % هذا بالإضافة إلى وصول (246) مليون سائح سنويا إلى المنطقة ما يشكل ثلث حركة السياح في العالم تقريبا، يضاف إلى ذلك فإن مياهه لا تتجدد إلا مرة واحدة كل ثمانين سنة، وهو ما يجعل منه منطقة بيئية فريدة من نوعها وضعيفة البنية مهددة بأزمة تلوث مرعبة.⁽¹⁾

فمخاطر التلوث المتزايدة تفتك بالبحر المتوسط وأمنه البيئي جرّاء النشاطات الإقتصادية والعسكرية والنمو السكاني غير المنتظم، لذا يجب حمايته من مخلفات هذه النشاطات، لا سيما وأنه مورد هام لبعض دول المغرب العربي في إنتاج الثروة الغذائية وإنعاش الإقتصاد الوطني ومنه المحافظة على الدخل القومي.

وتبعا لذلك سنتناول في هذا المبحث بالدراسة والتحليل عوامل ضعف وهشاشة البحر الأبيض المتوسط والعواقب المترتبة عن ذلك في مطلب أول، ومن ثمة تحديد أهم مصادر تلوثه خاصة تلك التي تحدث تغيرات خطيرة في مكوناته البيئية البحرية في مطلب ثان.

المطلب الأول: خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط

يقع حوض البحر الأبيض المتوسط في منطقة تطلّ على ثلاثة قارات كبرى هي غرب القارة الآسيوية وجنوب القارة الأوروبية وشمال القارة الإفريقية وهو ليس منطقة بحرية مغلقة مثل بحر قزوين أو بحر أورال، وإنما هو منطقة بحرية مفتوحة وإن كانت جغرافيا شبه مغلقة⁽²⁾، وهو ما يجعل منه منطقة هشة من حيث التنوع البيولوجي، وتشير التغيرات إلى وجود مخاطر كبيرة وتأثيرات متزايدة على مختلف النظم البيئية والحيوية في هذا الحوض، مما يجعل الوقوف على عوامل ضعف البحر الأبيض أمرا ضروريا من أجل تحديد العواقب الناجمة عن تلوث هذه المنطقة.

(1) - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار ومشكلات البيئة البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص337.

(2) - Claude (G), la Méditerranée-géopolitique et relations internationales, Paris, Ed. Ellipses, 2007, P05..

الفرع الأول: عوامل هشاشة وضعف البحر الأبيض المتوسط

ترجع عوامل هشاشة البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى عدّة عوامل طبيعية تتعلق بالأساس بجغرافية هذا البحر وخصائصه الهيدروغرافية، بالإضافة إلى الضغط البشري الذي يمارس على البيئة البحرية.

أولا/ جغرافية البحر الأبيض المتوسط

البحر الأبيض المتوسط من البحار شبه المغلقة، طبقا لنص المادة (122) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، وهو يمثل (0.7%)⁽²⁾ من مساحة البحار والمحيطات، وبذلك يكون أكبر البحار في العالم، ويتميز بشواطئه، ليست متعدّدة الجنسيات فحسب بل متعدّدة القارات، فهو يرتبط بالمحيط الأطلسي عن طريق ممر مضيق جبل طارق والمحيط الهادي عبر البحر الأحمر الذي يرتبط به عبر قناة السويس والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب⁽³⁾، إضافة إلى ذلك يرتبط البحر المتوسط بالبحر الأسود عن طريق مضيق الدردنيل، وهو ما يجعل منه مجالا إستراتيجيا بالغ الأهمية، كما أنّه يحتل المرتبة الأولى في العالم على الصعيد السياسي، هذا فضلا عن كونه على مدى آلاف السنين يعتبر مركزا للعالم، حيث يعود

(1) – المادة (122) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 "يعني البحر المغلق أو شبه المغلق خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كلّيا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

(2)–La Méditerranée: une goutte d'eau (vitale) dans les océans, la Revue du plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES), n°52, 2004, P 08.

(3)– Claud (G), Op.cit, P 05.

التاريخ الجيولوجي للبحر الأبيض المتوسط إلى أكثر من (200) مليون سنة، وهو يحتل موقع بحر "ثيتس" "Thétys" الذي كان أكبر منه عرضا وإتساعا.⁽¹⁾

ويقع هذا البحر بين خطي عرض (30) و(46) شمالا وخط طول (55) عرضا و(36) شرقا، فهو يأخذ شكلا إستطاليا يبلغ مدى خطه الطولي من جبل طارق حتى بحر الشام حوالي (3700) كلم بعرض وسطي يبلغ (675) كلم، وخطه الساحلي (46000) كلم، فيما يبلغ متوسط عمق الحوض (1500) متر وأقصى



عمق (5150) متر بمتوسط درجة حرارة (15°) إلى (20°) من الغرب إلى الشرق ومتوسط درجة الملوحة من (36.2) إلى (39).⁽²⁾

الشكل 02: خريطة البحر الأبيض المتوسط على الموقع

https://fr.wikipedia.org/wiki/Mer_M%C3%A9diterran%C3%A9e#/media/Fichier:Carte_de_la_mer_M%C3%A9diterran%C3%A9e.png

وتقع على ضفاف البحر الأبيض المتوسط (21) دولة⁽³⁾، وهو ينقسم إلى حوضين:

⁽¹⁾ – Océans 98 et la Méditerranée, la Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES), n°37, 1998, P2.

⁽²⁾ – كريمة بورحلي، مرجع سابق، ص48.

⁽³⁾ – تجدر الإشارة هنا إلى الدول المشاركة للبحر الأبيض المتوسط هي:

- شمالا: فرنسا، مونتكو، إيطاليا، سلوفينيا، كرواتيا، البوسنة والهرسك، مونتنيقروا، ألبانيا، اليونان وتركيا.
- شرقا: سوريا، لبنان، إسرائيل والأراضي الفلسطينية المحتلة.
- جنوبا: الجزائر، تونس، المغرب، ليبيا، مصر.
- غربا: إسبانيا
- في الوسط: مالطا وقبرص.

1/ الحوض الشرقي:

يسمى بحوض "ليفان" حيث يشمل البحر "الأيوبي" الذي يطلّ على شبه الجزيرة الإيطالية واليونان من الجنوب وبحر "إيجة" وهو جزء من البحر الأبيض المتوسط يقع شمال جزيرة "كريت" وتحده شمالا وغربا شواطئ اليونان وشرقا الشاطئ التركي، ثم البحر الأدرياتيكي الذي يوجد في الاتجاه الشمالي الغربي للبحر المتوسط، ويحدّه غربا شاطئ إيطاليا وشمالا يوغوسلافيا سابقا كرواتيا، صربيا، الجبل الأسود، البوسنة والهرسك وسلوفينيا.⁽¹⁾

2/ الحوض الغربي:

ويشمل الحوض "البوراني" الذي يقع شرق جبل طارق بين الشاطئ الإسباني والشرقي، والحوض "البلياري" غربي جزيرتي سردينيا وكورسيكا، يأخذ الحوض الغربي للمتوسط شكل مثلث قاعدته في شمال إفريقيا وقمته في خليج جنوة.⁽²⁾

ثانيا/ الخصائص الهيدروغرافية للبحر الأبيض المتوسط

إن الخصائص الجغرافية والطبيعية المميزة للبحر الأبيض المتوسط كان لها الأثر في إختلاف درجة حرارة مياهه ونسبة ملوحتها عن مياه المحيط نتيجة التيارات البحرية وعمليتي المدّ والجزر⁽³⁾ التي من شأنها تغيير وتحليل وبعثرة المواد الداخلة إليه والملوثة له.⁽⁴⁾

وتعادل نسبة المياه إلى تصبّها جميع الأنهار في البحر الأبيض المتوسط ثلث حجم المياه التي يفقدها نتيجة التبخر، إذ تصل كمية المياه المتبخرة إلى حدود المتر، والتي تتغيّر كلّها بفعل تأثير عوامل المد والجزر والتيارات البحرية، لذلك فإن هناك تيارا مستمرا يندفع إلى هذا البحر من المياه السطحية للمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق والتي تعدّ مياهها أطلسية منخفضة الحرارة والملوحة، لتغادر شرقا بمحاذاة الشاطئ الشمالي لإفريقيا مكوّنة أكثر التيارات ثباتا في البحر الأبيض المتوسط.⁽⁵⁾

(1) - صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، ط1، دار الكتب الوطنية، ليبيا، 1996، ص30.

(2) - صليحة علي صداقة، المرجع نفسه، ص31.

(3) - تجدر الإشارة إلى أن ظاهرة المد والجزر تعني: إرتفاع سطح البحر وإنخفاضه ويكون أوضح في الخلجان ويحدث المد والجزر مرتين كلّ (24) ساعة و52 دقيقة بسبب جاذبية الشمس والقمر.

(4) - الجوهري يسرى، جغرافية البحر الأبيض المتوسط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984، ص09.

(5) - الجوهري يسرى، نفس المرجع، ص14-15.

وبذلك فإن اتصال البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق يشكّل ميزة أساسية تلعب دوراً رئيسياً في التبادل المائي وتعويض البحر المتوسط عما يفقده من مياه نتيجة ظاهرة التبخر. وبالمثل تلعب المياه التي تصل البحر المتوسط عبر مضيق البوسفور والدرنديل قادمة من مياه البحر الأسود، دوراً مهماً في تحريك مياهه السطحية⁽¹⁾.

وتدخل مياه المحيط الأطلسي البحر الأبيض المتوسط عبر مضيق جبل طارق في شكل تيار مائي قوي، يمكن أن تبلغ سرعته (5) كلم/د بعمق يتراوح بين (50) و(150) متر، ويستمر هذا التيار متجهاً نحو الشرق على طول الساحل الإفريقي الشمالي مع تناقص تدريجي في سرعته، وعند أقصى نقطة شرقية من الساحل الإفريقي يتجه شمالاً بموازاة الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط، ثم غرباً على طول الساحل الجنوبي لتركيا، ويستمر في اتجاهه العام متأثراً باتجاهات سواحل أوروبا الجنوبية حيث يتحرك من الجنوب إلى الشمال أمام السواحل الغربية ومن الشمال إلى الجنوب أمام السواحل الشرقية لها.⁽²⁾

وعليه فإنه يوجد عند جبل طارق نوعين من التيارات أحدهما من المحيط صوب البحر والآخر من البحر صوب المحيط، فأما عن الحركة الأولى فتؤدي إلى إرتفاع سطح الماء إلى ما يقرب من (70) إلى (80) متر وهي تسير فوق مياه البحر المتوسط نظراً لقلّة ملوحتها، وأما عن الحركة الثانية فهي تسير قرب القاع نظراً لإرتفاع نسبة ملوحتها.⁽³⁾

هذه العوامل قد ساهمت في تطوير المجموعة الحيوانية والمجموعة النباتية في البحر المتوسط على مدار ملايين السنين ليتكوّن مزيج مميز يجمع بين عناصر المنطقة المعتدلة والمنطقة شبه المدارية مع وجود نسبة (28)% من الأنواع المستوطنة، وقد بلغ العدد الإجمالي للأنواع البحرية التي تم تسجيلها من (10.000) إلى (12.000) منها (8500) من الأسماك و(1300) نوع نباتي، و(3) أنواع سلاحف و(33) نوع من الطيور البحرية، إذ يمثل هذا الثراء البيولوجي (8) إلى (9)% من مجمل عدد الأنواع الموجودة في بحار العالم.⁽⁴⁾

وبالنظر إلى هذه الخصائص، والتي تزيد من أهميتها طول الشواطئ الساحلية والمقدرة بـ(46) ألف كلم⁽⁵⁾، فإن هذا البحر يتعرّض بدرجة كبيرة لضغوط مختلفة الأعداد البشرية وأنشطتها المتمركزة فيه.

(1) - الجوهري يسرى، مرجع سابق، ص14-15.

(2) - فايد نوف عبد المجيد، محسوب محمد صبري، جغرافيا البحار والمحيطات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993، ص143.

(3) - الجوهري يسرى، مرجع سابق، ص16.

(4) - الجوهري يسرى، مرجع سابق، ص 16-17.

(5) - القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، تقرير وكالة البيئة الأوروبية، مكتب الإصدارات الرسمية لدول الإتحاد الأوروبي لوكسمبورغ، 2006.

ثالثاً/ الضغط البشري المتزايد على البيئة البحرية:

تتعرض بيئة البحر الأبيض المتوسط إلى ضغوطات كبيرة نتيجة مختلف الأنشطة البشرية الممارسة في المناطق البحرية والساحلية لهذا البحر، سواء كانت هذه الأنشطة صناعية، تكنولوجية، زراعية أو سياحية، بالإضافة إلى تواجد كثافة سكانية عالية على إمتداد الشواطئ وما تحمله من مخاطر تتمثل في غزو العمران والمنشآت العمرانية للساحل بأكمله.

ففي عام 2000 بلغ عدد سكان دول البحر المتوسط (450) مليون نسمة، ومن المتوقع أن يبلغ من (520) إلى (570) مليون بحلول عام 2030، ليصل إلى حوالي (600) مليون عام 2050، وربما (700) مليون نهاية القرن 21⁽¹⁾، يتمركز حوالي (286) من الموانئ التجارية، وحوالي (900) ميناء بحري، (284) محطة طاقة، (238) محطة تحلية مياه، (112) ميناء جوي و(601) مدينة ساحلية على ضفاف المتوسط⁽²⁾.

يضاف إلى ذلك فإنّ المناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط يزورها حوالي (235) إلى (300) مليون سائح خلال العشرين سنة الفارطة، وهو ما يمثل ثلث حجم السياحة العالمية⁽³⁾.

هذا ويعدّ ساحل البحر المتوسط ساحة للعديد من الأنشطة البشرية التي تتسبب في تدهور النظام البحري في هذه المنطقة، إذ أنّه من بين (601) مدينة ساحلية يزيد سكان كلّ منها عن (10000) نسمة بما يقدر إجمالاً بـ (58.7) مليون نسمة، (69)% منها تقوم بتشغيل محطات معالجة مياه الصرف، بينما لا تملك نسبة (21)% من المدن محطة معالجة مياه الصرف الصحي، وتقوم (6)% منها بإنشاء محطة في الوقت الحالي، في حين تملك (4)% من هذه المدن محطة غير صالحة للتشغيل ويرجع لك إلى أسباب مختلفة. والجدير بالذكر أن فعالية هذه المحطات في إزالة الملوثات تكون في أحيان كثيرة منخفضة وغير كافية، ففي معظم محطات معالجة مياه الصرف على ساحل المتوسط، (55)% تتمّ فيها المعالجة الثانوية للمياه في حين تتولى (18)% من المحطات المعالجة الأولية، ويزداد الوضع تفاقمًا بسبب النموّ السريع لكثير من المدن الساحلية خاصّة تلك التي تقع على الساحل الجنوبي، وقد بيّنت دراسة أجريت حول سواحل المتوسط وجود كثافة عالية من المخلفات البحرية بمتوسط (1.935) صنف لكلّ كيلومتر مربع، بحيث تشكل مخلفات البلاستيك (96)% منها، كذلك (650) مليون طن من مياه الصرف الصحي، و(120) ألف طن من الزيت

(1) – Le milieu marin et littoral Méditerranéen :Etat et Pression, Rapport de l'agence Européenne de l'Environnement (AEE), Copenhagen, 1999, P11..

(2) – برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الخطة الزرقاء، مرجع سابق، ص22-23.

(3) – القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص13.

المعدني، (60) ألف طن من الزئبق، (3.8) ألف طن من الرصاص و(36) ألف طن من الفوسفات، كل هذه المخلفات تضح في حوض البحر الأبيض المتوسط سنويا مخلفة العديد من الأضرار أهمها نفوق الكثير من الكائنات البحرية، فضلا عن رمي نفايات المصانع الساحلية وغير الساحلية، إذ يقوم (60) مصنعا لتكرير البترول برمي (20) ألف طن من النفط سنويا في البحر المتوسط⁽¹⁾.

ليس فقط ذلك ولكن أيضا فالتسربات النفطية في المتوسط جزاء عمليات الشحن والحوادث الناتجة عن حركة الناقلات النفطية، وزيادة عدد سكان الحوض، بالإضافة إلى الإفراط في صيد الأسماك وتأثيرات تغير المناخ، تهدد المياه وإنقراض الثروات البحرية والتأثير على صحة الإنسان والأمن الغذائي في هذه المنطقة. كما يعتبر التحول إلى الطابع الحضري والنمو السكاني الذي يشهده خط الساحل المتوسط واحد، من المشكلات الرئيسية في المنطقة، فهو يؤدي إلى ضياع التنوع البيولوجي نتيجة لتدمير المواطن والتغيرات الطبيعية⁽²⁾، والذي حقق زيارة واضحة من (105) مليون نسمة عام 1960 إلى (444) مليون نسمة عام 2017⁽³⁾، وذلك فضلا عما تواجهه المنطقة من توزيع غير متكافئ للموارد وعدم وجود إستقرار اجتماعي ملموس إضافة إلى مشاكل النزاعات والهجرة غير الشرعية⁽⁴⁾ زيادة على ما سبق من عوامل اجتماعية، يتعرض المتوسط إلى عديد المخاطر والكوارث الطبيعية، بما فيها الزلازل وإنفجارات البراكين والفيضانات والحرائق والجفاف.

وفي هذا السياق المعقد والوضع الخطير، تنشأ العديد من التحديات الجديدة الناجمة عن التلوث خصوصا تغير المناخ من خلال موجات الحرارة المتزايدة والجفاف الشديد وزيادة وتيرة وتكرار الأحداث المناخية غير المعتادة وإرتفاع منسوب مياه البحر، وأيضا زيادة نسبة الأحماض في المنطقة والتأثير على باقي النظم البيئية.

الفرع الثاني: العواقب المترتبة عن تلوث البحر الأبيض المتوسط

تعدّ الكثير من الأنشطة البشرية من العوامل الهامة التي تؤدي إلى تدهور النظام البيئي البحري للبحر المتوسط، ولا يعتبر التلوث سوى إحدى المشكلات العديدة التي تهدد هذا الأخير كنظام بيئي، علاوة على

(1) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الخطة الزرقاء، مرجع سابق، ص 23.

(2) - القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 08.

(3) - World Bank 2018: على الموقع: <http://data.worldbank.org/region/middle-east-and-north-africa>. تاريخ النسخ: 2021/06/01 على الساعة 16:35.

(4) - المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، تقرير شبكة الخبراء المعنية بالتغيرات المناخية والبيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، MedECC، 2019، ص 05.

ذلك فإن تغيير وتدمير المواطن البحرية والساحلية بسبب ممارسات البناء والتعمير غير الملائمة وسوء الإدارة تعتبر هي الأخرى من المشكلات المحورية التي تخلف العديد من الآثار سواء على البيئة أو على صحة سكان حوض المتوسط.

وفي الواقع، وبالإضافة إلى هذه النتائج، فإنّ هناك العديد من العواقب الأخرى المرتبطة بالتغيرات البيئية الناتجة عن الضغوط البشرية على المتوسط مثل تلوث الهواء والماء وتدهور نظمهم البيئية، بحيث تؤثر المشكلات المرتبطة بهذه التغيرات على عدد من المجالات بما في ذلك الوصول إلى الموارد الطبيعية (المياه والغذاء) والحالة الصحية للنظم البيئية الجيدة وصحة الإنسان وأمنه تجاه الكوارث الطبيعية.

أولا/ تغير المناخ في منطقة البحر الأبيض المتوسط:

تتمثل الآثار المباشرة لتلوث البحر المتوسط في تغير المناخ في هذه المنطقة وذلك يبرز من خلال:

1/ تغير درجة حرارة الهواء :

تقدر الزيادة الحالية في المتوسط السنوي لدرجة حرارة الهواء في منطقة المتوسط بحوالي (1.5)% سلسيوس وذلك مقارنة بالمستويات التي كانت عليها خلال الفترة التي سبقت الثورة الصناعية (1880-1899).⁽¹⁾

وقد أظهرت الدراسات في منطقة البحر الأبيض المتوسط وجود زيادة سنوية في الاتجاه العام لدرجات الحرارة قدرت بحوالي (0.03) %، وهو ما يتجاوز أيضا المعدلات العالمية، كما تشير الدراسات إلى أنه ما لم يتم إتخاذ إجراءات إضافية للتخفيف من حدة التلوث، فسوف تزيد درجات الحرارة الإقليمية لما قد يصل (2.2) % في عام 2040 وربما تتجاوز (3.8) % في بعض المناطق في عام 2100.⁽²⁾

2/ تغير درجة حرارة سطح البحر:

سجلت درجة حرارة سطح البحر المتوسط إرتفاعا بنحو (4.0) درجة مئوية (سلسيوس) كلّ عشرة سنوات خلال الفترة الممتدة 1985 إلى 2006 وذلك بزيادة قدرها (0.3) درجة مئوية لكل عقد في الحوض الغربي و(0.5) درجة مئوية في العقد في الحوض الشرقي للمتوسط،⁽³⁾ وقد ساعد هذا الإرتفاع الملحوظ في درجة حرارة مياه المتوسط في إتساع نطاق وانتشار بعض الأنواع الحيوانية البحرية لعلّ من أهمها قنديل البحر

(1) -المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 05.

(2) - Jacob.D et all, Euro-cordex : New-résolution, Climate Change Projections for European impact research, Régional Environnemental Change, 2014, P 563-578.

(3) - المخاطر المترتبة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 07.

الذي أصبح يتواجد بأعداد غير مألوفة في المنطقة والذي يؤدي تكاثره إلى تغيير النظام البيئي البحري وتنوعه البيولوجي، وكذلك زيادة الكائنات الأولية، التي تدمر الأعشاب البحرية والنباتات المستوطنة والتي تعتبر بمثابة مخزون للغذاء ومأوى للعديد من الأسماك والمحارات، وإنخفاض كمية الأوكسجين في المياه العميقة، الشيء الذي يؤدي إلى إنعدام الحياة في الوسط البحري على المدى الطويل.⁽¹⁾

3/ ارتفاع مستوى البحر

لقد سجل مستوى سطح البحر في منطقة حوض المتوسط ارتفاعا سنويا قدره (1.1) ملم في الفترة ما بين (1970 إلى 2006)⁽²⁾، هذا وقد تم رصد زيادة سنوية خلال العقدين السابقين بلغت قيمتها (3) ملم سنويا، وقد يتجاوز ارتفاع مستوى البحر (01) المتر بحلول العام 2100، مما يؤثر على ثلث سكان المنطقة خاصة سكان المناطق الساحلية ويهدد سبل عيشهم، بالإضافة إلى حدوث تغيرات في ملوحة التربة وإزدياد نسبة غمر السواحل المنخفضة، خاصة دلتا الأنهار والأغوار الساحلية وأغوار البحر والشعاب المرجانية وبعض الجزر، أيضا تسارع تآكل المنحدرات والشواطئ وزيادة ملوحة مصبات الأنهار وإنخفاض حجم المياه العذبة في جداول الأنهار⁽³⁾. هذا وقد إختفت مجاري بأكملها من الساحل، مما نتج عنه فقدان للمناظر الطبيعية وخسارة الموطن الأصلي لكثير من الأحياء البحرية، وكذلك تقلص الشريط وتنوعه البيولوجي، فعلى سبيل المثال خسرت طنجة (53%) من عدد المناطق السياحية عقب إختفاء الشواطئ تقريبا.⁽⁴⁾

4/ تحمض مياه البحر المتوسط:

تمتص محيطات العالم نسبة تصل إلى (30%) من غاز ثاني أكسيد الكربون (CO_2) المنبعثة من الأنشطة البشرية على وجه الخصوص تلك الأنشطة المتعلقة بالصناعة البترولية والتجارب النووية والنشاطات الاقتصادية والعسكرية⁽⁵⁾، كما أنه من المتوقع وبحلول عام 2100 أن يؤدي إمتصاص ثاني أكسيد الكربون من المحيطات إلى إزدياد درجة الحموضة بمقدار (0.15) إلى (0.41) مقارنة مع العقود الماضية⁽⁶⁾، كما يتوقع أيضا حدوث معدلات مماثلة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث يقدر

(1) – Fiche documentaire IFM n°03/08, IFM Toulon Provence, la pollution Marine en Méditerranée, P 05.

(2) – نفس المرجع، ص 23.

(3) – برنامج الأمم المتحدة للبيئة، مرجع سابق، ص 24.

(4) – برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نفس المرجع، ص 24.

(5) – برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الخطة الزرقاء، مرجع سابق، ص 24.

(6) – تقرير المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 07.

الإرتفاع الحالي في معدل حموضة هذا البحر (0.018) إلى (0.028) وحدة لكل عقد⁽¹⁾، وهو ما سيؤدي إلى خسارة (41%) من الأحياء البحرية.

ثانيا/ الآثار المرتبطة بتغير المناخ في المتوسط:

كما يترتب على تلوث البحر الأبيض المتوسط، أضرارا على صحة سكان المناطق الساحلية وعلى أمنهم الغذائي، وكذلك على باقي النظم الإيكولوجية للبيئة البحرية في هذه المنطقة، وذلك كالآتي:

1/ آثار التلوث على صحة السكان وأمنهم الغذائي:

للتلوث البحري آثار مباشرة وغير مباشرة على صحة سكان المتوسط، وتشمل هذه الآثار الأمراض المرتبطة بارتفاع درجات الحرارة وزيادة الأشعة فوق البنفسجية والجفاف وغيرها من الظواهر التي يمكن أن يخلّفها التلوث في المنطقة، وقد أثبتت الدراسات أن تصريف النفايات الحضرية، والمياه القذرة في البحر يؤدي إلى إلتهاب المعدة والأمعاء، حيث يصاب بها من (15) إلى (50) حالة في السنة من كلّ مئة ألف ساكن في المناطق الساحلية، مقارنة بالدول غير المتوسطية التي تتراوح فيها النسبة (0.1) إلى (10) حالات⁽²⁾.

كما أنّه من أهمّ المشكلات التي تسبّبها تناول الأطعمة البحرية الملوثة، فتهدّد الصحة العامّة عدوى التيفوئيد وإلتهاب الكبد الوبائي وأمراض الجهاز التنفسي، كما يمكن التعرّض إلى الإلتهابات الجلدية والعديد من الأمراض والمشاكل الصحية التي تهدّد حياة سكان المنطقة⁽³⁾.

هذا ويشكّل التلوث تهديدا واضحا للأمن الغذائي في المنطقة، حيث يمكن أن يتسبّب في خسائر غير متوقّعة في الإنتاج وتذبذب إنتاج الصناعة السمكية، فمصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية تساهم بشكل كبير في الأمن الغذائي والإقتصادي في منطقة المتوسط، حيث يعتبر صيد الأسماك خلال آلاف السنين نشاطا مهماً فيها، كما ويلعب دورا هاما في المجتمعات الساحلية ذلك أنّه يساهم في توفير الغذاء وفي التنمية الإقتصادية لتلك المناطق، إلّا أنّه من المتوقع أن ينخفض معدل صيد الأسماك التجاري بمعدل معتبر على المستوى الإقليمي للبحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾ نتيجة إنتشار التلوث النفطي والتلوث بالصرف الصحي والمياه القذرة والتلوث بالمخلفات الصناعية، ممّا سيؤثر على مدى توافر الموارد الغذائية لسكان المنطقة خاصة وأن

(1) - تقرير المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 09.

(2) - Aymeri de (Montesquieu), Rapport de sénat, N°226, session ordinaire de 1999-2000, 2000, pp 6-7.

(3) - ibid, p 6-7.

(4) - تقرير المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 12.

المحيطات والبحار توفر البروتين اللازم للغذاء بمعدل (30%) من الإنتاج العالمي خصوصا اليابان ودول آسيا وحوض البحر المتوسط.⁽¹⁾

2/ آثار التلوث على النظم الإيكولوجية:

تواجه النظم الإيكولوجية للبيئة في منطقة المتوسط، تحديات عديدة بسبب نقشي ظاهرة التلوث، مما يجعل معظم الخدمات التي تقدمها عرضة للخطر.

أ) النظم البيئية الساحلية:

نظرا لموقعها الخاص بين اليابسة والبحر، فإنّ النظم البيئية الساحلية شديدة التأثر بالتلوث، حيث تؤثر الأنشطة البشرية كالأنشطة الصناعية والتوسع العمراني والسياحة بشكل كبير في هذه المناطق أيضا، وكذا التلوث الكيميائي والتلوث النفطي، فقد تمّ تحديد إجمالي (101) نقطة ساخنة وحساسة تجاه التلوث في المتوسط، تقع هذه النقاط الساخنة عموما في الخلجان شبه المغلقة بالقرب من الموانئ والمدن الرئيسية والمواقع الصناعية⁽²⁾، إذ يتسبب التلوث إلى جانب تغيّر المناخ والتغير البيئي، في تآكل السواحل الناجم عن ارتفاع مستوى سطح البحر والأحداث المناخية المتطرفة وتباطئ الترسيب وتوغل مياه البحر في طبقات المياه الجوفية، كما وينشأ عن ذلك آثار مدمرة على الحياة البرية للكثير من الأنواع المستوطنة خاصة منها السلاحف البحرية.⁽³⁾

هذا وتتعرّض العديد من الأنواع النباتية إلى الكثير من التهديدات والمخاطر من جرّاء إنتشار المخلفات الصناعية على سواحل المتوسط وإنتشار البقع النفطية المترسبة من حاملات النفط وخصوصا القديمة منها، وما ترميه المصافي النفطية الموجودة على ساحل المتوسط وكذا المياه الملوثة الناتجة عن غسل ناقلات النفط العالمية، وهو ما يهدّد بإنقراض العديد من الأحياء البحرية.

ب) النظم البيئية البحرية:

يعتبر البحر المتوسط أحد النقاط الإستراتيجية تجاه التنوع الحيوي ويحتوي على نسبة تتراوح بين (4%) و (18%) من الأنواع البحرية المعروفة في العالم، ذلك أنّه يمثّل مساحة تزيد عن (0.7%) من سطح محيطات العالم وهو ما يعطيه أهمية كبيرة؛ ويؤدي ارتفاع نسبة التلوث في المتوسط إلى حدوث

(1) – إيغور أداياشيف: الإنسان والبيئة (الطبيعة، الآلة، الإنسان) ترجمة عبد الله حبه، دار مير للطباعة والنشر ، موسكو، 1985، ص244.

(2) – Airoldi.L, Beck.M, Status and trends for coastel marine habitats in Europe, Oceanography and Marine Prology : an annual review, 2007, P-345-405.

(3) – Burok.S, Dogana.E, Gazioglu.C, Impact of urbanization and tourism on coastal environment, Ocean & Coastal Management, 2004, P515-527.

تغييرات في تشكيل الأنواع البحرية ووفرتها، حيث ترتبط هذه الأنواع ببعضها البعض عبر شبكة الغذاء، ونتيجة لذلك فإن أي تغيير في وفرة نوع واحد يمكن أن يكون له تأثير كبير على الأنواع الأخرى⁽¹⁾.

وبصفة عامة يهدد التلوث البحري الكائنات البحرية في المناطق المتضررة كالأسمك والسلاحف والطيور والشعاب المرجانية وغيرها من أحياء البحر المتوسط بالإنقراض أو بتقليص قدرتها على الإنتاج، وهو ما يضعف النظم الإيكولوجية إلى حد بعيد ويهدد قدرتها على الصمود⁽²⁾، حيث يتسبب التلوث المزمن لمياه المتوسط في عرقلة توالد الأسماك والقضاء على صغارها، خاصة عندما تتجمع الهيدروكربونات المكونة للنفط في الأنسجة الدهنية وأنسجة الكبد والبنكرياس وبعض أنسجة الأعصاب للأحياء البحرية مما يؤدي إلى تسممها وإضطراب وظائف أعضائها، فتنتقل هذه المواد السامة إلى الإنسان فتسبب له السرطان مثل البنزوبارين⁽³⁾.

إضافة إلى أن تلوث مياه المتوسط بالنفط يؤثر بشكل خطير في التوازن الحراري للمياه وعملية التبخر، حيث تدل التجارب على أن أصغر طبقة من النفط تقلل التبخر بنسبة (60) %، كما تتسبب في زيادة سخونة سطح الماء، مما يؤثر في نسبة الأكسجين الذائب في هذه المياه ويعرقل سرعة نمو الأحياء المائية من نباتات وحيوانات، ومن ثم يؤدي إلى إختلال في التوازن البيئي البحري في منطقة المتوسط⁽⁴⁾.

ج) النظم البيئية البرية:

تعتبر منطقة حوض المتوسط التي تمثل أقل من (1.8) % من مساحة الغابات في العالم موطناً لما يقارب 290 نوعاً من الأشجار، كما أنها تعتبر موطناً للعديد من الأنواع المستوطنة من النباتات والحيوانات الموجودة فقط في منطقة جغرافية واحدة، وتتأثر النظم البيئية بالتلوث خصوصاً النفطي، حيث تتصاعد الكثير من الأبخرة المختلفة من بقعة النفط التي تطفو على سطح المياه، ثم تدفع التيارات الهوائية بهذه الأبخرة بعيداً عن الموضع الذي تلوث بالنفط إلى الأماكن السكنية على الشواطئ والمناطق الساحلية بواسطة الهواء الذي يصبح متشبعاً بها إلى درجة كبيرة، وبتركيز فوق المقبول مما يؤثر على النظم البيئية الساحلية والبرية، ومنه تدمير مساحات قياسية من الغابات والإضرار بالتنوع البيولوجي فيها، وكذا على قدرة هذه

(1) - مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية، سبتمبر 2013، ص 24-25.

(2) - مايكل مادسن، المرجع نفسه، ص 25.

(3) - آمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال النقل، مجلة الباحث، عدد 12، 2013، ص 22-23.

(4) - وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2012، ص 30.

الغابات على إمتصاص ثاني أكسيد الكربون، حيث تمتص كميات أكبر منه مقارنة مع الكميات التي تطلقها.⁽¹⁾

(د) النظم البيئية الهوائية:

تعدّ الأمطار الحمضية صورة من صور التأثير على النظم البيئية الهوائية والتي تسبّب تلوث الجو، حيث أوضحت التحليلات لمياه الأمطار المتساقطة في كثير من البيئات، وخاصة البيئات الصناعية أنّها لم تعد مياهها نقية تماما بل أصبحت ملوثة بكثير من الغازات الضارة العالقة في الغلاف الجوي، وبالتالي فإن تساقطها يعدّ مصدرا من مصادر تلوث المياه البحرية ولها انعكاسات على الأحياء وكذلك الحياة العادية للبشرية.⁽²⁾

إن التأثير على النظم البيئية الهوائية يجد مصدره في التفجيرات النووية العمدية في مجال التجارب النووية وزيادة إستخداماتها وما يترتب عليها من إحتتمالات التسرّب الإشعاعي الذي قد يحدث بطريق الخطأ عند إستخدام الآلات في المنشآت الذرية، أو إنفجار المفاعلات النووية أو محطات توليد الطاقة المحمّلة بالوقود النووي، وكذلك وسائل النقل البري أو البحري أو الجوي ذات المحركات النووية⁽³⁾، وهو ما يصيب النظام البيئي للبيئة الهوائية بأضرار وخيمة ومدمّرة تصل آثارها إلى الإنسان والحيوان والنبات.⁽⁴⁾

المطلب الثاني: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط

إن محاربة ظاهرة التلوث البحري والحدّ منها تقتضي التعرّف على مسبباته ومصادره المتعددة والمختلفة والتي كان للإنسان الدور الرئيسي فيها، وذلك من خلال إنشاء الأساطيل البحرية والموانئ الضخمة والمؤسسات السياحية وكذلك الأنشطة الإقتصادية والصناعية.

الفرع الأول: مصادر التلوث البرية

إنّ تلوث البيئة البحرية من مصادر برية هو من أقدم المصادر، خصوصا لما جعل الإنسان البحر ملاذا لتصريف نفاياته الكيماوية والصناعية، وذلك عندما ساد الإعتقاد بأن البحر قادر على أن يخلّص نفسه بنفسه من الملوثات⁽⁵⁾، ومنه فإنّ هذا التلوث يحدث بفعل تصريف المخلفات من البر إلى المجاري

(1) - المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص13.

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص114.

(3) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص61.

(4) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص124-125.

(5) - حلايمية مريم، مرجع سابق، ص58.

البحرية أو النهرية أو غيرها، سواء كان مصدر التلوث منقولا من الماء أو من الساحل مباشرة، أو من اليابسة أو من المنشآت الصناعية⁽¹⁾ إلى الساحل.

لقد فرض القانون الدولي للبحار حمايته على البيئة البحرية من التلوث من البر عن طريق الإتفاقيات الدولية وطالب بسن التشريعات الوطنية لمنعه والحد منه، ففي مؤتمر الأمم المتحدة باستكهولم عام 1972 تضمنت التوصية رقم (86) ضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف في البحار، سواء تمت هذه العملية بمعرفة رعاياها أو بمعرفة أي شخص يعمل في نطاق إختصاصها وتحت سلطانها وإشرافها، وعليها أن تضع القواعد والتدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية.⁽²⁾

وبالمثل جاء في التوصية (86) (ف) أن المؤتمر يوصي الحكومات بالتعاون والتشاور مع أجهزة الأمم المتحدة المعنية خصوصا مجموعة خبراء الجوانب العلمية للتلوث البحري، بإحكام الرقابة الوطنية على المصادر البرية للتلوث البحري، خصوصا في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، وأن تعترف بأن تفرغ النفايات الساخنة من المحطات النووية ومحطات الطاقة الأخرى يمكن في بعض الظروف أن يشكل خطرا محتملا للأنظمة الإيكولوجية البحرية.⁽³⁾

كما جاء مضمون هذه التوصيات في تقرير مؤتمر البيئة، ولكن بصورة أخرى حيث نصت التوصية رقم (92/ب) على أنه "من الموصى به أن تقدم الحكومات دون إبطاء بإتخاذ التدابير الوطنية الفعالة لرقابة المصادر المهمة للتلوث البحري، بما في ذلك المصادر البرية، وعليها تنسيق إجراءاتها في هذا الشأن بما يتفق والمستويات الإقليمية والدولية السائدة."⁽⁴⁾

وبذات مضمون هذه التوصيات أبرمت العديد من الإتفاقيات التي تعالج تلوث البيئة البحرية من مصادر برية وغيرها من المصادر⁽⁵⁾، فحسب مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة يقصد "بالتلوث من مصادر أرضية:

(1) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 115.

(2) - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، مرجع سابق، ص 247.

(3) - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، نفس المرجع، ص 247.

(4) - عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 34-35.

(5) - مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الصوص التوجيهية لمنتريال الخاصة بحماية البيئة البحرية من مصادر برية، 24 ماي 1985، الفقرة

ب/1 : Doc.UN.UNEP/GC (13/18), Section II.

التصريف في البيئة البحرية من مصادر حضرية صناعية، زراعية، ثابتة أو متحركة، ذات صلة أساسية بـ:

1. السواحل وخاصة مواقع الصب ذات الاتصال المباشر بالبيئة البحرية والجريان السطحي.
 2. الأنهار والقنوات وغيرها من المجاري المائية، بما فيها المياه الجوفية.
 3. مصادر التلوث البحري الناتج عن منشآت ثابتة أو متحركة بعيدا عن السواحل داخل حدود الولاية الوطنية، باستثناء الحالات التي تكون فيها مصادر تنظيمها إتفاقيات دولية.⁽¹⁾
- وبوضع هذا بعين الاعتبار يمكن تقسيم مصادر التلوث البرية في البحر الأبيض المتوسط كالاتي:

أولا/ التلوث الناتج عن المخلفات الصناعية:

يحتوي ساحل البحر الأبيض المتوسط بصفة عامة ومنطقته الشاطئية بصفة خاصة على عدد كبير من الأنشطة الصناعية والإقتصادية، هذا التمرکز الهائل لهذه الأنشطة تسبب في إنتشار التلوث البحري، وأتلف النظام البيئي في المنطقة، مما أدى إلى فقدان المناطق الطبيعية العذراء وصار يهدد بزوال أنظمة بيئية وإيكولوجية للمنطقة المتوسطية نظرا للتوسع على حساب المساحة وتغيير المحيط الطبيعي، فضلا عن الإستنزاف المتواصل في الكم والنوع لمكونات هذه البيئة وكميات المخلفات التي تصل أجزاء هامة منها إلى المياه البحرية وتسنقر بأعماقها.

لقد دلت الدراسات والإختبارات التي أجريت على مياه البحر المتوسط على إرتفاع معدلات التلوث بفعل الأنشطة الصناعية، على إثر تغير تركيبات مياه البحر نتيجة تغير حالاتها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل نشاط الإنسان الصناعي، بحيث تصبح مياه البحر أقل صلاحية وأقل جودة للإستعمالات الطبيعية المخصصة لها⁽²⁾، وقد أشارت منظمة (GreenPeace)⁽³⁾ بأن ما يزيد عن (210276) طن من

(1) - من بينها يمكن ذكر أساسا: إتفاقية باريس المتعلقة بمكافحة التلوث من مصادر برية والمعتمدة في 21 فبراير 1974، البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية والمعتمد في 17 ماي 1980 بأثينا، الجريدة الرسمية، الصادرة في 11 ديسمبر 1982، العدد (51).

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص24.

(3) - تجدر الإشارة هنا إلى أن منظمة السلام الأخضر "Green Peace" هي منظمة دولية غير حكومية إنجليزية الجنسية مقرها الرئيسي في مدينة "لويس" بلغت ميزانيتها (16) مليون دولار خلال عام 1985، وهي تعتمد على تبرعات الأفراد ومن بيع السلع التي تصنع لحساب المنظمة ظهرت هذه المنظمة عقب المجابهة التي قامت عام 1985 بين السلطات الفرنسية وبين أنصار البيئة الذين أصروا وطالبوا بضرورة وقف التجارب الذرية والنووية الفرنسية وغير الفرنسية مهما كان مكان إجرائها نظرا لما تخلفه من أضرار للبيئة والإنسان.

المخلفات الصناعية تقذف سنويا في مياه البحر المتوسط من طرف الدول الشاطئية منها (85) % غير معالجة، فضلا عن رمي نفايات المصانع الساحلية وغير الساحلية.⁽¹⁾

ويولي خبراء البيئة في العالم أهمية كبرى لحجم التلوث القادم من شمال البحر الأبيض المتوسط، حيث تضم الضفة الشمالية لهذا البحر أهم وأكبر الدول الصناعية التي تعتبر المتسبب الرئيسي في تلويثه، حيث أن معدل تلوث السواحل الفرنسية والإيطالية والإسبانية أكبر وأشدّ ممّا سواها إذ تصل إلى (75)%⁽²⁾ من الملوثات، وتتضاعف سنويا كمية هذه الملوثات وهي تقذف في عرض المتوسط دون معالجة.

ومن أهمّ الصناعات التي تؤثر في تلوث مياه البحر وتحدث أضرارا مدمرة بالبيئة البحرية وبجميع عناصرها يوجد:

1- صناعة الصفائح المعدنية: كالنيكل، الكاديوم، الزنك، والزنبيق... وما ينجم عنها من مخلفات، أهمّها التسمم الغذائي الذي يوجد في العديد من الأسماك، الأمر الذي يشكّل خطرا على صحة الإنسان عند إستهلاكه لمنتجات بحرية ملوثة بهذه المادة والذي قد يصل إلى الإصابة بمرض السرطان، تخريب الجهاز العصبي، وفي بعض الأحيان يؤدي إلى الوفاة...

يمثل الإستخراج المنجمي لمادة الزنبيق نصف الإنتاج العالمي في دول المتوسط خاصة منها الجزائر، تركيا وإسبانيا، وهو ما يعزّز إصابة البحر الأبيض المتوسط بمخلفات هذه المواد القاتلة ومنه التأثير على نظمه الإيكولوجية والإضرار بها.⁽³⁾

2- المبيدات الحشرية: يتم إستخدامها لأغراض الزراعة والنظافة، فالمزارعون الذين يستهلكون ثلثي الماء المستعمل هم المسؤولون الأساسيين عن التلوث بالنتراث والمبيدات.

3- الصناعات الكيماوية: الكيماويات من أخطر أنواع الملوثات، وهي تشكّل مصدرا هاما وأساسيا لتلوث مياه البحر، حيث أنها تساعد على نمو الطحالب بكثافة خاصة عندما تصرف دون معالجة، ممّا يعيق دخول ضوء الشمس إلى أعماق البحار وبالتالي عرقلة عملية التركيب الضوئي.

تتمثل الأنواع الرئيسية من الكيماويات المسببة لتلوث المياه في:

- المعادن: وأهمّها الزنك، النحاس، الزنبيق، الكاديوم...

(1) - تجدر الإشارة هنا إلى أن هناك ما يزيد عن (200) ألف مصنع مقام على ضفاف المتوسط، حصة الشاطئ الأوروبي (90)% وهي صناعات تتوزع بشكل أساسي على صناعة الجلد، المسيج، الأغذية، المنتجات الكيماوية، الورق، المناجم ومصافي النفط، أنظر: واعلي جمال، مرجع سابق، ص25.

(2) - Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine, Revue Juridique Environnement, France, 1995, P06.

(3) - عوض عادل، أبحاث مختارة في علوم البيئة، ط1، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا، 1989، ص36.

- المركبات العضوية: المبيدات بأنواعها والأسمدة الكيميائية...
- الغازات: وأهمها الأمونيا، الكلور...
- الأيونات: وتشمل الكبريتات، السيلينات...
- الأحماض والقلويات بأنواعها.⁽¹⁾

تسبب هذه المركبات الإصابة بدرجات من التسمم قد تصل إلى التسمم القاتل في كثير من الأحيان⁽²⁾.

وبالنتيجة فإنّه تشتمل النفايات الصناعية على:

- بقايا ومخلفات العمليات الإنتاجية أو التحويلية بمختلف أنواعها وأحجامها وتركيباتها، بمعنى كلّ ما تخلّفه عمليات الإنتاج والتحويل كالمواد أو الأجزاء الزائدة عن الحاجة أو غير الصالحة للإستعمال بصورتها الحالية أو التي يبطل إستعمالها لسبب ما ومهما كان شكلها.
- كلّ منتج غير تامّ أو معيب أو فقد أهمية إستعماله لعدم صلاحيته أو لمواصفاته أو عدم جودته أو تركيباته المعيبة أو لتآكل أجزاءه أو لقدمه.⁽³⁾
- مختلف الفضلات الناتجة عن الإستعمال أو الإستهلاك الصناعي المباشر.
- كلّ المنقولات الصناعية المهملة أو المتروكة عمدا من قبل أصحابها.⁽⁴⁾

وبالنسبة للساحل الجزائري فيعتبر من أكثر السواحل تمركزا للسكان ضمن بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث أنّ ثلثي سكان الجزائر يعيشون في المناطق الساحلية بالرغم من أنّها لا تتمثل سوى (4)% من المساحة الإجمالية للجزائر، وأنّ أهمّ المشاريع الصناعية تقع بالشريط الساحلي الذي يحتوي على أكبر وأهمّ منطقتين صناعيتين (أرزو وسكيدة)، وكذا على عشرات من الموانئ المهمة منها (05) موانئ مخصّصة للصناعات البترولية، إضافة إلى مركبات صناعية ساحلية منها (04) مصفاة نفط، كلّ هذه المنشآت الصناعية تقذف في أغلب الأحوال مخلفاتها مباشرة في البحر المتوسط دون معالجة.

وتتمثل المناطق الساحلية المهدّدة بهذا النوع من التلوث في:

- خليج الجزائر: خاصة الكاديوم، النحاس، الزئبق، الرصاص الزنك في الترسبات الساحلية.

(1) - حمدي أبو النجا، مخاطر التلوث البيئي (المشكلات-المصادر-التأثيرات-المواجهات والتعامل)، المكتبة الأكاديمية للنشر والتوزيع، مصر، 2012، ص43.

(2) - حمدي أبو النجا، المرجع نفسه، ص44.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص26.

(4) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص26.

- وهران: خاصة مخلفات محطات النفط ومعامل التكرير والمدابغ.
 - سكيكدة: خاصة الغازات الطبيعية وإنتاج الزئبق ومحطات النفط ومعامل التكرير والمدابغ والصناعات الكيميائية والمعادن الثقيلة.
 - عنابة: خاصة المواد المخصبة والكروم...
 - غزاوات: خاصة الزنك وحامض الكبريتيك.
 - مستغانم: خاصة مخلفات صناعة الرصاص والزئبق.
 - أرزيو: خاصة مخلفات المواد المخصبة.
 - بجاية: مياه الصرف من الإستخدام الصناعي خاصة خطوط أنابيب البترول⁽¹⁾.
- وتخلف النفايات الصناعية سنويا بالجزائر (220) مليون متر مكعب من المياه الملوثة بأكثر من (55) ألف طن من المواد ذات الطلب البيولوجي و(134) ألف طن من المواد الصلبة والبلاستيكية وأكثر من (8) آلاف طن من المواد الآزوتية، أغلب هذه المواد تصل إلى البحر إما عن طريق المياه الجوفية أو السدود⁽²⁾.
- وبالمثل تصل كميات معتبرة كذلك من نفايات الصناعات التحويلية والصناعات الكيميائية خاصة المعدنية، الميكانيكية والكهربائية بمجموع (1242100) طن في السنة أهمها النفايات الزيتية بمقدار (48) ألف طن/السنة، ونفايات عضوية (9800) طن ونفايات غير عضوية (26) ألف طن/السنة.⁽³⁾
- كل هذه المخلفات تشق طريقها نحو البحر وتختلط بمياهه مخلفة الكثير من الأضرار وتعتبر الأُمونيا والرغوة والملونات إحدى النواتج العرضية للتحلل الناتج عن مياه المجاري الصناعية ومياه البحر.
- يبقى في الأخير الإشارة إلى أن المخلفات والنفايات الصناعية تسبب كوارث عظيمة على البيئة البحرية، كون معظم المصانع والمشاريع الإقتصادية لم تأخذ بعين الاعتبار البعد البيئي كأولى الأولويات في تخطيط مشاريعها، وأضحت جلّها ذات أثر سلبي على البيئة بدل كونها عامل تنمية لها، فقد أصبحت

(1) - Saraya Chaib, Les Instruments Juridiques de la Lutte contre la Pollution d'Origine Industrielle en Droit Algérien, mémoire de magister en droit public, institut de droit, Université Djilali Liabes de Sidi Bel Abbes, 1998-1999, P23-24..

(2) - معوان مصطفى، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر: تشريعات وواقع، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة بلقايد أبو بكر، العدد (01)، تلمسان، 2003، ص90.

(3) - معوان مصطفى، نفس المرجع، ص90.

تكلف خزينة الدولة خسائر معتبرة لإعادة تهيئة وتأهيل ما دمّرت هذه الأنشطة الصناعية كتكاليف إعادة تهيئة البيئة المدمّرة والملوثة لتلافي آثارها السلبية ونقص الجودة للموارد البيئية الطبيعية.⁽¹⁾

وتكمن خطورة المخلفات الصناعية في نوع المادة المصنّعة كالصناعات الكيماوية والمنظّفات وصناعات المبيدات والمعادن إضافة إلى الصناعات الغذائية... والتي تخلف نواتج لا حصر لأضرارها عند وصولها إلى مياه البحر منها تلويث مياهه السطحية والباطنية وبذلك تدهور الحياة الطبيعية للأحياء البحرية عامّة والإنسان خاصّة.

ثانيا/ التلوث الناجم عن النفايات المنزلية والصرف الصحي:

يشكّل هذا التلوث أهم وأبرز التلوثات في المجال البحري، نظرا للتجمّعات السكانية الكبيرة على السواحل وتجمّعات المدن الكبرى، حيث تعرف دول البحر الأبيض المتوسط نموّا ديمغرافيا كبيرا، إذ بلغ عدد سكان دوله (444) مليون نسمة سنة 2017، ويتوقّع أن يزيد إلى حدود (520 - 570) مليون نسمة بحلول سنة 2030 ليصل 600 مليون نسبة بحلول 2050 وتقريبا 700 مليون نسمة في أواخر القرن 21.⁽²⁾ وفي الغالب فإن معظم سكانه منتشرين على السواحل باعتبار أن عدد المدن المشاطئة للمتوسط تقدّر بـ(601) مدينة⁽³⁾ وبلغ عدد سكانها (143) مليون نسمة، أي أكثر من ثلث عدد السكان الإجمالي في مساحة لا تزيد عن سدس مجموع مساحة هذه البلدان، وحسب تقديرات الأمم المتحدة للبيئة، سوف يصل عدد سكان المناطق الساحلية في حوض البحر المتوسط إلى (147) مليون نسمة بحلول عام 2025، يضاف إليهم سنويا أكثر من (246) مليون نسمة من السياح، هذا التمرّك والنموّ السريع لسكان البحر المتوسط له تأثيرات وأضرار على البيئة البحرية، من شأنها أن تزيد في تفاقم نسب التلوث وتدهور المحيط بالمنطقة.⁽⁴⁾

يشكّل التلوث الناجم عن النفايات المنزلية (80%) من التلوث الذي يتعرّض له البحر الأبيض المتوسط⁽⁵⁾، على شكل تصريفات غير معالجة وغير مراقبة قد تصل إلى 03 مليار متر مكعب في السنة⁽⁶⁾، وتتمثل أساسا في التخلص من بقايا ومخلفات ناتجة عن النشاطات المنزلية اليومية، ومياه الصرف

(1) - واعي جمال، مرجع سابق، ص27.

(2)- Le milieu marin et littoral Méditerranéen -état et pressions, Rapport de l'Agence Européenne pour l'Environnement " AEE ", Copenhague, 1999, p.11.

(3) - برنامج الأمم المتحدة، الخطة الزرقاء، مرجع سابق، ص22-23.

(4) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الخطة الزرقاء للبحر الأبيض المتوسط، نفس المرجع، ص04.

(5)- La poubellisation de la Méditerranée - plus de 250 kilos d'ordures par personne par an, La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES), n° 52, 2004, p.12

(6)- Les grands pollueurs - industrie, centres urbains et agriculture, La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES), n° 52, 2004, p.10.

الصحي⁽¹⁾، سواءا بطريقة مباشرة أو عن طريق الأودية والأنهار التي تنتهي بصبّ مياهها في البحر، فتتخلّل هذه النفايات داخل مياه البحر وتمتص البكتيريا التي توجد في هذه الأخيرة ثم تتصاعد منه غازات وروائح كريهة وتصبح خطرا على الوسط البحري، هذا وإنّ حوالي (20)% من شواطئ البحر المتوسط ملوثة وأنّ (4)% فقط من مناطق الصيد فيه تنتج أسماك صالحة للإستهلاك، وأن باقي مناطق الصيد (96)% والكثير من المناطق الشاطئية لم تعد صالحة للكثير من الكائنات البحرية وكذلك الطيور.⁽²⁾

والنفايات المنزلية عموما يمكن تصنيفها إلى نفايات حضرية صلبة أو سائلة ومنها:

- القمامات المنزلية الفردية أو الجماعية،
- المواد السائلة الناجمة عن التنظيف الموجهة في قنوات الصرف المنزلي،
- النفايات السائلة المتأتية من الصرف الصحي المنزلي، بفعل التشريح أو التعفن التي ترمى من طرف المستشفيات والعيادات ومراكز العلاج....،
- النفايات التي ترميها المذابح والمسالخ العمومية.
- المواد العضوية الدقيقة، وتشمل بقايا صناعة الأدوية⁽³⁾.
- المواد العضوية الناتجة عن تربية الحيوانات، وتمثل (40)% من التصريف المنزلي.
- الفوسفور بنسبة (30)% من التصريف المنزلي (الغسيل، المبيدات...).⁽⁴⁾

أما في الجزائر وعلى المستوى الداخلي فالأرقام الصادرة عن وزارة الصحة تشير إلى أن شواطئ العاصمة تحتل الصدارة من حيث التلوث البكتريولوجي بنسبة (45) %، لتحتل شواطئ سكيكدة المرتبة الثانية من خلال تسجيلها لنسبة تلوث تقدر بـ (43) %، وهذا كلّه في غياب مراقبة ميدانية للجهات المختصة في هذا الشأن⁽⁵⁾، وما يزيد من الأمر تعقيدا أنّه يتم التخلص من مياه الصرف مباشرة في البحر دون تكبّد عناء معالجتها، هذا وأنه رغم إنشاء (17) محطة معالجة لمياه الصرف من الإستخدام الحضري في منطقة

(1) - ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1986، ص35.

(2) - عبد السلام منصور الشيوحي، مرجع سابق، ص432.

(3) - وناس يحي، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003، ص216.

(4) - عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الإداري المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2017، ص61-62.

(5) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص28.

الجزائر الساحلية، فإنه لا تتواجد إلا خمس (05) محطات في مرحلة التشغيل العادي، مما يمثل تقريبا (25)% من طاقة المعالجة الإجمالية.⁽¹⁾

وتتلخّص آثار التلوث الناتج عن النفايات المنزلية والصرف الصحي في إنتشار بعض الأمراض التي تشكّل خطرا كبيرا على الأفراد والسياح بلا إستثناء، وذلك من خلال الأضرار التي يلحقها هذا النوع من التلوث بالوسط البحري وكائناته، هذه الملوثات تزداد بزيادة عدد السكان في حوض المتوسط، فيما تفاقم أضراره على البيئة والإنسان بعدما وصلت الأمور إلى الإصابة بالأمراض الخطيرة كما حدث في مدينة "نابولي" الإيطالية من خلال إصابة لـ(40) شخصا بالكوليرا بعد إستهلاكهم لثمار بحر ملوثة ومستخرجة من مياه قريبة من المدن الساحلية.⁽²⁾

كما سجّلت وزارة الصحة في الجزائر على مستوى بعض الشواطئ بالخصوص في العاصمة إنتشار بعض الأمراض التي أصابت المصطافين كداء الرمد الحبيبي، الإختناق، الحكة الجلدية، العطس وسيلان الأنف، إذ أكدت التحاليل التي أجريت على بعض مياه الشواطئ وجود مواد سامة تسببت في وقوع هذه الإصابات.⁽³⁾

علاوة على ذلك، فإن تركيب المخلفات المنزلية يختلف من منطقة إلى أخرى، إذ يتوقف ذلك على الكثافة السكانية والعادات الغذائية للسكان، ولقد أوضحت الدراسات التي أجريت بسوريا مثلا أنه يتم صرف (24.8) مليون متر مكعب من مياه الصرف الخاصة بالإستخدام المنزلي سنويا مباشرة في البحر (99)% منها غير معالجة، وهي تحتوي على نسب هامة من المعادن الثقيلة، وقد وصل مقدار هذه المعادن التي تمّ تصريفها وتمّ قياسها في التسريبات البحرية إلى (714) طن من النيتروجين و(218) طن⁽⁴⁾ من الفوسفور، أمّا المخلفات المنزلية في الجزائر فهي في أغلب الأحيان تتكوّن من مواد عضوية، مواد معدنية، بقايا صناعية لصناعة النسيج، البقايا البلاستيكية، بقايا الزجاج، بقايا الأوراق ومواد التغليف، بقايا المعادن لا سيما الزئبق، الكاديوم، الرصاص، وكلّها مواد ذات خطورة عالية وسموم مرتفعة.⁽⁵⁾

(1) – القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 29.

(2) – القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، المرجع نفسه، ص 35.

(3) – واعلي جمال، مرجع سابق، ص 28.

(4) – القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 40.

(5) – Manuel d'information sur la gestion des déchets solides urbains, ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, juillet 2004, Algérie, P33.

ختاماً يعتبر نقص شبكات الصرف الصحي، وعدم إرتباط بعض التجمّعات السكانية بشبكات المجاري العامّة سبباً لصرفها في البحر مباشرة، أو في الوديان التي تنتهي مصباتها في البحر المتوسط، الذي أصبح مقبرة لمختلف مخلفات سكان الدول الساحلية المنزلية أو الصناعية، ومن ثمة يصبح الوسط البحري ملوّثاً بدرجات تكاد تكون قياسية خاصّة في البيئة الشاطئية والسواحل التي يكون فيها الصرف للمياه القذرة ومياه الصرف الصحي مباشرة دون معالجة، أو مع السيول الجارفة التي تحتوي على مواد صلبة وأخرى متحلّلة (كجثث الحيوانات والمواد المتعفّنة الغذائية...) وأخطرها فضلات المؤسسات الصحية كالمستشفيات التي تنقل معها عديد الميكروبات والطفيليات وكذا العناصر المشعّة.⁽¹⁾

كما تعتبر الأنشطة الزراعية المكثفة خاصة في دول الشمال مصدر هامّ لتلوث البيئة البحرية نتيجة إستعمال الأسمدة سواء ذات أصل حيواني أو كيميائي في الزراعة على نطاق واسع⁽²⁾، بحيث تزوّد هذه الأسمدة البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، عن طريق الأمطار التي تقوم بغسل التربة، بالأمونيك والنتروجين والفسفور التي تعتبر عناصر مغذية تزيد من ظاهرة الأيتروفيزاسيون⁽³⁾، إذ أنّ تسرّب النتروجين والفسفور بكثافة نتيجة السيول ومياه الصرف الصحي غير المعالجة، وإحتراق الوقود المتحجر أو الرسوبي يجعلها غنية بالعناصر المغذية في فترة قصيرة، ومنه تجعل من البحر الأبيض المتوسط الأكثر تلوثاً في العالم.⁽⁴⁾

ثالثاً/ التلوث الإشعاعي بفعل النشاط النووي:

لا يقلّ التلوث الإشعاعي خطورة عن مصادر التلوث الأخرى لا سيما وأنّ مخاطر هذا النوع من التلوث قد زادت زيادة كبيرة في الآونة الأخيرة نظراً للتسابق في إجراء التجارب النووية وزيادة استخدام الطاقة المتولدة عنها وما يترتب عليها من إحتتمالات التسرّب النووي والإشعاعي⁽⁵⁾، ووصول المواد المشعّة إلى

(1) – GACHOT .G.: La pollution marine en Méditerranée, La Revue Maritime, n° 483, Novembre, 2008, p. 68.

(2) – عبد اللاوي عبد الكريم، مرجع سابق، ص 60 – 63

(3) – الأيتروفيزاسيون: Eutrophisation: تعني جعل الوسط غني بالعناصر المغذية، ورد هذا المصطلح في البروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من مصادر برية، أنظر عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي: أهم الإتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن العشرين في مجال القانوني الدولي العام، ج2، المنهل، مصر، 2003، ص156.

(4) – M.Falicon, la protection de l'environnement marin par les Nations-Unies, Centre national pour l'explantation des aceans, Bretagne, 1982, P23.

(4)– M.Falicon, Op.cit, p 23.

(5) – مصطفى عبد الحميد عدوى، أضواء على تشريعات حماية البيئة – المسؤولية القانونية، مؤتمر: دور فعال للقانون في حماية البيئة وتتميتها في دولة الإمارات، ماي 1999، ص05.

مياه البحر فتنقل الكائنات الحية والنباتات لتصل في النهاية عبر السلسلة الغذائية للإنسان مما يخلف إصابته بأضرار جسيمة.⁽¹⁾

وتعدّ النفايات النووية من أهمّ ملوثات البيئة البحرية ذات المصدر البري، إذ أنّه وفي منطقة البحر الأبيض المتوسط يوجد أكثر من (14) مصنعا نوويا، وسبعة (07) مشاريع لإنتاج الطاقة النووية تلتقي في أغلب الأحوال نفاياتها في البحار⁽²⁾، والنفايات النووية كثيرة قد تجد مصدرها في التفجيرات العمدية في مجال التجارب، وقد تحدث بطريق الخطأ عند استخدام الآلات في المنشآت الذرية، أو انفجار المفاعلات النووية، أو محطات توليد الطاقة التي تعمل بالوقود النووي، وكذلك وسائل النقل البحري أو الجوي ذات المحركات النووية⁽³⁾. وهي تتمثل في:

1- النفايات النووية التي مصدرها التجارب النووية:

تؤكد تقارير الوكالة الدولية للطاقة الذرية بأنّ أكبر نسبة من النفايات النووية تأتي نتيجة التفجيرات النووية العمدية⁽⁴⁾ في مجال التجارب أو التفجيرات غير العمدية التي تحدث بالخطأ بعد سوء تشغيل أو إستغلال للآلات في المنشآت النووية، وتعتمد الدول المتقدمة صناعيا في إجراء تجاربها النووية على قاع البحار، بعد أن كانت تقوم بها في المناطق الصحراوية.⁽⁵⁾

2- النفايات النووية التي مصدرها استخدام الطاقة الذرية في تشغيل المحطات النووية:

لقد جاء في التقرير السنوي للوكالة الدولية للطاقة الذرية سنة 1992 أنّ عدد المفاعلات النووية النشطة في العالم قد بلغ (46) مفاعلا⁽⁶⁾ أهمّها تلك التي توجد في كلّ من الولايات المتحدة الأمريكية،

(1) - سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، دار الكتب للنشر، ط02، القاهرة، 1997، ص52.

(2) - صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص121.

(3) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص327.

(4) - تجدر الإشارة إلى أنه تؤكد التقارير أن التلوث النووي والإشعاعي للبحار يأتي في أكبر جانب منه نتيجة تجارب الأسلحة النووية، أنظر تقرير الوكالة الدولية للطاقة الذرية:

IAEA: The sea, international cooperation in questions relating to ocean, Doc/E/4836, 1970, P44.

(5) - فعلى سبيل المثال فيبعد أن قامت فرنسا ما بين سنة 1960-1966 بأربعة تجارب نووية فقط إحداها تلك التي وقعت في الصحراء الجزائرية بركان، توسعت في هذه التجارب بين سنة 1966-1975 إلى ستة وأربعين (46) تجربة نووية قامت بها في مستعمراتها الموجودة بأمريكا ودول الكريب، لتبلغ ذروتها ما بين سنة 1975-1992 وتصل إلى ما يزيد عن (141) تجربة نووية:

- Michel Prieur, Op.cit, P 622.

(6) - ماجد راغب الحلو، مرجع سابق، ص334.

اليابان، الصين، كوريا الجنوبية، إيران وإسرائيل⁽¹⁾، وكذلك إيطاليا وإسبانيا وفرنسا في منطقة الحوض البحر الأبيض المتوسط.

إن الخطر الإشعاعي الناتج عن التفاعلات والمحطات النووية قائم لا محالة، سواء في حالة استخدام هذه الأخيرة عسكرياً أو إذا ما تعرّضت لحادث مفاجئ كأنفجارها ولا يخفى ما سوف ينجم عن ذلك من مخاطر صحية، إقتصادية وبيئية للدول المجاورة في منطقة المتوسط، بل وللحياة البحرية ذاتها من خلال القضاء على الأحياء البحرية وإفساد البيئة البحرية والقضاء على صلاحيتها وجودتها للعيش.

3- النفايات النووية التي مصدرها استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن والغواصات البحرية:

تستخدم الطاقة الذرية في تجهيز السفن الحربية، غير أنه ولإعتبارات أمنية فإن عدد السفن غير معروف، غير أنه تبقى الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الرائدتان في هذا المجال حيث يمتلكان على التوالي (195) و(133) آلة حربية عائمة تعمل بالطاقة الذرية ومجهزة للهجوم بالأسلحة الذرية، ويكمن خطر هذه السفن والغواصات في إمكانية أن تخلف إشعاعات ذرية تؤدي إلى الإضرار بنظام البيئة البحرية وهدمه.⁽²⁾

4- النفايات النووية التي مصدرها مخلفات منشآت الأبحاث والمحطات النووية:

وفيما يتعلّق برمي النفايات النووية والإشعاعية في البحار والمحيطات، فهناك العديد من الدول التي تقوم بهذه العملية، ومن هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية التي تتخلّص من نفاياتها الذرية في المحيط الهادي والمحيط الأطلنطي بصفة مستمرة.⁽³⁾

كما يقوم الإتحاد البريطاني للطاقة الذرية بإلقاء مخلفاته في بحر المانش إذا كانت مخلفات صلبة، أما السائلة فيقوم بألقائها في البحر الإيرلندي، وهولندا تتخلّص من نفاياتها الذرية في بحر الشمال، أما فرنسا فقد قامت بإنشاء خط أنابيب يمتد تحت سطح المانش بعمق (02) كلم، ورغم ذلك فإنه عندما أعلنت إدارة الطاقة الذرية المشعة في البحر المتوسط⁽⁴⁾، فإن الدول المحيطة قد حذرت ورفضت مثل هذا الإجراء

(1) - الزغبى ميساء، الاستخدام المدني للطاقة النووية في إسرائيل، مجلة صامد، عدد (93)، 1993، ص173، وكذلك صلاح الدين شرف الإنتاج النووي الإسرائيلي وتطوره، مجلة استراتيجية، السنة 8، عدد (96)، 1996، ص13.

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص33.

(3) - عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرضي، التلوث ثمن للمدينة، ط1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992، ص323.

(4) - ملحق قرار اللجنة المتوسطية المشتركة الصادر في 17 أكتوبر 2007، فلورنسيا، إيطاليا.

التعسفي في حق دول هذا البحر.⁽¹⁾ وذلك لما للنفايات النووية والإشعاعية من أضرار على البيئة البحرية، كونه يحدث تلوثاً جماعياً للبيئة، بالإضافة إلى الآثار الصحية الخطيرة، وذلك نظراً إلى أن كمية النفايات النووية في زيادة مستمرة وستعجز البحار والمحيطات على إستيعاب تلك الكميات. وقد بيّنت التجارب والدراسات التي أجريت على سكان جزر المارشال في المحيط الهادي بعد تفجير القنبلة الهيدروجينية عام 1954، أن كثيراً من سكان الجزر قد أصيبوا بأمراض خطيرة لم تظهر آثارها إلا بعد عدة سنوات، أما في منطقة حوض البحر المتوسط، فقد أشارت الدراسات إلى أنّ التفجيرات النووية التي أجرتها إسرائيل خلال عقد الثمانينات، في باطن الأرض تسبّب في آثار بليغة على القشرة الأرضية في هذه المنطقة أخطرها في عام 1990⁽²⁾، يضاف إليها كذلك ما يزيد عن (141) تجربة نووية في ذات المنطقة.⁽³⁾

ونظراً لخطورة هذه التجارب، تمّ المصادقة على معاهدة الخطر الجزئي لإجراء التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت سطح البحار والمحيطات الموقعة في موسكو في أوت لسنة 1968، حيث جاء فيها "تلتزم الدول الأطراف في المعاهدة بالسعي إلى تحقيق وقف جميع التفجيرات التجريبية للأسلحة إلى الأبد ومواصلة المفاوضات تحقيقاً لهذا الغرض من أجل وضع حدّ لتلويث البيئة بالمواد المشعّة".⁽⁴⁾

وبما أن السواحل الجزائرية تطلّ على البحر المتوسط بشريط ساحلي يقدر بحوالي (1200) كلم، فإنّها كذلك معنية بالأخطار الناجمة على النشاط النووي، مما جعلها تبادر مؤخراً إلى سنّ تشريع خاص للحماية من الأضرار الناجمة عن النفايات المشعّة.⁽⁵⁾

رابعاً/ التلوث الناجم عن الإستغلال السياحي المفرط:

تعرف السياحة على أنّها مجموعة الظواهر والعلاقات الناتجة عن تفاعل السياح، وكالات السياحة، الدول وهيئات الإستقبال في إطار التحفيز وإستقبال الزوار.⁽⁶⁾

(1) - عبد السلام على زين العابدين وعرفات محمد عبد الموضي، مرجع سابق، ص 323-324.

(2) - صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 126.

(3) - Michel Prieur, Op.cit, P 622.

(4) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 34-35.

(5) - على سبيل المثال المرسوم الرئاسي رقم (117/05) المؤرخ في 02 ربيع الأول 1426 الموافق لـ 11 أبريل 2005 يتعلق بتدابير الحماية من الإشعاعات المؤنّية، كذا المرسوم الرئاسي رقم (119/05) المؤرخ في 02 ربيع الأول 1426 الموافق لـ 11 أبريل 2005 يتعلق بتسيير النفايات المشعّة، ج ر عدد (27) لسنة 2005، مؤرخة في 13 أبريل 2005.

(6) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 44.

وتعتبر السياحة القطاع الإقتصادي الرئيسي في معظم المناطق الساحلية، ونظرا للمداخل التي أصبحت تجنى من النشاط السياحي، أصبح الشريط الساحلي للمدن المتوسطية يعرف حركة بناء هامة للمركبات السياحية والإصطيفية، غير أنه في كثير من الأحيان يكون إنشاء هذه الأخيرة بعيدا عن إحترام المعطيات البيئية، فأصبحت المخيمات السياحية وإقامة المنشآت والفنادق والبناءات تنجز بطريقة عشوائية على ضفاف الشريط الساحلي للمدن المتوسطية، وهو ما أدى إلى تغيير الطابع الإيكولوجي والطبيعي لهذه المناطق. حيث أن التمرکز والنمو السريع لعدد السياح في موسم الإصطياف يزيد من نسب التلوث فترتفع معدلاته مما يخلّف أضرار وخيمة، حيث يؤدي ذلك إلى إنزلاقات خطيرة للتربة التي لا تستطيع تحمل آلاف الأطنان من الأسمنت المسلّح ومواد البناء، كما تختفي آلاف الأطنان من الرمال سنويا وبطريقة غير مشروعة لإستعمالها في إقامة هذه المنشآت وهو ما يؤدي إلى إنخفاض القيمة الجمالية لهذه الشواطئ.⁽¹⁾

هذا الوضع الخطير تعاني منه أغلب دول حوض البحر الأبيض المتوسط بصفته الشمالية والجنوبية ولكن بدرجات مختلفة، لا سيما تلك التي تعدّ السياحة فيها موردا هاما كتونس والمغرب في الضفة الجنوبية، إيطاليا وإسبانيا، فرنسا وتركيا في الضفة الشمالية.⁽²⁾

تزداد نسبة خطورة النشاط السياحي على البيئة البحرية بالنظر إلى عدة إعتبارات منها:

- أن أغلب المنشآت السياحية تقام على ضفاف السواحل، الشيء الذي يجعل الضغط كبير على المدن الساحلية يتجاوز أحيانا قدرتها الإستيعابية، خاصة في غياب إستراتيجية واضحة لإستقبال المصطافين والسياح.
- نقص التجهيزات التقنية للمنشآت السياحية أو غيابها في بعض الأحيان، مما جعل النفايات ومخلفات النشاط السياحي ومياه الصرف الصحي تقذف في البحر مباشرة دون معالجة ودون مراعاة لمعطيات حماية البيئة مسببة بذلك تلوثا للمحيط.
- تزايد نسبة النفايات التي تترك على الشواطئ من طرف 200 مليون سائح يأتون كلّ سنة للإصطياف على السواحل المتوسطية والذي سوف يصبح عددهم كما سبق الذكر حوالي (350) مليون سائح في 2025، ما يمثل (30%) من السياحة العالمية⁽³⁾، وهذه النفايات هي النفايات

(1) - Abdelatif Madouni, Gestion et Environnement : les enjeux de l'exploitation du sable marin (Kenitra, Maroc nord occidental), acte du colloque sur littoraux entre environnement, Mai 1997, France, 1997, P163.

(2) - le milieu marin et littoral Méditerranéen-état et pression, Rapport de L'AEE, Op.cit, P11.

(3) - Chebli Liamine, La pollution en Méditerranée : Aspect juridique des problèmes actuels, OPD, 1980, P35.

العضوية المختلفة، مواد التعبئة والتغليف غير القابلة للتحلل مثل الأكياس البلاستيكية، والقارورات البلاستيكية، الزيوت الشمسية⁽¹⁾...

خامسا/ التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر:

يعتبر التلوث البحري بإغراق المواد السامة والضارة من أقدم أنواع تلوث البيئة البحرية، حيث يرجع إلى العصر الذي ركب فيه الإنسان السفن معتمدا على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار لإغراق وطمر النفايات الضارة في هذه المناطق، وتفيد الإحصائيات السنوية إلى أنه أكثر من (500) ألف مركب كيميائي خطيرا وسام يتم إغراقه في البحر كل سنة زيادة عن المواد البترولية ومشتقاتها⁽²⁾، والمواد المشعة والمركبات العضوية الكيميائية، وغير العضوية كالزئبق والنفايات الصلبة والزجاج والنحاس والرصاص والزنك والكاديوم...

وقد عرفه بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بالإغراق⁽³⁾ على أنه "تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات أو منصات النفط أو من أي منشآت موجودة في البحر، وكذلك أي تصريف من السفن أو الطائرات أو المنصات أو منشآت أخرى".⁽⁴⁾ تقوم عملية التخلص من النفايات عن طريق الإغراق على فكرة "التفتيت والتشتيت"، بمعنى أن البحار والمحيطات تتميز بشساعة وإتساع كافيين من أجل التخلص من أية كمية من النفايات التي تقذف بها، التي إزدادت بصفة كبيرة فجعلت من المحيطات والبحار العالية عاجزة أمامها وغير قادرة على إستيعابها. ومما يزيد الأمر تعقيدا هو أن هذه البحار لا تخضع لسيادة دولة محدّدة، بل هي خارج الولاية والسيادة الوطنية لجميع الدول، فأساءت بعض الدول، لا سيما المتقدمة منها، إستعمال حقوقها تجاه هذه البحار واتخذتها مستودعا لنفاياتها الصناعية والنووية والكيميائية والزراعية وساعدها على ذلك ما تملكه من أساطيل وطائرات تحمل حاويات النفايات وتلقي بها في جوف البحار التي من بينها المتوسط دون أي رقيب.⁽⁵⁾ إلا أنه ولئن كانت هذه الطريقة سهلة وبسيطة ومن حق جميع الدول على حدّ سواء من الناحية النظرية وذلك لشساعة المحيطات والبحار العالية وأيضا مبدأ حرية الملاحة فيها، فإنها تبقى خطيرة ومدمرة بالنظر إلى كمية النفايات المطمورة والتي هي في إرتفاع مضطرد.

(1) – Chebli Liamine, op.cit, P35.

(2) – أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص329.

(3) – بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات المعتمد في 1976/02/16.

(4) – المادة (3) فقرة 3 من بروتوكول حماية الأبيض المتوسط من التلوث عن الإغراق من السفن والطائرات.

(5) – أحمد عبد الكريم، مرجع سابق، ص330.

أما فيما يتعلق بالبحر الأبيض المتوسط، فبالإضافة إلى تزايد كميات الملوثات والنفايات التي يتم إغراقها في هذا الأخير، فإنه يضاف إلى ذلك أنه بحر شبه مغلق لا تتجدد مياهه إلا مرة كل ثمانين سنة، ولا شك أن في ذلك خطرا كبيرا نظرا للأضرار التي تحيق بالبيئة المتوسطية⁽¹⁾، فضلا عن إعاقة حركة الملاحة في بعض المناطق، فإنه يؤدي تحلل تلك النفايات إلى القضاء على العديد من مظاهر الحياة المائية وتسمم الكائنات البحرية وتغيير خواص مياهه وطبيعته بما ينعكس في النهاية على إستعمالاتها المختلفة، ومن أهم قضايا التلوث بالإغراق للكيماويات في البحر المتوسط، قضية "الأحوال الحمراء" عام 1974 الذي قامت بها شركة "Montedison" الإيطالية عام 1969⁽²⁾؛ وهو ما استدعى تظافر جهود الدول المشاطئة لحوض المتوسط من خلال إبرام مجموعة من الإتفاقيات من أجل التصدي لهذا النوع من التلوث لعل أهمها: إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976 وبروتوكولاتها لا سيما منها البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن إغراق النفايات من السفن والطائرات المعتمدة في 1976/02/16.

والجزائر وحفاظا منها على بيئتها البحرية من خطر تصريف وإغراق النفايات في إقليمها أو في المناطق الخاضعة لسيادتها فقد إنضمت وصادقت على أغلب الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمنع إغراق النفايات.⁽³⁾

عموما تشير الدراسات إلى أنه إذا إستمر معدل التلوث من مصادر برية بحالته الراهنة، فإن العديد من الأنهار والبحيرات والبحار ستتحول خلال سنوات قليلة إلى قطاعات مائية ميتة وستهلك معها النباتات والأحياء التي تعيش فيها، وكمثال على ذلك ما آل إليه كل من بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط، حيث أنهما يحتضران ويتحولان تدريجيا إلى مقبرة للأسماك المريضة والميتة، ومنه إختفاء الحياة في هذه المناطق.⁽⁴⁾

هذا وللتلوث البحري مصادر أخرى بحرية، إما عن طريق السفن ونشاطات الإستغلال البحري مثل إستخراج المعادن والبتترول من باطن قاع البحر، وإما عن طريق النشاط التجاري البحري.

(1) – Mohamed kahloula, Op.cit, P06.

(2) – صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص152.

(3) – حيث انضمت الجزائر إلى بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن إغراق النفايات من السفن والطائرات بموجب المرسوم (02/81) المؤرخ في 17 جانفي 1981، ج ر عدد (03) مؤرخة في 20 جوان 1981.

(4) – أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص332.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحرية

حسب المادة (194) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 يشمل هذا المصدر التلوث من السفن والتلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في إستكشاف وإستغلال قاع البحر وباطن أرضه، ويضاف إليها التلوث الناجم عن تربية الأحياء المائية وأيضاً الناتج عن الملاحة البحرية بما فيه عمليات تطهير الموانئ وإعادة تأهيلها، وكذلك أنشطة الصيد البحري المفرط وبإختصار يمكن تقسيم هذه المصادر إلى مصادر رئيسية وأخرى ثانوية.

أولاً/ المصادر الرئيسية:

ساهم البحر عبر مختلف العصور في تسهيل عملية تبادل السلع والمنتجات بين شعوب العالم، وفي ظلّه نشأت التجارة وتمت الملاحة وتطوّرت، والبحر الأبيض المتوسط كغيره من البحار يشكل حالياً مجالا حيويا للحركة التجارية في العالم، فيعدّ مركز تجمّع خطوط المواصلات العالمية البحرية والجوية، فهو من أهمّ المناطق البحرية في العالم بسبب موقعه الإستراتيجي⁽¹⁾، ومع ذلك يبقى لهذا النشاط التجاري البحري آثار سلبية على البيئة، إذ أنّه في كثير من الأحيان ما تغيب المعطيات البيئية وسط هذه المبادلات البحرية، كما ويبقى النقل البحري للمحروقات من أخطر وأكبر المصادر الملوثة لهذه البيئة، فضلا عن عمليات إستكشاف وإستغلال قاع البحر وباطن أرضه.

1/ التلوث الناجم عن التجارة البحرية:

يشكّل البحر الأبيض المتوسط شريان الحياة التجارية والصناعية⁽²⁾ بل وطريقا للتجارة العالمية في ملتقى القارات الثلاث، الشيء الذي جعل من حركة الملاحة البحرية مرتفعة فيه، حيث يعرف عبور معدل حوالي (2000) باخرة سنويا وهو عدد مرشّح للإرتفاع بسبب إزدهار وتطور حركة النقل البحري⁽³⁾ خاصة

(1) – Lilia Khodjet El Khelil, La Pollution de la Mer Méditerranée du Fait du Transport Maritime de Marchandise, Régime Juridique Applicable et Mise en œuvre par les Etats, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2003, P17.

(2) – تجدر الإشارة إلى أن حوض البحر الأبيض المتوسط يتميز بمحورين بحريين لهما أهمية إقتصادية وتجارية كبيرة يتم عبرها القيام بأغلب نشاط الملاحة البحرية، أحدهما شمال جنوب يربط بين جنوب أوروبا وشمال إفريقيا والثاني شرق غرب يربط ما بين مضيق جبل طارق وقناة السويس، أنظر: واعلي جمال، مرجع سابق، ص12.

(3) – Michel Voulckel, Aspects Juridiques de la Protection du Milieu Marin en Droit Publique Interne, rapport sur le protection du milieu marin-aspects juridiques – association - campus maré, édition d' Harmattan, France, P 38.

منها نقل مصادر الطاقة من البترول والغاز والفحم⁽¹⁾. كما يحتل هذا البحر المرتبة السادسة عالميا في نشاط التجارة العالمية، إذ أنّ (30)% من حجم النقل البحري التجاري العالمي تتمّ عبر ممرات مياهه⁽²⁾.

الجدول رقم (02): يبيّن حركة النقل البحري التجاري في البحر الأبيض المتوسط

تصنيف المواد	في المتوسط	من المتوسط (طن)	إلى المتوسط (طن)	المجموع (طن)
المواد النفطية	122.670.000	90.010.000	135.810.000	345.000.000
المواد الكيميائية والضارة	10.170.000	9.920.000	9.460.000	19.450.000
مواد أخرى	39.480.000	77.130.000	162.380.000	288.900.000

المصدر: , (La pollution par hydrocarbure dans la Mer Méditerranée, Rapport de Clean Up the Med 2007) ,
Mai 2007, P06.

إنّ الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات أدت إلى نشاط تجاري مكثّف جعل الدول تبحث لها عن وسائل نقل وأسواق جديدة من أجل تصريف فائض الإنتاج فيها، فوجدت من بينها النقل عبر البحر وذلك من موطن إنتاجها إلى أماكن إستهلاكها، وهو ما جعل من السفينة⁽³⁾ الأداة الرئيسية التي تتمّ بموجبها هذه العملية⁽⁴⁾، غير أنّ هذا النشاط البحري أصبح يشكّل خطرا على الأوساط البحرية، حيث أدّى إلى تلوث مياه البحر بالنفايات وغيرها من المواد الضارة مضافا في بعض الأحيان زوال الأحياء البحرية من بعض المناطق نتيجة الحوادث التي تقع دوريا في مياهها.

وتشمل التجارة البحرية نقل السلع⁽⁵⁾ وشحنها وتداولها وتعريفها، وخلال هذه المراحل جميعا تستخدم عدة وسائل للقيام بهذه المهام المعقّدة والمتتالية، وحتى هنا يمكن التمييز بين مصدرين أساسيين للتلوث الناتج

(1) - علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007/2006، ص ص 61-66

(2) - Reynand (C), Les composants du transport maritime en Méditerranée, la Revue Economie et territoire, Med, 2009, P 476-478.

(3) - تنص المادة (13) من الأمر رقم (80/76) المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم (98/05) المؤرخ في 01 ربيع الأول 1418 المتضمن القانون البحري على أنه "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كلّ عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة بمثل هذه الملاحة".

(4) - Mohamed Benamar, La Responsabilité des Propriétaires de Navires pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures en Droit Algérien, Revue Africaine de Droit International et Comparé, tome 09 n°2, Juin 1997, P 409.

(5) - تجدر الإشارة هنا إلى أن السلع التي تتمثل بالأساس في البضائع العامة، الطاقة (النفط، الغاز، الفحم)، المواد الكيميائية والسوائب، عادة ما تنتقل بالسفن أو عن طريق الأنابيب عبر البحار والمحيطات، انطلاقا من الموانئ أو المصانع، حيث يتم تعبئتها عن طريق الضخ غالبا، قد تسبق عمليات الشحن أو تلحقها عمليات التكرير والتحويل على مستوى موانئ النقل أو الوصول أو مركبات المصانع مما يجعلها شديدة التلوث. استعراض النقل البحر، مرجع سابق، ص 31 وما يليها.

عن هذه الأخيرة: عمليات النقل والشحن والتفريغ من ناحية، ومخلفات الوسائل المستخدمة التي تحتاج للطاقة من أجل القيام بهذه العمليات من ناحية أخرى.⁽¹⁾

وتشير الدراسات إلى أن نقل السلع والبضائع عبر البحار يتسبب في إلحاق أضرار كبيرة بالبيئة البحرية، خاصة عند تسربها أو غرق السفينة الحاملة لها أو عند تضرر أنابيب نقلها أو لتفجيرات ناتجة عن نقل الغازات جزاء حوادث غير متوقعة⁽²⁾، كما أن السفن كثيرا ما تترك خلفها مخلفات نفطية ونفايات أخرى تلقيها عرض البحر بشكل عمدي أو غير عمدي⁽³⁾.

زيادة على ذلك فإن أخطر حالات التلوث الناتجة عن التجارة البحرية تلك الناجمة عن التصادم البحري بين السفن وكذا الجنوح البحري⁽⁴⁾ وعمليات تنظيف خزانات السفن من بقايا حمولتها وتصريف نفاياتها متجاهلة التجهيزات الموجودة في الموانئ المعدة خصيصا للقيام بهذه العمليات، حيث تملأ هذه الأخيرة خزاناتها بالمياه في حدود ثلثها حفاظا على توازنها لتصب في البحر عند رسوها وقبل شحنها،⁽⁵⁾ هذا التلوث يكون أخطر إذا تعلّق الأمر بخزانات نقل مواد مشعة أو وقود نووي أو نقل مواد تستخدم في صناعته كاليورانيوم، حيث تؤثر مخلفات الإشعاعات النووية التي تقذف مع مياه التوازن بشكل رهيب على الأحياء البحرية (وهو ما سيتم دراسته بمزيد من التفصيل لاحقا).⁽⁶⁾

هذا وما يضاعف من خطورة إنتشار نسب هذا التلوث هي قابلية مياه البحر لإستيعاب النفايات وتحويلها إلى مواد ضارة متخمرة، بحيث تساعد العوامل الجوية (كدرجة الحرارة، سرعة الرياح، إتجاه الأمواج، سرعة وإتجاه التيارات البحرية...) في الإنتشار والإمتداد الفوري، ليؤدي ذلك كله إلى تغيّرات طبيعية وكيميائية في نوعية المياه ومنه إحداث إختلالات في التوازنات الإيكولوجية للأوساط البحرية،

(1) - أحمد إسكندر، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، جامعة الجزائر، 1995، ص 1-5.

(2) - مقدم عميرات وعبد القادر بلخضر، الطاقة وتلوث البيئة والمشاكل البيئية العالمية، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس - سطيف، عدد (07)، 2007، ص 42-43.

(3) - أحمد اسكندري، إجراءات حماية البيئة البحرية في المناطق البحرية الجزائرية في التشريع الوطني الجزائري، حوليات في جامعة الجزائر، العدد (09)، ج 1، 1995، ص 73.

(4) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 152.

(5) - حيث يوجد عدة مرافئ مجهزة بمنشآت إستقبال مياه الصبورة في بلدان المتوسط أهمها الموجودة في الجزائر (أرزويو)، إيطاليا (ماغنيزي)...

(6) - مقدم عميرات وعبد القادر بلخضر، مرجع سابق، ص 43.

بالإضافة إلى إختفاء بعض مكوناتها أو التأثير على الحياة فيها وكذا على أنواع الحيوانات والنباتات البحرية وحتى الإنسان⁽¹⁾، وأكثر من ذلك تؤثر على التنوع البيولوجي للوسط.

في الحقيقة فإن التلوث الناجم عن السفن التجارية يختلف باختلاف السفينة، فسفن الركاب التي تستقبل على متنها آلاف الأفراد ينتج عنها تلوث بالفضلات الصلبة ومياه الصرف الصحي، أما سفن الصيد والسفن الترفيهية فينتج عنها تلوث ناتج عن الإستعمال العادي لهذه السفن، أما سفن الشحن وناقلات النفط فإنها مجهزة بمحركات كبيرة للدفع حتى تستطيع هذه الأخيرة القيام بمهامها المختلفة مما يجعلها تستهلك كمية كبيرة من الوقود.⁽²⁾

ونتيجة للمخاطر والأضرار المتعددة والمتزايدة بفعل الملوثات الناتجة عن التجارة البحرية، فإنه من الثابت اليوم بأن النشاط التجاري قد أضحى من أهم الإنشغالات الدولية، فهو ورغم أهميته الاقتصادية لا يجب أن يؤدي إلى الإضرار بالأوساط البحرية، ومنه فقد تم ترجمة هذه الإنشغالات من خلال عقد العديد من المؤتمرات والإتفاقيات الدولية منها:

- إتفاقية لندن حول منع تلوث البحر بزيوت البترول لعام 1954 والمعدل في أعوام 1962، 1969، 1971.⁽³⁾
- إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976.⁽⁴⁾
- إتفاقية مونتي قوياي لعام 1982 المتعلقة بقانون البحار.⁽⁵⁾
- الإتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 المبرمة في لندن.⁽⁶⁾

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 72-75.

(2) - أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 5.

(3) - إنضمت وصادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي (344/63) المؤرخ في 11/09/1963، المتعلق بانضمام الجزائر إلى إتفاقية لندن حول إتقاء تلوث مياه البحر جراء المحروقات.

(4) - إنضمت وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم (14/80)، المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق لـ 26 جانفي 1980، المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16/02/1976، ج ر عدد (05) مؤرخة في 29/01/1980.

(5) - إنضمت وصادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم (53/96) المؤرخ في 22/01/1996 المتضمن المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج ر عدد 06 لسنة 1996.

(6) - إنضمت وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم (326/04) المؤرخ في 25 شعبان 1425 الموافق لـ 10 أكتوبر 2004، والمتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1991 المبرمة في لندن، ج ر عدد (65) لسنة 2004.

- البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن والطائرات المبرم في برشلونة في 1976.⁽¹⁾

- البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ المحررة في "مالطا" سنة 2002.⁽²⁾

ومما لا شك فيه أنّ نقل البترول الخام والمواد الناتجة عن تكريره يشكل أكبر خطر والشغل الشاغل بالنسبة للبحر الأبيض المتوسط، بحيث تعتبر حركة ناقلات النفط أكثر أنواع النقل البحري للبضائع والسلع

2/ التلوث الناجم عن النقل البحري للنفط:

يعدّ التلوث البحري بالنفط من أهم صور المساس بالبيئة بصفة عامّة والبيئة البحرية بصفة خاصّة وأكثرها شيوعاً، فالنفط إلى يومنا هذا يعتبر من أفضل مصادر الطاقة وأكثرها إستعمالاً وتداولاً في العالم، حيث تقدّر كمية النفط المنقولة بحراً بحوالي (66%) من مجموع الناتج النفطي في العالم، منها نسبة (35%) تمرّ عبر البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾، تنشأ إمّا من موانئه أو تتجه إليها، وهو ما يشكل تهديداً حقيقياً على البيئة البحرية، حيث أنّه يستطيع أن ينتشر إلى مسافات تقاس بالكيلومترات خلال دقائق قليلة وذلك لقلّة كثافته⁽⁴⁾ رغم قوّة جاذبيته إلى الأسفل،⁽⁵⁾ وذلك لأن حركة المدّ والجزر في هذا البحر تكاد تكون منعدمة⁽⁶⁾، مما تجعل منه بحراً هشّاً وحدث أيّ تلوث فيه يؤدي إلى الإخلال على نحو خطير بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية البحرية فيه.⁽⁷⁾

(1) - المصادق عليه بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم (02/81) المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 الموافق لـ 17/01/1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة يوم 16/02/1976، ج ر (03) مؤرخة في 20/06/1981.

(2) - مصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم (71/05) المؤرخ في 04 محرم 1426 الموافق 13/01/2005 يتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ المحرر في مالطا يوم 25/01/2002، ج ر عدد (12) لسنة 2005.

(3) - Nouara Ait Aissa, Transfert des déchets dangereux en Méditerranée et protection de l'environnement, thèse de doctorat en droit, Université de Paris, Nanterre, 1997, P01.

(4) - جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 03 وما يليها.

(5) - Caroline London, de l'Erika au Prestige, quelles réponses communautaires ?, Droit de l'Environnement, Revue Mensuelle d'Actualité Juridique, France, n°106, Mars 2003, P 43.

(6) - حسني العظمة، تلوث البحر المتوسط، المركز العربي للدراسات الاستراتيجية، الطبعة الأولى، دمشق، 2006، ص 16.

(7) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 359 وما يليها.

وتبعا لتقديرات مركز الطوارئ "Régional Marine Pollution Emergency Centre" (1) التابع لخطّة عمل البحر الأبيض المتوسط فإنّه قد يقع تسرّب نفطي يومي في البحر الأبيض المتوسط قدره (2.600) طن متر بالتشغيل العادي لعمليات الشحن والتفريغ أو بالحوادث البحرية الطارئة للناقلات. (2)

وحسب تقديرات "REMPEC"، فإن أهمّ عمليات نقل وتفريغ البترول في المتوسط يمكن تحديدها كالاتي (3):

- (180) مليون طن من البترول الخام ومشتقاته تأتي من الشرق الأوسط. (4)

- (100) مليون طن تأتي من الشمال. (5)

- (20) مليون طن من النفط المكرر تغادر المتوسط. (6)

- (40) مليون طن من النفط الخام ومشتقاته تعبر هذا الأخير. (7)

الجدول رقم (04): يوضح الموانئ البترولية الرئيسية والمصفاة في دول البحر الأبيض المتوسط

الدولة	عدد الموانئ البترولية	عدد المصفاة	عدد البراميل في اليوم	النسبة المئوية % من الإنتاج في كامل المتوسط
إيطاليا	14	17	2.300.800	%26.2
فرنسا	3	12	1.903.493	%21.7
اسبانيا	10	9	1.321.500	%15.1
مصر	2	9	726.250	%8.2
الجزائر	3	4	450.000	%5.1

(1) - تختصر "REMPEC".

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 359 وما يليها

(3) - La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée, Rapport réalisé par (Clean Up the Med 2007), campagne internationale de sensibilisation, surveillance et formation d'équipes spécialisées en matière de nettoyage du littoral des hydrocarbures ensablés connexes à la pollution marine de Legambiente et au Département de la Protection Civile, Mai, 2007, p. 6.

(4) - منها حوالي (125) مليون طن تعبر قناة السويس، و(50) مليون طن تعبر البسفور، (05) مليون طن تأتي من تركيا وتتجه نحو إيطاليا.

(5) - حوالي (60) مليون طن من ليبيا و(40) مليون من الجزائر، تتجه أساسا إلى فرنسا، (20) مليون طن من النفط الخام ومشتقاته تنطلق من دول البحر المتوسط وتتجه إلى بلدان أخرى في المتوسط، و(08) مليون طن من المواد النفطية المكررة تتجه من فرنسا إلى الجزائر.

(6) - منها حوالي (10) مليون طن تعبر مضيق جبل طارق و(10) مليون طن تعبر قناة السويس.

(7) - منها حوالي (20) مليون طن تأتي من البحر الأسود عبر مضيق البوسفور، في حين (20) مليون طن تأتي عن طريق قناة السويس في مصر لتخرج من المتوسط عبر مضيق جبل طارق.

اليونان	7	3	406.500	4.7%
ليبيا	7	3	343.400	3.9%
كرواتيا	5	3	343.400	3.9%
سوريا	3 (حاليا منهم إثنين فقط مجهزين لاستقبال الناقلات البترولية)	2	239.865	2.7%
صربيا الجبل الأسود	1	2	158.250	1.8%
المغرب	0	2	154.901	1.8%
تركيا	9	6	100.000	1.1%
مقدونيا	0	1	56.730	0.7%
لبنان	3	2	37.500	0.4%
تونس	6	1	34.000	0.4%
قبرص	0	1	27.000	0.3%
ألبانيا	1	2	26.300	0.3%
سلوفينيا	2	1	13.500	0.1%
مالطا	1	0	-	-
إسرائيل	3	3	00220.0	2.5%
المجموع	80	82	8.780.326	100%

المصدر: التلوث النفطي في البحر الأبيض المتوسط، تقرير صادر عن (تنظيف البحر المتوسط 2007 Clean Up the Med 2007)،

الحملة الدولية لتوعية والإشراف وتدريب الفرق المتخصصة في تنظيف الخط الساحلي من النفط المتخمر المرتبط بالتلوث البحري في ليغامبياتي وقسم الحماية المجنية، ماي 2007، ص 60.

وفقا لهذا الجدول فإنه يوجد (80) ميناء بترولي أساسي ومصفاة نفط الموجودة حول البحر الأبيض

المتوسط تنتج حوالي (8.78.326) برميل من النفط وهو ما يعادل (10%) من معامل تكرير النفط العالمية.⁽¹⁾

هذا وتأتي المواد النفطية في البيئة البحرية المتوسطة من مصادر متعدّدة، وهي تشمل التسرب الطبيعي غير العمدي وكذلك الصناعات والمنشآت القائمة على الشواطئ ووسائل المواصلات وحطام ناقلات النفط والسفن الأخرى، وأيضا المخلفات الناجمة عن السفن التي تضخّ وتشحن الناقلات بمياه البحر، ومنه يمكن أن يكون التلوث النفطي في عدّة أشكال، إذ يتمّ بطريقة عرضية أو غير عمدية عن طريق حوادث الملاحة البحرية أو بطريقة عملية أو عمدية، عن طريق تنظيف الخزانات ورمي الزيوت والنفايات النفطية المستعملة.⁽²⁾

أ) التلوث العرضي أو غير العمدي

يكون التلوث بالنفط عرضيا عندما يكون نتيجة جنوح ناقلات النفط أو تصادمها مع المياه المنحلة أو مع سفن أخرى.

وقد عرّفت إتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969، التصادم أو الجنوح أو أي حادثة أخرى ضمن مفهوم الكارثة البحرية، حيث ورد في نص المادة (02) منها كالاتي "تعني الكارثة البحرية تصادم السفينة أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى أو واقعة على ظهر السفينة أو خارجها ينتج عنها ضررا ماديا أو التهديد المحقق بضرر مادي لسفينة أو شاحنة".⁽³⁾

كما أشارت المادة (02) من إتفاقية لندن التلوث من السفن لعام 1973، إلى ذات المعنى بأن إعتبرت التصادم والجنوح كارثة بحرية وعرّفتها بأنّها "تصادم السفينة أو جنوحها أو الحوادث الملاحية الأخرى أو الحوادث الفجائية على ظهر السفينة أو خارجة عنها تسبّب ضررا أو خطرا داهما بوقوع ضرر جسيم للسفينة أو لحمولتها".⁽⁴⁾

ولقد قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالدعوى إلى عقد مؤتمر في لندن في الفترة من 4 إلى 20 أكتوبر 1972 لغرض تعديل القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر الصادرة عام 1960، والتي تهدف بصفة عامة إلى تقادي وقوع التصادم البحري وما تلتزم به السفن من حيث الأنوار والإشارات الصوتية التي

(1) – Mohamed Albakjaji, La Pollution de la Mer Méditerranée par le hydrocarbure liée au Nuclinaire : Relations internationales, Université Paris-Est, 2011, P52.

(2) – Mohamed Albakjaji, la pollution de la mer Méditerranée par le hydrocarbure liée au trafic martine, Op.cit, P54.

(3) – المرسوم الرئاسي عدد (344/63)، مرجع سابق.

(4) – جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 258-259.

تستخدمها قواعد السير في البحر لتجنّب التصادم⁽¹⁾...إلا أنّ ذلك لم يمنع من حدّة الحوادث الواقعة في البحار والمحيطات عموماً والبحر الأبيض المتوسط خصوصاً، والتي تعود أسبابها إلى العديد من العوامل أهمّها الارتطام بالقاع والحرائق والانفجارات وتصادم الناقلات والحوادث أثناء عمليات الشحن والتفريغ بالموانئ وأيضاً عوامل قدم السفن والناقلات⁽²⁾... ولا يخفى على أحد ما يترتب من آثار ضارة على وقوع حادث لناقلة نفط عرض البحر، إذ تمتد أخطار التلوث إلى كثير من الدول بإعتبارها تشترك في البحار والمحيطات، وعلى سبيل المثال تمثل نسبة التلوث الناجمة عن مخلفات ناقلات النفط بفعل الحوادث والتفريغ (20%) من مجموع المواد الملوثة للبحر الأبيض المتوسط، أي ما يقارب (800) ألف طن سنوياً من النفط.⁽³⁾

هذا وأنه وعلى المستوى الدولي عرف قطاع النقل البحري للنفط ولازال حوادث عامّة من 1967 نتجت عنها خسائر معتبرة تضررت على إثرها الحياة البحرية بصفة عامة، وأثّرت على سلامة وجود الأحياء البحرية المتواجدة فيها، ولعلّ من أهمّها:⁽⁴⁾

- كارثة توري كاينون في 18 مارس 1967 قبالة الساحل الغربي من المملكة المتحدة.
- أماكو كادياز في 16 مارس 1978، حيث جنحت بالقرب من شاطئ بورتسال بريتاني في غرب فرنسا وفقدت حمولتها من النفط بأكملها (228000) طن.
- كارثة آتلونتيك أومبرس (Atlantic Empress) في 19 جويلية 1979.
- كارثة تانيو (Tanio) في 7 مارس 1980 في منطقة كانت قد تأثرت قبل ذلك بسنتين جراء حادثة أماكوكدياز.
- كارثة إكسون فالداز (Exxon valdez): في 24 مارس 1989 في ألسكا، تسببت في إنسكاب النفط متوسط الحجم (40.000) طن إلا أنّه كانت له تأثيرات ضخمة وهائلة على الأحياء البحرية في المنطقة، وقد صنفت كارثة إكسون فالديز من بين الكوارث العشر الأعلى كلفة في العالم، حيث أنفقت الشركة المصنعة ما يقارب (300) مليون دولار للتعويض البيئي عن جميع الخسائر المادية والإقتصادية والبيئية.

(1) - مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، دار المعارف الإسكندرية، 1977، ص 09 وما يليها.

(2) - مصطفى محمد عبد العزيز، مرجع نفسه، ص 10 وما يليها.

(3) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 18.

(4) - Mohamed Albakjaji, Op.cit, P 64-65.

- كارثة هيفن (Haven): في 11 أبريل 1991، وأثناء نقلها لما يقارب من (144.000) طن من النفط الخام، انفجرت السفينة واشتعلت فيها النيران وغرقت قبالة سواحل جنوة في إيطاليا، وتسرب ما يقارب (50.000) طن من النفط الخام في مياه البحر الأبيض المتوسط.

- كارثة بحر إيجا (Aegan sea) في 03 ديسمبر 1992 قبالة ساحل لاكورونا إسبانيا وتسببت في إنسكاب متوسط الحجم (80.000) طن في المنطقة مسببة أضرار كبيرة لحقت صناعات الصيد والسياحة في لاكورونا.

- كارثة براير (Braer) في 5 جانفي 1993 في ظل الظروف الجوية البيئية على ساحل الجزيرة الصخرية شيتلاند مخلقة ما يقارب (85000) طن من النفط الخام.

- كارثة ناقلة النفط كاتجا (Ketja) في 7 أوت 1997، فهي بالرغم من الحمولة التي كانت عليها (80000) طن، فإن الكمية المنسكبة لم تتجاوز (187) متر مكعب، وذلك مقارنة مع الحوادث الأخرى.

- كارثة ناقلة النفط إيريكيا (Erika) في 12 ديسمبر 1999، نتيجة إنقسام الناقلة وتسرب (31000) طن من زيت الوقود الثقيل.⁽¹⁾

- كارثة ناقلة النفط برستيخ: في 13 نوفمبر 2002، غرقت قبالة سواحل غاليسيا في شمال غرب إسبانيا مما أدى إلى حدوث كارثة بيئية في المنطقة إثر تسرب حوالي (64000) طن من وقود الزيت.

- حادثة الناقلة الإيرانية سانتشي: وهو حادث تصادم ناقلة إيرانية مع سفينة شحن صينية في 06 جانفي 2018 في بحر الصين الشرقي، وقد كانت محملة بـ (136) ألف طن من النفط، أسفر الحادث عن نشوب حريق هائل في الناقلة أدى إلى إنسكاب الحمولة في المنطقة وإستمر هذا الحريق أسبوعا ثم بعد ذلك في 14 جانفي غرقت الناقلة بالكامل.⁽²⁾

أما بالنسبة لحوادث النقل البحري في المتوسط فإنه بحسب الدراسات المنجزة قد بلغت في الفترة بين 1978 و 2010 (624) حادث، منها (266) حادث ناقلات بترولية وهي موزعة كالتالي:⁽³⁾

- (48) حادث بين 1977-1983

(1) – Rapport : "Explosion Reported on bord stricker Iranien Tanker", Wold Maritime News, 10 janvier 2018.

(2) – Rapport "Explosion Reported on bord stricker Iranien Tanker", Wold Maritime News, 10 janvier 2018.

(3) – Statistiques sur les accidents Maritimes dans la mer Meditteranean. على الموقع الرسمي لـ: REMREC تاريخ الإطلاع 2021/08/10 , Et aussi Mohamed Albakjaji, Op.Cit, P 67.

- (59) حادث بين 1983-1990
- (53) حادث بين 1990-1995
- (49) حادث بين 1995-2000
- (35) حادث بين 2000-2005
- (22) حادث بين 2005-2010

وبهذا الخصوص، فإن التوزيع الجغرافي لهذه الحوادث يختلف من منطقة إلى أخرى، وأول المواقع تضررا، تلك التي تعتبر ذات أهمية بالغة في عمليات النقل، وهي كما يلي:

- المنطقة الوسطى لحوض المتوسط: خاصة الأماكن القريبة من شواطئ تونس ومالطا وجنوب صقلية، حيث تقدر نسبة الحوادث في هذه المنطقة بحوالي (20)% من كل الحوادث التي وقعت في البحر الأبيض المتوسط.
- منطقة شرق المتوسط: وهي الواقعة بين قبرص وسوريا ولبنان وسجلت نسبة الحوادث بها حوالي (8)%.

إضافة إلى مناطق أخرى تكون فيها أخطار حوادث الناقلات مرتفعة تصل إلى حوالي (60)% خاصة منطقة الدردنيل والبوسفور بتركيا وكذلك قناة السويس بمصر.

هذا الاختلاف تساهم فيه العديد من العوامل، لعل أهمها تركز الصناعات البتروكيمياوية في بعض المناطق دون الأخرى، مثلا في إيطاليا يوجد (14) ميناء نفط و(17) مصفاة، أيضا في إسبانيا يوجد (10) موانئ بترولية و(9) مصفاة،⁽¹⁾ يضاف إلى ذلك إزدياد التبادل التجاري بين بعض دول المتوسط ودول أخرى.⁽²⁾ وحسب إحصائيات المنظمة البحرية الدولية، فإن نسبة التلوث بالنفط الناتج عن حوادث الناقلات في البحر الأبيض المتوسط هو (10)%⁽³⁾، وعند تحليل أسباب الحوادث نجد أن (64)% من الحالات سببها أخطاء بشرية، و(16)% سببها عطل ميكانيكي، و(10)% ترجع إلى مشاكل في صنع وتركيب السفينة، و(10)%

(1) - أنظر الجدول المرفق حول الموانئ البترولية الرئيسية والمصفاة في دول البحر الأبيض المتوسط السابق.

(2) - Mohammed Albakjaji, OP.CIT, P 69-70.

(3) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (Plan Bleu)، مرجع سابق، ص 57-59، أيضا، عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة مقارنة، المكتبة القانونية لدرا المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 13.

المتبقية ترجع إلى أخطاء غير معروفة¹، ونخلص من العرض السابق إلى أنه لا يزال الخطأ البشري هو المحرك الرئيسي للحوادث؛ كما تشكّل حرائق السفن الضخمة وتغيّر المناخ والسفن بدون طاقم تحديات جديدة في مجال الحوادث، حيث تتوقع شركات التأمين المزيد من الحوادث نتيجة التهديدات الإلكترونية والعيوب التكنولوجية والأعطال الميكانيكية وتجنيّد طاقم غير مؤهل⁽²⁾، بالإضافة إلى الحوادث التقليدية مثل الإصطدامات والجنوح.⁽³⁾

ب) التلوث العملي أو العمدي:

إذ كان التلوث العرضي يكون دائما بارزا ويحظى بالتغطية الإعلامية بكثافة، مثلما حدث عند جنوح الناقلة "إيريكّا" "Erika" من 12 ديسمبر 1999، فإن التلوث العملي يحدث عند الإفراغ العشوائي للغازات والسوائل من الخزانات وإلقاء بما يعرف بمياه الموازنة الملوثة بالنفط في مياه البحر (Déballastage).⁽⁴⁾ فالتلوث العملي هو تلوث عمدي مقصود ويكون عن طريق تصريف النفط من الخزانات والزيوت المستعملة والسوائل التي تصرف في البحر نتيجة تفريغ المحركات وتنظيفها، بالإضافة إلى التصريفات الناتجة عن عملية تفريغ الصابورات التي تقوم بها ناقلات النفط، وتلك التي تنتج عن تنظيف الخزانات والصهاريج النفطية.

وعليه فالتلوث العملي نوعان:

1) النوع الأول: المعروف بمصطلح "Déballastage"⁽⁵⁾، ويتعلّق بتفريغ مياه الإتران أو الصابورة، وهي المياه التي تحملها ناقلات البترول في خزاناتها بعد تفريغها، كثقل لحفظ توازنها أثناء رجوعها فارغة إلى ميناء الشحن وذلك لأسباب أمنية، ثم عند وصولها إلى ميناء الدولة المصدّرة فإنّها تقوم بتفريغ حمولتها من مياه البحر وما معها من بقايا الشحنة⁽⁶⁾ حتى تتمكّن من شحن حمولتها النفطية من جديد، وبالرغم من

¹ Mohamed Albakjaji, La pollution de la mer méditerranée par hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, discipline relations internationale, Université Paris- EST, 2011, P 64 – 67.

⁽²⁾ – الموقع الرسمي للمنظمة الدولية البحرية: www.imo.org

⁽³⁾ – Statistiques sur les accidents dans la mer méditerranée،

على الموقع: REMEC، <http://accidents.rempec.org/remecaccidentsdatabase/Defarlt.aspx>، تاريخ الإطلاع 2021/02/06.

⁽⁴⁾ – Lanier (L), Proposition de la loi relative a la pollution par les navires, Rapport du sénat n°163, 2000-2001.

هذا التقرير منشور على موقع "Sénat" <http://www.Senat.fr/rap/100-2163/100-1631.html>، تاريخ الإطلاع: 2021/06/02.

⁽⁵⁾ – تجدر الإشارة هنا إلى أن إتفاقية "ماربول" لعام 1973، قد اشترطت بناء السفن بعد عام 1972 بحيث تكون مجهزة بخزان صابورة منفصل، هذا الخزان يتم ملئه بنسبة لا تقل عن (20%) من حجم السفينة للحفاظ على توازن أو إتران الناقلة أثناء سيرها في عرض البحر خلال رحلة العودة إلى ميناء التصدير.

Mohammed Albakjaji, OP.CIT, P 56-57.

⁽⁶⁾ – أحمد كريم عبد السلامة، مرجع سابق، ص328.

وجود التجهيزات الخاصة بعملية التفريغ في مصافي الدول المستهلكة أو المصدّرة، فإنّ الناقلات النفطية تتجاهل ذلك وتقوم بالتخلّص من حمولتها في البحر وقبل الوصول إلى ميناء الدولة المتجهة إليها، وفي البحر الأبيض المتوسط مثلاً تمثل المناطق الإقتصادية الخالصة مصباً لهذه المياه الملوثة في حين أنّه لم يتمّ تحديدها مناطق بحرية مفضّلة للتخلّص من هذه الأخيرة.⁽¹⁾

يرجع السبب في ذلك لعدّة إعتبارات منها أنّ عمليّات التنظيف داخل المرافئ تكون بمقابل، كذلك تجميد حركة السفينة وانتظارها لدورها في عمليّة التنظيف بالرغم من قلة تكلفة عمليّة التنظيف يجعل وقت الانتظار مكلفاً للسفينة أو لمن يجهزها.⁽²⁾

2) النوع الثاني: يكون أثناء تفريغ مياه غسيل خزانات البترول في السفن والناقلات عند إجراء الصيانة الدورية⁽³⁾، ويفسر هذا النوع من التلوث العملي بأنّه بعد تفريغ الناقلة لحمولتها، فإنّ كمية من الزيت البترولي تبقى ملتصقة بجدران الخزانات وهو ما يمثل حوالي (0.5%) من الحمولة، وفي حالة شحن منتجات ومواد مختلفة فإنّه يتمّ تنظيف هذه الخزانات، وعليه فحوالي (1000) طن من النفط يتمّ تصريفها مع مياه التنظيف عن كلّ ناقلة حمولتها (200) ألف طن خلال رحلة واحدة، وقد تمّ إستبدال عملية التنظيف بمياه البحر في أوائل عام 1970 بإستعمال النفط الخام، ذلك أنّه يتميّز بقوة إذابة فعالة⁽⁴⁾ ويكون بذلك التنظيف أكثر كفاءة من إستخدام المياه، ومع ذلك ففي بعض الأحيان يتمّ إستعمال المياه كآخر مرحلة من التنظيف لكن بكميات صغيرة جداً؛ وبذلك فإنّ عملية تنظيف الخزانات بالنفط الخام تتمثل في إستعمال النفط في حدّ ذاته وليس مياه البحر أي بإستعمال الحمولة ذاتها، عكس ما كان رائداً قبل عام 1970، حيث كان يتمّ تنظيف هذه الأخيرة بمياه البحر ويتمّ رمي النفط العالق بجدرانها مباشرة عن طريق قذف هذه المياه الملوثة في البحر، وقد أثبتت الدراسات العلمية أن نسبة (35%) من النفط الذي يصل إلى البحر، يقذف نتيجة تنظيف خزانات ناقلات النفط.⁽⁵⁾

(1) - صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 72.

(2) - الفتحي منيرة، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير في القانون العام، فرع البيئة والعمران، كلّية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013/2014، ص 29 وما يليها.

(3) - أحمد كريم عبد السلامة، مرجع سابق، ص 328.

(4) - Laotbozzi(M), Repression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée, Mémoire technique de fin d'études supérieures de la marine marchande, école nationale de la marine marchand de Marseille, France, 2008/2009, P 12.

(5) - إبراهيم عيسى سليمان، تلوث البيئة أهم قضايا العصر "المشكلة والحل"، دار الكتاب الحديث للنشر، لبنان، 1998، ص 46.

وفقا للصندوق العالمي للطبيعة (World wide Fund for Nature WWF) ⁽¹⁾ فإن الحجم الأقصى لتصريف وتفريغ الصابورات وتنظيف الخزانات تقدر بحوالي (1.2) مليون طن، وإن تراكم كل هذه التصريفات تنتج كمية كبيرة تفوق التسربات النفطية الناتجة عن حوادث الناقلات النفطية. ⁽²⁾

وعلى حدّ سواء، فإنّه مع كثافة حركة النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط، ظهر إضافة إلى ذلك نوع آخر من التلوث العملي يأتي من المخلفات النفطية الناتجة عن تشغيل محرّكات السفن عند الإستعمال العادي لها، حيث تقذف السفن كميات معتبرة من المخلفات والرواسب والزيوت مباشرة في أغلب الأحوال دون معالجتها، وقد أثبتت الدراسات العلمية أن حوالي (2.5)% من الملوثات التي تقذف في البحر تكون نتيجة إستعمال الزيوت المحترقة ومخلفات الوقود بعد تنظيف محرّكات السفن محدثة بذلك تلوثا بحريا كبيرا. ⁽³⁾ وقد توصلت دراسات قام بها الصندوق العالمي للطبيعة (WWF)، إلى أن التلوث المتعمد عن طريق تفريغ وتصريف مخلفات السفن بجميع أنواعها، في البحر المتوسط يتراوح بين (0.7) و(1.5) مليون طن كلّ سنة، وهو ما يعادل:

- (50) كارثة إريكا (Erika) أو (15) كارثة برستيج (Prestige)؛
- حطام ومخلفات جنوح الناقلات إريكا (Erika) بالأسبوع في المتوسط؛
- (280) عملية تفريغ غير شرعية في اليوم بمعدل (10) أطنان، أو (2800) طن في اليوم؛
- (100.000) طن من التصريف في العام. ⁽⁴⁾

عموما، سواءا أكان التلوث ناتجا عن الطرح المتعمد للناقلات والسفن أم نتيجة للحوادث كالتصادم والجنوح الناتجة عن حركة هذه الناقلات، فإنّه يترتب العديد من الآثار الضارة والتي منها:

⁽¹⁾ - الصندوق العالمي للطبيعة، (WWF) Worl wild Funde Nature: هي منظمة دولية غير حكومية تعمل على المسائل المتعلقة بالحفاظ والبحث وإستعادة البيئة، تأسست في 29 أبريل 1961 وهي أكبر منظمة في العالم تهتم بالحفاظ على التنوع البيولوجي في العالم من خلال تشجيع خفض التلوث والحد منه من أجل ضمان إستدامة إستخدام الموارد الطبيعية المتجددة. أنظر قائمة المنظمات الدولية غير الحكومية على موقع ويكيبيديا:

قائمة المنظمات الدولية غير الحكومية/ar.wikipedia.org/Wiker، تاريخ التصفح: 2020/01/09 على الساعة: 00:45.

⁽²⁾ - Laotbozzi(M), op.cit, P 12-13.

⁽³⁾ - إبراهيم عيسى سليمان، مرجع سابق، ص46.

⁽⁴⁾ - LAURENT (E-N.), CASTELLANET (F), le pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvage en méditerranée, Rapport du WWF, Paris, 2003, P 04.

(1) التأثير على الحياة البحرية: نظرا لأن كثافة النفط أقل من كثافة الماء فهو يطفو على سطحه محدثا طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء، وهذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء، فاللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي بإنتشاره مساحة تزيد عن (4) كلم مربع من المياه.

كما أنه من المعلوم أنّ النفط يدوم طويلا في المياه ولا يتحلل إلا عن طريق أنواع معينة من البكتيريا وبالتالي فهي تمنع التبادل الغازي بين الهواء والماء، فتمنع وصول الأوكسجين وثنائي أكسيد الكربون والضوء إلى الماء، ممّا يؤدي إلى توقيف عملية التركيب الضوئي التي تعتبر ضرورية لتزويد مياه البحر بالأوكسجين وتخليصه من ثاني أكسيد الكربون⁽¹⁾، هذا وتقوم هذه البقعة بعزل حرارة الشمس ومنعها من الوصول إلى الأعماق، ممّا يؤثر على الثروة السمكية والنباتية خاصّة المرجانية والإسفنجية منها، ممّا يؤثر على باقي الكائنات البحرية كالأسماك ونجم البحر...⁽²⁾

علاوة على ذلك يتسبب التلوث بالنفط في عرقلة توالد الأسماك والقضاء على صغارها، حيث تتجمع الهيدروكربونات المكوّنة له في الأنسجة الدهنية وأنسجة الكبد والبنكرياس وبعض الأنسجة الأخرى مما يؤدي إلى تسمّمها وإضطراب وظائف أعضائها، ثمّ عند إستهلاك الأسماك الملوّثة تنتقل هذه المواد السامة إلى الإنسان، فيمكن أنّ تتسبب له السرطان⁽³⁾.

كما أن تلويث البقع النفطية لمياه البحر يؤثر تأثير خطيرا في التوازن الحراري للمياه ومنه على عملية التبخر، فأرق طبقة من النفط تقلّل التبخر بنسبة (60) %، ومن المعروف أنّ البحار والمحيطات تؤمّن نسبة (90) % من بخار الماء الموجود في الجو.⁽⁴⁾

(2) التأثير على الطيور البحرية: أكّدت الدراسات الميدانية أنّ للنفط دور أساسي في إختفاء عدد كبير من الطيور البحرية التي أصبحت مهدّدة بالإنقراض فمئات الآلاف من الطيور تتعرّض للزيت البترولية سنويا، وخاصّة منها طائر النورس الذي يعتبر من أكثر الأنواع حساسية وتأثرا بها، فهي تقضي معظم وقتها على سطح الماء، إمّا تصطاد أو تسبح، والقضاء عليها سيؤدي حتما إلى الإختلال البيئي لأنّها تعمل على إفتراس الأحياء البحرية الزائدة.⁽⁵⁾

(1) - وليد عابد عوض الرشدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2012، ص 125.

(2) - أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، مجلة، الباحث، عدد (12)، 2013، ص 22-23.

(3) - أمال رحمان، مرجع سابق، ص 23.

(4) - وليد عابد عوض الرشدي، مرجع سابق، ص 23.

(5) - واعلي علي، مرجع سابق، ص 22.

(3) الآثار الاقتصادية والاجتماعية: للتلوث النفطي عدة آثار منها التأثير المباشر على عملية صيد الأسماك التجارية كما ونوعا وجوده، وما يترتب على ذلك من التأثير على السلامة الغذائية وإقتصاديات الإنتاج والنمو، كذلك يعتبر النفط سببا في التأثير على النواحي الجمالية للسواحل، ومنه التأثير على النشاط السياحي الذي يعتبر أحد المصادر الرئيسية للدخل القومي للعديد من الدول المتوسطية⁽¹⁾. هذا ويضاف إلى ذلك التبعات المالية المتعلقة بتكلفة مكافحة التلوث وإعادة تأهيل المناطق والتي تؤثر على الميزانية العامة للدولة وتتهك الموارد المتاحة.

وبغرض الحدّ من هذه الآثار، عمدت بعض الدول المتوسطية إلى منع الناقلات والسفن التي تحمل بعض المواد الخطرة من عبور مياهها وذلك من خلال إتخاذ إجراءات وتدابير وقائية، منها القرار الثنائي المشترك بين فرنسا وإيطاليا المتخذ عام 1993، والذي يتضمن منع الناقلات والسفن التجارية الفرنسية والإيطالية التي تحمل كميات من النفط تزيد عن (500) طن من العبور اعتبارا من تاريخ 15 فيفري 1993 في مضيق "بونسفي" الواقع بين جزيرتي كورسيكا الفرنسية وسردينا الإيطالية، كما يشمل المنع سفن وناقلات الدول الأخرى، وذلك بعد إتمام إجراءات التبليغ لدى المنظمة البحرية الدولية (IMO) التي كان لها تقديرا آخر للحمولة حيث سمحت بأن تتعدى هذه الأخيرة (500) طن من النفط.

والأكثر أهمية قامت الدول بإتخاذ بعض التدابير الاحترازية خصوصا ما يتعلق بأمن السفن وسلامتها ومدى قدرتها على الإبحار، حيث تمّ تشديد معايير بناء ناقلات النفط، كإشتراط تجهيزها بغلاف مزدوج وتكثيف وسائل الرقابة والإشراف التقني للسفن، وبالمثل تمّ تشديد إجراءات إستغلالها من خلال وضع إجراءات وقائية أهمّها الحدّ من الحمولة وتحسين تصميم هذه الأخيرة مع زيادة إستخدام التقنيات الجديدة على متنها وفقا لشروط تقنية جد عالية⁽²⁾، ليس هذا فقط بل قد أعلنت وكالة الأمم المتحدة المتخصصة في سلامة وأمن الشحن ومنع التلوث البحري والجوي بواسطة السفن، عن سريان لوائح عالمية جديدة تقلّل بشكل كبير من إنبعاثات أكسيد الكبريت ممّا يحقّق فوائد كبيرة لكلّ من صحة الإنسان والبيئة، حيث أنّه وإعتبارا من 1 جانفي 2020، تمّ تخفيض الحدّ الأعلى العالمي لمحتوى الكبريت المسموح به في وقود السفن إلى (0.50)% وهو تخفيض معتبر من (3.5)% سابقا، هذا الحدّ يصبح إلزاميا لجميع السفن للتحكّم في الإنبعاثات الناتجة عنها والتي ستعرف إنخفاضا بنسبة (77)% أي ما يعادل إنخفاضا سنويا يبلغ حوالي (8.5) مليون طن

(1) - عبد العزيز لطفي جاب الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولي، دار الوفاء للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2019، ص 94-95.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 23.

متري من الأكسيد وجزئياته الصغيرة الضارة التي تتشكل عندما يتم حرق الوقود؛ وتبعاً لذلك تتوقع الوكالة الأممية حدوث إنخفاضات في حالات السكتة الدماغية وأمراض الربو وسرطان الرئة وأمراض القلب والأوعية الدموية والرئوية، خاصة بالنسبة للسكان الذين يعيشون بالقرب من الموانئ والسواحل، كما يتوقع أن يساعد ذلك في منع الأمطار الحمضية وتحمّض المحيطات، مما سيعود بالفائدة على المحاصيل والغابات والأنواع المائية.⁽¹⁾

أيضاً ولهذا الغرض أنشأت الجامعة البحرية الدولية بالسويد سنة 1983⁽²⁾، والتي تُعني بإنشاء العديد من الدورات التكوينية والبرامج حول الآثار البيئية للأنشطة البحرية، إدارة الطاقة البحرية، السلامة البحرية والقانون البحري، إدارة الشحن والخدمات اللوجستية وكذلك إدارة الموانئ والطاقة البحرية.⁽³⁾

على العموم، فإن التلوث لا يقتصر مصدره على السفن والنقل البحري بل يمكن أن يتأثر من عمليات استخراج النفط من أعماق البحار، فقد أدى تطوّر الحاجة الماسّة إلى النفط إلى التنقيب والبحث عنه وعن مشتقاته في قيعان البحار والمحيطات ليشمل إنشاء حقولاً تحت المياه ووضع وتثبيت الجزر الصناعية⁽⁴⁾، والمنشآت والهياكل الطاقية، هذه الأخيرة بالضرورة تكون معرضة لعمليات الانفجار والإحتراق مما يؤدي إلى تلوث مياه البحار والمحيطات⁽⁵⁾، ولهذا فقد تزايد الإهتمام بهذا الأسلوب للتلوث في الآونة الأخيرة.

3/ التلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في إستكشاف وإستغلال قاع البحر وباطن أرضه:

تعدّ الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار والمحيطات وإستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خصوصاً بعد أن إتجهت أغلب الدول الساحلية إلى

(1) - موقع منظمة الأمم المتحدة، على الرابط www.un.org.

(2) - الجامعة البحرية العالمية (World Maritime University (WMU): هي جامعة بحرية للدراسات العليا مقرها في مالمو-السويد، أسستها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تأسست المنظمة بموجب قرار جمعية المنظمة البحرية الدولية في عام 1983، وتهدف إلى زيادة تعزيز أهداف وغايات الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية في جميع أنحاء العالم من خلال التعليم والبحث وبناء القدرات لضمان شحن آمن وفعال في المحيطات والبحار النظيفة.. أنظر: على موقع الجامعة World Maritime University على الرابط: www.wmu.org ، تاريخ الإطلاع: 2021/06/13 على الساعة: 01:54

(3) - محمد بوسلطان، التلوث البحري بالبترول، مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد (01) لسنة 2003، تلمسان، ص 17 وما يليها.

(4) - للجزر الصناعية وضع قانوني خاص، فهي ليست جزيرة طبيعية، وليست سفينة، بل هي تلك المنشآت الثابتة المكونة من معدن أو ترسان مسلح والمثبتة في قاع البحر بأعمدة من صنع الإنسان ومستخدمه لأغراض مختلفة، كالبحت العلمي، أو الأرصاد الجوية أو علوم البحار أو الإستكشاف والإستغلال للثروات الطبيعية أو الدفاع الوطني أو للمراقبة الساحلية أو للمدن العائمة أو للنقل أو للبحث الإذاعي، فالجزيرة الصناعية هي من صنع الإنسان وليس الطبيعية. المادة (5/4) من اتفاقية جنيف للجرف القاري 1958.

(5) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 123.

البحث والتنقيب عن النفط والغاز الطبيعي والمعادن في جرفها القاري لمواجهة أزمة الطاقة⁽¹⁾ التي بدأت تواجه العالم في الآونة الأخيرة خاصة في ظل الظروف الراهنة، الأمر الذي زاد من إمكانية تلوث مياه البحر بفعل مخلفات هذه العمليات⁽²⁾، حيث يمكن أن تتسرب من منصات عمليات التنقيب كميات معتبرة من النفط التي تؤثر مباشرة على البيئة البحرية وتصيبها بأضرار وخيمة، كالإضرار بالثروة السمكية والأحياء البحرية، والإضرار بالنباتات وجودة مياه البحر، وكذلك الإضرار بصحة الإنسان وأوضاعه الاقتصادية والاجتماعية والسياحية.⁽³⁾

يضاف إلى ذلك التلوث الناجم عن إستخراج الغاز والنفط وتخزينه ونقله عبر أنابيب داخل البحر التي يمكن أن تتعرض إلى التلف أو إلى حوادث الانفجار والتسرب ولا يخفى مدى الضرر الناجم عن ذلك، مما يؤثر في الصحة العامة كذلك والنواحي الاقتصادية والسياحية للمدن الساحلية.

أما فيما يتعلق بمنطقة البحر المتوسط، فبالرغم من أنها لم تعرف بعد إستكشافات بترولية هامة في عرض البحر، فإنه قد تم إكتشاف بُنى جيولوجية ملائمة لحقول نفطية تحت طبقات من الأملاح، كما أنها تعرف حركة هامة لضخ البترول عبر الأنابيب متجهة من الدول الجنوبية للمتوسط خاصة من الجزائر وليبيا إلى الدول الغربية خاصة فرنسا وإيطاليا وإسبانيا وذلك في إطار الشراكة الأوروبية المتوسطية.

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار والمحيطات عند مجرد التنقيب والبحث عن مواد الطاقة ومشتقاتها، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الإستغلال الأخرى مثل:

- إنشاء المحطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية وبهذا الخصوص، تجدر الإشارة إلى أنه يوجد في ليبيا (02) من الجزر الصناعية بحقل "البوري" شمال مصراته، وهي تبعد عن الشاطئ بحوالي (120) كلم وبعمق (170) مترا، إحداها بحقارة واحدة ويطلق عليها اسم (DP3) والأخرى بحافرتين ويطلق عليها (DP4).⁽⁴⁾

(1) - محمد عبد الواحد الفار، الإلتزام الدولي بعدم تلويث البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص35.

(2) - تجدر الإشارة إلى أنه منذ إنشاء أول عوامات الحفر في عرض البحر عام 1947 إزداد نمو إنتاج النفط في عرض البحر إزدادا كبيرا، وهناك حاليا آلاف الآبار المستغلة في جميع البحار والتي تنتج خمس الإنتاج العالمي، مما لا يمكن الإستهانة بأخطار تسرب النفط منها.

(3) - صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص100.

(4) - صليحة علي صداقة، المرجع نفسه، ص99.

- إقامة مستودعات التخزين داخل البحر، مثل الخزّان العائم التابع للجزر الصناعية بليبيا، حيث يستقبل النفط الخام بعد إستخراجه بواسطة هذه الجزر بواسطة ضخّ أنابيب معدّة خصيصا لهذا الغرض، وهي الوسيلة التي يتمّ بواسطتها ضخّ النفط إلى الناقلات.⁽¹⁾
- إستخراج المعادن كالرصاص والقصدير وغيرهما من المعادن الأخرى وسط قاع البحر.
- إستخدام حركة المدّ والجزر والتيارات والميل الإنحداري في توليد الطاقة الكهربائية.
- إقامة الجزر الاصطناعية المثبتة في قاع البحر والمستخدمة لأغراض متعدّدة كإستغلال الثروة الطبيعية أو الدفاع الوطني أو البثّ الإذاعي.⁽²⁾

وطبقا لذلك تتمثل الأضرار التي يلحقها إستكشاف وإستغلال قاع البحر وتربيته التحتية في إستخدام المتججّرات، ومما لا شكّ فيه فإنّ إستخدام الموجات الانفجارية يؤثّر على الأساس الجيولوجي لقاع البحر، علاوة على تأثيرها الضار على الأسماك داخل منطقة الانفجار خاصة إذا كانت الشحنات قوية والمياه منحلّة⁽³⁾، فقبل الحفر والتنقيب تستعمل التفجيرات الزلزالية كالديناميت ينتج عنها إهتزازات فتحدث أضرارا وآثارا على مصادر المياه الجوفية والحياة البحرية، لذا تمّ اللجوء إلى أساليب أقلّ خطورة منها، بحيث تمّ إتباع الأساليب العلمية الحديثة مثل البندقية الهوائية ومتججّر الغاز...⁽⁴⁾

زيادة على ذلك من المشاكل المترتبة على تلوث البحار بالنفط تلك المتعلقة بآبار النفط سواء في اليابسة أو في البحار، ففي بعض الأحيان يتسرّب منها النفط، أو من الأنابيب الناقلة للنفط والغاز إلى محطّات التصفية والتخزين، كذلك قد يحصل خلل بغطاء التحكّم لآبار النفط وينتج عن ذلك تدفّق كميات النفط أو الغاز بسبب الضغط الكبير ممّا يؤدي إلى تلوث الوسط البحري، والجدير بالذكر أنّ هذه الحوادث نادرة الحصول، وهو ما أكّدته دراسة أجريت بالولايات المتحدة، حيث جاء فيها أن هذه الحوادث تحدث مرة لكلّ ألف عملية حفر وأن حادثا منها يصعب التحكّم فيه يحصل مرة في كلّ عشرة آلاف عملية حفر.⁽⁵⁾

وأخيرا قد يحصل التلوّث البحري بقصد وعن عمد وذلك بفعل أعمال تخريب عمدية قد تمسّ بعض الآبار البحرية، فينتج عنها تسرّب بكميات كبيرة من النفط، ومن أمثلة ذلك:

(1) - صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص 99 وما يليها.
(2) - جوده حسنين جودة، جغرافيا البحار والمحيطات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 406.
(3) - نبيل أحمد حلمي، الإمتداد القاري، مطبعة دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص 389-390.
(4) - نبيل أحمد حلمي، المرجع نفسه، ص 389 وما يليها.
(5) - عبد الكريم عبد اللاوي، مرجع سابق، ص 52-53.

(1) التسرب النفطي في خليج المكسيك في أبريل 2010 والتي تعتبر أكبر حادثة تسرب نفطي في تاريخ صناعة النفط، وقعت بسبب تسرب غازي نتج عنه انفجار منصة "ديب ووتر هوريزون" التابعة لشركة "برتشي بيتروليوم"، استمر لأكثر من (03) أشهر، وقد قدر حجم التسرب النفطي في خليج المكسيك الناجم عن هذه الحادثة بـ(53) ألف برميل يوميا، ووفقا لمركز التنوع البيولوجي فقد أسفر الحادث عن مقتل أكثر من (82) ألف طائر، و(25900) ألف من الثدييات البحرية و(6) آلاف من السلاحف البحرية وعشرات الآلاف من الأسماك.⁽¹⁾

(2) التسرب النفطي الناتج عن انفجار حقل "إكس توك واحد (IXTOC1)" في "خليج كامبيتشي" بخليج المكسيك في شهر جوان عام 1979 بعد إنهيار بئر النفط (IXTOC1) التي تديرها شركة البترول المكسيكية "بيمكس"، وقد نتج عن هذا الحادث تسرب نفطي في البحر يقدر بـ(140) مليون غالون نفط على مدار 10 أشهر، وقد إمتد التسرب النفطي على مساحة بلغت نحو (2849) كم مربع، ومن أجل الحد من تأثير الحادث على السلاحف البحرية تم نقل الآلاف من صغارها إلى جزء أنظف في المحيط.⁽²⁾

(3) انفجار الحقل النفطي في السواحل السعودية والذي يبعد عنها بحوالي (100) كلم، حيث قدرت كمية النفط التي تدفقت بحوالي (80.000) برميلا، وانتشر على شكل بقعة طولها حوالي (95) كلم.

(4) والأخطر من ذلك ما حدث خلال حرب الخليج بين العراق وإيران خلال سنة 1980، ففي قلب منطقة العرب يوجد أربعة جزر صناعية لإستخراج النفط في عرض الشواطئ الإيرانية قرب جزيرة "خرج" (Kharg) في حقول النفط "نوروز"، حيث تعرّضت هذه الحقول في مارس 1983 لنيران صواريخ الطائرات العراقية فأصيب وتدفق النفط في مياه الخليج قدر ما بين (4500) و(5000) برميلا يوميا ولم يتمكن الخبراء من إصلاح العطل وتوقيف تدفق النفط نظرا لحالة الحرب، وتعدّ هذه الحادثة من أكبر حالات التلوث الناتجة عن الصناعة البحرية الإستخراجية، كما أنّها أول إختبار لمدى فعالية برنامج العمل الإقليمي وإتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978.⁽³⁾

من خلال ما تقدّم، يمكن التأكيد على أنّ مثل هذه الأضرار والكوارث ينتج عنها تدهم الحياة البحرية ويجعلها عرضة للخطر المستمر ثم زيادة التلوث في مياه البحار عامّة والبحر المتوسط خاصة، هذا البحر الذي يعتبر ساحله أحد الأصول التي لا تقدر بثمن بالنظر لثراء أنظمتها البيئية وتراثه الثقافي بالإضافة

(1) – إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987، ص670، الهامش 120.

(2) – Goeury. D, La Pollution marine, Mers et océans, Altand, Woessner Raymand, 2014, P12-13.

(3) – Sana Sassi, La mise en œuvre par l'Algérie de la convention Mondeggo-bay sur le droit de la mer (1982), thèse de doctorat en droit public, université de Lyon, 2009, France P 139.

لأهمية دوره الاجتماعي والإقتصادي وهويته البحرية القوية، ففي هذه المنطقة المميّزة ترتكز البنية التحتية للنقل ونزل السياحة والمرافق الصناعية التي تساهم بالنصيب الأوفر في تهديد صحة الحياة البحرية والإضرار بمكوناتها، إلا أن ذلك لا يعني بالضرورة أنها هي الأسباب الوحيدة المؤدية للخطر الذي يحرق بهذه البيئة، حيث يوجد أسباب أخرى لها أثر خطير كذلك على البحر لكن بدرجات ضعيفة مقارنة بالمصادر السابقة، نتناول أهمّها فيما يلي:

ثانيا/ المصادر الثانوية:

تتمثل مصادر التلوث الثانوية في التلوث بفعل الملاحة البحرية، التلوث بفعل التربة المائية، والتلوث بفعل الزراعة، وأخيرا التلوث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ.

1/ التلوث بفعل ملاحة الصيد البحري:

الملاحة البحرية هي كلّ ملاحة تجري في البحر والموانئ والخلجان والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾، وتنقسم هذه الأخيرة إلى ثلاثة أنواع هي ملاحة تجارية⁽²⁾ وملاحة النزهة وملاحة الصيد البحري.

هذا ويشمل كلّ نوع على مستويات أخرى⁽³⁾، حيث تشمل الملاحة التجارية (03) مستويات وهي:

(أ) ملاحة قرب السواحل: أي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ.

(ب) ملاحة محدودة: أي تلك الملاحة التي تمارس في منطقة معينة مثل تلك التي تمارس من جهة في كامل حوض البحر الأبيض المتوسط وكافة البحار الملحقة به حتى قناة السويس ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط الآتية (15) درجة شمالا و(18) درجة غربا و(54) درجة شمالا و(14) درجة غربا و(60) درجة شمالا و(10) درجات غربا ويستثنى من ذلك بحر البلطيق؛ أمّا المستوى الثالث فيتمثل في الملاحة غير المحدودة وهي تلك الملاحة التي تمارس في كلّ مناطق الملاحة.

(1) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 12-13.

(2) - وقد تم الإشارة إليها، كمصدر من المصادر الرئيسية لتلوث البيئة البحرية في العنصر السابق (ص...).

(3) - المرسوم التنفيذي رقم (143/02) المؤرخ في 03 صفر 1423 الموافق لـ 16 أبريل 2002، والتي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج ر عدد (29) لسنة 2002.

وبنفس الطريقة تشمل ملاحه النزهة ثلاثة أصناف تتمثل في الملاحه التي تتمّ على الأقل من خمسة أميال على الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها.

وفيما يتعلّق بملاحه الصيد البحري فتشمل ثلاثة مستويات كذلك وهي:

(أ) ملاحه الصيد البحري المدعوة من الصنف الثالث: وهي التي تتمّ على الأقل من (20) ميلا من السواحل الوطنية.

(ب) ملاحه الصيد البحري المدعوة من الصنف الثاني: وهي الملاحه التي تتمّ خارج حدود ملاحه الصيد البحري المدعوة من الصنف الثالث في حوض البحر الأبيض المتوسط وفي البحار الملحقة به، وفي المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمالا بالخط الموازي (40) درجة وجنوبا بالخط الموازي لنواكشوط وغربا بالهجرة (20) درجة.

(ج) ملاحه الصيد البحري المدعوة من الصنف الأول: وهي الملاحه التي تتم بعيدا عن حدود ملاحه الصيد البحري المدعوة من الصنف الثاني.

وتعتبر ملاحه الصيد البحري موردا إقليميا هاما للبروتين الغذائي، حيث يستخرج من البحر (30)% من البروتين الحيواني الذي يستهلكه سكان العالم، وقد بلغ مجموعة إنتاج مصائد الأسماك الطبيعية سنة 2000 نحو (94.8) مليون طن من الأسماك والمحار والقشريات، كما تستخرج أنواع الطحالب البحرية لتستعمل كثروة طبيعية منها ما يصلح للطعام، وأخرى للدواء. هذا وتقدر القيمة السوقية للموارد والصناعات البحرية والساحلية بمبلغ (3) تريلونات من الدولارات سنويا أي حوالي (5)% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.⁽¹⁾ تجدر الإشارة إلى أنّ المناطق الساحلية في المتوسط تعتبر من أكثر المياه إنتاجية وأوفرها غذاءا نظرا لغناها بالمصبات والتيارات وكذا ما يصلها من مياه الروافد والوديان الداخلة إليها من مواد مغذية وكائنات صغيرة تمثّل غذاءا للعديد من أحيائها، بالإضافة إلى مناطق المد والجزر الصخرية التي تعتبر موائلا ذات أهمية بالغة للعديد من الأنواع، فهي مناطق التفريخ والحضانة لبعض أصناف الأسماك الرئيسية.⁽²⁾

لقد حفّز الإهتمام الموسّع بالأثر البيئي للصيد وآثاره على نظام البيئة إلى البحث المكثّف في الآونة الأخيرة، أين تمّ التأكيد على أنّ الأسماك لا تحتاج فحسب للحماية، بل البيئة التي تدعمها وتعيش فيها

(1) – D.Doulman, FAO, Fisheries Departement.

(2) – Mohmed Albakjaji, op.cit, P43-44.

كذلك، وقد أثبتت العديد من الدراسات الحديثة أنّ الصيد المكثّف وغير القانوني، وكذا غير المبلّغ عنه، وغير المنظم يؤثر بشكل كبير على جميع مستويات التنظيم البيولوجي للحياة البحرية، المتمثل في الأسماك والمجتمعات المحلية والنظام البيئي.⁽¹⁾

وفي البحر المتوسط إزداد الصيد بنسبة (48)% منذ عام 1970، وهو الذي أدّى إلى الإستغلال المفرط للأنواع التجارية الرئيسية، حيث تمّ تصنيف (90)% من الأنواع على أنّها تتعرّض للصيد المفرط، وبالنظر إلى هذه المستويات المرتفعة، فإنّ أكثر الدراسات تنص على أن أكثر من (20)% من الأسماك واللافقريات المستغلّة حالياً في الحوض الشرقي للمتوسط ستختفي من المنطقة بين عامي (2040) و(2059) مقارنة ممّا كانت عليه في الفترة الممتدة بين 1991 و2010، كما يتوقّع إضافة (45) نوعاً إلى القائمة الحمراء للأنواع المهدّدة بالإنقراض التابعة للإتحاد الدولي لحفظ الطبيعة، ضف إلى ذلك إمكانية إختفاء (14) نوعاً آخر بين عامي 2070 و2099.⁽²⁾

هذا ويأتي الأثر السلبي الرئيسي للصيد على البيئة البحرية من حقيقة تسبّب ممارسات الصيد في إحداث المصيد المرتجع،⁽³⁾ التي تختلف معدلاته وأضراره باختلاف عمق الصيد والمعدّات المستخدمة (كحجم الشبكة، إستعمال المتفجرات...) والأنواع المستهدفة⁽⁴⁾، الشيء الذي يؤثر بشكل سلبي على التوازن الطبيعي للأوساط البحرية وعلى المخزون السمكي في هذه المناطق، حيث أن جرّ المعدات يمكن أن يتسبّب في إضطراب قاع البحر ومنه إحداث تغيّرات طويلة الأمد للمواطن الضعيفة وفي عدد وتنوّع الكائنات التي تعيش هناك مثل المرجان⁽⁵⁾، والإسفنجيات التي تبدي حساسية خاصة تجاه أيّة إضطرابات، بل ويمكن

(1) - المركز الصيني للأبحاث البحرية إستناداً على: Vassilopolou و Papaconstantion و Carbonelle وآخرون، 1998.

(2) - المركز الهليني للأبحاث البحرية "HCMR"، (أشكال وجداول).

(3) - المصيد المرتجع هو ذلك الجزء من مجموع المصيد المنزلق أو الذي يتم إلقاؤه وقد يتكون المصيد المرتجع من نوع واحد أو عدة أنواع، يمكن أن تكون حية أو ميتة، كما يشير المصيد المرتجع إلى إلقاء الأسماك أو إعادة الأسماك الميتة والأسماك التي قد لا تبقى على قيد الحياة بعد إطلاقها.

انظر: الخطوط التوجيهية الدولية لإدارة الصيد العرضي والحد من المصيد المرتجع، منظمة الأغذية والزراعة، روما، 2011، ص 07 **(وثيقة)**
(4) - ومن بين الأنواع السمكية المستهدفة في البحر المتوسط والمستغلة بشكل مفرط نجد (التونة الزرقاء الزعنفة) و(البرنيت المخطط) و(النازلي) والسمك (أبو السيف) و(الأبيض) و(البوري المخطط) و(أبرميس البحري)، وتأتي (التونة الزرقاء الزعنفة) من بين الأنواع التي أثارت أشد القلق لأنها تحظى بقيمة غذائية كبيرة، إذ أصبحت تصنف اليوم في فئة الأرصد المستغلة بصورة مفرطة إقليمياً، بسبب الطلب الكبير عليها الذي لا يقل سنوياً مثلاً في الولايات المتحدة بفردها عن 240.000 طن. واعلي جمال، مرجع سابق، الهامش (3) ص 31.

(5) المرجان هو حيوان بحري يدخل في تكوين النظام الأيكولوجي البحري يقوم في إطار دورة حياته بإنتاج مادة بحرية تستعمل للزينة والتجميل ينمو في شكل أعصان في حالة ما يكون خاماً، ليباع على حالته هاته بمبالغ مالية هامة، إذ يصل سعر الكيلوغرام الواحد من الخام إلى سبعة ملايين سنتيم. أنظر: مصطفى العايب، رئيس جمعية حرفي المرجان، صيد المرجان في الجزائر، برنامج التحقيقات الخاصة للتلفزيون الجزائري، أكتوبر 2004.

تدمير بعض الشعاب المرجانية التي تعيش في المياه الباردة في كل حالة واحدة من حالات الجرف⁽¹⁾، وقد أظهرت دراسة حديثة في الحوض الغربي للبحر المتوسط تدمير (10%) من عشب البحر في المروج المتدهورة و(3.5%) فقط في المروج السليمة.⁽²⁾

ووفقا لمنظمة الأغذية والزراعة يؤثر ضغط الجرف العالي لمعدات الصيد بشكل سلبي على التجمّعات عن طريق كسر الطحالب المرجانية وتخفيف غطائها والتأثير بذلك على الحيوانات المتعلقة بها، ويمكنها بشكل غير مباشر أن تزيد من تراكم العوالق وتعرّك المياه ومنه زيادة نسبة التلوث البيولوجي للبيئة البحرية. كما أكدت هذه الأخيرة، بأن أنشطة الصيد البحري الجائر وغير المنظم مسؤولة عن خسارة (11) إلى (26) مليون طن من الأسماك سنويا، والتي تقدر قيمتها الاقتصادية بـ(10) إلى (23) مليار دولار⁽³⁾، وفي الواقع فإنّ الصيد المفرط يقلل أعداد الأسماك ذات القيمة الأكبر، وهذا يعدّ بشكل عامّ دليلا على التأثير السلبي على النظام البيئي؛ ولحدّ من هذا التأثير يجب بذل جهود كبيرة لزيادة الوعي ولفت نظر العامة إلى الآثار السلبية لأنشطة الصيد غير القانوني وغير المنظم وممارسات الصيد المدمرة من خلال إستحداث تكنولوجيات وتدابير تحدّد من الناحية الكمية حالات النفوق والتأثيرات المرتبطة بالخسائر والتلوث، وقد يتضمن هذا أدوات لتقدير الأضرار ما قبل الصيد حسب أنواع المعدات وتعديلها وطرق الصيد، مثلا من خلال إستخدام مواد قابلة للتحلل، وكذلك رصد جميع عمليات الصيد ذات الصلة ومراقبتها والإشراف عليها، بما في ذلك مناوله المصيد على متن سفينة الصيد وعمليات الإنزال إلى البرّ في الموانئ.

علاوة على ذلك ينبغي للدول أن تضع وتتقدّ السياسات البيئية الملائمة، وكذلك الأطر القانونية والمؤسسية لكفالة فعالية الرصد والمراقبة والإشراف على مصائد الأسماك لغرض إدارة أنشطة الصيد البحري والحدّ من الأضرار الناجمة عنه، وقد يتضمن ذلك تفتيش سفن الصيد ومعدّاتها قبل المباشرة بعمليات الصيد ومراعاة الأنظمة ذات الصلة التي وضعتها المنظّمات الدولية والترتيبات الإقليمية من خلال تقديم

(1) - Gianni M.، الصيد في أعماق البحار العالية وآثاره على التنوع الحيوي في الأنظمة البيئية الهشة للبحار العميقة، الصندوق العالمي للطبيعة WWF، 2004.

(2) - Aridizzone. G.D, Tucci. P, Somuschini.A, et all, Is botton trawling partly responsible for the regression of Posidonia oceanica meadows in the Mediterranean sea ? In: Effects of fishing on no-target species and habitats biological, conservation and socio-economic issues, Black well science, Oxford, 399, PP 37-46.

(3) - منظمة الأمم المتحدة، تقرير حول اليوم الدولي لمكافحة الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم، على الموقع الرسمي للمنظمة، جوان 2021، ص 01.

الدعم لتنفيذ خطة العمل الدولية بشأن طاقة الصيد، وخطة العمل الدولية بشأن أسماك القرش، وخطة العمل الدولية بشأن الطيور البحرية، الصادرة كلها عن منظمة الأغذية والزراعة (FAO).⁽¹⁾

2/ التلوث بفعل تربية الأحياء المائية:

إن تربية الأحياء المائية هو القطاع الوحيد الذي شهد إزديادا في عدد العاملين به من بين كافة قطاعات صناعة مصائد الأسماك في العالم، حيث يوفر هذا القطاع حوالي (60.000) منصب شغل في المناطق الساحلية والريفية في أغلب الأحيان، وقد ارتفع حجم التربية المائية في منطقة البحر المتوسط بشكل عام من (19997) طن في عام 1970 ليصل إلى (339185) طن في عام 2002، كما يعتقد أن يرتفع إنتاج الإستزراع المائي بنسبة (112)% في الدول المتوسطية الأعضاء في الاتحاد الأوروبي من (280000) إلى (600000) طن وذلك بين عامي 2010 و 2030.⁽²⁾ ومع ذلك فبالرغم من الفوائد التي تقدّمها تربية الأحياء المائية في المحافظة على الموارد البيولوجية من جهة، والقضاء على البطالة بخلق مناصب شغل جديدة من جهة أخرى، فإنّه بالنسبة للأمم المتحدة يعتبر هذا النشاط مصدرا من مصادر تلوث البيئة البحرية، فإنتاج واحد فقط من الطن من الأسماك يطرح (450) كلغ من الكربون، (110) كلغ من الآزوت و(12) كلغ من الفسفور، وهو ما يساعد على جعل الوسط البحري غني بالعناصر المغذية التي تشجّع نمو وتكاثر الكائنات المستوطنة للبحر الأبيض المتوسط.⁽³⁾

يتحدّد أثر تربية الأحياء المائية على البيئة بحسب الأنواع الحيوية الموجودة وأسلوب التربية المتبع وكثافة الثروة المائية ونوعية علف الأسماك المستخدم وهيدروغرافيا الموقع ونوعية ممارسات تربية الأحياء المائية المتبعة، وبشكل عام تعتبر تربية الأسماك ذات الزعانف والأسماك القشرية خطرا على البيئة البحرية إذ قد تحدث تلوثا أو تؤدي إلى إختلال النظام البيئي في الأوساط البحرية.

هذا ويرى كلّ من برنامج الأمم المتحدة للبيئة "UNEP" وخطتي عمل إقليم البحر المتوسط "MAP" و "MEDPOL" أن تربية الأحياء المائية من "القضايا التي تمسّ منطقة البحر المتوسط دون أدنى شك".⁽⁴⁾ وفي الواقع تتمثل الآثار المترتبة عن نشاط تربية الأحياء المائية بالمتوسط في:

(1) - تقرير الأمم المتحدة حول الخطوط التوجيهية الدولية لإدارة الصيد العرضي والحد من المصيد المرتجع، 2018 - 2019 ص ص 20-27.

(2) - المخاطر المرتبطة بالمناخ والتغيرات البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 12.

(3) - Fiche documentaire، IFM n°3/08، IFM Toulon Provence "la pollution marine en Méditerranée"، P04.

(4) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة "UNEP" وخطتي عمل البحر الأبيض المتوسط "MAP" و "MEDPOL"، 2004، ص 59.

(أ) **الإزدهار الطحلي:** تقدّر كمية الفوسفور والنيتروجين التي تصبّ في المتوسط من جزاء أنشطة تربية الأحياء البحرية بـ (394) طن/عام و (8678) طن/عام⁽¹⁾، وهو ما يساهم في تكاثر بعض الأنواع الحية التي لها تأثير على التوازن البيئي بالمنطقة، فبعض هذه الكائنات والأنواع تكون خطيرة جدًا إذ تأخذ مكان الكائنات الحية الأصلية في الوسط البيئي، أو تتركز في أنسجة بعض الرخويات وتجعلها غير قابلة للإستهلاك، ويمكن ذكر على سبيل المثال الطحلب "La caulerpe"، وهو طحلب أخضر سامّ ذو أصل إستوائي ظهر في البحر الأبيض المتوسط عام 1984، وانتشر بسرعة فائقة، بحيث غزى المناطق الساحلية وأعماق البحر مما سبّب نقص النباتات المائية في المناطق التي غزاها وخاصة منها مروج الحشائش البحرية، كما يعدّ هذا الإزدهار الطحلي خطراً حقيقياً يهدّد مروج البوسيدونيا (*Posidoinia*) التي تشكّل أنظمة بيئية هامة في البيئة المائية للبحر المتوسط باعتبارها تلعب دوراً أساسياً في تكاثر العديد من الكائنات البحرية وتعزّز من وجودها.⁽²⁾

هذا وتتضمن الآثار السلبية لتكاثر الطحالب الضارة نتيجة كثافة أنشطة الإستنزاع البحري في:

- الموت الجماعي للأسماك والثدييات البحرية،
- تراكم الرغوة والأجسام المخاطية على السواحل والتي تعتبر مؤشراً من المؤشرات الظاهرة للتلوث البحري،
- نصول لون المياه،
- انخفاض مستويات الأوكسجين في المياه التحتية ممّا يؤثّر في عملية التركيب الضوئي للنباتات البحرية.⁽³⁾

(ب) تلف النظام البيئي نتيجة مخلفات أنشطة التربية المائية:

تعتبر وفاة الحيوانات القاعية الكبيرة وتلف مروج الحشائش البحرية وتغيّر معدّل المواد الغذائية في المساحات المائية الكبيرة أهمّ الآثار التي يمكن أن تطرأ على التنوّع الحيوي للنظام البيئي البحري كنتيجة للتربية المائية، حيث يعدّ استخدام أنواع مختلفة من الكيماويات والمستحضرات الدوائية الوقائية من الأمراض والتطهير والعلاج وكذلك الإستعانة بالمعادن كمانع للإنسداد، من الممارسات المتعارف عليها في تربية

(1) - القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 60.

(2) - Perrot (JEAN-YVES), L'Ifremer et les sciences marines du cœur des enjeux Méditerranéens, la Revue Maritime, n°483, Novembre, 2006.

(3) - القضايا البيئية ذات الأولوية في منطقة البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 52.

الأسمك، هذه المواد الكيماوية تشكل خطراً حقيقياً على هذه البيئة نظراً لما تخلفه من عناصر ملوثة مثل الأمونياك، الفوسفور، الزئبق، الكاديوم... التي تجعل من المتوسط الأكثر تلوثاً في العالم.⁽¹⁾

وعموماً تشير الدراسات التي أجرتها الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي⁽²⁾ "NOAA" إلى أن تربية الأحياء المائية وبالرغم من الآثار السلبية التي تخلفها على البيئة البحرية، فإنها تشكل مخاطر منخفضة وقليلة الأهمية على هذه الأخيرة، والتأثير في الغالب محلي ومؤقت، بل إنه في بعض الأحيان تفيد في تحسين جودة المياه في البحار والأحواض والبحيرات.⁽³⁾

3/ التلوث بفعل تنظيف الموانئ والسفن وإعادة تأهيلها:

تعرف أغلبية الموانئ الساحلية للدول المتوسطية نسب عالية من الطمي والأوحال المترسبة تحت مياهها، الأمر الذي يؤدي إلى تعطيل نشاطها اليومي وتقليل حركة الملاحة فيها، حيث أصبحت الكثير من البواخر والناقلات غير قادرة على الرسو في بعضها، وذلك نتيجة عمليات تطهيرها وتنظيفها ووضع مخلفات الأوحال والمواد الملوثة المستخرجة والمترسبة في أرضيتها، وكذا تخزين خردة المعادن والنفايات والتخلص منها بطريقة غير مناسبة وغير منظمة، فنظراً للتكاليف الباهظة التي تتطلبها هذه العملية تلجأ معظم الدول إلى اعتماد الحلول السهلة المتمثلة في غمر وإغراق النفايات المستخرجة أو دفنها في مكانها مكونة بذلك طبقات متراسة.⁽⁴⁾

يضاف إلى ذلك أساطيل السفن المهترئة والبضائع المشحونة التي تؤدي إلى الإزدحام داخل الموانئ⁽⁵⁾، حيث تغطي كميات كبيرة من هذه الأخيرة الطرق المحيطة بها والممرات المائية، ومما يزيد من تعميق المشكلة أيضاً تزايد عدد الحاويات المتعقنة التي تحتوي على مواد سريعة التلف، بالإضافة إلى تسرب كميات هائلة من المواد السامة والكيماوية إلى مياه الموانئ مما يؤدي إلى تغيير لون المياه فتنبعث منها روائح كريهة، فتتخفض نسبة الأكسجين الذائب ومن ثمة تطفو فوق سطحها الأسماك الميتة⁽⁶⁾.

(1)– H.Aichingern Pollution Industrielle, Solutions Européennes, les technologies propres, Luxembourg Office de Pollutions Officielles de la Communauté Européennes, 2003, P03.

(2) – الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي، يرمز لها "NOAA" من:

National Oceanic and Atmospheric Administration : هي إدارة أمريكية مهتمة بشؤون علم المحيطات والطقس والمناخ المتعلق بالغلاف الجوي، أسست في 03 أكتوبر 1970 ويقع مقر الإدارة في واشنطن العاصمة.

(3) – مؤمن بن مصطفى، الإستزراع المائي وأثره على البيئة، على موقع e-العربي على الرابط:

<http://e3arabi.com/?p=596277> منشور بتاريخ 2020/10/18، تاريخ الإطلاع: 2021/06/06 على الساعة: 00:46.

(4) – واعلي جمال، مرجع سابق، ص 41-42.

(5) – Corbett James (J), James (J) Winebroke and all, Mortality from ship emissions: a global assassinate, Revue Environmental science and technology, n° 24, 2007, P 8512- 8513, P 5818,.

(6) – واعلي جمال، مرجع سابق، ص 42.

ليس فقط ذلك ولكن أيضا تعدّ عمليات تنظيف السفن مصدرا آخر أساسيا لتلويث البيئة البحرية، فمن أساليب هذه العمليات خرق السفينة المشاطئة، بحيث تستطيع مياه البحر غسل الصهاريج الملوثة بالنفط عند إرتفاع المدّ، وبهذه الطريقة تتسرّب مباشرة في البيئة المحيطة الهيدروكربونات والمعادن الثقيلة ومركّبات ثنائية الفينيل والمبيدات ومخلّفات الحمولة، فتلوّث بذلك الشاطئ والترّبة ومياه البحر. كما أنّ تفرّغ الماء الأسن المستقرّ في قعر السفينة يلوّث البيئة البحرية، أين يُلقى بالحماة وبملوّثات أخرى غير قابلة للتحلّل الحيوي، فتتسرّب إلى الرمل ومن ثمة تلوّث التربة والموارد من المياه الجوفية فتخلّف تلوّثا حادا طويل الأمد.⁽¹⁾

الأكثر أهمية تتسبّب عمليّات تحويل السفن إلى خردة في كمّ كبير من التلوّث، فبالرغم من وجود أماكن مرخّصة يتمّ فيها تفكيك السفن حيث تتبّع إجراءات وتدابير توجيهية صارمة، فإنّ ذلك لم يمنع بعض الدول من أن تسلك نهجا أكثر تهاونا في القيام بهذه العمليات، وذلك من خلال الإعتماد على يد عاملة ذات تكاليف عمل منخفضة، حتى تستفيد من نسبة الفولاذ المستخرج منها والمعاد تدويره وإستغلاله لأغراض التصنيع المحلي، وتشتهر الهند وبنجلاديش وتركيا بتحويل السفن إلى خردة⁽²⁾، غير أنّها تعتمد في ذلك على أساليب غير آمنة وغير سليمة بيئيا، فعلى سبيل المثال في عام 2009 تمّ قطع (40) ألف شجرة مانجروف في بنجلاديش، وذلك لإعداد ساحات تفكيك السفن، علما بأنّ أشجار المانجروف هي الأشجار التي تحفظ توازن العديد من السواحل الإستوائية وتعتبر مساكن تأهيل وتخصيب لأصناف كثيرة، وقد تسبّب التلوّث الناجم عن تحويل السفن إلى خردة هناك في إنقراض (21) نوعا من أسماك القشريات⁽³⁾.

عموما تعكف المنظمة البحرية الدولية "OMI" على منع وقوع الحوادث والإصابات وغير ذلك من الآثار الضارة بصحة الإنسان وبالبيئة الناجمة عن إعادة تأهيل وتنظيف الموانئ والسفن، وذلك من خلال وضع خطة ومبادئ توجيهية بغرض تنفيذ التوصيات والإتفاقيات الخاصة بالتلوّث من السفن والمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن ذلك.⁽⁴⁾

4/ التلوّث بفعل سرقة الرمال وتعرية الشواطئ:

(1) - بوخميس وناسة، إزالة حطام السفن وإعادة تدويرها في التشريع الدولي، مجلة الفقه والقانون، عدد(50)، صفحة 58-69، المغرب، 2006، ص60.

(2) - إستعراض النقل البحري لعام 2019، مرجع سابق، ص40.

(3) - إستعراض النقل البحري لعام 2019، نفس المرجع، ص 41.

(4) - GreenPeace/FIDH, International Federation of Human Rights - The Human Cost of breaking Ships, 2005.

تعدّ تعرية الرمال من المشكلات الشائعة في دول البحر المتوسط، فهي من الأسباب التي تساهم بشكل مباشر في تلوث البحار، فبالرغم من أنّها ترجع إلى أسباب طبيعية كنقل الرواسب البحرية على سبيل المثال، إلّا أن الأنشطة البشرية يمكنها أن تزيد من الوضع سوءاً، إذ تختفي آلاف الأطنان من الرمال سنوياً وبطريقة غير مشروعة لإستعمالها في أغراض متعددة منها البناء والتعمير وإقامة المنشآت...⁽¹⁾

ولتعرية الرمال تأثيرات متعدّدة على النظام البيئي الساحلي، فهي تتلف طبقات التربة السطحية ممّا يؤدي إلى تلوث المياه الجوفية، كما أنّها تتسبّب في ظهور الكثبان الرملية ممّا يؤدي إلى انخفاض الموارد الرسوبية، إضافة إلى ذلك تؤدي هذه الأنشطة على التصحّر وإنقاص التنوع البيولوجي ومنه تغيّر طبيعة خط ساحل البحر المتوسط بشكل لا رجعة فيه.

وتمسّ عمليات سرقة الرمال أساساً بالشواطئ، التي قد تتقلّص مساحتها أو قد يختفي الشاطئ كلياً، ممّا يؤثر على التوازن الإيكولوجي للحياة البرية بالنسبة للحيوانات والأعشاب البحرية، والأخطر من ذلك يؤدي إلى إرتفاع منسوب مياه البحر على حساب اليابسة، ممّا قد يقضي على الأراضي الفلاحية القريبة من الشاطئ وزوال محاصيلها أو العكس فقد تقلّ المياه الجوفية في حالة عمليات الحفر الكبيرة وترتفع نسبة المياه المالحة في الآبار الإرتوازية للمياه الصالحة للشرب الموجودة بحواف الشواطئ، كما ينتج عن ذلك أيضاً إرتفاع درجة حرارة كوكب الأرض ومنه ذوبان المناطق المتجمدة وهو ما سينجر عنه إرتفاع مستوى مياه البحار والمحيطات.⁽²⁾

وعلى العموم فإنّ سرقة الرمال وتعرية الشواطئ تعدّ جريمة تمسّ أمن المجتمع، وتمثل تدميراً للبيئة البحرية، كما أنّها تضرّ بالإقتصاد الوطني والموارد الساحلية والبحرية، فهي تأثّر على التنوع الحيوي والثروات الإيكولوجية للبحار والمحيطات.

في واقع الأمر فإنّ التلوث البحري لا يقتصر مصدره على مصادر بحرية وأخرى برية فقط، بل يشمل التلوث مصادر جوية أيضاً، إلّا أن هذا التلوث الناشئ من الجو أو من خلاله يعتبر ضئيلاً نسبياً بالمقارنة مع المصادر الأخرى، لكن ذلك لا يجعله خارج إهتمامات المجتمع الدولي الذي يلتزم بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، حيث يمتد سريان هذا الإلتزام ليشمل التلوث الناتج عن هذا المصدر أيضاً من خلال الحثّ على مكافحته والسيطرة عليه.

(1) - ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص22.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص40.

الفرع الثالث: التلوث من الجو أو من خلاله

إنّ تلوث البيئة البحرية من الهواء يحدث نتيجة إنتقال الملوثات للبيئة البحرية من طبقات الجو التي تعلوها عبر هواء الغلاف الجوي⁽¹⁾، وتتمثل صور التلوث من الجو أو من خلاله في:

أولاً/ الأمطار الحمضية:

تنتج ظاهرة الأمطار الحمضية عندما تتحول أكاسيد الكبريت والنيتروجين الموجودة بالجو الناتجة عن النشاط الصناعي للإنسان إلى أحماض الكبريتوز والكبريتيك والنيتروز والنتريك التي بدورها تذوب في بخار الماء وتسقط على الأرض في صورة أمطار أو ثلوج أو تعلق بالجو في صورة ضباب أو في شكل سحب.⁽²⁾ وتتلف الأمطار الحمضية مياه البحيرات وتضرّ بالغابات والمباني وتقلّل من جودة المياه الصالحة للشرب، وهي تظهر بوضوح في المناطق الصناعية التي تكثر فيها المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات التي تطلق ملوثاتها في الجو وتساقط نسبة من هذه الملوثات في مياه البحار والمحيطات، بحيث تعمل على زيادة تركيز المعادن الثقيلة في هذه المياه، هذه المعادن تتحرّر من الصخور بسبب عملية الحثّ والتعرية التي تسببها الأمطار الحمضية وتجرفها السيول إلى البحر أين ترسب في القاع فتُخلّف بذلك ظاهرة تحمّض المحيطات والبحار التي منها البحر الأبيض المتوسط.⁽³⁾

علاوة على ذلك يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزئيات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة من اليابسة إلى البحر لتسقط فيه بفعل الأمطار مسببة تلوثاً كيميائياً خطيراً على البيئة وجميع عناصرها البحرية كالأسماك والنباتات البحرية...

ثانياً/ التلوث النووي:

تجد هذه الصورة مصدرها في التفجيرات النووية العميقة في مجال التجارب النووية وزيادة إستخدام الطاقة النووية وما يترتب عليها من احتمالات التسرب النووي الإشعاعي، وقد يحدث بطريق الخطأ عند إستخدام الآلات في المنشآت الذرية، أو إنفجار المفاعلات النووية أو محطات توليد الطاقة التي تعمل بالوقود النووي، وكذلك وسائل النقل البحري والبري والجوي ذات المحركات النووية.⁽⁴⁾

(1) - محمد سعيد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 124-125.

(2) - علي سعيدان، مرجع سابق، ص 96.

(3) - محمد سعيد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 124.

(4) - علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية، دار الخلدونية، الجزائر، 2008، ص 54.

يتسرب التلوث النووي عبر الجو حينما تتساقط إشعاعات تلك التجارب فتؤثر في المناطق المجاورة والقريبة نتيجة للتيارات الهوائية التي تنقل تلك الجسيمات والإشعاعات، فتلحق أضراراً بالحياة البحرية لتلك المناطق، وكذا الكائنات الحية المتواجدة فيها فبمجرد ملامسة المياه البحرية لمصادر التلوث النووي، يتشكل خطر جسيم على حياة الأسماك المتواجدة في قاع البحر، لأن عدم وصول أشعة الشمس إلى قاع البحر سيؤدي حتماً إلى إختناقها، كما يلحق أضراراً بالهائمات النباتية والطحالب، إذ تعتبر هذه الأخيرة المسؤول الأول عن تثبيت الطاقة في البيئة البحرية، وهذه الهائمات تتغذى عليها الحيوانات البحرية⁽¹⁾.

وعليه فهذا التلوث يؤثر سلباً على الأحياء البحرية وكذا الطيور البحرية وجمال الشواطئ التي تعتبر مصدراً من المصادر الهامة إقتصادياً وهي الركيزة الأساسية التي تقوم عليها مختلف الأنشطة الترفيهية والسياحية⁽²⁾.

وبصفة عامة فإن التلوث من الجو أو من خلاله في صورته ينتج عنه آثار خطيرة جداً خاصة على الإنسان وصحته نتيجة الضرر الواقع على مكونات البيئة البحرية، كالأسماك التي تعتبر من أهم العناصر الغذائية التي يستهلكها الإنسان.

(1) - علي سعيدان، مرجع سابق، ص 55.

(2) - بن فطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 25 - 26.

خاتمة الفصل:

للبيئة البحرية بشكل عام أهمية كبيرة في حياة الإنسان، حيث حظيت بالاهتمام على جميع المستويات سواء الدولية أو الإقليمية أو الوطنية، وقد تجلّى ذلك من خلال محاولة العديد من الشراح وبعض الهيئات العلمية ذات الصلة وكذلك بعض المنظمات الدولية المختصة المعنية بالبيئة البحرية تحديد المقصود من التلوث البحري الذي أصبح ظاهرة متزايدة تختلف من مكان لآخر، فهي تأثر على البحار والمحيطات وتقلل من أهميتها سواء الحيوية المتمثلة في تحقيق التوازن المناخي للبيئة والإنسان، أو الإقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من البيئات الأخرى من حيث كونها مصدرا رئيسيا للغذاء لدى عدد كبير من الشعوب البحرية، وكذا مصدرا هائلا للموارد المعدنية والطبيعية والموارد الطاقية أو الإستراتيجية من حيث كونها طريقا للمواصلات، فهي تقوم بدور الوسيط في تبادل السلع بإعتبار أن النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة.

ولبيئة البحر الأبيض المتوسط أهمية كبرى من الناحيتين الإقتصادية والإستراتيجية، حيث تعتبر المنطقة البحرية للمتوسط من المناطق الغنية بالثروة السمكية والثروات الحية المختلفة والثروات الطبيعية والمعدنية كما أنها منطقة إستراتيجية للنقل والملاحة التجارية.

ومن خلال العرض السابق يتضح أن نسبة التلوث في المتوسط تختلف باختلاف المصدر المتسبب في هذه الظاهرة، سواء كان بریا أو بحريا أو جويا، إلا أنه يمكن التأكيد على أن مظاهر التلوث تزداد بسبب تزايد السكان وارتفاع كثافتهم في المدن الساحلية، وارتفاع نسبة بناء السفن العملاقة والموانئ والمنشآت الصناعية خاصة منها تلك التي تتعلق بالصناعة النفطية وباستكشاف وإستغلال قاع البحر وباطن أرضه. هذه المصادر الخطيرة للمنطقة البحرية المتوسطية تدعو إلى الإهتمام الكبير بالدفاع عنها من أخطار التلوث عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية التي تتعلق بدراسة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري والتوصل لحلول مناسبة لها والإشتراك في الإتفاقيات البحرية الإقليمية والدولية من طرف الدول المتوسطية وكذا التعاون مع المنظمات البحرية التابعة للأمم المتحدة من أجل المحافظة على هذه البيئة من أخطار التلوث المحيطة بها وذلك بإتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة وتحديد الأدوات القانونية المناسبة لمكافحتها وهو ما سيتم عرضه في الفصل الثاني.

الفصل الثاني

آليات حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث

لقد أدركت الدول، منفردة ومجموعة، المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية، فعمدت إلى إتخاذ التدابير والآليات التشريعية والإدارية لإحتواء تلك المخاطر سعياً منها إلى منع تلوث هذه البيئة أو خفضه أو السيطرة عليه، كما عمدت إلى تنظيم إستغلال الثروات والموارد البحرية بما يصونها ويحميها من الإستغلال المفرط والإستنزاف.

هذا وقد أخذ التلوث البحري حيزاً من الإهتمام الدولي بسبب بُعده العالمي، لذلك أعطت معظم الدول لمشاكل تلوث البحار والمحيطات أهمية كبرى وذلك عن طريق القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية لمناقشة المشاكل المتعلقة بالتلوث البحري والتوصل لحلول فعالة ومناسبة له، وقد تمخضت عن هذه الجهود الدولية تطورات قانونية تبلورت من خلال تفاعل قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي للبيئة عامة، فأبرزت عدة مبادئ وإعلانات وقرارات، أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث.

وبالمثل قامت المنظمات الدولية بدور بارز في تكريس حماية البيئة البحرية وفي مقدمتها منظمة الأمم المتحدة، التي كان لها السبق في الدعوة إلى مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الذي عقد في ستوكهولم في عام 1972، وإلى المؤتمر الثاني الذي عرف باسم "قمة الأرض" الذي عقد في ريو دي جانيرو بالبرازيل في عام 1992، ثم مؤتمر ريو +20 في عام 2012، كما كان لبرنامج الأمم المتحدة UNEP دوراً رئيسياً في حماية هذه الأخيرة، حيث عمل على حث الدول على إبرام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تستهدف حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، هذا ولا يمكن إغفال الجهود التي تقوم بها باقي المنظمات الدولية العامة والمتخصصة في هذا المجال.

إقليمياً، يمكن القول أن الإستراتيجية الإقليمية لحماية البيئة البحرية واضحة ومسعى دول المتوسط محدد في هذا المجال، وهذا ما دفعها للعمل على تدعيم الإطار الدولي القانوني والتنظيمي لحماية البيئة البحرية بشقيها، البحر والساحل من كل أشكال الإعتداء، لتتكفل بجميع الإنشغالات البيئية لا سيما آفة التلوث والمحافظة على الأوساط المستقبلية وأهمها البحر وذلك من جميع مصادر التلوث، إضافة إلى وقاية النظم البيئية المختلفة فيه، وعليه إعتمدت هذه الدول نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، الذي يقوم على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط والتي تم إعتمادها في 16 فيفري 1976

ودخلت حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978، ويلحق بها مجموعة من البروتوكولات التنفيذية لمكافحة مختلف مصادر التلوث، وذلك ضمن خطة عمل المتوسط، هذا من جهة.

من جهة أخرى، دخل "مسار برشلونة" ديناميكية جديدة، مع إستحداث الإتحاد من أجل المتوسط، الذي تمّ بعثه في 10 جويلية 2008، حيث تعتبر إتفاقية برشلونة محور هذا المسار ووسيلة أساسية لترقية التعاون المتوسطي لحماية البيئة البحرية.

هذا، وقد قيل بشأن البحر الأبيض المتوسط "أنه أكثر من أي بحر آخر إحتياجا لتعاون نشيط بين الدول المحيطة به"، لذلك وترسيخا للإرادة المشتركة للدول المحيطة بهذا البحر بمكافحة جميع أنواع ومصادر التلوث (وأبرزها التلوث ذي المصدر الأرضي) والأخذ في الحسبان العلاقة الوطيدة بين المحافظة على الساحل والتحكّم في إستدامة النظم البيئية للحوض كلّ، ظهر مسعى حماية البيئة البحرية والتعاون المتوسطي في هذا المجال، مرة أخرى، من خلال التعاون المغربي بتبني سياسة مغربية للتعاون الفعّال في مجال مكافحة ظاهرة التلوث.

وفي نفس السياق، وعلى الرغم من أهمية الجهود العالمية والإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري بالمتوسط فإنه لا يمكن إستبعاد المجهودات الإنفرادية للدول المتوسطية في وضع الخطط والقوانين لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

وتبعاً لذلك سنتناول هذا الفصل بالدراسة والتحليل من خلال تحديد آليات حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الدولي في المبحث الأول، أمّا المبحث الثاني فنخصّصه لتحديد آليات الحماية على المستوى الإقليمي والداخلي.

المبحث الأول

حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الدولي

لقد بدأ موضوع حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الدولي يطفو إلى السطح مع المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، حيث طلب من اللجان الثلاثة المكلفة بالعمل، إدراج البعد الجهوي في نطاق أشغالها، لأن إستغلال البحر بإعتباره خزاناً للثروات الطبيعية ووسيلة إتصال، يشجّع على "مبدأ جهوية" قواعد قانون البحار التي تحكمه.

ويمكن التنويه في هذا المجال بالجهود الدولية والإقليمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، فقد ساهمت المنظمات الدولية بما فيها منظمة الأمم المتحدة بدور كبير في حماية البيئة بصفة عامة وحماية البيئة البحرية بصفة خاصة، حيث دعت الأمم المتحدة لعقد مؤتمرات عديدة تناولت موضوع مكافحة التلوث البحري والقضاء عليه والحدّ منه، وتمخّضت عن العديد من الإتفاقيات، فضلا عن التوصيات الصادرة عن الجمعية العامة وقرارات الوكالات الدولية المتخصصة وخاصة القرارات المعتمدة من طرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة.⁽¹⁾

وعلى هذا المنوال شجّعت إتفاقية مونتغو باي، التي تعتبر أهمّ ثمار مؤتمرات الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية، التعاون بين الدول المشاطئة للبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي منها البحر الأبيض المتوسط، حيث أنّ هذه الخاصية الجغرافية هي التي تبرّر التعاون إضافة إلى المصالح المشتركة بينها.

لذلك سوف نتناول في هذا المبحث دور منظمة الأمم المتحدة في حماية البحر الأبيض المتوسط ثم ندرس جهود المنظمات الدولية الأخرى في ذلك، وقبلها نبدأ هذا المبحث بتوضيح الأسباب التي أدت إلى حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي.

المطلب الأول: دور الأمم المتحدة في مجال حماية البيئة البحرية للمتوسط

بعد نقشي ظاهرة التلوث من جزاء الإنبعاثات التي تطلقها المصانع وإنتشار المخلفات السامة الناتجة عن عمليات التصنيع، بالإضافة إلى الكوارث الطبيعية التي تعرضت لها باقي البحار والمحيطات جزاء ما ألقى فيها من نفايات كيميائية ومخلفات المصانع، والنفط الناجم عن حوادث السفن وناقلات النفط أو عمليات

(1) - محسن عبد الحميد افكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية،

القاهرة، 1999 ص 94.

التنقيب في أعالي البحار، وغير ذلك من التغيرات والأضرار التي إنعكست على المناخ والبيئة ككل، بدأ القلق ينتاب شعوب العالم حول ما وصلت إليه البيئة البحرية في مختلف أنحاء العالم، فتعالت الأصوات التي تنادي بحماية هذه الأخيرة والحفاظ عليها من الضرر الذي أصابها، وبالنتيجة قامت هيئة الأمم المتحدة بوصفها ممثلاً عن جميع أعضاء المجتمع الدولي برعاية العديد من المؤتمرات التي ساعدت بوضع العديد من القواعد القانونية، والتي صدرت عنها العديد من الإعلانات والبروتوكولات ومجموعة من المبادئ والتوصيات والإتفاقيات في هذا المجال، منها الجماعية أو الثنائية، ومنها ذات الهدف العام العالمي أو ذات الهدف الخاص الإقليمي.

وعليه سنقوم بتوضيح الأسباب التي أدت إلى تكريس حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي، وكذا دور المؤتمرات الدولية المنعقدة تحت رعاية الأمم المتحدة في إرساء القواعد لحماية البيئة البحرية وكذلك الإتفاقيات والبرامج المبرمة تحت رعاية هذه الأخيرة ومساهمتها في تحقيق ذلك.

الفرع الأول: أسباب حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي

لا يمكن إدراك مشكلة التلوث البحري وأبعاده من غير تتبع أسباب ومبررات الإهتمام بهذه المشكلة على الصعيد العالمي، فالوعي الجماعي من أخطار هذا الأخير بدأ ينتشر بين الشعوب والحكومات والمنظمات، بل إن الأمر لم يعد يتعلّق بمكافحة المخاطر التي تحدث، وإنما يتعلّق بضرورة المحافظة على البيئة البحرية في جوهرها بسبب أهميتها في التوازن البيئي للكرة الأرضية.

وعليه أصبحت حماية البيئة البحرية عن طريق قواعد القانون الدولي أمراً ضرورياً وهذا للأسباب

التالية:

أولاً: الأسباب الطبيعية

إنّ مبدأ السيادة المعترف به لكلّ دولة يقوم على أساس أن لكلّ دولة أن تبسط كامل اختصاصها التشريعي والتنفيذي والقضائي على إقليمها وجميع عناصره، فلها أن تفرض القوانين التي تضمن ضبط سلوك الأفراد في هذا الإقليم وتحميه، إلّا أنّه ومهما كانت إمكانيات أي دولة وقوتها فإنّها لا تستطيع حماية بيئتها وضبط سلوك هؤلاء الأفراد تجاهها، وخاصة البيئة البحرية، ذلك أنّها وحدة لا تتجزأ وعناصرها مشتركة بين جميع الدول، وهي مرتبطة ومتصلة ببعضها البعض.⁽¹⁾

(1) - رضا صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإزراطية، 2009، ص46.

فالأضرار التي تصيب البيئة البحرية في منطقة معينة من البحار لا تنحصر في مكان وقوعها فقط بل يمكن أن تحدث في دولة ما وتنتج أضرارها في دول أخرى، حيث يمكن إنتقال الملوثات وإنتشارها لمسافات طويلة قد تصل إلى مئات بل آلاف الكيلومترات متجاوزة بذلك الحدود الدولية والسيادية الوطنية⁽¹⁾، فالأمطار على سبيل المثال تختلط في الهواء بالملوثات الناشئة من إحترق الوقود السائل في محطات تكرير النفط ومصانع ومركبات كيميائية، وعلى وجه الخصوص مركبات الكبريت والنتروجين ويترتب على ذلك حدوث أمطار حمضية، حيث يؤدي تساقطها إلى حدوث أضرار جسيمة للبيئة البحرية تتمثل في قتل الأسماك والكائنات البرية والبحرية.⁽²⁾

وفي هذه الحالة لابد من وجود وسائل وإجراءات فعالة لحماية هذه البيئة، وتكون هذه الوسائل والآليات من خلال التعاون بين الدول والمنظمات الدولية، ولا يتحقق ذلك إلا بإبرام إتفاقيات دولية -عالمية أو إقليمية- من أجل وضع قانون دولي لحمايتها من التلوث.⁽³⁾

ثانيا: الأسباب الإقتصادية

تتعلق الأسباب الإقتصادية بالأساس بتحقيق التنمية الإجتماعية، الإقتصادية، الصحية، الثقافية والسياسية والتي تستلزم إستغلال الإمكانيات والموارد المتاحة للإنسان أفضل إستغلال دون إستنزاف أو إفراط.

والواقع أنّ أحد عوامل تدهور البيئة هو الإستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية من أجل تحقيق التنمية الإقتصادية، وكذلك التوسع الصناعي يؤدي إلى زيادة معدلات التلوث ويخلف أضرارا جسيمة على البيئة البحرية ومواردها، ومن هنا أضحت التعاون الدولي ضروريا لحماية هذه الأخيرة من جميع مصادر التلوث دون التأثير على أهداف تحقيق التنمية المستدامة.⁽⁴⁾

(1) - محمد حسن، ولد أحمد محمود، مظاهر حماية البيئة وأثره على التشريع الموريتاني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، ص 25.

(2) - علي بن مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائري 1، 2007، ص 67.

(3) - رضا صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 47 وما يليها.

(4) - رضا صالح أبو العطا، المرجع نفسه، ص 50.

ثالثاً: الأسباب الناتجة عن الأبحاث العلمية

إنّ حماية البيئة البحرية جزء لا يتجزأ من الجهود الدولية. فهي تستلزم تبادل المعلومات والخبرات العلمية والتقنية والأجهزة والمعدّات المتطورة بين الدول، هذه الإمكانيات لا يمكن توفيرها إلاّ عن طريق التعاون الدولي في مجال الأبحاث العلمية،⁽¹⁾ فمعالجة مشكلات البيئة البحرية والتصدي لها تتطلب مجهودات كبيرة على المستوى الدولي والوطني، فالأمم المتحدة والدول والمنظمات التي تهتم بالبيئة مطالبة بوضع السياسات والإستراتيجيات اللازمة التي تساهم في الحدّ من التلوث البحري، وذلك إمّا عن طريق إجراء التجارب والبحوث أو عن طريق نشر الثقافة البيئية وضرورة المحافظة عليها ومنه سنّ القوانين والنصوص من أجل تحقيق التعاون بين الدول في حلّ القضايا البحرية،⁽²⁾ وكذا تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، والمشاركة النشطة في البرامج الإقليمية والعالمية لإكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه ولتقييم التعرّض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه.⁽³⁾

رابعاً: الأسباب التي تتعلّق بحماية بيئة المناطق البحرية المشتركة لدولتين أو أكثر

تشارك كثير من الدول في بعض المناطق البحرية في بعض البحيرات أو الأنهار أو البحار أو المياه الجوفية التي تخضع لسيادة أكثر من دولة، هذه المناطق لا يمكن حمايتها أو تنظيم إستغلالها إلاّ من خلال وجود تعاون مشترك ثنائي متعدّد الأطراف بين الدول المعنية.⁽⁴⁾

وبمعنى آخر فإنّ حماية هذه المناطق البحرية المشتركة تتطلب تضافر جهود دولية من أجل تأمين حماية فعّالة لبيئة هذه المناطق، وقد تأخذ هذه الحماية صورة مجموعة من الإتفاقيات الدولية، كما قد تأخذ صورة برامج دولية تُساهم في الحدّ على تفعيل نصوص الحماية الدولية للبيئة، أو قد تأخذ صورة إنشاء هياكل تنظيمية كالمنظمات الدولية أو لجان دولية مشتركة.⁽⁵⁾

خامساً: الأسباب التي تتعلّق بحماية بيئة المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدول

(1) - محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 100.

(2) - رضا صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 52.

(3) - المادة 200 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) - رضا صالح أوب العطا، مرجع سابق، ص 50.

(5) - منصور محمد، مرجع سابق، ص 60-61.

كانت البحار والمحيطات وعلى إمتداد قرون عديدة وسيلة جماعية للإتصال والنقل والتجارة، تعبرها بواخر كلّ الدول قاطبة من دون الخضوع لأيّ سلطات، فلم يبتعد نشاط الإنسان في البحر كثيرا خوفا من البحر المليء بالمخاطر، إذ كان مجهولا لا تصله طموحات الإنسان، فإقتصر نشاطه فيه على الملاحة والصيد فقط قرب السواحل، ومع ظهور الثورة الصناعية بداية من القرن التاسع عشر (19) وتطوّر التجارة، وقيام المنافسة لإكتساب الأسواق الخارجية، بدأت البحار تكتسب مفهوما مغايرا نتيجة التنافس التجاري، حيث برزت الحاجة الملحة إلى ضرورة إخضاع البحر لسيطرة الدولة وملكيّتها.⁽¹⁾

لوقت ليس ببعيد كانت مساحة البحر العالي تكاد تغطي جميع الإمتدادات البحرية، هذه المساحة الشاسعة التي كان يحكمها مبدأ حرية البحر العالي⁽²⁾، بدأت تتقلّص وتتحدّد، وهو ما إتضح في إتفاقيات جنيف لعام 1958، لتزداد تقلّصا بمجيء إتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي قامت بتقسيم البحر إلى ثمان (08) مناطق بحرية.⁽³⁾

وقد إحتلت أعالي البحار ومواردها الطبيعية الحية، أهمية كبيرة بإعتبارها مجالا دوليا بحريا غير قابل للتملّك بدعوى الحياة أو الملكية أو وضع اليد، تحكمه مبادئ الحرية البحرية التي تجعله قابلا للإستعمال والإستغلال والإستكشاف من جميع الدول على وجه المساواة.⁽⁴⁾

هذا المجال البحري لعب دورا حيويا في حياة البشر، نظرا للتنوّع البيولوجي النباتي والحيواني الهائل الذي يحتويه، فتضاربت المصالح الدولية حوله، بين من ينادي بالحرية التامة لهذه المنطقة من البحر على أساس أنّها لا تدخل في ملكية أيّة دولة وتحكمها حريّات عامّة ونظام قانوني مميز، وبين من ينادي بفرض مجموعة من القيود عليها بإعتبارها ملكية مشتركة للجماعة الدولية؛⁽⁵⁾ إنّ إستعمال أعالي البحار وإستغلال الثروات المعدنية الموجودة بقاعها بشكل منفرد ودون رقابة أو حدود يترتّب عنه إحداث أضرار وخيمة على بيئة هذه

(1) - فقبل هذا القرن كانت بعض الدول تدعي ملكية البحار عامة وتفرض سيادتها الإقليمية عليها، فأدعت بريطانيا مثلا السيطرة على شمال الأطلسي وبحر الشمال وإسبانيا على جنوب الأطلسي، وإدعت الدنمارك والسويد السيطرة على بحر البلطيق، وإدعت البرتغال السيادة على المحيط الهندي، والبندقية على بحر الأدرياتيكي، كما إدعت جنوة ملكية بحر المبوريا، مما أدى إلى فقدان تام لحرية الملاحة في البحر الأبيض المتوسط. أنظر: منصور محمد، مرجع سابق، ص 24.

(2) - ومفاد هذا المبدأ التقليدي آنذاك، حرية الملاحة البحرية وإستغلال ثروات المنطقة الحية منها وغير الحية. أنظر: منصور محمد، المرجع نفسه، ص 24.

(3) - يمكن الإطلاع على التقسيمات في الفرع الثالث: نطاق البيئة البحرية من المبحث الأول من الفصل الأول من البحث.

(4) - D.Montaz (Djamchid), La Haute Mer, in Dupy-Vignes, Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985, PP341-342.

(5) - Cappe André, le Principe de la liberté de la Mer, thèse pour le doctorat d'Etat en droit, Université de Droit, d'Economie et de Science Sociales de Paris II, Mars 1979, P1-19.

المناطق، ومثالها أنّ العديد من الدول تقوم بتجاربها النووية والذرية في هذه الأخيرة كفرنسا وأنجلترا، الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، وينتج عن ذلك هلاك العديد من الكائنات الحية التي تعيش فيها، كما تقوم بعض الدول بإغراق النفايات الضارة والسامة فيها لكونها منطقة بعيدة وغير خاضعة لسيادة أية دولة، فهي إرث مشترك للجميع⁽¹⁾. وإلى حدّ كبير فإنّ استعمال الدول غير الرشيد والمفرط للموارد الطبيعية في هذه المناطق يُهدد بإنقراض العديد من الأنواع البحرية⁽²⁾، خاصة وأنّ المنشآت والأجهزة المستخدمة في عمليات الاستكشاف أو الاستغلال تخلف أضراراً جسيمة نتيجة إطلاق المواد السامة أو المؤذية، ولا سيما منها المواد الصامدة.⁽³⁾

من العرض السابق يتضح أنّ حماية هذه المناطق يتطلّب وجود إتفاقيات دولية تتضمن قواعد وأحكام تنظّم العمليات والإنجازات والنشاطات التي تقوم بها الدول في هذه المناطق، وكذلك تحديد كيفية إستغلال وإستكشاف مواردها الطبيعية⁽⁴⁾، فهذه المناطق البحرية تخرج عن نطاق السيادة الوطنية، وعليه فقد لا تهتم الدول بحمايتها بالقدر الذي تحمي به المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها⁽⁵⁾. ومن أجل كلّ ذلك، فإنّ إلزاماً عامّاً يقع على عاتق الدول جميعاً بضرورة حماية البيئة البحرية، بما يضمن التوفيق بين ضرورة الحفاظ عليها من جهة وضمان حرية الملاحة الدولية من جهة أخرى، وذلك من خلال إتخاذ كلّ التدابير الضرورية من أجل حماية هذه الأخيرة في إطار قانون دولي ملزم للجميع.⁽⁶⁾

وبالنتيجة، كانت هذه الأسباب كفيلة بدقّ ناقوس الخطر دولياً، فأرتفعت الأصوات لوضع حلّ لهذا التدهور الذي لحق بالبيئة عامّة، والبيئة البحرية خاصّة، وبالنظر إلى وحدة البيئة الدولية وطبيعة الملوثات المتحرّكة عبر الحدود أخذ المجتمع الدولي ينادي لبحث الأمر وإتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة، فكانت البداية في مؤتمر الأمم المتحدة الدولي لعام 1972 المنعقد في ستوكهولم بالسويد، ومنه تمّ تنظيم عدة مؤتمرات صدر عنها عدة إتفاقيات دولية وإعلانات وبروتوكولات ومجموعة من التوصيات تحمل عدة مبادئ في سبيل حماية البيئة وإنشاء عدة أجهزة وبرامج تقنية مختلفة كلّها تتعلّق بالبيئة البحرية.⁽⁷⁾

(1) -المادة 87 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، كذلك الحاج محمد حمود، ص454.

(2) -محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2006، ص17-34.

(3) -رضا صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص52-55.

(4) - Cappe André, Op.cit, P16.

(5) - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص458.

(6) - سلامة أحمد عبد الكريم، مرجع سابق، ص337 وما يليها.

(7) - وحيد عبد المجيد، البيئة والإنسان في عالم جديد، مجلة السياسة الدولية، العدد 110، 1992، ص71.

الفرع الثاني: المؤتمرات المنعقدة تحت رعاية الأمم المتحدة

لقد شغل موضوع البيئة البحرية حيّزا كبيرا من إهتمام الأمم المتحدة نتيجة للأخطار التي أحاطت بهذه البيئة وأثّرت سلبا على توازنها، حيث أدرك المجتمع الدولي مدى الخطورة الكامنة فيما تتعرّض له البيئة البحرية من التلوث والانتهاك.

ولهذا تم عقد العديد من المؤتمرات واللقاءات الدولية نتج عنها العديد من الإتفاقيات والبرامج والقرارات والتوصيات.⁽¹⁾

أولا: المؤتمرات الأولى المتعلقة بالبيئة البحرية

لقد ساعدت المؤتمرات الدولية من خلال المبادئ والتوصيات الصادرة عنها في حماية البيئة البحرية بمختلف عناصرها، وقد كانت بداية هذه الحماية من مؤتمر واشنطن في عام 1926 كأول خطوة على طريق الإهتمام الدولي بالبيئة البحرية، ثم مؤتمر لندن في عام 1954 ثم مؤتمر بروكسل عام 1969.⁽²⁾

1- مؤتمر واشنطن لعام 1926:

يعتبر مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة بريطانيا والولايات المتحدة في عام 1926 أول خطوة على طريق الإهتمام الدولي لمكافحة ظاهرة التلوث البحري، حضر هذا المؤتمر 11 دولة فقط وهم بلجيكا، كندا، الدنمارك، إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال والسويد. وقد تم مناقشة الجوانب الفنية لمشكلة التلوث، حيث جرت دراسة أسباب هذا الأخير ومظاهره وذلك من أجل التوصل إلى صياغة بعض المقترحات والقرارات من أجل الحدّ منه أو خفضه.⁽³⁾ وقد توصل هذا المؤتمر إلى إقرار مشروع إتفاقية دولية تضمّنت الجوانب التقنية والفنية لمكافحة تلوث البحار والمحيطات بزيوت البترول، كما حدّدت أساس المسؤولية في حالة إنتهاك أحكام هذه الإتفاقية وإلتزاماتها، إلّا أنّ الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الأخيرة، ومنه فهي لم تدخل حيز النفاذ وبقيت مجرد مشروع غير ملزم لأفراد المجتمع الدولي.⁽⁴⁾

(1) – M.Falicon, La Protection de l'Environnement Marin par les Nations-Unies, Programme d'activités pour les Mers Régionales. Rapports économiques et juridiques-N°9, publication du centre National pour l'exploitation des Oceans, 1981, P12.

(2) – صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 49، 1993، ص8-9.

(3) – أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر، دون طبعة، الإسكندرية، ص04.

(4) – عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنقط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط الأردن، 2009-2010، ص42.

بيدا أنه ورغم ذلك فإن مؤتمر واشنطن قد لفت إنتباه الدول إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع هذه الإتفاقية قيمة أدبية لدى دول خاصة منها بريطانيا التي عمدت إلى إلزام ملاك سفنها إلى الإلتزام ببعض نصوص المشروع، وخاصة ما يتعلق منها بإعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين (50) ميلا بحري كمنطقة يمنع فيها إلقاء أو إغراق النفايات التي تحتوي على زيت البترول، ثم تبعهم في ذلك ملاك السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك هولندا والسويد والنرويج وبلجيكا، بالإضافة إلى ذلك فقد قامت مجموعة إتحاد ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة إلى إتباع ذات النظام وذلك حرصا منهم على حماية البيئة في تلك المنطقة وكذلك الأحياء البحرية فيها.⁽¹⁾

هذا وكان مشروع واشنطن بمثابة الركيزة الأساسية لكل الإتفاقيات التي وقع المصادقة عليها فيما بعد، وهو لم ينعقد أو يتم المصادقة عليه بسبب التوترات الدولية التي أدت إلى إندلاع الحرب العالمية الثانية، فكانت الحروب والعمليات العسكرية والنزاعات المسلحة تمثل أولى أولويات الدول، فأهملت مشروع حماية البيئة البحرية آنذاك.⁽²⁾

ولئن لم ينجح هذا المؤتمر بعدم توقيع أية دولة على الإتفاقية إلا أن مشروع الإتفاقية الذي إنتهى إليه، قد شكّل ورقة عمل أثناء الإعداد لمؤتمر لندن لعام 1954.⁽³⁾

2- مؤتمر لندن لعام 1954

وهو المؤتمر الثاني حول حماية البيئة البحرية، دعت إليه الحكومة البريطانية وانهقد بلندن عام 1954، بعدما أدركت مدى خطورة مشكلة تلوث مياه البحار والمحيطات، وقد حضره الدول البحرية الرئيسية ممثلة في 42 دولة، والأمين العام للأمم المتحدة.⁽⁴⁾

وتوصل هذا المؤتمر إلى إقرار إتفاقية دولية تهدف إلى مكافحة تلوث البحار بزيت البترول، ووقعت عليها 20 دولة، ثم أصبحت نافذة المفعول إعتبارا من 26 جويلية 1958⁽⁵⁾، وقد ألحق بها كذلك 08 قرارات أصدرها المؤتمر تتعلق بالجوانب المختلفة لمشكلة التلوث. وقد عدلت هذه إتفاقية لندن عدة مرّات، كانت أولها سنة 1962 خلال مؤتمر عقد في لندن في أبريل من نفس السنة، وذلك بناء على دعوة المنظمة الإستشارية الحكومية للملاحة البحرية، والتي قامت بوضع ملاحظات وتعليقات الحكومات على القرارات

(1) - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 03.

(2) - عباس إبراهيم دشتي، مرجع سابق، ص 42-43.

(3) - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 9.

(4) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 114.

(5) - بن سالم رضا، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولي، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003-2004، ص 53.

الملحقة بها، كما تم إدخال بعض الإضافات والتعديلات على الاتفاقية، تم بعد ذلك تم تعديلها في 1969 و1971 وهذا بناء على إقتراحات الجمعية العمومية للمنظمة الإستشارية السالفة الذكر.⁽¹⁾

وبهذا يكون مؤتمر لندن المؤتمر الأول الذي كان له الدور الفعّال في إرساء قواعد قانونية تُعنى بحماية البيئة البحرية، وهي نصوص وقواعد إتفاقية لندن لعام 1954 والتي ركّزت على المحور الرقابي لمنع التلوث البحري، إلّا أنّها غير معنية بالمسؤولية المدنية الناتجة عن ذات التلوث⁽²⁾، وما لبث أن ثبت قصور هذه الإتفاقية، وذلك عقب عجزها في شأن تغطية التدابير الوقائية من التلوث الصادر بمناسبة حادثة الناقلّة "توري كانيون" لعام 1967، فلقد تأخّرت إنجلترا في قصف حطام السفينة وإحراق ما تبقى من شحنتها لعدم وضوح حقّها في هذا الشأن.⁽³⁾

3- مؤتمر بروكسل لعام 1969:

نتيجة لحادث التلوث البحري الذي تسبّب فيه ناقلّة البترول "توري كانيون" أمام شواطئ المملكة المتحدة، دعت المنظمة الإستشارية للملاحة البحرية إلى عقد مؤتمر لدراسة الأضرار الناجمة عن تلوث السواحل البريطانية الفرنسية نتيجة الكارثة وذلك بموجب قرار جمعيتها العمومية الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 1968، وقد انعقد فعليًا في بروكسل في الفترة الممتدة من 10 إلى 20 نوفمبر من عام 1969، وقد حضره 48 دولة.⁽⁴⁾

أسفر مؤتمر بروكسل عن إقرار إتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية، الإتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول، والإتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول وذلك في 29 نوفمبر 1969.⁽⁵⁾ كما وافق مؤتمر بروكسل على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى عقد مؤتمر دولي لإعداد إتفاقية دولية خاصّة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب النفط من السفن، وقد انعقد هذا المؤتمر فعليًا خلال الفترة الممتدة من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر عام 1971، وتمخّض عن توقيع الإتفاقية والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر 1978.⁽⁶⁾

(1) - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 07.

(2) - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 09.

(3) - بن سالم رضا، مرجع سابق، ص 54.

(4) - عبد العال الدريبي، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها، دراسة نظرية تطبيقية، المركز القومي للإصدارات القانونية، طبعة 01، القاهرة، 2016، ص 160.

(5) - محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ إتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، كمصر، 2014، ص 16.

(6) - عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، مصر، ص 135.

ورغم وضع هذه الإتفاقيات الدولية محلّ التنفيذ وكذا التقدّم الكبير المسجّل على مستوى التعاون الدولي القانوني، فإنّه سرعان ما ظهرت عدم فاعلية الحلول الدولية الشاملة وبقيت مجموعة من النصوص القانونية المعتمدة محدودة في نتائجها.

فالإطار القانوني الشامل لا يسمح بإيجاد الحلول العملية والقانونية الكفيلة بالتكّيف مع الأوضاع المختلفة للبحار، إلّا إذا كان هناك تعاون وثيق يسمح بوضع برنامج فعّال وناجع يعكس الخصائص والمتطلّبات الإقليمية هذا من ناحية؛ ومن ناحية أخرى فإنّ مكافحة بعض أنواع التلوث يحتاج أهمية خاصّة وإتخاذ إجراءات جدّ واسعة وسريعة ودعم من قبل الدول المعنية بتطبيقه، ففي غياب مجتمع دولي منظم بما فيه الكفاية وغير متحد أين كلّ دولة تمارس سيادتها الوطنية بما يخدم مصالحها، لن يساعد في وضع أنظمة قانونية ملزمة وفعّالة.

كلّ ذلك يفسّر ضرورة السعي للتعاون على مستوى تكون فيه مسؤوليات ومصالح الدول المتجاورة مباشرة بشكل يسهّل التحكّم فيها وحمايتها، وهو ما أثار رغبة المجتمع الدولي في إيجاد المزيد من إجراءات الوقاية من خلال إعادة النظر في قانون البحار وإنمائه وتطويره عن طريق إضافة الكثير من القواعد الجديدة حتى يواكب مصالح المجتمع الدولي المعاصر، وبذلك أصبحت المهمة الملحة للدول هو الحدّ من التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية، وهي التي اضطلعت بها هيئة الأمم المتحدة من خلال عقد العديد من المؤتمرات الدولية وذلك منذ عام 1972 حيث عقد أول مؤتمر باستوكهولم والذي يعتبر نقطة تحوّل في الإهتمام بالتلوث البحري ككلّ وليس التلوث الناجم عن الملاحة البحرية فقط.

ثانيا: مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البحرية ستوكهولم 1972:

بدأت الجمعية العامّة للأمم المتحدة منذ سنة 1972 تدعو إلى عقد المؤتمرات بهدف تنبيه الشعوب والدول والحكومات إلى أنّ الأنشطة الإنسانية إذ لم يتمّ السيطرة عليها أو الحدّ منها ستهدّد البيئة في وجودها وجودتها وتخلق مخاطر جسيمة تمسّ الحياة والرفاهية الإنسانية ذاتها.⁽¹⁾

وقد تمّ عقد العديد من المؤتمرات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية والتي توصّلت إلى نتائج هامّة على المستوى الدولي، أهمّها مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 والذي سمي بمؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية،

(1) - بندر بن ظافر الدهيسي، جهود المنظمات الدولية غير الحكومية الفاعلة في مجال حماية البيئة من التلوث، المؤتمر العلمي السنوي الخامس، المحور الثالث: المسؤولية من التلوث، كلية الحقوق، جامعة طنطا، 24 أبريل 2018، ص 28.

إضافة إلى مؤتمرات أخرى ملحقه به⁽¹⁾ ربطت بين البيئة والتنمية وحاولت معالجة التعقيد الذي واجهه الكثيرون فيما يتعلق بالمشاكل البيئية وتحقيق التنمية.⁽²⁾

1- مبادئ مؤتمر ستوكهولم حول البيئة البشرية:

على إثر إقتراح تقدّم به المجلس الإقتصادي والإجتماعي في جويلية 1968 قرّرت الجمعية العامّة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والعشرين عقد مؤتمر للأمم المتحدة في عام 1972 حول "البيئة البشرية"⁽³⁾ تحت شعار "أرض واحدة فقط"⁽⁴⁾.

حيث تمّ تشكيل لجنة تحضيرية من ممثلي (27) دولة من الأعضاء، بموجب القرار رقم (2581)، واستغرقت هذه اللجنة التحضيرية للمؤتمر (04) إجتماعات متتالية لمدة سنتين كاملتين ابتداء من سنة 1970 إلى غاية إنعقاد المؤتمر في سويسرا⁽⁵⁾، حضر المؤتمر (60) ألف شخص، (400) منظمة غير حكومية، (15000) صحفي، و(113) دولة، ونتج عنه إعلان ستوكهولم الذي اشتمل على (26) مبدأ وخطة عمل دولية تضمّنت (109) توصية وبعض الملاحق.⁽⁶⁾

الأكثر أهمية، أنّ البيئة البحرية قد حظيت بمكانة لا يُستهان بها في النصوص القانونية الكثيرة المعتمدة، إذ وضع الإعلان الرئيسي لمؤتمر استوكهولم مبدأ يتعلّق بهذه الأخيرة، وهو المبدأ السابع من الإعلان الذي جاء فيه "ينبغي على الدول إتخاذ التدابير الممكنة لمنع تلوث البحار من المواد التي قد تشكّل خطراً على صحة الإنسان، أو تضرّر بالموارد الحية والحياة البحرية، أو تمسّ بالمتعة الطبيعية، أو إلحاق الأذى بالإستخدامات الأخرى المشروعة للبحر".

وبالمثل جاء في المبدأ الواحد والعشرين "بموجب ميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، للدول الحقّ السيادي في إستغلال مواردها وفقاً لسياستها البيئية، وعليهم واجب ضمان أنّ الأنشطة التي تمارس في إطار ولايتها أو تحت مراقبتها لا تسبّب ضرراً لبيئة الدول الأخرى أو المناطق الواقعة خارج حدود

(1) - بندر بن ظافر الدهيسي المرجع السابق، ص28-29.

(2) - زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة، محاضرات أُلقيت على طلبة السنة الأولى مهني تخصص قانون البيئة، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف (2)، 2017، ص12.

(3) - قرار رقم 2398 (د-23) المؤرخ في 3 ديسمبر 1968 في الدورة الثالثة والعشرون (23) للجمعية العامة للأمم المتحدة المتعلقة بمشكلات البيئة البشرية، الوثائق الرسمية المتحدة رقم A/RES/2398 (XXIII).

(4) - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، النسخة العربية للفترة من 1971/06/16 إلى 1972/06/16، الوثيقة مرقمة (A/8707)، ص476.

(5) - دربال محمد، دور القانون الدولي لحماية البيئة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون والصحة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2019، ص296.

(6) - بوخملة عمر، مبدأ تقييم الآثار البيئية- دراسة في إطار القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد دباغين سطيف 2، 2019، ص70.

ولايتها"، كما تمّ التأكيد على إهتمام الأمم المتحدة بالبيئة البحرية في مؤتمرها هذا، في المبدأ الثاني والعشرين والذي جاء فيه "ينبغي للدول أن تتعاون من أجل تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض لضحايا هذه الأضرار".⁽¹⁾

وفيما يتعلّق بالتوصيات فقد حرص المشاركون على ربط قضايا البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة بقضايا التنمية، ومن ضمن (109) توصية التي تُشكل خطة العمل من أجل البيئة⁽²⁾، يوجد منها (08) توصيات تدعو إلى ضرورة حماية البيئة والحفاظ عليها ويتعلّق الأمر بالتوصيات من ستة وثمانين (86) إلى أربعة وتسعين (94).

أمّا فيما يتعلّق بالبيئة البحرية، فإنّه قد تمّ التأكيد على حفظها ومكافحة التلوث بجميع مصادره في التوصية ستة وثمانين (86) والتي تدعو الدول إلى الانضمام إلى الإتفاقيات المتعلقة بالحدّ من التلوث أو خفضه والسيطرة عليه وكذلك تبني وتطوير القواعد المستقبلية على المستوى الوطني والدولي التي تعمل على نحو أفضل لمنع تدهور البحار والمحيطات والحفاظ على مواردها الطبيعية، وذلك من خلال وضع سياسات وإتخاذ تدابير مشتركة لمنع تلوث هذه المناطق⁽³⁾.

من العرض السابق يتضح أنّ هذه المبادئ بالرغم من أنّها قواعد غير ملزمة، إلّا أنّه يمكن اعتبارها بمثابة معايير في "القانون اللين"⁽⁴⁾، وهي واجبة الإحترام في المجالات القانونية الحديثة التي ينبغي على القانون الدولي تنظيمها ولها أهمية نفسية ومعنوية كبيرة، ويتعلّق الأمر بمجموعة بسيطة من الإعلانات والتوصيات والمعايير التوجيهية غير المولدة لآثار ملزمة، وهي مشابهة للعرف بإعتباره المعيار القانوني

(1) – M.FALICON, OP .CIT. PP11-12.

(2) – أحمد عبد الكريم سلامة، نظرات في إتفاقية التنوع الحيوي (دراسة قانونية لأحداث إتفاقية حماية البيئة)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الثامن والأربعون 1992، ص24.

(3) – Kiss Alexandre, Jean-Didier Sicault, La conférence des Nations Unies sur l'Environnement (Stokholm 5-16 juin 1972), AFDI (Annuaire Français de droit International), 1972, PP603-627.

(4) – القانون اللين أو ما يسمى "Soft Law" أو "Loi douce"

"Soft Law ": (litt. "Loi douce") est une notion dégagée à l'occasion de l'analyse de l'élaboration de la norme juridique internationale. Il s'agit d'un ensemble de simples déclaration, ou recommandations, de "standards" de conduites, non générateurs d'effets obligatoires.

Elles s'apparente à la coutume prise en tant que norme juridique de droit International dont elle emprunte d'un éléments, on peut dire que la conforme de la "Soft Law " est puisée dans la prise de conscience procédé à la répétition des actes pour la formation de la coutume nouvelle, l'urgence des mesures à prendre s'accomode mais d'une attente jusqu'à ce que les multiplication des faits produise une croissance de la conscience juridique". In M.FALICON , OP .CIT. P 14.

وكذلك: بن فاطيمة بوبكر، القانون الدولي لحماية البيئة، مطبوعة خاصة بطلبة الماستر، تخصص: النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2017/2016، ص31-32.

الدولي الذي يستمد منه العنصر المعنوي، المتمثل في الإرادة السياسية الموجودة لدى الدول نحو إرساء قواعد تقرّ بحق الإنسان في بيئة بحرية سليمة ونظيفة.⁽¹⁾

علاوة على ذلك، فإنّه من النتائج الهامة لمؤتمر ستوكهولم هو برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE)⁽²⁾ المكوّن من (109) توصية تغطي مختلف مجالات البيئة وتعالج المشكلات التي قد تصيبها دون تفرقة بينها، كما تضع التوجيهات الأساسية للسياسة البيئية العالمية⁽³⁾، كما يوجد نموذج مركزي لتوزيع المهام والوظائف لهذا البرنامج، وهو ما يطلق عليه "المخطط العملي لبرنامج العمل من أجل البيئة".⁽⁴⁾

2- المخطط العملي لبرنامج العمل من أجل البيئة:

أسفر مؤتمر ستوكهولم عن خلق ديناميكية جديدة ميّزته عن باقي المؤتمرات، فقد أثار إهتمام المجتمع الدولي والحكومات في مختلف الدول حول أهمية البيئة البحرية ودقّ ناقوس الخطر حول حجم المخاطر والأضرار التي باتت تحقق بها، وجعل من إعادة النظر في قانون البحار مبدأ أساسيا من مبادئ إعلان ستوكهولم وهذا عن طريق إضافة الكثير من القواعد الجديدة ليوأكب تطوّر المجتمع الدولي المعاصر وحتى يفسح المجال للإهتمام بقضية البيئة البحرية وحمايتها.⁽⁵⁾

وبوضع هذا بعين الاعتبار، جاء المخطط العملي لبرنامج العمل من أجل البيئة تمهيدا لإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، ويشمل هذا المخطط العملي: تدابير تقييم البيئة، الإدارة البيئية وتدابير الدعم.⁽⁶⁾

أ- تقييم البيئة:

يشمل تقييم البيئة مجموعة من الإجراءات والتدابير التي تهدف إلى التقييم والتحليل والبحث والمراقبة والرصد والإشراف وتبادل المعلومات بشأن البيئة، وبالرجوع إلى التوصيات التي جاء بها إعلان ستوكهولم، فإنّه يمكن القول بأنّ عدد كبير من التوصيات قد حدّدت وفصّلت هذه التدابير، فنجد منها ما يتعلّق بالبيئة البرية ومنها ما يتعلّق بالبيئة البحرية، حيث يتمّ جرد الأنواع النباتية والحيوانية والموارد الطبيعية لهذه البيئة، ومراقبة التلوث ومصادره على المستوى الوطني والدولي وكذلك نشر المعلومات العلمية والتقنية، وذلك من

(1) - علي بن علي مراح، مرجع سابق، ص 49 - 50.

(2) - محمد علي حسونة، مسؤولية الدولة عن إضرار التلوث البيئي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2014، ص 100.

(3) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2997 (27) الصادر بتاريخ 15 ديسمبر 1972، المتعلق بإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة PNUE.

(4) - A. Kiss, J-D. Sicault, Op.Cit, P 615-617.

(5) - عباس إبراهيم دشتي، مرجع سابق، ص 50.

(6) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 32.

أجل إختيار وإعتماد أفضل التقنيات والوسائل والأدوات لحفظ وحماية هذه الأخيرة وتحسين جودة مواردها⁽¹⁾، وأيضاً بهدف التنبؤ المسبق بالعواقب البيئية المحتملة، ومن ثمة وضع الخطط الملائمة لتقليلها أو تجنبها.⁽²⁾

ب- الإدارة البيئية:

وهي وظائف تهدف إلى التخطيط والتنفيذ والمتابعة وتحسين العمليات والإجراءات التي تقوم بها الدول لتحقيق الأهداف البيئية، حيث يأخذ فيها بعين الاعتبار الآثار الجانبية للأنشطة البشرية، وبالتالي حماية وتحسين البيئة لفائدة الأجيال الحاضرة والمستقبلية.⁽³⁾ هذه الوظائف من شأنها أن تعطي البعد الحقيقي لبرامج العمل المستقبلية التي يتم وضعها، وبالتالي تسمح بالربط الكامل بين حماية البيئة وتحقيق التنمية في جميع الجوانب.⁽⁴⁾

ج- تدابير الدعم:

وتتعلق هذه التدابير بإنشاء هيئات إقليمية محدّدة من أجل مباشرة إجراءات التخطيط وإدارة البيئة، وذلك من خلال مناقشة وطرح مشكلة الإطار المؤسّساتي الذي يساعد على تطوير حماية البيئة، إلى جانب دعم وتنسيق عمل المنظّمات الدولية العامّة والمتخصّصة.

وعليه يعتبر إنعقاد مؤتمر استوكهولم للبيئة البشرية، مرحلة حاسمة لحماية البيئة بصفة عامّة والبحار والمحيطات بصفة خاصة، فهو يُعد أول ملتقى دولي ناقش القضايا التي تهتم بالبيئة بطريقة جادة وعقلانية بحيث تبني برنامج أطلق عليه تسمية برنامج الأمم المتحدة للبيئة الذي قام بتطوير خطة عمل ورسم سياسات للبرامج البيئية ومتابعة الأنظمة البيئية في البحار والمحيطات، وأعطى إهتمام خاصّ بالمناطق البحرية كالمتوسّط، معتمداً في ذلك على التقييم والإدارة البيئية وتدابير الدعم في جميع القطاعات التي أوكلت له.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ – A. Kiss, J-D. Sicault, Op.Cit, P 617.

⁽²⁾ – محرز نور الدين، صيد مريم، التخطيط البيئي كآلية وقائية لحماية البيئة في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2017، ص185.

⁽³⁾ – عائشة بن عطا الله، التأهيل البيئي للمؤسسة الاقتصادية الجزائرية بين الحاجة والضرورة، الملتقى الدولي الأول حول التأهيل البيئي للمؤسسة في إقتصاديات شمال إفريقيا، كلية العلوم التجارية والعلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة تبسة، الجزائر، يومي 06-17 نوفمبر 2012، ص10.

⁽⁴⁾ – بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص32.

⁽⁵⁾ – محمد البراز، مرجع سابق، ص144.

3- برنامج الأمم المتحدة للبيئة

تأسس برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) بتاريخ 16 ديسمبر 1972 بموجب توصيات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (2997) في جلستها السابعة والعشرين⁽¹⁾، ليكون بذلك نقطة إتصال للعمل والتنسيق في ميدان البيئة داخل منظومة الأمم المتحدة.⁽²⁾

ويعتبر هذا البرنامج بمثابة جهاز توجيهي بالدرجة الأولى يعمل على توجيه الدول والحكومات في المجال البيئي، حيث يتولى عملية جمع المعلومات والبيانات والمعطيات العلمية المتعلقة بالبيئة ودراساتها وتقييمها ليقدمها فيما بعد للدول، كما يشرف على عملية إجتماع هذه الأخيرة لمناقشة الإجراءات الواجب إتخاذها لضمان الحماية الفعلية للبيئة وجميع عناصرها.⁽³⁾

أ- أجهزة برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

يتألف برنامج الأمم المتحدة للبيئة من عناصر مؤسسية وهيكل تنظيمية للإشراف على حماية البيئة والحفاظ على مواردها الطبيعية وكذا لأداء مهامها والوظائف المنوطة بها، حيث كان ضمن البرنامج ضرورة تبادل المعلومات والقيام بالدراسات من أجل مكافحة ظاهرة التلوث البحري، وتتمثل هذه الأجهزة في:

- مجلس إدارة البرنامج:

وهو جهاز مكلف بوضع خطة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يتألف من (58) دولة تنتخبهم الجمعية العامة⁽⁴⁾ لمدة (03) سنوات على أساس التمثيل الجغرافي العادل⁽⁵⁾، يجتمع مرة كل سنة لوضع تقريره إلى

(1) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2997 (27)، الصادر بتاريخ 15 ديسمبر 1972، المتعلق بإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

(2) - Anna Maria Smolinska, La Mer Beltrique à l'épreuve du Droit International, Master 2 recherche droit international public et de la mer, Université JEAN Moulin Lyon 3, Faculté du droit, Année universitaire 2006-2007, P24-26.

(3) - بوصبيح ريمة، آليات الأمم المتحدة لمجابهة التغيرات المناخية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون عام، فرع قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين-سطيف2، سطيف، 2016، ص35.

(4) - الجمعية العامة هي الجهاز الرئيسي الوحيد للأمم المتحدة، يتألف من جميع أعضاء الأمم المتحدة، والذي تتاح فيه لكل دولة عضو فرصة متكافئة للمشاركة في عملية صنع القرار، وتقوم الجمعية العامة بدورها في تحقيق أهداف المنظمة، وهي مخولة لأن تناقش جميع الوسائل الواقعة ضمن نطاق الميثاق، وتلعب هذه الأخيرة دورا كبيرا في إبراز مشاكل البيئة البحرية على المستوى العالمي والإقليمي وذلك بواسطة القرارات التي تصدرها والتي من خلالها دعت الدول إلى عقد مؤتمرات ومواقف وإبرام إتفاقيات تتعلق بحماية البيئة البحرية. أنظر: فانت صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013، ص176.

(5) - بحيث يشمل التوزيع ما يلي: (16) مقعدا لأفريقيا، (13) مقعد لآسيا، (10) مقاعد لأمريكا اللاتينية، (13) مقعد لأوروبا الغربية، (06) مقاعد لأوروبا الشرقية.

الجمعية العامة عن طريق المجلس الإقتصادي والإجتماعي الذي يقدم ملاحظاته إلى الجمعية العامة حول ما يدعو إليه التقرير⁽¹⁾.

هذا ويتولى مجلس الإدارة رسم سياسة برنامج الأمم المتحدة للبيئة وتعزيز التعاون الدولي بين الحكومات في هذا المجال، إضافة إلى توفير التوجيهات العامة التي تتبع في إدارة وتنسيق البرامج البيئية داخل منظومة الأمم المتحدة. كما يضطلع بمهمة توجيه أنشطة أجهزة ومنظمات الأمم المتحدة في مجال البيئة وتلقي وإستعراض الوضع البيئي العالمي، وذلك لضمان أن تحظى المشاكل البيئية الناشئة ذات الأهمية الدولية الكبيرة بالإهتمام المناسب والكافي من الحكومات.

أما فيما يخص نفقات تشغيله فتقتطع من الميزانية العادية لهيئة الأمم المتحدة.⁽²⁾

- الأمانة العامة للبيئة:

وهو جهاز يضم مدير تنفيذي منتخب من قبل الجمعية العامة، بناء على إقتراح الأمين العام للأمم المتحدة، وإثنين من مساعديه، وخمسة عشر متصرف إداري، ومقرها في نيروبي بكينيا.

تلعب الأمانة العامة للبيئة دورا مركزيا في تحقيق عمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة والتنسيق بين وكالات الأمم المتحدة في المجالات البيئية، أما فيما يخص نفقات هذه الأخيرة فإنها تقتطع أيضا من ميزانية الأمم المتحدة.⁽³⁾

(1) - المجلس الإقتصادي والإجتماعي هيئة رئيسية لمنظمة الأمم المتحدة، أنيط به مهمة إستعراض السياسات وإجراء الحوار بشأنها وتقديم التوصيات فيما يتعلق بقضايا التنمية الإقتصادية والإجتماعية ولمتابعة الأهداف الإنمائية للمنظمة، ويمثل آلية مركزية للتنسيق في منظومة الأمم المتحدة والإشراف على الهيئات الفرعية التابعة له، ولتشجيع تنفيذ جدول أعمال القرن (21) بتعزيز الإتساق والتنسيق على نطاق المنظومة. أنظر: فاتن صبري سيد الليثي، مرجع سابق، ص192.

(2) - تتعدد الآليات التي تساهم في تمويل برنامج العمل الدولي على مستوى منظمة الأمم المتحدة والتي تتكون من: -إسهامات طوعية للدول المشاركة في الكيانات المختلفة للمنظمة حيث تقدم هذه الأخيرة (8.81) مليون دولار أمريكي كل سنة لتمويل أعمال مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

-الآليات المالية التقليدية وهي: الصناديق الاستثمارية للإتفاقيات،

- الآليات المالية المبتكرة وهي: الأنشطة المنفذة بصورة مشتركة وآلية التطبيقية ومبادرات القطاع المالي،

- الآليات الأخرى وهي: صندوق البيئة الذي يحصل على الأموال من خلال الإسهامات المالية للدول الأعضاء في مجلس إدارة البرنامج، الصندوق متعدد الأطراف المنشأ بموجب بروتوكول مونتريال، مرفق البيئة العالمي الذي يقع على عاتقه واجب تقديم الإعانات المالية الجديدة والإضافية للمنظمة. أنظر: زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الأولى مهني تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق، جامعة

محمد الأمين دباغين، سطيف (2)، 2017، ص57.

(3) - بن فاطيمة، مرجع سابق، ص34.

- الصندوق الخاص بالبيئة:

هو جهاز مكلف بتوفير الموارد المالية لدعم عمليات برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومساهمة الدول الأعضاء في الصندوق تكون طوعية، أنشأ سنة 1990 لإيجاد مداخيل من شأنها العمل على تحسين البيئة ونوعية الحياة في جميع أنحاء العالم ومواجهة التحديات البيئية.⁽¹⁾

يدير المدير التنفيذي للأمانة العامة الصندوق تحت مراقبة وإشراف وتوجيه مجلس الإدارة.

- لجنة التنسيق الخاصة بالبيئة:

الجهاز المسؤول عن تنسيق الأنشطة المتعلقة بالبيئة التي يتم مباشرتها في إطار أعمال الأمم المتحدة⁽²⁾، يرأس هذه اللجنة المدير التنفيذي للبرنامج، وتنحصر مهمتها في تحقيق التعاون بين جميع الأجهزة التي تشترك في تنفيذ البرامج البيئية، وتقديم تقرير سنوي إلى مجلس الإدارة.⁽³⁾

من العرض السابق يتضح أنّ برنامج الأمم المتحدة للبيئة يمكن أن يلعب كذلك دورا هاما في مجال البيئة البحرية، حيث يقوم بأنشطة متعددة من أجل تحقيق حمايتها وذلك من خلال ما يملكه من وسائل الدعوة والإشراف وإعداد الإتفاقيات الدولية، وإجراء الدراسات والأبحاث اللازمة وتبادل البرامج وإصدار التوصيات والقرارات واللوائح وتشكيل اللجان اللازمة لحماية هذه الأخيرة.

ب- جهود برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

يمكن تقسيم نشاط البرنامج إلى ثلاثة مجالات وهي: عقد الإتفاقيات الدولية البيئية، وتطوير المبادئ الدولية والتوجيهات والمستويات وتقديم المساعدة الدولية لوضع القوانين الوطنية والإدارية.⁽⁴⁾

- العمل على تطوير القانون الدولي للبيئة:

(1) – Litim Fatiha, Litim Nadia, "Les Nations Unies et la protection de l'environnement", Revue el-tawassol, n48, Université Bedji Mokhtar Annaba, Décembre 2016, P150-155.

(2) – الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، طبعة 01، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراته، 2000، ص 47-50.

(3) – Worlds charter for nature, General Assembly, United Nation, 1982.

(4) – أياد محمود كريم الداوودي، مرجع سابق، ص 97.

لقد حقق برنامج الأمم المتحدة للبيئة تقدماً مهماً وملحوظاً في مجال تقدّم القانون البيئي من خلال تطوير الاتفاقيات والقواعد المرنة لحماية البيئة، وترقيتها ومناقشتها مثل إتفاقية "بازل" حول مراقبة تنقل النفايات الخطرة عبر الحدود وكيفية التخلص منها، وإتفاقية التنوع البيولوجي وبرنامج البحار الإقليمية.⁽¹⁾

- تطوير برامج العمل ورسم خطط وسياسيات البرامج البيئية:

نظراً لما تضمنته خطة عمل ستوكهولم من توصيات، قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتطوير ووضع برامج العمل ورسم خطط وسياسيات البرامج البيئية وإتخاذ التدابير والإجراءات الكافية والفعالة لتحقيق أهداف الأمم المتحدة. وفيما يتعلق بالبيئة البحرية وحمايتها، قام هذا البرنامج (UNEP) بوضع برنامج يغطي (11) بحراً، وفي سنة 1975 وافقت دول البحر الأبيض المتوسط على خطة عمل مقترحة من قبله لحماية هذا البحر من جميع مصادر التلوث، كما قام البرنامج بإنشاء مركز إعلامي لمكافحة التلوث بالنفط في نطاق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط في مالطا، كما تمّ وضع خطة سنة 1979 أطلق عليها " **Plan Bleu** الخطة الزرقاء" والتي كان الهدف منها ضمان الإدارة الطويلة الأمد للمتوسط.⁽²⁾

- إعداد ووضع برنامج ومخطط عمل من أجل التنمية المستدامة:

تتمثل أهداف التنمية المستدامة في السعي نحو دمج الإستدامة البيئية والعدالة الاجتماعية داخل التقدّم الإقتصادي من أجل تحقيق التنمية ورفاهية الإنسان التي تمثل مركز إهتمام رئيسي لعمل برنامج الأمم المتحدة.⁽³⁾

وتتمثل إستراتيجية برنامج الأمم المتحدة للبيئة في تقديم الإرشادات العلمية وتحسين التوعية حول الإجراءات والأدوات والمناهج التي من خلالها تصبح حماية البيئة جزء لا يتجزأ من عملية التنمية، ذلك أنها لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال المساعدة في إستحداث وتمويل خطط بيئية تتمحور حول الرقابة من التدهور البيئي وتطوير التقنيات الجديدة التي لا تضرّ بعناصر البيئة ومواردها.⁽⁴⁾

- تقديم المساعدة الدولية لوضع سياسات وقوانين بيئية وطنية:

(1) - وافي حاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون دولي والعلاقات

السياسية الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص 123.

(2) - وافي حاجة، المرجع السابق، ص 126.

(3) - وافي حاجة، نفس المرجع، ص 126.

(4) - زرقان وليد، مرجع سابق، ص 52.

يقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة بمساعدة المؤسسات الوطنية على إيجاد وعي شامل وكافي حول إيجاد بيئة عمل ملائمة توفر المعلومات الضرورية لفهم الظواهر الإيكولوجية والطبيعية، تقويم مخاطر التلوث، تحديد مصادره، سبل مكافحته والحدّ منه وتشجيع الجميع على تحسين هذه البيئة، وفي هذا الإطار تمكّن البرنامج وذلك منذ إنعقاد مؤتمر ريو 1992 من مساعدة أكثر من (100) دولة نامية ودول الخليج وإعداد تشريعات بيئية وإنشاء هياكل مؤسسية تعمل على إدماج العوامل البيئية في الأنظمة والأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والتوسيع من مجال تقييم التأثير البيئي وتحليل مظاهره ووضع التدابير والوسائل لخفض أضراره وذلك كمحاولة لتحقيق تنمية سليمة وقابلة للاستمرار.⁽¹⁾

ج- وظائف برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

كان الهدف الرئيسي من إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة هو جعل هذه الهيئة منظمة ريادية في مجال حماية البيئة العالمية، ومن أجل تحقيق هذا الأخير يقوم البرنامج بالعديد من الوظائف من أجل توجيه وتنسيق البرامج البيئية داخل المنظمة⁽²⁾، منها النهوض بالتعاون الدولي في ميدان البيئة والتوصية بالسياسات التي تتبع لهذا الغرض حسب الإقتصاد، المساهمة في مراجعة النظم والتدابير البيئية الوطنية والدولية في الدول النامية وجعلها تحت المراقبة المستمرة بهدف ترقيتها، وأيضاً مراقبة حالة البيئة العالمية من خلال إنشاء شبكة لمراقبة حالة البيئات المختلفة.⁽³⁾

ولتمييز خصوصية برنامج الأمم المتحدة عن باقي البرامج الأخرى، أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها رقم 3326 (29)⁽⁴⁾ الصادر في 16 ديسمبر 1974، والمتعلق بتحديد وظائف ومهام البرنامج المستحدث، أنّ أهمّ وظيفة له تتمثل في "وظيفة الوسيط". هذه الوظيفة تعتبر وسيلة فعّالة لتقديم الحلول المطلوبة على المدى القصير للمشاكل والصعوبات التي تواجه دولة أو مجموعة من الدول، تنتمي إلى إقليم واحد أو أقاليم مختلفة. هذا ويقتضي عمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة كوسيط طريقتين، تتمثل الأولى في جمع الدول التي تعاني من مشاكل مشتركة أو متشابهة والتي تستطيع حلّها، حيث توفر لها المساعدة التي تمكّنها من إجراء اتصالات من أجل الدخول في إتفاقيات مباشرة، أمّا الثانية فتستلزم إنشاء مراكز للأنشطة الخاصة بالبرنامج، هذا من جهة.

(1) - زرقان وليد، المرجع السابق، ص 51.

(2) - سي ناصر إلياس، دور منظمة الأمم المتحدة في الحفاظ على النظام البيئي العالمي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013، ص 110.

(3) - Litim Fatiha, Litim Nadia, Op.cit, P153-154.

(4) - قرار الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة رقم 3326 / (29)، الصادر في 16 ديسمبر 1974.

من جهة ثانية يتم تدخل برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال مراحل، حيث أنه في المرحلة الأولى يعكف الخبراء على مناقشة مشكلة محدّدة في مجال البيئة وكذا على الجهود التي بذلت لمعالجتها، ومن خلال المعلومات المتحصل عليها يتم إختيار الموضوع ودمجه في تقرير مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ثم كمرحلة ثانية يتم تقديم هذا البرنامج الخاص بالبيئة إلى الحكومات والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية، وأخيرا يتم إختيار مشاريع محدّدة من بين المشاريع المقترحة، ليتم منحها الدعم المالي اللازم من صندوق البيئة.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة إلى أن برنامج الأمم المتحدة ومن أجل القيام بهذا الدور بشكل يكفل تحقيق أهدافه في مجال حماية البيئة، فإنه يعمل على القيام بأعمال تتمحور بالأساس حول:

- تقييم الأوضاع، ومصادر التلوث، وتأثيرها على صحة الإنسان، وعلى النظام البيئي وعلى الموارد البحرية وإدارتها والإتجاهات البيئية العالمية والإقليمية والوطنية.
- تنسيق الأنشطة المتعلقة بإدارة البيئة في مجال الإستغلال الرشيد للموارد البيئية.
- المساهمة في تطوير التعاون من أجل نقل المعرفة والتكنولوجيات في مجال التنمية المستدامة.
- المساهمة في تطوير الآليات القانونية والمؤسسية البيئية الإقليمية والدولية لمكافحة تلوث البيئة.⁽²⁾
- تطوير أساليب التعاون الدولي لبحث مواضيع بيئية محدّدة بغية تسهيل تقييم القانون البيئي في تلك المواضيع.

وفي نفس الصدد ولتفعيل مهامه كوسيط، فإن برنامج الأمم المتحدة للبيئة وفي إطار تنفيذ خطته الخاصة بالبيئة البحرية أولى أهمية إستثنائية لهذه الأخيرة من خلال الإتفاقيات الدولية التي أبرمت تحت رعايته لمواجهة خطر التلوث، ومن أهمها إتفاقية جنيف وإتفاقية أعالي البحار، وكذا تشجيع التعاون الدولي مع المنظمات الدولية الأخرى من أجل مكافحة التلوث الذي يواجهها وكذا حماية مواردها وترشيد إستغلالها وتنميتها، بالإضافة إلى تبني العديد من الأنشطة الخاصة بالبرنامج، لعل أهمها برنامج البحار الإقليمية الذي تم إطلاقه عام 1974.⁽³⁾

(1) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 33-34.

(2) - إياد محمود كريم الداودي، مرجع سابق، ص 108.

(3) - Hubert Guyomord, L'évolution de la protection de l'environnement, Revue Juridique de l'ouest, N° Spécial 1992 , PP63-74.

د- أهداف برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

تتمحور أهداف برنامج الأمم المتحدة للبيئة حول الإسهام في تطوير قانون دولي يتلائم مع الاحتياجات التي تبعث إلى الإهتمام بالبيئة إستناداً إلى إعلان ستوكهولم، وإلى تطوير قواعد بشأن مسؤولية كل دولة، والتعويض على ضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى عن الأنشطة الواقعة تحت سيادة الدولة الملوثة وتمتد آثارها خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقها السيادية وفقاً للمبادئ (21، 22، 23، 24) من إعلان ستوكهولم.⁽¹⁾

علاوة على ذلك يهدف البرنامج إلى تطوير القانون البيئي على جميع المستويات، مع إعداد دراسات موازنة على المستوى الوطني بشأن القوانين البيئية وتكييفها مع متطلبات القانون الدولي، إضافة إلى عمل ترتيبات دولية لتعزيز حماية البيئة وتقديم المشورة في مجال السياسات البيئية للحكومات والمنظمات المتعددة الأطراف وغيرها، وذلك من أجل تحقيق التنمية المستدامة.⁽²⁾

خلاصة القول فإن الأهداف الرئيسية للـ UNPE تكمن في تشجيع التعاون الدولي في المجال البيئي؛ مراقبة الحالة البيئية في العالم؛ وكذا تشجيع الحصول على المعلومات البيئية وتقييمها وتبادلها.⁽³⁾ هذا وقد حدّد البرنامج أهداف وإستراتيجيات وأنشطة حول كل موضوع، وقد شملت الموضوعات التلوث الجوي العابر للحدود، التجارة الدولية وأضرار المواد الكيميائية، التربة والغابات والكوارث البيئية، تلوث المياه الداخلية، تقويم الأثر البيئي والتلوث البحري الذي مصدره من البر والبحر.⁽⁴⁾

مما سبق يمكن إعتبار أنه مع إنعقاد مؤتمر ستوكهولم للبيئة البشرية، قد قطع المجتمع الدولي مرحلة حاسمة في حماية البيئة، حيث أكد على أنه يجب على الدول والحكومات حماية الموارد الطبيعية للأرض والحفاظ على قدرتها على إنتاج موارد حيوية قابلة للتجديد وإستعادتها وتجديدها عند اللزوم، أما في مجال البيئة البحرية، فقد أثّرت في هذا المؤتمر مسألة تلوث البحار والمحيطات، والأسباب وراء هذه الظاهرة وخاصة الكوارث الطبيعية وتسرب المواد البترولية⁽⁵⁾، كما تمّ فيه دعوة الدول إلى إتخاذ الخطوات الممكنة

(1) - سهير إبراهيم حاجم الهيّتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2014، ص333-334.

(2) - سهير إبراهيم حاجم الهيّتي، نفس المرجع، ص305.

(3) - سليلي محمد الصغير، بن تغري موسى، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث-الأمم المتحدة والمنظمات المتخصصة نموذجاً-، دفاثر السياسة والقانون، المجلد 13، العدد 02، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، ص501-512.

(4) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديّثي، النظام القانون الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص110-115.

(5) - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص08.

لمكافحة تلوث البحار بالمواد التي من شأنها المساس بصحة الإنسان أو الموارد الحية البحرية أو تلحق الضرر بها أو تعرقل الإستعمالات المشروعة لها.⁽¹⁾

ورغم ما توصل إليه هذا المؤتمر من أحكام وتوصيات ونصوص فإنه لم يحقق الحماية المنشودة للبيئة البحرية، لذلك حاول أفراد المجتمع الدولي تدارك هذا النقص من خلال الاعتراف بضرورة وأهمية الحفاظ على هذه البيئة، ومنه أصبحت جزءا لا يتجزأ من الإلتزامات الأساسية التي أقرتها الدول الأعضاء في الفصل 17 من جدول أعمال القرن الحادي والعشرين، وخطة جوهانسبورغ 2002، وإعلان نيروبي 1982، والوثيقة الختامية لمؤتمر ريو+20 ثم مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات لعام 2017 وقبله إعلان التنمية المستدامة 2010 من خلال الهدف 14 منه.

ثالثا: المؤتمرات المنعقدة خلال الفترة ما بعد مؤتمر ستوكهولم لعام 1972

إن أهم المؤتمرات الدولية التي إنعقدت خلال الفترة ما بعد مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 هي:

1- مؤتمر نيروبي للبيئة والتنمية لعام 1982:

عقد المؤتمر في نيروبي عاصمة كينيا سنة 1982، بعد مرور عقد من الزمن على مؤتمر ستوكهولم، حيث قرّرت الجمعية العامة لمجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في ديسمبر سنة 1980 عقد مؤتمر ذي طابع إستثنائي لمجلس الإدارة في ماي 1982 وذلك للاحتفال بالذكرى العاشرة لإنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية، وكذا لتقييم حالة البيئة على نطاق العالم.⁽²⁾

وبتاريخ 18 ماي 1982 إتفق المؤتمر على تبني مقررات مؤتمر ستوكهولم، وأعتبروا أنّ مؤتمر نيروبي لا يقل أهمية ونفعا لحياة البشرية جمعاء، فهو قد أسفر في نتيجته لأعماله عن إعلان يتكوّن من ديباجة وعشرة (10) بنود، حيث تضمّنت الديباجة الإشارة إلى القلق الشديد الذي ينتاب المجتمع الدولي إزاء الوضع الراهن للبيئة في العالم، الأمر الذي يقتضي تكثيف الجهود على كافة المستويات والقطاعات من أجل حماية البيئة والنهوض بها.⁽³⁾

(1) - المبدأ السابع من إعلان استوكهولم لعام 1972: "يجب أن تتخذ الدول الخطوات اللازمة لمنع تلوث البحار بالمواد التي يمكن أن تعرض صحة الإنسان للخطر، أو أن تضر بالموارد الحية والأحياء البحرية أو تضر بمرافق الإستجمام الطبيعية أو أن تتداخل مع الإستحداث المشروعة الأخرى". أنظر: إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية لعام 1972، منشور في مجلة الحقوق الكويتية، السنة التاسعة، العدد الثاني، سنة 1985، ص 80 وما بعدها.

(2) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير المدير التنفيذي، الإجتماع الأول، نيويورك، 2001، رقم الوثيقة UNEP/IGM/1/2، ص 08.

(3) - علواني امبارك، مرجع سابق، ص 87.

أما مبادئ الإعلان فقد تناولت بشكل عام الشؤون التي تتعلق بالبيئة والتنمية والإرتفاع المتزايد لعدد سكان العالم وخاصة إفريقيا والعالم الثالث، ودفع الجهود وإتخاذ التدابير والوسائل من أجل وضع المعالجات سواء أكانت دولية أم إقليمية لمكافحة التلوث والحد من أخطاره. (1)

وفيما يخص البيئة البحرية شدّد المبدأ الثاني من الإعلان على أن أنشطة الإنسان العشوائية وغير المخططة تؤدي إلى تدهور البيئة عامة ومنه إلى تدهور البيئة البحرية بشكل متزايد، كما عبّر عن خطورة التغيرات في البحر والتي أحد أسبابها إستعمال المواد الخطرة والنفايات وتصريفها من دون عناية. (2)

كما أكد الإعلان في المبدأ (06) على ضرورة حلّ المشاكل البيئية التي تتجاوز الحدود القومية من خلال المشاورات بين الدول والعمل الدولي المدبّر، خاصة وأنّ مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت من المشاكل العابرة التي تهدّد الحياة البشرية. (3)

كما جاء في المبدأ (09) التأكيد على أهمية إتخاذ إجراءات وقائية لحماية البيئة من التلوث بكافة أنواعه، ومنه التأكيد كذلك على ضرورة حماية البيئة البحرية وحفظ مواردها الطبيعية (4) بإعتبارها جزءا من البيئة البشرية، وهي تلعب دورا هاما في النظام البيئي من الناحية الحيوية من خلال تحقيق التوازن المناخي.

وبعد مؤتمر نيروبي بخمسة (05) أشهر صدر الميثاق العالمي للطبيعة سنة 1982، والذي نشرته الجمعية العامة للأمم المتحدة، ليكون بمثابة تقنين لقواعد السلوك في تنظيم الطبيعة وحمايتها (5). يتكوّن هذا الميثاق من ديباجة وثلاثة أجزاء رئيسية، أكد من خلالها على الأهداف الأساسية للأمم المتحدة، ولاسيما حفظ السلام والأمن الدوليين، تقوية العلاقات بين الأمم، تطوير التعاون الدولي لحلّ المشاكل الدولية في المجالات الإقتصادية والإجتماعية والثقافية والفنية والفكرية والبشرية. (6)

أما بخصوص المبادئ التي أتى بها الميثاق العالمي للطبيعة والتي من شأنها تكريس حماية البيئة البحرية، فتجسّد في المادة الأولى منه والتي نصّت على أنّه "ينبغي أن تحترم الطبيعة ولا يجوز تعطيل عملياتها الأساسية"، كما نصّت المادة (11) منه على ضرورة إستعمال أفضل التكنولوجيات المتاحة من

(1) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير المدير التنفيذي، مرجع سابق، ص 08 وما يليها.

(2) - المبدأ (2) من إعلان نيروبي لسنة 1982.

(3) - حيث نص المبدأ (06) من إعلان نيروبي على أنّه "أن العديد من المشاكل البيئية يتجاوز الحدود القومية وينبغي حين يكون ذلك مناسبا، أن يتم حلها لصالح الجميع من خلال المشاورات بين الدول والعمل الدولي المدبّر، وبناء على ذلك الإتفاقيات وإن توسع نطاق التعاون في مجال البحث العلمي والإدارة البيئية".

(4) - المبدأ (09) من إعلان نيروبي لسنة 1982 "يعد منع الأضرار بالبيئة أفضل من إصلاح الضرر الواقع فعلا فهذه عملية شاقة ومكلفة، ويجب أن يتضمن العمل الوقائي تخطيطا سليما لكافة الأنشطة التي لها تأثير على البيئة..."

(5) - هشام بشير، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2011، ص36.

(6) - نص الميثاق متاح على الموقع الرسمي لمنظمة الأمم المتحدة على الموقع: (www.un.org)، تاريخ التصفح: 2021/07/28 على الساعة

أجل النقل من المخاطر الطبيعية والآثار الأخرى المعاكسة إلى الحد الأدنى؛ أمّا المادة (12) فعبّرت بشكل واضح وصريح على حماية البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة من النفايات الخطرة إذ نصّت على وجوب تفادي ومنع تصريف المواد الملوّثة في النظم البيئية، وإذا لم يمكن تحقيق ذلك فإنّه يمكن معالجة هذه المواد عند المنابع بإستعمال أفضل الوسائل العلمية والعملية المتاحة، أو إتخاذ تدابير وقائية وإجراءات احترازية خاصّة لمنع تصريف الفضلات والنفايات مباشرة في البيئة دون معالجة مثل مياه الصرف الصحي، المواد الكيميائية والمشعّة والسامّة التي يتمّ صرفها في البحار والمحيطات.⁽¹⁾

هذا وقد أكّدت المادة (21) منه على ضرورة أن تتعاون الدولة والسلطات العامّة الأخرى والمنظمات الدولية والأفراد والجماعات والمؤسسات قدر إستطاعتها في مهمة حفظ البيئة بجميع عناصرها، من خلال الأنشطة المشتركة والأعمال الأخرى ذات الصلة بما في ذلك تبادل المعلومات والتشاور، ووضع المعايير للمنتجات والعمليات الصناعية التي يمكن أن يتخلّف عنها تأثير خطير على الطبيعة والبيئة ووضع مناهج خاصّة لتقييم أخطارها، وتنفيذ النصوص والسياسات والمبادئ القانونية الدولية الخاصّة بحماية البيئة ومواردها، كما شدّدت على ضرورة عدم إضرار الأنشطة الواقعة داخل حدود ولاية كلّ دولة بالنظم الحيوية والطبيعية للمناطق التي لا تدخل ضمن حدود سيطرتها.⁽²⁾

وتأسيساً على ذلك، فقد إكتسب الميثاق العالمي للطبيعة أهمية كبيرة في موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث من كونه جاء بنصوص صريحة وواضحة توفّر حماية عامّة للبيئة وهي تتصرف لحماية البيئة البحرية كذلك.

2- مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لعام 1992 قمة الأرض في ريو دي جانيرو:

إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية بعد مرور عقدين من الزمن (20 سنة) من إنعقاد مؤتمر ستوكهولم للبيئة البشرية، بالعاصمة البرازيلية ريو دي جانيرو في الفترة الممتدة بين 3-14 جوان 1992 وأطلق عليه "قمة الأرض"⁽³⁾، وهو من أكثر الأحداث الدولية أهمية في مجال حماية البيئة وتطوير القانون البيئي من خلال بلورته للمبادئ الأساسية لهذا القانون.

(1) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 106 وما يليها.

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 23-29.

(3) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 82.

أ- المرحلة التحضيرية للمؤتمر:

يمثل تقرير "برانتلاند **Brendtland**" أول عمل تحضيرى للمؤتمر، حيث تمت صياغته من قبل اللجنة العالمية للبيئة والتنمية التي أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة.⁽¹⁾

تقوم هذه اللجنة بالمهام التالية:

- إقتراح إستراتيجيات للبيئة بعيدة المدى من أجل تحقيق تنمية مستدامة في عام 2000 وما بعده.
- إقتراح خطط تتعلق بالبيئة، حيث يمكن ترجمتها إلى تعاون أكبر بين البلدان النامية وبلدان في مراحل مختلفة من التطور الإقتصادي والإجتماعي وتؤدي إلى بلوغ أهداف مشتركة ومتسادة وتأخذ بعين الإعتبار العلاقات المتبادلة بين الناس والموارد البيئية والتنمية.
- بالإضافة إلى إقرار طرائق تمكّن المجتمع الدولي من التصدي إلى المشاكل البيئية بطريقة أكثر فاعلية ودقيقة.
- المساعدة على تحديد تصورات مشتركة بعيدة المدى لقضايا البيئة، وإقرار الجهود المناسبة المطلوبة للمعالجة الناجحة لمشاكل حفظ البيئة وتعزيز خطط حمايتها من خلال وضع برنامج بعيد المدى للعمل خلال العقود القادمة.
- تشجيع المشاركة الفعالة للأفراد، المنظمات الحكومية وغير الحكومية، المنظمات العامة والمتخصصة والمنظمات الإقليمية والعالمية.⁽²⁾

ومن هذا المنطلق، أصدرت اللجنة في عام 1987 تقريرها تحت عنوان "مستقبلنا مشترك" وتمت دراسته في الدورة 47 للجمعية العامة للأمم المتحدة، يتكوّن هذا التقرير من 12 فصلا تمثل المعطيات العامة للمشاكل التي تم معالجتها وكذا الحلول المقترحة والممكنة. ثم بموجب القرار رقم 228/44 الصادر في 22 ديسمبر 1989، قرّرت الجمعية العامة للأمم المتحدة عقد مؤتمر عالمي حول البيئة والتنمية بالبرازيل في عام

(1) - أنشأت اللجنة العالمية للبيئة والتنمية بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 161/38 (XXXVIII)، في 19 ديسمبر 1983، وعرفت اللجنة باسم رئيسها النرويجية "قروهاولم برانتلاند"، تتكون اللجنة من نائب رئيس و19 عضوا من بينم 12 عضوا من دول الجنوب، من بينهم الجزائر، الصين والبرازيل التي أوكلت لهم مهام نشر التقرير خلال عام 1987 والمعروف بتقرير برونتلاند. أنظر:

Alexandre-charles Kiss et Didier-Jean Sicault, "La Conférence des Nation Unies sur l'environnement (stockholm 5- 16Juin 1972) In : A.F.D.I, Vol 38, 1972, P825.

(2) - اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، (مستقبلنا مشترك)، ترجمة محمد كامل عارف، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، عدد 142، أكتوبر 1989، ص13، وكذلك بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص43.

1992، أين أنشأت لجنة تحضيرية مفتوحة لكلّ الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ووكالاتها، وكذلك سمحت بمشاركة الملاحظين والخبراء خاصّة التابعين للمنظمات غير الحكومية.⁽¹⁾

وهكذا إنعقد المؤتمر بريودي جانيرو بالبرازيل، في الفترة الممتدة من 3-14 جوان 1992 بحضور (172) دولة ممثلة بأكثر من (1000) مشارك من بينهم (116) رئيس دولة وحكومة، (1400) منظمة غير حكومية معتمدة وحوالي (9000) صحفي وأكثر من (2000) خبير وعالم يهتمون بشؤون البيئة⁽²⁾. والجدير بالذكر أنّ هذه القمة كانت الأولى من نوعها من حيث أنّها تشكّل القاسم المشترك بين الدول والحكومات، للتباحث في إيجاد الحلول والمعالجات من أخطار تلوث البيئة التي تهدّد الحياة البشرية والحيوانية والنباتية على الكرة الأرضية بالفناء.⁽³⁾

ب- أسباب إنعقاد المؤتمر:

ترجع أسباب إنعقاد هذا المؤتمر إلى ملاحظة الأمم المتحدة من أنّ الإنسانية أصبحت في لحظة حاسمة من تاريخها في مواجهة إستمرارية تدهور النظم البيئية وأن التكامل بين عنصري البيئة والتنمية من شأنه أن يسمح بتلبية الإحتياجات الضرورية وتحسين الظروف المعيشية للمجتمع وخلق نظم بيئية سليمة وذلك من خلال المشاركة العالمية للمحافظة على الموارد الطبيعية وتحقيق العدالة فيما بين الأجيال.

هذا وقد إستغرق تحضير المؤتمر مدة سنتين وأبرز أسباب إنعقاده ما يلي:

- حماية الغلاف الجوي وطبقة الأوزون،
- مكافحة التصحر والجفاف،
- مكافحة إزالة الغابات،
- حفظ التنوّع البيولوجي،
- النهوض بالزراعة والتنمية الريفية وضمان إستمرارها،
- نهج متكامل لتخطيط وإدارة مواردها البيئية.

(1) - علاء الحديدي، قمة الأرض والعلاقة بين الشمال والجنوب، مجلة السياسة الدولية مؤسسة الأهرام، القاهرة، مصر، العدد 110، 1992، ص95.

(2) - Alexandre-Charles Kiss, Introduction au Droit international de l'environnement, cours N°1, UNITAR, 2eme Edition, 2006, P34.

وكذلك: عامر طراف، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2012، ص141.

(3) - امبارك علواني، مرجع سابق، ص88.

كما لم يغفل هذا المؤتمر على التأكيد بضرورة حماية البيئة البحرية التي هي موضع دراستنا، حيث تتمثل الأسباب التي ساهمت في عقد مؤتمر "قمة الأرض" والمتعلقة بهذه الأخيرة في:

- حماية المحيطات وكل أنواع البحار (المغلقة، وشبه المغلقة والمناطق الساحلية) وحماية مواردها وترشيد إستغلالها.
- إعتداد سلوك الإدارة السليمة بيئيا للنفايات الصلبة والمسائل المتعلقة بالمجاري وصرف النفايات الناتجة عنها في البحار والمناطق الساحلية.
- الإدارة السليمة بيئيا للنفايات الخطرة خاصة منها السامة والمشحّة والكيميائية⁽¹⁾.
- حماية المياه العذبة وإمداداتها من التلوث.
- حفظ الأحياء البحرية والموارد الطبيعية لقيعان البحار والمحيطات.
- الإستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية للبحار والمحيطات من أجل تحقيق التنمية الإقتصادية
- قد ترك آثار سلبية على قدرة الموارد في التجدد وهو ما يهدّد إستمرارية دورة الحياة في البحار ويحرم الأجيال المستقبلية من تحقّق نمائها⁽²⁾.

ومن هذه الأسباب يتمثل الهدف الرئيسي من إنعقاد المؤتمر في إرساء أسس وقواعد بيئية عالمية للتعاون بين الدول النامية والمتقدمة من منطلق صيانة المصالح المشتركة لمستقبل البيئة⁽³⁾.

ج- نتائج المؤتمر:

إستغرق المؤتمر إثنى عشر (12) يوما، وتمثّلت المخرجات الرئيسية لهذا الأخير في مجموعة من النصوص وهي: إعلان ريو الذي تبنته كافّة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، كما أرفق به خطة عمل مفصلة عرفت باسم جدول أعمال القرن الواحد والعشرين التي تعتبر الوثيقة الأساسية للمؤتمر، إضافة إلى التوقيع على إتفاقيين، وعليه ينبغي التمييز بين النصوص المعتمدة من قبل المؤتمر نفسه في أعقاب الأعمال التحضيرية، وبين النصوص ذات الطبيعة الإتفاقية والتي أعدت بالموازاة مع المؤتمر، وتمّ التوقيع عليها في المؤتمر⁽⁴⁾.

(1) - A-CH.Kiss, Stéphane-Doumbe Bille, Conférence Des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rio de Janeiro, Juin 1992), In ; A.F.D., Vol 38, 192, P 832.

(2) - A-CH.Kiss, Stéphane-Doumbe Bille, Conférence Des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rio de Janeiro, Juin 1992), In ; A.F.D., Vol 38, 192, P 832.

(3) - شعيب عبد الفتاح، قمة الأرض في ريو دي جانيرو، مجلة السياسة الدولية، العدد 110، 1992، ص 171-175.

(4) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 44.

الوثيقة الأولى: إعلان ريو

وهو وثيقة تتكوّن من (27) مبدأ، ذات طبيعة مرّغبة، تعتبر إعادة وتأكيد لمبادئ إعلان استوكهولم لعام 1972 التي يستند عليها، لكن بمنهج وفلسفة مختلفين.⁽¹⁾

فضلا عن ذلك يقوم الإعلان على مفهوم أساسي وجديد وهو "التنمية المستدامة"، والذي يعني التكامل بين التنمية وحماية البيئة وحفظ مواردها وذلك على النحو المحدّد من قبل اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، حيث جاء في المبدأ الرابع من الإعلان أنّه "من أجل تحقيق تنمية مستدامة، ينبغي أن تكون حماية البيئة جزءا لا يتجزأ من عملية التنمية ولا يمكن النظر فيها بمعزل عنها".⁽²⁾

كما تضمّن الإعلان عدّة مبادئ ذات طبيعة قانونية واضحة يمكن تطبيقها على البيئة البحرية، فالمبدأ (02) ينصّ على الحقّ السيادي في إستغلال موارد البيئة وفقا لسياسات الدول البيئية والإنمائية، بحيث تكون هي المسؤولة عن التعويض إذا تسبّبت الأنشطة التي تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها أضرارا بيئية للدول الأخرى أو بمناطق تتجاوز حدود ولايتها الوطنية، وهو بذلك يتشابه مع المبدأ (21) من إعلان استوكهولم.

والمبدأ (10) يتعلّق بمشاركة المواطنين في معالجة قضايا البيئة بروح من التضامن والتعاون العالمي، بحيث يجب أن تتوفر لكلّ فرد فرصة مناسبة على الصعيد الوطني للوصول إلى ما في حوزة السلطات العامة من معلومات خاصة بالبيئة بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالمواد والأنشطة الخطرة.⁽³⁾

أما المبدأ (11) فيتعلّق بحثّ الدول على سنّ تشريعات فعّالة بشأن البيئة عامة والبيئة البحرية خاصّة، مع ضرورة مراعاة أن تعكس المعايير والأهداف البيئية والأولويات الإدارية السياق البيئي والإنمائي الذي تنطبق عليه.⁽⁴⁾

(1) - محمد البزاز، مرجع سابق (حماية البيئة البحرية: دراسة في القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006)، ص35.

(2) - إعلان ريو لبيئة والتنمية المستدامة، ريو دي جانيرو، البرازيل، 1992، منشور على الموقع الرسمي لمنظمة الأمم المتحدة على الرابط www.un.org تاريخ التصفح 2021/07/17 على الساعة 13:36.

(3) - المادة 10 من إعلان ريو للبيئة والتنمية، مرجع سابق.

(4) - المادة 11 من إعلان ريو للبيئة والتنمية، مرجع سابق.

وجاء في المبدأ (13) كذلك الحديث عن تطوير قواعد المسؤولية والتعويض فيما يتعلّق بضحايا التلوث وغيره من الأضرار البيئية، وفي مجال البيئة البحرية يتعلّق الأمر بالضرر القابل للتعويض عن التصادم البحري مثلاً.⁽¹⁾

وفي نفس السياق تعلّق المبدأ 18 و19 بضرورة إخطار الدول الأخرى في الحالات الطارئة أو في حالة المشاريع التي يمكن أن تؤثر على البيئة.⁽²⁾

كما تضمن الإعلان مبادئ جديدة، تتمثل في مبدأ الحيطة (المبدأ 15)، مبدأ الملوث الدافع (المبدأ 16) وكذلك مبدأ دراسة الأثر البيئي (المبدأ 17).

باختصار فإنّه وفي إطار هذا الإعلان، تبنى المجتمع الدولي رسمياً مفهوم التنمية المستدامة كقاعدة مرجعية لتقييم أهدافها وإنجازاتها سواء لدى الدول المتقدمة أو النامية، وذلك من خلال وضع المتطلبات الأساسية لهذه الأخيرة مع مراعاة أولويات البيئة، كما سمح مؤتمر "ريو" بفهم المسائل البيئية الشائكة وتحديد أبعادها المختلفة.

الوثيقة الثانية: جدول أعمال القرن الواحد والعشرين

هو برنامج عمل مكوّن من أربعين فصلاً تتضمّن (115) موضوع محدّد، يشمل أربع أجزاء كبيرة تتمثل بالأساس في:

- الأبعاد الاجتماعية والإقتصادية (السكن، الصحة، النمو الديمغرافي، أنماط الإستهلاك والإنتاج...)
- حماية وإدارة الموارد (الغلاف الجوي، الغابات، المياه، النفايات، المواد الكيميائية، البحار والمحيطات...)
- تدعيم دور المنظمات غير الحكومية والمجموعات الاجتماعية الأخرى.
- التدابير المتعلقة بالتنفيذ (المالية، المؤسساتية...)⁽³⁾.

(1) - عبد العزيز مصطفى جاب الله، مرجع سابق، ص167.

(2) - المادة 18 و19 من إعلان ريو للبيئة والتنمية، مرجع سابق.

(3) - تقرير مؤتمر الأمم لمتحدة المعني بالبيئة والتنمية ريو دي جانيرو 3-14 يونيو 1992، المجلد الأول، الأمم المتحدة، نيويورك، 1993، ص7-9.

ويتصدى جدول أعمال القرن (21) للمشاكل الملحة والمتعلقة بالبيئة والتنمية المستدامة، كما يهدف إلى إعداد العالم للتحديات التي ستواجهه في القرون القادمة، فهو يعكس توافقا عالميا بين الآراء والتزاما سياسيا على أرفع مستوى بشأن التعاون في مجال التنمية والبيئة، ومن هنا فإن نجاح تنفيذه يعدّ المسؤولية الأولى والقصوى للحكومات، حيث تقوم بوضع الإستراتيجيات والخطط والسياسات والعمليات الوطنية لتحقيق هذا الهدف، إضافة إلى ضرورة تشجيع التعاون الدولي الذي يدعّم ويكمل هذه الجهود الوطنية. وفي هذا الصدد تلعب الأمم المتحدة دورا أساسيا، فضلا عن أنّ المنظمات الدولية الأخرى، الإقليمية والعالمية مدعوة بدورها للمساهمة في هذه الجهود، كما ينبغي تشجيع المشاركة الجماهيرية كذلك، مع تفعيل مشاركة المنظمات غير الحكومية.⁽¹⁾

أما فيما يتعلّق بالبيئة البحرية، فيولي جدول أعمال القرن (21) إهتماما خاصا لهذه الأخيرة، حيث أشار إلى ضرورة حفظها وحماية عناصرها في الباب الثاني منه تحت عنوان "صون وإدارة الموارد من أجل التنمية" وذلك في الفصل (17) تحت عنوان "حماية المحيطات وكلّ أنواع البحار، بما في ذلك البحار المغلقة وشبه المغلقة والمناطق الساحلية، وحماية مواردها الحية وترشيد إستغلالها وتنميتها".⁽²⁾

وعلى هذا الأساس جاء في جدول أعمال القرن (21) أن البيئة البحرية -بما فيها المحيطات وكلّ البحار والمناطق الساحلية المتاخمة- تشكّل كلاً لا يتجزأ وعنصرا أساسيا من عناصر نظام المحافظة على الحياة على الكرة الأرضية، كما تشكّل رصيда إيجابيا يطرح فرصا لتحقيق تنمية مستدامة. ويحدّد القانون الدولي حقوق الدول والتزاماتها ويكفل الأساس الدولي الذي يستند إليه في توفير الحماية لهذه البيئة وكذا لمواردها وفي تنميتها بصورة مستدامة من خلال إتباع خطط جديدة تجاه إدارة المناطق البحرية والساحلية على جميع الأصعدة الوطنية والإقليمية والعالمية، بحيث تكون خططا وإجراءات متكاملة في مضمونها ووقائية وتوقيعية في نطاقها، وذلك حسبما ينعكس في المجالات البرنامجية التالية:

- الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية، بما في ذلك المناطق الإقتصادية الخالصة،
- حماية البيئة البحرية (تحديد مصادر التلوث البحري وسبل مكافحته)،
- إستغلال الموارد البحرية الحية الخاضعة للولاية الوطنية وحفظها بصورة مستدامة،
- إستغلال الموارد البحرية الحية في أعالي البحار وحفظها بصورة مستدامة،
- معالجة أوجه عدم اليقين الحرجة بالنسبة لإدارة البيئة البحرية وتغيّر المناخ،

(1) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 46-47.

(2) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، مرجع سابق، ص 7.

- تعزيز التعاون والتنسيق على الصعيدين الدولي والإقليمي،
- التنمية المستدامة للجزر الصغيرة.

وفيما يتعلّق بكلّ هذه المجالات البرنامجية، حدّدت دول أعمال القرن (19) أساسا للعمل وأهدافا وأنشطة ووسائل للتنفيذ، كما تمّ التأكيد على أن حماية البيئة البحرية والساحلية ومواردها وتنميتها المستدامة تتطلّب إتباع نهج وخطط جديدة تجاه إدارتها على الصعيد الوطني وشبه الإقليمي والعالمي، بحيث تكون نهجا وخططا متكاملة في مضمونها ووقائية توقيعية في نطاقها.⁽¹⁾

علاوة على ذلك فقد أكّد الجدول على أن تنفيذ الدول النامية للخطط والسياسات والإجراءات التي تتعلّق بحماية البيئة البحرية، يجب أن يكون متكافئا مع مستوياتها الفردية من القدرات التكنولوجية والمالية وأولوياتها في تخصيص الموارد لتحقيق التنمية المستدامة.⁽²⁾

كما لا يفوتنا أن ننوّه إلى أن جدول أعمال القرن (21) قد حدّد بعض الأساليب والإجراءات والأعمال اللازمة لمنع تدهور البيئة البحرية والتي منها إتباع نهج قائم على الحيطة والتنبؤ لا على ردّ الفعل، والذي يقتضي إتخاذ تدابير احترازية وإجراء دراسات لتقييم الأثر البيئي، وإتباع أساليب الإنتاج النظيفة وإعادة التدوير، مراجعة حسابات النفايات والتقليل منها إلى أدنى حدّ، إنشاء وتحسين مرافق معالجة مياه الصرف الصحي، إرساء معايير لإدارة جودة المناولة السليمة للمواد الخطرة، وأيضا إتباع نهج شامل تجاه التأثيرات الضارة الآتية من الهواء والأرض والمياه⁽³⁾.

هذا وأكّد الجدول على ضرورة أن يشمل أي إطار إداري على تحسين المستوطنات البشرية الساحلية والإدارة والتنمية المتكاملتين للمناطق الساحلية.

بالإضافة إلى هاتين الوثيقتين، فقد تمّ وضع إتفاقيتين بالتوازي مع العملية التحضيرية للمؤتمر تمّ التوقيع عليهما، وهما إتفاقية الأمم المتحدة الإطار بشأن تغيّر المناخ والتي تتعلّق بمكافحة إرتفاع درجات الحرارة في إنحاء العالم عن طريق الحدّ من إنبعاث الغازات المسبّبة لهذه الحرارة، صادق ووقع عليها معظم الدول بما فيها الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴⁾.

(1) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، نفس المرجع، ص249.

(2) - شعيب عبد الفتاح، مرجع سابق، ص171-180 والفقرة 17-2 من جدول أعمال القرن 21.

(3) - شعيب عبد الفتاح، نفس المرجع، ص171-180 والفقرة 17-2 من جدول أعمال القرن 21.

(4) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص47.

أما الإتفاقية الثانية وهي إتفاقية الأمم المتحدة الإطار بشأن التنوع البيولوجي والتي تتعلق بإنقاذ كوكب الأرض وأنواع الحيوانات والنباتات بما فيها البحرية كذلك، وقعها أكثر من (150) دولة ومن ضمن الذين إمتنعوا الولايات المتحدة الأمريكية.⁽¹⁾

يتضح ممّا سبق أنّ مؤتمر ريو قد جاء إستمراراً لجهود الأمم المتحدة التي إنطلقت مع إعلان ستوكهولم حول البيئة الإنسانية لسنة 1972، لكن في الحقيقة لم يضيف هذا الأخير أيّ قواعد جديدة إلى القواعد المعمول بها في هذا الشأن، بقدر ما نبّه أطرافه إلى خطورة تلوث البيئة البحرية وضرورة إحترام القواعد المعمول بها لحماية البيئة الدولية جمعاء⁽²⁾، لذلك دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى عقد الدورة الإستثنائية التاسعة عشر في الفترة من 23-27 جوان 1997 لمواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن الحادي والعشرين (21)، أين تمّ التأكيد على ضرورة حماية المحيطات والبحار وأولاًها أهمية كبرى.

ت- الدورة الإستثنائية التاسعة عشر (19) للجمعية العامة:

إعتمدت الجمعية العامة في دورتها الإستثنائية التاسعة عشر المنعقدة في الفترة 23-27 جوان 1997 برنامج مواصلة تنفيذ جدول أعمال القرن (21) والذي يستند إلى إستعراض الدول الأعضاء للتقدّم المحرز منذ إنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية.⁽³⁾

وفيما يتعلّق بالإشارة إلى حماية المحيطات والبحار وحفظ مواردها الواردة في الفقرة (36) من البرنامج، فقد أبرزت الجمعية العامة الإنجازات والأعمال التي تحقّقت في مجال المشاريع بشأن الإتفاقيات والصكوك غير الملزمة المتعلقة بحفظ وإدارة الموارد الطبيعية وحماية البيئة البحرية.⁽⁴⁾

هذا وقد تمّ خلال هذه الدورة تشجيع الحكومات على تنفيذ المقرّر (15/4) للجنة التنمية المستدامة بشأن حماية الغلاف الجوي وحماية المحيطات وكلّ أنواع البحار، والذي دعى إلى إجراء إستعراضات حكومية دولية دورية لجميع جوانب البيئة البحرية والمسائل المتصلة بها ضمن الإطار القانوني العامّ المنصوص عليه في الإتفاقية، كما تمّ حتّ جميع الدول على المصادقة على الإتفاقيات ذات الصلة أو الإنضمام إليها، وكذا تنفيذ قرار الجمعية العامة رقم (189/51) المؤرخ في 16 ديسمبر 1996 المتعلّق بـ"الترتيبات المؤسسية

(1) - علواني امبارك، مرجع سابق، ص 89.

(2) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 108.

(3) - تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، منشورات الأمم المتحدة، الدورة السادسة والستون (66)، البند 77 (أ)، أبريل 2011، ص 08.

(4) - تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، نفس المرجع، ص 08-09.

لتنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية"، والذي تم فيه التأكيد على ضرورة تعزيز الروابط المؤسسية بين الآليات الحكومية الدولية ذات الصلة المسؤولة عن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.⁽¹⁾

علاوة على ذلك، تم تسليط الضوء على أهمية تنفيذ الإتفاقيات الدولية والإقليمية القائمة بشأن التلوث البحري في سياق الإتفاقية والمبدأ (13) من إعلان ريو، وقد تم دعوة الحكومات لمنع وإنهاء الصيد المفرط وكفالة فعالية حفظ وإدارة الأرصد السمكية، كما جرى التأكيد على أهمية جمع وتعميم البيانات البيولوجية العلمية والبيانات المتصلة بمصائد الأسماك.⁽²⁾

هـ- المرحلة المالية لمؤتمر ريو:

على الرغم من أن الوثائق والأدوات الناتجة عن مؤتمر ريو لا تشكل في حد ذاتها قواعد قانونية ملزمة للدول، إلا أنها ليست مجردة من أي قيمة قانونية، حيث لا يمكن لأحد أن ينكر أن هذه الوثائق - سواء تعلق الأمر بالإعلان أو جدول أعمال القرن الواحد والعشرين - قد ساهمت في تكوين عرف دولي في مجال حماية البيئة⁽³⁾، فالمبادئ الواردة في إعلان ريو، كمبدأ الحيطة، الملوث الدافع، مشاركة الأفراد، تقييم الأثر البيئي، التبليغ المسبق بالمشاريع التي يحتمل أن تضر بالبيئة، توجد في معظم النصوص والإتفاقيات المعتمدة بعد مؤتمر ريو.⁽⁴⁾ ناهيك عن ذلك، فإنه بعد مؤتمر ريو أصبحت لا تعتمد أي إتفاقية متعددة الأطراف لا تدرج ضمن موادها وأهدافها حماية البيئة، كما شهدت ذات الفترة تزايد الدور الحاسم للفاعلين الإقتصاديين في مجال حماية هذه الأخيرة.⁽⁵⁾

هذا وأصبحت المنظمات غير الحكومية فاعل قوي في حماية البيئة مثل الأحزاب الخضر، الإتحاد الدولي لحفظ الطبيعة، منظمة السلام الأخضر، كلها ساهمت في وضع نظام قانوني خاص بالبيئة العالمية وذلك من خلال مشاركتها في الإجتماعات كأعضاء ملاحظة، نقل المعلومات، تقديم الدراسات ومساعدة الوفود الرسمية المشاركة.⁽⁶⁾

(1) - قرار الجمعية العامة حول الترتيبات المؤسسية لتنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية رقم (189/51)، المؤرخ في 16 ديسمبر 1996، منشورات الأمم المتحدة، 1996.

(2) - تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، مرجع سابق، ص 09.

(3) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 108-109.

(4) - A-CH Kiss, Introduction au droit international de l'environnement, Op.cit, P37.

(5) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 55.

(6) - Guyomard Hubert, L'évolution de la protection de l'environnement, In : revue juridique de l'ouest N° spécial 1992, L'environnement, PP 63-74.

وعليه يمكن إستخلاص أنّ هناك إعتراف متزايد بأهمية الطبيعة العالمية وكذا بجديّة المشاكل البيئية ووضع الحلول الممكنة، فمعظم دول العالم تأكّدت أنّه ينبغي على الجميع السعي لمعالجة هذه المشاكل، خاصة منها تلوث البحار والمحيطات وإستنزاف مواردها الطبيعية، كذلك تغيّر المناخ والتهديدات التي يتعرّض لها التنوّع البيولوجي في هذه المناطق. كما تزايد الإهتمام بالنظم الإيكولوجية أيضا بفضل السياسات المتكاملة لحماية البيئة، فحماية الحيوانات والنباتات البحرية أصبحت جزء من مشروع حفظ التنوّع البيولوجي، وذلك من خلال صيانتها وتنظيم إستغلالها وتشجيع تربية الأسماك ومحاربة النفايات الخطرة والمخلفات السامة المقذوفة في البحر دون معالجة خاصة مع تزايد إنتاجية المصانع وتوسّع الأنشطة الصناعية التي أدّت إلى إرتفاع معدل الإنبعاثات وتجاوز هذه المخلفات الحدود المسموح بها.⁽¹⁾

وحرصا على دمج البيئة والتنمية وتأكيد المبادئ الواردة في مؤتمر ستوكهولم وبالمثل مؤتمر ريو، إنعقدت العديد من المؤتمرات الأخرى من أجل تعزيز وتقوية أركان التنمية المستدامة المترابطة والمتمثلة في التنمية الإقتصادية والتنمية الإجتماعية وحماية البيئة على الصعيد المحلي والوطني والإقليمي والعالمي، وأهمّها مؤتمر جوهانسبورغ لسنة 2002 ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو + 20) لسنة 2012 وقبلهما مؤتمر قمة الأمم المتحدة للألفية لعام 2000 والإجتماع العام الرفيع المستوى للجمعية العامة بشأن الأهداف الإنمائية للألفية لعام 2010.

3- مؤتمر قمة الأمم المتحدة للألفية لعام 2000 والإجتماع العام الرفيع المستوى للجمعية العامة بشأن الأهداف الإنمائية للألفية لعام 2010.

عقدت الجمعية العامة مؤتمر قمة الألفية في عام 2000 تحت شعار "دور الأمم المتحدة في القرن الحادي والعشرين" وإعتمدت "إعلان الأمم المتحدة للألفية" بناء على القرار رقم 2/55، يتعلق هذا الإعلان بالتنمية والقضاء على الفقر، بحيث إعترفت الدول الأعضاء بمشاكل البلدان النامية غير الساحلية ودعت إلى تقديم المساعدة المالية والتقنية إليها. كما شدّد الإعلان على ضرورة التصدي للإحتياجات الخاصة للدول الجزرية الصغيرة النامية من خلال تنفيذ برنامج عمل بربادوس والتأكيد على الحاجة إلى حماية بيئتنا المشتركة من خلال الإعتراف بضرورة الإعتماد على المبادئ المنصوص عليها في جدول أعمال القرن 21.⁽²⁾

(1) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 23-24.

(2) - برنامج العمل من أجل التنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية (تقرير المؤتمر العالمي المعني بالتنمية المستدامة للدول الجزرية الصغيرة النامية، بريدجتاون، بربادوس، 25 أبريل-6 ماي 1994)، منشورات الأمم المتحدة، الفصل الأول، القرار الأول، المرفق الثاني، نيويورك، 1994.

أما فيما يتعلق بالبيئة البحرية، فإن إعلان الألفية لم يشر تحديداً إلى البحار والمحيطات، وإنما إكتفى باعتبار الحاجة إلى توخي الحذر في إدارة جميع الموارد الطبيعية والحياة أمراً جوهرياً وفقاً لمبادئ التنمية المستدامة.⁽¹⁾

لاحقاً إعتمدت الجمعية العامة في دورتها (65) المنعقدة في 22 سبتمبر 2010 القرار (1/65) تحت عنوان "الوفاء بالعهد: متحدون لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية"، الذي أكدّ فيه على وجه الخصوص على ضرورة إتخاذ تدابير لضمان الإدارة المستدامة للتنوّع البيولوجي البحري والنظم الإيكولوجية البحرية بما في ذلك الأرصدّة السمكية، ومعالجة الآثار السلبية لتغيّر المناخ على البيئة البحرية والتنوّع البيولوجي.⁽²⁾ كما أقرت الأعضاء بالإحتياجات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية والتحدّيات التي تواجهها، ودعت إلى تنفيذ برنامج عمل "ألماتي" لعام 2003، الذي يتناول الإحتياجات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي للتعاون في مجال النقل البحري العابر للبلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية.⁽³⁾

4- مؤتمر جوهانسبورغ لعام 2002

تعتبر قمة جوهانسبورغ للتنمية المستدامة التي عقدت في الفترة الممتدة من 26 أوت إلى 04 سبتمبر 2002 أوّل مؤتمر أممي بيئي في القرن الحادي والعشرين (21)، يعرف كذلك بقمة الأرض الثانية⁽⁴⁾، جاء كمكمل لمبادئ جدول أعمال القرن الواحد والعشرين لبحث الشأن البيئي العالمي ومراجعة ما تمّ إنجازه، حضره (191) دولة، بالإضافة إلى أحزاب وهيئات وعلماء وباحثين ومنظمات من معظم دول العالم.⁽⁵⁾ إنعقد هذا المؤتمر بغرض دعم العمل البيئي الدولي وتجديد العزم على مواصلة المسيرة العالمية لحماية البيئة بمختلف عناصرها ومنه ضمان مستقبل أفضل للأجيال الحاضرة والقادمة.⁽⁶⁾

أ- دوافع إنعقاد المؤتمر:

(1) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (2/55) الفقرة 6.

(2) - قرار الجمعية العامة حول برنامج عمل ألماتي: تلبية الإحتياجات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، الدورة (58)، البندين 91(ج) و(و) من جدول الأعمال، منشورات الأمم المتحدة، ديسمبر 2003.

(3) - قرار الجمعية العامة حول برنامج عمل ألماتي: تلبية الإحتياجات الخاصّة للبلدان النامية غير الساحلية في إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر من أجل البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية، مرجع سابق.

(4) - عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي: النظرية العامة للقانون البيئي، الطبعة الثانية، دار الثقافة، عمان، 2014، ص 242.

(5) - عامر طراف، التلوث البيئي والعلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008، ص 167.

(6) - تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبورغ جنوب إفريقيا، 26 أوت-4 سبتمبر 2002، الأمم المتحدة، نيويورك، 2002، ص 09-12.

إنطلق التحضير الرسمي للمؤتمر العالمي للتنمية المستدامة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (55/199) المؤرخ في 20 ديسمبر 2000، وقد دامت هذه الفترة 15 شهرا، تمت خلالها عدة اجتماعات ولقاءات دولية رسمية، وتعلق أول المؤتمر بمدى تجسيد الإلتزامات المنبثقة عن مؤتمر "ريو" من جهة أولى، والتأكيد على ضرورة تحقيق التنمية المستدامة⁽¹⁾ من جهة ثانية، مع التركيز على ضرورة حفظ البيئة وحماية مواردها، وكذلك الفقر والأزمة المالية والمشاكل الأمنية التي لم يتم التعرض إليها خلال مؤتمر "ريو".⁽²⁾

وقد إهتم المؤتمر بخمسة (05) مجالات حيوية من بينها حماية الموارد البحرية، جودة المياه، مكافحة التلوث الكيميائي، الصحة وقطاع الطاقة بالإضافة إلى:

- البحث عن حلول وخطط للقضاء على الفقر وتغيير أنماط الإنتاج والإستهلاك غير المستدامة وحماية قاعدة الموارد الطبيعية وإدارتها من أجل التنمية الإقتصادية والإجتماعية والبيئية.
- تطوير الهياكل المؤسسية المسؤولة عن الحفاظ على الموارد التي تساعد على إدارة التغيير الذي يكفل تنميتها وتطويرها.
- البحث عن حلول للحدّ من المشاكل الصحية المتصلة بالبيئة ومكافحة الفقر وحماية الغلاف الجوي والمحيطات والتنوّع البيولوجي وتشجيع الزراعة المستدامة.
- الإضطلاع بمجموعة من المبادرات لزيادة وعي الجمهور بقضايا التنمية والبيئة وهذا وإن دلّ على شيء إنّما يدلّ على أهمية قطاع البيئة وحمايتها من التلوث والحفاظ على أوساط المعيشة المختلفة برية أو هوائية أو بحرية.

ب- نتائج المؤتمر:

(1) - تقرير الأمم المتحدة حول مؤتمر القمة العالمية للتنمية المستدامة، جوهانسبورغ، مرجع سابق، ص10.

(2) - ديباجة إعلان جوهانسبورغ لتنمية المستدامة، الإعلان متوفر باللغة العربية على الرابط www.un.org ، تاريخ الإطلاع 2021/07/28 على الساعة 02:33.

أُتاح مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية المنعقد في ريو دي جانيرو في عام 1992⁽¹⁾ مبادئ أساسية وحدد برنامج عمل لتحقيق التنمية المستدامة، وهو ما قد تمّ تأكيده خلال مؤتمر جوهانسبورغ من خلال إلتزام المؤتمرين بمبادئ ريو⁽²⁾ وبكفالة التنفيذ التام لإعلان أعمال القرن (21)⁽³⁾.

كما إلتزم المؤتمر بتحقيق الأهداف الإنمائية المتفق عليها دولياً، بما فيها الأهداف الواردة في إعلان الأمم المتحدة بشأن الألفية⁽⁴⁾، ونتائج المؤتمرات الرئيسية التي عقدتها الأمم المتحدة والإتفاقيات الدولية المبرمة منذ عام 1992.

ليس هذا فقط بل كذلك سعى المؤتمر إلى إتخاذ إجراءات وتدابير متضافرة على جميع الأصعدة، وإلى تعزيز التعاون الدولي وتكريس مبادئ إعلان ريو بما فيها مبدأ المسؤوليات المشتركة مثلما ورد في المبدأ (07) من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية⁽⁵⁾، كلّ ذلك من أجل تعزيز وتحقيق تكامل عناصر التنمية المستدامة الثلاثة: التنمية الإقتصادية، التنمية الإجتماعية، وحماية البيئة والموارد الطبيعية وإدارتها بإعتبارها تشكّل دعائم معززة وكذا أساس التنمية المستدامة.⁽⁶⁾

في واقع الأمر تم تكريس هذه الإلتزامات والتدابير والآليات التي سعى مؤتمر جوهانسبورغ إلى تحقيقها في صدور برنامج عمل، وهو عبارة عن وثيقة مكونة من (37) مبدأ سميت إعلان جوهانسبورغ، الذي أكد على حماية البيئة بإعتبارها أهم أركان التنمية المستدامة، وركّز على حفظ وصيانة الطبيعة والإستهلاك المستدام لمواردها ومكافحة التلوث بالنفايات، وذلك من خلال الإشارة إلى ضرورة منع توليد النفايات والحدّ منها قدر المستطاع وبلوغ الحد الأقصى في مجال إعادة الإستعمال والتدوير وإستعمال مواد بديلة غير ضارة بالبيئة، وتشجيع مشاركة السلطات الحكومية وكافة أصحاب المصالح من أجل التقليل إلى أقصى درجة من الآثار الضارة بالبيئة وتحسين كفاءة الموارد مع تقديم المساعدة المالية والتقنية وغيرها من المساعدات إلى البلدان النامية.⁽⁷⁾

(1) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية (المجلد الأول: القرارات التي اتخذها المؤتمر، القرار 01، المرفقان الأول والثاني)، ريو دي جانيرو من 3 إلى 14 جوان 1992، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 1992.

(2) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، نفس المرجع.

(3) - تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، مرجع سابق، ص 32.

(4) - تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، نفس المرجع، ص 33 وما يليها.

(5) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، مرجع سابق.

(6) - الفقرة 5، و 11 من إعلان جوهانسبورغ بشأن التنمية المستدامة، A/CONF.199/20.

(7) - عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي، النظرية العامة للقانون البيئي، مرجع سابق، ص 243.

والأهم أنّ تحقيق ذلك يتطلب إتخاذ إجراءات على كافة الأصعدة من أجل:

أولاً: حماية البيئة وحفظ مواردها الحيوية مع إعطاء أولوية قصوى لحظر إنتاج النفايات الضارة وتخفيضها إلى الحد الأدنى وإعادة إستخدامها وتدويرها وتشجيع إستخدام الموارد الصديقة للبيئة.

ثانياً: تشجيع إنتاج السلع والمواد الإستهلاكية القابلة للإستعمال المتكرر والمنتجات القادرة على منع التدهور البيولوجي وهذا من أجل تعزيز منع توليد النفايات والمواد السامة والضارة وتقليلها إلى أدنى حد.

وحول موضوع الحماية الفعالة والإدارة السليمة للبيئة البحرية، أخذ الإعلان بما جاء في جدول أعمال القرن (21)، من خلال وضع آليات وتدابير على جميع الأصعدة لتحقيق الأمن البيئي البحري والحفاظ على النظم الإيكولوجية البحرية، حيث تشكّل المحيطات والبحار والجزر والمناطق الساحلية الموضوع الأساسي للفقرات من (30) إلى (36) من الخطة، وهي تتناول على وجه الخصوص:

- دعوة الدول إلى التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، التي توفر الإطار العام القانوني للأنشطة المحيطات أو الانضمام إليها وتنفيذها.
- تعزيز تنفيذ الفصل (17) من جدول أعمال القرن (21)، الذي يتضمن برنامج العمل لتحقيق التنمية المستدامة للمحيطات والمناطق الساحلية والبحار، عن طريق مجالات برنامجها المتعلقة بالإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية بما في ذلك المناطق الإقتصادية الخالصة، وحماية البيئة البحرية والإستخدام المستدام للموارد الحية فيها وحفظها وتبديد الشكوك الخطيرة بشأن إدارتها وتغيّر المناخ فيها وتعزيز التعاون والتنسيق على الصعيد الدولي، بما في ذلك الصعيد الإقليمي والتنمية المستدامة للجزر الصغيرة.
- إنشاء آلية تنسيق بين الوكالات تتسم بالفعالية والشفافية والسرعة والإنتظام، بشأن القضايا المتصلة بالمحيطات والمناطق الساحلية داخل منظومة الأمم المتحدة.
- تعزيز الإدارة المتكاملة المتعددة التخصصات والقطاعات للمحيطات والمناطق الساحلية على الصعيد الوطني وتشجيع ومساعدة الدول الساحلية على وضع سياسات تتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.

(1) - الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المجلد 17، وثيقة رقم A/CONF.62/122، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك،

1982، متاحة على الرابط www.un.org.

- تشجيع التعاون والتنسيق الإقليميين بين المؤسسات والبرامج الإقليمية المعنية، وكذا البرامج الإقليمية المتصلة بالبحار التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمات إدارة مصائد الأسماك والمنظمات الإقليمية العلمية والصحية والإنمائية الأخرى، بما في ذلك تقديم المساعدة للبلدان النامية من أجل تنسيق السياسات والبرامج لحفظ الموارد البحرية وتنفيذ خطط الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية التابعة لها.⁽¹⁾

وينسحب هذا على مصائد الأسماك المستدامة وحمايتها، فقد شدد الإعلان على أنه ينبغي إتخاذ الإجراءات التالية على جميع المستويات:⁽²⁾

- التصديق على الإتفاقيات أو الترتيبات الموضوعية في إطار الأمم المتحدة وتنفيذها تنفيذاً فعالاً، مع الإحاطة علماً خصوصاً بأحكام إتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمتصلة بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية كثيرة الإرتحال في أعالي البحار⁽³⁾، وأيضاً إتفاق عام 1993 لتعزيز إمتثال سفن الصيد للتدابير الدولية لحفظ وإدارة البيئة في أعالي البحار⁽⁴⁾.

- العمل على تنفيذ خطط عمل وطنية وإقليمية من أجل تحقيق الغاية من الخطط الدولية التي وضعتها الفاو "FOW" بهذا الشأن⁽⁵⁾، لا سيما خطة العمل الدولية المعنية بتنظيم قدرات الصيد⁽⁶⁾ وخطة العمل الدولية لمنع صيد الأسماك غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه والحد منه والقضاء عليه⁽⁷⁾.

- دعم التنمية المقدّمة لتربية المائيات، بما في ذلك التي تكون على نطاق صغير، نظراً للأهمية المتزايدة للأمن الغذائي والتنمية الإقتصادية.

(1) - تقرير الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، جوهانسبورغ، مرجع سابق، ص 29 - 30.

(2) - صكوك المصايد الدولية، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، الجزء الأول، موفرة على الرابط www.un.org، تاريخ الاطلاع: 2021/07/28 على الساعة 17:50.

(3) - صكوك المصايد الدولية، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، الجزء الأول، موفرة على الرابط www.un.org، تاريخ الاطلاع: 2021/07/28 على الساعة 17:50.

(4) - صكوك المصايد الدولية، نفس المرجع.

(5) - الفاو: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة تأسست عام 1945 نتيجة للمشاكل التي صاحبت الزراعة والأغذية في العالم، مقرها مدينة روما بإيطاليا. أنظر في ذلك: علواني مبارك، مرجع سابق، ص 109.

(6) - تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، مرجع سابق، ص 31.

(7) - تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، نفس المرجع، ص 31.

- تشجيع المنظمات والمؤسسات الإقليمية ذات الصلة والمتعلقة بإدارة مصائد الأسماك على أن توضع في الاعتبار حقوق الدول الساحلية وواجباتها ومصالحها والإحتياجات الخاصة للدول النامية عند معالجة مسألة توزيع الحصص من الموارد السمكية.⁽¹⁾
- علاوة على ذلك أخذ إعلان جوهانسبورغ بالمبدأ (17) من جدول أعمال القرن (21) حول تعزيز حفظ وإدارة المحيطات من خلال التأكيد على ضرورة إتخاذ الإجراءات التالية:
- المحافظة على إنتاجية المناطق البحرية والساحلية الهامة المعرضة للخطر وعلى تنوعها البيولوجي بما في ذلك المناطق التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية.
- تنفيذ برنامج العمل الناشئ عن إلترام جاكترتا المتعلق بحفظ التنوع البيولوجي البحري والساحلي والإستخدام المستدام له.
- التنمية وتيسير إستخدام مختلف النهج والأدوات، بما في ذلك نهج النظام الإيكولوجي، القضاء على الممارسات الضارة في مجال صيد الأسماك وإقامة شبكات من المناطق البحرية المحمية.
- إضافة إلى ذلك دعا المؤتمر إلى تنفيذ إتفاقية رامسار⁽²⁾، بما في ذلك برنامج عملها المشترك مع إتفاقية التنوع البيولوجي⁽³⁾، وبرنامج العمل الذي دعت إليه المبادرة الدولية للشعب المرجانية لتعزيز الخطط الإدارية المشتركة والربط الشبكي الدولي للنظم الإيكولوجية للأراضي الرطبة في المناطق الساحلية بما في ذلك الشعب المرجانية، أشجار المانغروف⁽⁴⁾....
- وبشكل مماثل وإستجابة لتنفيذ برنامج العمل الدولي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، وتنفيذ إعلان مونتريال المتعلق كذلك بحماية البيئة البحرية من هذه الأنشطة، وضع إعلان جوهانسبورغ مجموعة من الإجراءات تعلقّت بالأساس بـ:

(1) - صكوك المصائد الدولية، المرجع السابق.

(2) - إتفاقية رامسار المتعلقة بالأراضي الرطبة ذات الأهمية الدولية وخاصة بوصفها موئلا للطيور المائية: هي أقدم إتفاقية عالمية في مجال البيئة، وهي بمثابة إطار للتعاون الدولي والقومي للحفاظ والاستعمال العقلاني للأراضي الرطبة ومضارها، حيث وضعت عام 1971 بمدينة "رامساس" الإيرانية، ودخلت حيز التنفيذ في 21 ديسمبر 1975.

(3) - إتفاقية النوع البيولوجي: هي معاهدة متعددة الأطراف، تضم ثلاثة أهداف رئيسية هي: حفظ التنوع البيولوجي، الاستخدام المستدام لمكوناته، التقاسم العادل والمنصف للمنافع الناشئة عن استخدام الموارد الجينية، افتتح باب التوقيع عليها في مؤتمر الأرض في ريودي جانيرو يوم 05 جوان 1992 ودخلت حيز التنفيذ في 29/12/1993.

(4) - جدول أعمال القرن (21)، الفصل (17).

- إجراء البحوث العلمية، نشر المعارف التقنية، حشد الموارد الوطنية والإقليمية والدولية، وتعزيز بناء القدرات البشرية والمؤسسية.
- تعزيز قدرة البلدان النامية على تنمية برامجها وآلياتها الوطنية والإقليمية بغية دمج أهداف برنامج العمل العالمي في الأنشطة الرئيسية وإدارة مخاطر تلوث المحيطات والآثار الناجمة عن ذلك.
- بذل كل جهد ممكن لتحقيق تقدّم كبير مع انعقاد المؤتمر لبرنامج العمل المتعلّق بحماية البيئة من الأنشطة البرية.
- بناء القدرات في مجالات العلوم البحرية ونظم المعلومات والإدارة البحرية، وذلك بعدّة طرق من بينها التشجيع على اللجوء إلى تقييمات الأثر البيئي وأساليب التقييم والإبلاغ المتعلقين بالبيئة وذلك في حالة المشاريع أو الأنشطة التي يمكن أن تضرّ بالبيئتين الساحلية والبحرية وبمواردها الحية وغير الحية.⁽¹⁾

هذا وكزّرت خطة جوهانسبورغ إلزام المجتمع الدولي بالتنفيذ الكامل لجدول أعمال القرن (21) حول تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، من خلال إتخاذ إجراءات على جميع المستويات تتمثل في:

- دعوة الدول إلى التصديق والانضمام إلى إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية وبروتوكولاتها والنصوص الأخرى ذات الصلة بتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث البحري والضرر البيئي الذي تسببه السفن بما في ذلك إستخدام الطلاء السمي المضاد للأحياء البحرية، كذلك حتّ المنظمة على النظر في وضع آليات أقوى للتأكد من تنفيذ دول العالم لصكوكها. إضافة إلى ذلك تشجيع الحكومات على بذل الجهد لدراسة التدابير والأنظمة المتفق عليها دولياً والمتعلّقة بالسلامة، مع التأكيد على أهمية وجود آليات فعّالة للمساءلة، تتصل بالنقل البحري الدولي، وغير ذلك من حركة المواد والفضلات المشعّة والوقود المستهلك عبر الحدود...
- التأكيد على ضرورة وضع المنظمة البحرية الدولية للمسات الأخيرة على مشروع الإتفاقية الدولية المتعلّقة بمراقبة وتصريف مياه الصابورة ورواسب السفن.

وعلى العموم، فإنّ هذا المؤتمر لم يأتي بالجديد سوى حلول وسطية تتمثل في إلزام المجتمع الدولي بالتنفيذ الكامل لمبادئ جدول أعمال القرن (21) والأهداف الإنمائية للألفية وغيرها من الإتفاقيات الدولية

(1) - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة، 2011، ص 10-11.

ذات الصلة، إلا أنه ومع ذلك فقد ظلت البيئة عامّة والبحرية خاصّة تشكّل جزءاً مهماً من جدول أعمال التنمية المستدامة بعد ذلك، فبعد عشرين سنة من إنعقاد مؤتمر ريو لعام 1992 و10 سنوات من إنعقاد مؤتمر جوهانسبورغ، إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (ريو+20)، بدعوة من الأمين العام للأمم المتحدة.⁽¹⁾

5- مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20) لعام 2012:

إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20) بالبرازيل في الفترة الممتدة من 20-22 جوان 2012، وهذا كمناسبة للإحتفال بالذكرى العشرين لمؤتمر قمة الأرض لعام 1992 بـريو دي جانيرو والذكرى العاشرة للمؤتمر العالمي للتنمية المستدامة المنعقد بجوهانسبورغ⁽²⁾، حيث حضر المؤتمر حوالي 5000 مشارك من الوفود الرسمية، من حكومات، مجتمع البحث العلمي، الهيئات الدولية، الإعلام، المنظمات الدولية... وتجدر الإشارة إلى أنّ القمة لم يحضرها عدد من الرؤساء المهمين مثل رئيس الولايات المتحدة الأمريكية ورئيس بريطانيا.⁽³⁾

بدأت عملية التحضير لمؤتمر ريو+20 بما يسمى بإنعدام المسودة "Zero-draft"⁽⁴⁾، حيث أكد على الأهداف التي نصّ عليها مؤتمر قمة 1992، وقدم تقييماً لما تحقّق من الأهداف وما لم يتحقّق خلال عشرون سنة، وإنتهى التقييم إلى خلاصة أنّه "ينبغي على الكوكب إعادة توجيه تنميته عاجلاً".⁽⁵⁾

أ- نتائج المؤتمر:

إعتمد المؤتمر إعلان ختامي تحت عنوان "المستقبل الذي نريده"، تضمّن (03) محاور أساسية تدعو إلى دمج البيئة والتنمية وتتمثّل في: تحقيق إقتصاد أخضر، صياغة أهداف التنمية المستدامة وتعزيز الحكومة البيئية الدولية.

(1) - مؤتمر الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (ريو+20)، المنعقد بـريو دي جانيرو في الفترة من 20-22 جوان 2012.

(2) - وافي حاجة، جهود المنظمات الدولية غير الحكومية في مجال حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون الدولي والعلاقات السياسية الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2014، ص43.

(3) - نادية ليتيم، مرجع سابق، ص190.

(4) - بوخملة عمر، مبدأ تقييم الأثار البيئية (دراسة فقي إطار القانون الدولي)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف2، 2019، ص79-80.

(5) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص56.

فأما بالنسبة للمحور الأول فقد شهد المؤتمر خلافا كبيرا بشأن مفهوم الإقتصاد الأخضر الذي يعتبر أحد الركائز الأساسية لهذا الأخير، حيث لم تتفق الكثير من منظمات المجتمع المدني المشاركة في مؤتمر ريو+20 على الأساس والمبادئ التي ينبغي عليها الإقتصاد الأخضر⁽¹⁾، والتي منها القضاء على الفقر وتحقيق نمو إقتصادي مستدام، تحسين التكامل الإقتصادي والرفاه للبشرية، خلق فرص العمل اللائق للجميع، مع الحفاظ على عمل النظم الإيكولوجية على كوكب الأرض، هذا من جهة. ومن جهة ثانية غياب إجابات واضحة عن التحديات البيئية التي يعرفها العالم في تقرير المؤتمر بل ذهب البعض إلى القول بأنه لم يكن مؤتمرا لمناقشة القضايا البيئية، بل مؤتمرا لتقديم الإقتصاد الأخضر كوصفة فعالة لمحاربة الفقر⁽²⁾. وأما صياغة أهداف التنمية المستدامة فيمكن أن يساعد أيضا في تحقيقها، حيث ينبغي تحديد أهداف تكون ملموسة وموجزة وسهلة الفهم، وبأعداد محدودة، طموحة وعلى نطاق عالمي ويمكن أن تطبق في جميع البلدان بالنظر إلى الحقائق والموارد ومستويات التنمية في كل منها، فضلا عن السياسات والأولويات الوطنية.

وأما تعزيز الحوكمة البيئية الدولية فيجب أن تقوم على خلق هيئة سياسية عليا، من أجل تحسين التعاون والتنسيق داخل منظومة الأمم المتحدة فيما يتعلق ببرامج وسياسات التنمية المستدامة⁽³⁾. بناء على ما تقدّم كانت النتيجة النهائية لقمة الأرض (ريو+20) إعتقاد وثيقة بعنوان "المستقل الذي نريده" تتكوّن من (253) فقرة حول التنمية المستدامة والإقتصاد الأخضر، تمّ المصادقة عليها من طرف (191) بلدا مشاركا⁽⁴⁾. تدعو هذه الوثيقة إلى كثير من الأعمال والمبادئ أهمّها الإعتراف بالإقتصاد الأخضر كوسيلة لتحقيق التنمية المستدامة، البدء في تحسين وإعادة هيكلة البناء المؤسساتي البيئي العالمي (الحوكمة البيئية) للقضاء على البيروقراطية، الإحلال التدريجي للجنة التنمية المستدامة وإنشاء منتدى سياسي عالمي حكومي في مجال البيئة. وليس ذلك فقط ولكن أيضا البدء في خطوات عملية للمحاسبة البيئية والمؤشرات المالية الخضراء بحيث يتمّ تطبيق مبدأ (ما وراء الناتج القومي) أو ما يطلق عليه الناتج المحلي المعدل بيئيا⁽⁵⁾.

(1) - بوخملة عمر، المرجع السابق، ص79.

(2) - شكراني الحسين، حلمي كمال، تقرير عن مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20)، مجلة "Le Monde"، المغرب، 2012، ص08.

(3) - الإعلان الختامي لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (ريو+20) على الموقع www.un.org تاريخ الإطلاع 2021/08/01 على الساعة 03:03.

(4) - نادية ليتيم، مرجع سابق، ص190.

(5) - موسعي ميلود، المنظمات غير الحكومية ودورها في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الدكتور يحي فارس، المدينة، 2014، ص123.

كما سَلِّمت الوثيقة بدور المجتمع المدني، وأهمية تمكين جميع أعضائه من الإلتزام الفعلي بالتنمية المستدامة، وإعترفت بأنّ تحسين مشاركة المجتمع المدني يرتبط بدعم فرص الولوج إلى المعلومات، وبناء كفاءة المجتمع المدني وقدراته وتهيئة بيئة لتحركه، وإعتبر بان كي مون⁽¹⁾ أنّ الوثيقة النهائية (المستقبل الذي نريده) تمنح أساساً قوياً للرفاهية الاجتماعية والإقتصادية والبيئية.⁽²⁾

ب- إنجازات مؤتمر ريو+20 بشأن البيئة البحرية:

سعى مؤتمر ريو+20 إلى تأمين التأكيدات على الإلتزامات البيئية التي جاءت في مؤتمرات قمة الأرض السابقة ووضع جدول الأعمال البيئي العالمي للسنوات العشرين القادمة من خلال تقييم التقدّم المحرز نحو تحقيق الأهداف المحددة في جدول أعمال القرن (21) والثغرات في التنفيذ، ومناقشة القضايا الجديدة والناشئة.

كما دُعيت الدول والحكومات من خلال مؤتمر ريو+20 إلى تأسيس نظام دعم الحياة بالمحيطات وإعطاء إهتمام خاص بالمناطق البحرية الإقليمية مثل البحر المتوسط والخليج العربي، وكذلك تشجيع برامج التعاون من أجل حماية البيئة البحرية وزيادة الإنتفاع بها وحفظ مواردها وتحسين جودتها كما سلّطت الوثيقة الختامية للمؤتمر الضوء على قطاع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم ومنعت إلقاء النفايات الخطرة بطريقة غير مشروعة في البحار والمحيطات.⁽³⁾

هذا وإعتبرت الوثيقة أنشطة الإعتداء على البيئة البحرية من قبيل الجرائم البيئية⁽⁴⁾، حيث نصّت على أنّها تشكّل تهديداً لأمن وسلامة الدول خاصّة الساحلية ولها تأثير سلبي وكبير على التنمية المستدامة وسيادة القانون، فهي تعيق تحقيق التنمية وتساهم في التدهور البيئي البحري ونضوب الموارد الطبيعية الناجم عن أنماط الإنتاج والإستهلاك غير المستدامة على الصعيد العالمي، مما يؤدي إلى حدوث آثار سلبية على النظام الإيكولوجي للبحار الذي يعتمد عليه الأفراد والمجتمعات الساحلية مثل الغذاء والماء، إدارة الأمراض، تنظيم المناخ والتمتّع بالجماليات...⁽⁵⁾

(1) - شكراني الحسين، حلمي كمال، مرجع سابق، ص214.

(2) - تقرير مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة حول العدالة والحوكمة والقانون لتحقيق الاستدامة البيئية، الدورة (27) لمجلس الإدارة، المنتدى البيئي الوزاري العالمي، نيروبي، 2013، ص03-04.

(3) - بوخملة عمر، المرجع السابق، ص79.

(4) - تقرير مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة حول العدالة والحوكمة والقانون لتحقيق الاستدامة البيئية، مرجع سابق، ص04.

(5) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20)، منظمة الصحة العالمية المجلس التنفيذي، البند 6-16 من جدول الأعمال الأمم المتحدة، نيويورك، 2012.

وأخيراً فقد جرى عن طريق أعمال مؤتمر (ريو+20) التأكيد مجدداً على أهمية حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، ولكن تحقيق ذلك في إطار تنمية مستدامة وبشكل عادل وفعال سيطلب توجيه المزيد من الموارد والأعمال لتعزيز وتطوير الوسائل القانونية والعملية.

وقد إنتهى (ريو+20) وحتماً يجب الانتقال إلى ما بعد ذلك لتصبح المرحلة الحاسمة مستقبلاً هي بداية تقييم الفترات السابقة للإستعداد للمراحل القادمة خاصة وأن التلوث البيئي بدأ في مرحلة اللاعودة، وعليه فقد أعطى المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية المزيد من الإهتمام والعناية، من خلال البحث عن وسائل وإجراءات الوقاية وإضافة الكثير من القواعد الجديدة حتى يواكب قانون البحار تطوّر المجتمع الدولي المعاصر، ولهذا فقد إعتمدت (193) دولة عضواً في الجمعية العامة للأمم المتحدة المنعقدة بتاريخ 25 سبتمبر 2015 إعلان التنمية المستدامة 2030، والذي يتضمّن (17) هدفاً و(169) غاية، عنوانه "تحويل عالمنا: جدول أعمال 2030 للتنمية المستدامة".⁽¹⁾

6- مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2015:

تتعرّض المحيطات والبحار والموارد البحرية للتهديد بشكل متزايد نتيجة الأنشطة البشرية، بما في ذلك زيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، تغيّر المناخ والتلوث البحري، والإستخراج غير المستدام للموارد البحرية والتغيرات الفيزيائية وتدمير المواطن البحرية والساحلية.

لذا فقد تمّ إستكمال التقييم البحري المتكامل العالمي الأول في عام 2015 بموجب عملية الأمم المتحدة الدورية لإعداد التقارير والتقييم العالمي لحالة البيئة البحرية، وقد لاحظت الجمعية العامة بقلق النتائج التي أشارت إلى أنّ المحيطات والبحار تواجه ضغوطات وتحديات قصوى تؤثر عليها بطريقة تجعل من السهل الوصول إلى حدود قدرتها على التحمل؛ وأدرك المجتمع الدولي بوتيرة متزايدة أنّ تنمية إقتصاد قائم على المحيطات والبحار - أيّ إقتصاد أزرق⁽²⁾ - للأجيال الحالية والمستقبلية، يتطلب الحفاظ على البيئة البحرية ومواردها، وأن تتمّ إدارتها وإستخدامها بطريقة مستدامة بما يشمل جميع القطاعات والإعتماد على التعاون والجهود المنسقة.⁽³⁾

(1) - قال السيد بان كي مون في إفتتاح قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة "الأجندة الجديدة هي تعهد من القادة لجميع الشعوب في كل مكان وهي برنامج من أجل البشرية للقضاء على الفقر في جميع أشكاله- هي خطة لكوكب الأرض، عالمنا المشترك".

(2) - الإقتصاد الأزرق "Blue Economy"، هو ذلك الإقتصاد المرتكز على الأنشطة البحرية في المسطحات المائية - من محيطات، وبحار، خلجان، وبحيرات- كصيد الأسماك والنقل البحري، وإستغلال الثروة السمكية والبحرية بها يحقق أفضل عائد ممكن من هذه الأنشطة الإقتصادية. ويهدف إلى 03 أهداف: مجال بحري أكثر أمناً، إقتصاد أزرق ذكي قادر على الصمود، تحقيق أهداف التنمية المستدامة متعلقة بالموارد البحرية.

(3) - The Bleu Economy Raport 2020, European Union, 2020, P 02-04.

وبناء على ذلك دعى الأمين العام للأمم المتحدة إلى عقد قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة يوم 15 سبتمبر 2015، تمخّض عنها إرساء برنامج التنمية المستدامة لعام 2030 الذي صادقت عليه الجمعية العامة في نفس التاريخ.⁽¹⁾

يتكوّن البرنامج من (17) هدفا من أهداف التنمية المستدامة و(169) غاية مرتبطة بها وهي أهداف وغايات متكاملة وغير قابلة للتجزئة⁽²⁾، وتتمثّل هذه الأهداف في:

- 1- القضاء على الفقر بجميع أشكاله في كلّ مكان. 2- القضاء على الجوع وتوفير الأمن الغذائي والتغذية المحسّنة وتعزيز الزراعة المستدامة. 3- ضمان تمتّع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الأعمار. 4- ضمان التعليم الجيّد المنصف والشامل للجميع وتعزيز فرص التعلّم مدى الحياة للجميع. 5- تحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين كلّ النساء والفتيات. 6- ضمان توافر المياه وخدمات الصرف الصحي للجميع وإدارتها إدارة مستدامة. 7- ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة والموثوقة والمستدامة. 8- تعزيز النمو الإقتصادي المطرد والشامل للجميع والمستدام والعمالة الكاملة والمنتجة وتوفير العمل اللائق للجميع. 9- إقامة بُنى تحتية قادرة على الصمود وتحفيز التصنيع الشامل للجميع وتشجيع الابتكار. 10- الحدّ من إنعدام المساواة داخل البلدان وفيما بينها. 11- جعل المدن والمستوطنات البشرية شاملة للجميع وآمنة وقادرة على الصمود ومستدامة. 12- ضمان وجود أنماط إستهلاك وإنتاج مستدامة. 13- إتخاذ إجراءات عاجلة للتصدّي لتغيّر المناخ وآثاره. 14- حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية وإستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة. 15- حماية النظم الإيكولوجية البرية وترميمها وتعزيز إستخدامها على نحو مستدام، وإدارة الغابات على نحو مستدام، ومكافحة التصخّر، ووقف تدهور الأراضي وعكس مساره، ووقف فقدان التنوّع البيولوجي. 16- التشجيع على إقامة مجتمعات مسالمة لا يهْمش فيها أحد من أجل تحقيق التنمية المستدامة، وإتاحة إمكانية وصول الجميع إلى العدالة، وبناء مؤسسات فعّالة وخاضعة للمساءلة وشاملة للجميع على جميع المستويات. 17- تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة العالمية من أجل تحقيق التنمية المستدامة.⁽³⁾

(1) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول خطة التنمية المستدامة لعام 2030، الدورة السبعون البنّان (15) و(16) من جدول الأعمال، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 12 أكتوبر 2019، ص 01.

(2) - The Bleu Economy Rapport 2020, OP.CIT, p 04.

(3) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول التنمية المستدامة لعام 2030، مرجع سابق، ص 18-19.

ومن العرض السابق يتضح أنه قد تم تخصيص الهدف (14) من البرنامج للتأكيد على ضرورة حماية البيئة البحرية وأهمية ذلك في تحقيق التنمية، وذلك من خلال مجموعة من الوسائل والتدابير والسياسات والتي تتمثل بالأساس في منع التلوث البحري بجميع أنواعه والحد منه بدرجة كبيرة، ولا سيما من الأنشطة البرية، بما في ذلك الحطام البحري وتلوث المغذيات وذلك بحلول عام 2025 ولا يكون هذا وفقا للخطة إلا عن طريق:

- إدارة النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية على نحو مستدام وحمايتها من أجل تجنب آثار وأضرار كبيرة وذلك من خلال تعزيز قدرتها على البقاء وإتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادتها إلى ما كانت عليه من أجل تحقيق الجودة والإنتاجية للمحيطات.
- تقليل ظاهرة تحمض المحيطات إلى أدنى حدٍّ ومعالجة آثاره، من خلال تعزيز التعاون العلمي على جميع المستويات.
- زيادة المعارف العلمية، وتطوير قدرات البحث، وتكريس التكنولوجيا البحرية، مع مراعاة معايير اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية⁽¹⁾ ومبادئها التوجيهية المتعلقة بنقل التكنولوجيا البحرية، من أجل تحسين صحة البحار، وتعزيز إسهام التنوع البيولوجي البحري في تنمية البلدان النامية، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة النامية.⁽²⁾
- تعزيز حفظ البحار ومواردها وإستخدامها إستخداما مستداما عن طريق تنفيذ قواعد القانوني الدولي البيئي بصيغته الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تضع الإطار القانوني لحفظ هذه الأخيرة ومواردها وإستغلالها على نحو مستدام، وذلك حسب ما تشير إليه الفقرة (158) من وثيقة "المستقبل الذي نصبو إليه".⁽³⁾

(1) - اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية: هي هيئة الأمم المتحدة المسؤولة عن دعم علوم وخدمات المحيطات العالمية، تأسست اللجنة في عام 1960 كهيئة مستقلة في قطاع العلوم الطبيعية في اليونسكو ومتخصصة في علم المحيطات، والتي تهدف إلى تعزيز التعاون الدولي والتنسيق بين البرامج في مجال البحث والخدمات وبناء القدرات، كما تهدف إلى اكتشاف المزيد من المعرفة حول طبيعة وموارد المحيطات والمناطق الساحلية، وتطبيق هذه المعرفة لتحسين الإدارة، والتنمية المستدامة وحماية البيئة البحرية وعمليات صنع القرار في الدول الأعضاء، يركز عمل اللجنة على منظمات ووكالات الأمم المتحدة الأخرى فيما يتعلق بعلوم المحيطات وتبادل البيانات من أجل تطوير السياسات والإجراءات الإدارية التي تساهم في الاستدامة البيئية. أنظر: اللجنة الفنية المشتركة بين المنظمة العالمية للأرصاد الجوية واللجنة الدولية الحكومية لعلوم المحيطات والمعنية بعلوم المحيطات والأرصاد الجوية البحرية-الجزء 1، مجموعة مطبوعات المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، مطبوعة رقم 1208، جنيف، 2018، ص53.

(2) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول خطة التنمية المستدامة لعام 2030، مرجع سابق، ص32.

(3) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20)، مرجع سابق.

علاوة على ذلك، فقد حدّد الهدف (14) من جدول أعمال 2030 للتنمية المستدامة تدابير تتعلّق بنشاط الصيد والملاحة البحرية وكذلك تربية الأسماك تتمثل في:

- تنظيم الصيد على نحو فعّال، وإنهاء الصيد المفرط والصيد غير القانوني وغير المبلّغ عنه وغير المنظم وممارسات الصيد المدمّرة، وتنفيذ خطط إدارة قائمة على العلم والتكنولوجيا، من أجل إعادة الأرصدة السمكية إلى ما كانت عليه في أقرب وقت ممكن.
- حظر ومنع أشكال الإعانات المقدّمة لمصائد الأسماك التي تسهم في الإفراط في قدرات صيد الأسماك، وإلغاء الإعانات التي يمكن أن تساهم في تحفيز وتكريس صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلّغ عنه وغير المنظم.
- توفير إمكانية وصول صغار الصيادين الحرفيين إلى الموارد البحرية والأسواق، دون المساهمة في مساعدتهم على القيام بأنشطة الصيد غير القانونية.⁽¹⁾

وعلى رغم ممّا يسعى إليه الهدف رقم (14) للتنمية المستدامة من أجل الحيلولة دون حدوث التلوّث البحري والحدّ منه، وعلى الرغم من التقدّم الكبير الذي تمّ إحرازه في تطوير هذا الإطار القانوني والسياسي فإنّه لا تزال تحديات هامة تواجه البيئة البحرية، وهو ما يستدعي الحاجة على تحسين التعاون والتنسيق على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية لدعم وإستكمال جهود الدول في سبيل الإرتقاء بالإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للبيئة البحرية، وهو ما تمّ ترجمته من خلال إنعقاد مؤتمر المحيط لعام 2017 في الفترة الممتدة من 05-09 جوان 2017 بنيويورك.⁽²⁾

7- مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات والبحار لعام 2017

(1) - قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول خطة التنمية المستدامة لعام 2030، مرجع سابق، ص32-33.

(2) - مؤتمر المحيط، الأمم المتحدة، نيويورك 5-9 جوان 2017، على الموقع www.oceanconference.un.org تاريخ الإطلاع 2021/08/10 على الساعة 03:51.

إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات والبحار لدعم تنفيذ الهدف (14) من أهداف التنمية المستدامة المعني بحفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية وإستخدامها لتحقيق التنمية المستدامة في الفترة 05-09 جوان 2017، وذلك بالتزامن مع الإحتفال العالمي للمحيطات بمقرّ الأمم المتحدة بنيويورك.⁽¹⁾

لقد سعى المؤتمر إلى إيجاد خطط وسياسات لتنفيذ هدف التنمية المستدامة (14)، حيث كان موضوعه هو "محيطاتنا، مستقبلنا: الشراكة من أجل تنفيذ هدف التنمية المستدامة 14"، وشارك فيه حوالي (6000) مشارك من حوالي (200) دولة، منهم رؤساء دول وحكومات، ممثلي المجتمع المدني، رجال أعمال منظمات دولية حكومية وغير حكومية خبراء وأكاديميين وعلماء وكذلك مدافعين عن المحيطات والبحار، تشارك جميعهم في (07) جلسات حوارية حول الشراكة من أجل تفعيل إجراءات تنفيذ الهدف (14) من أهداف التنمية المستدامة، وذلك على مدار الأسبوع.⁽²⁾

أ- أهداف المؤتمر:

- تمحورت أهداف مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات والبحار المنعقد طيلة أسبوع حول:
 - تحديد سبل ووسائل دعم تنفيذ الهدف (14) من أهداف التنمية المستدامة.
 - الإستفادة من الشراكات الناجحة القائمة وتحفيز شراكات جديدة إبتكارية ملموسة للمضي قدما في تنفيذ الهدف (14).³
 - إشراك جميع أصحاب المصلحة المعنيين بجميع الحكومات ومنظومة الأمم المتحدة والمنظمات الحكومية الدولية الأخرى والمؤسسات المالية والمنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني والمؤسسات الأكاديمية والأوساط العلمية والقطاع الخاص والمنظمات الخيرية والجهات الفاعلة الأخرى وذلك من أجل تقييم التحديات والنتائج المحققة والمتعلقة بالهدف (14) وكذلك الإجراءات والوسائل المتخذة من أجل تسهيل تنفيذ هذا الهدف.
 - تبادل الخبرات المكتسبة على الصعيد الوطني، الإقليمي والدولي في تنفيذ الهدف (14) ومتابعة وإستعراض خطة التنمية المستدامة لعام 2030.⁴

(1) – The Ocean Conference, 05-09 June 2017, United Nation

على الموقع www.un.org، تاريخ الإطلاع 2021/06/25، على الساعة 03:15.

(2) – مقال: "UN Marks World Oceans Day art Ocean Conférence"

على الموقع: www.web.archive.org/xinhumet.com تاريخ الإطلاع: 2021/06/25 على الساعة 05:30.

³ مقال: "UN Marks World Oceans Day art Ocean Conférence"، نفس المرجع.

⁴ مقال: "UN Marks World Oceans Day art Ocean Conférence" على الموقع: www.web.archive.org/xinhumet.com تاريخ الإطلاع: 2021/06/25 على الساعة 05:30.

ب- المواضيع المقترحة بحثها في الجلسات الحوارية للمؤتمر:

- من أجل معالجة ودراسة مدى تنفيذ الهدف (14) وضع المشاركون في المؤتمر مجموعة من المواضيع والغايات التي تدرج في إطار هذا الهدف، وقد تمّ إقتراح ما يلي:
- معالجة التلوث البحري.
- إدارة النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية وحمايتها وحفظها وإعادتها إلى ما كانت عليه.
- تقليل تحمّض المحيطات إلى أدنى حد ومعالجة آثاره.
- جعل مصائد الأسماك مستدامة.
- زيادة البحوث العلمية وتطوير قدرات البحث، ونقل التكنولوجيا البحرية.
- زيادة الفوائد الإقتصادية التي تتحقّق للدول الجزرية الصغيرة، النامية وأقلّ البلدان نموًا وتمكين وصول صغار الصيادين إلى الموارد البحرية والأسواق دون تشجيعهم على الصيد المفرط ذلك أنه يعتبر سببا من أسباب تلوث البيئة البحرية.
- تنفيذ القانون الدولي البيئي، مجسدا في إتفاقية الأمم الممتدة لقانون البحار لعام 1982.⁽¹⁾

ج-نتائج المؤتمر:

- إنتهى المؤتمر إلى تبني برنامج للعمل يتكوّن من (14) نقطة عمل، تمّ المصادقة عليه من طرف (193) دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، أين أكّدوا فيها إلتزامهم بالحفاظ على البحار والمحيطات والموارد البحرية وإستخدامها بشكل مستدام من أجل تحقيق التنمية المستدامة.⁽²⁾
- وتبعاً لذلك، فقد تعهدت كلّ من الصين، تايلاند، اندونيسيا والفلبين بالعمل على إبقاء النفايات الخطرة والسامة خصوصا البلاستيك بعيدا عن البحار وأعلنت جزر المالديف عن التخلّص التدريجي من النفايات غير القابلة للمعالجة وتعهدت بعدم قذفها في البحار، كما أعلنت عدة دول عن خطط للمناطق البحرية المحمية الجديدة، منها منع إلقاء النفايات السامة في هذه المناطق وعدم إنشاء مصانع تكرير النفط ومصانع الصناعات الغذائية والأنسجة على سواحل هذه المناطق البحرية، كذلك منع وحظر الصيد غير القانوني وغير المبلّغ عنه وغير المنظم فيها.⁽³⁾

(1) - مؤتمر المحيط، الأمم المتحدة نيويورك، 5-9 جوان 2017، مرجع سابق.

(2) - مقال: "Five-Day: Un Ocean conference concludes with call to action"، على الموقع www.un.org بتاريخ الإطلاع 2021/05/20 على الساعة 13:40.

(3) - مقال "مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات، على الموقع ويكيبيديا على الرابط: ar.wikipedia.org/wiki/مؤتمر_الأمم_المتحدة_للمحيطات، تاريخ الإطلاع: 2021/05/20 على الساعة 14:00.

وعلى العموم، فإنّ زيادة الوعي بحالة البيئة البحرية والالتزامات القائمة، وكذلك الإجراءات التي يمكن إتخاذها لتحسين حالة البحار، خاصّة منها المغلقة وشبه المغلقة كالبحر الأبيض المتوسط، هي خطوة هامّة نحو تحسين جودة مواردها الطبيعية وتعزيز قدرات إستخدامها بشكل مستدام، وعلى ذلك فإنه لم تكنفي إهتمامات المجتمع الدولي بهذه البيئة عند هذا الحدّ، بل قد أعلنت الأمم المتحدة العقد الدولي لعلوم البحار والمحيطات في خدمة التنمية المستدامة (2021-2030) لتعبئة جهود المجتمع الدولي وخلق وإدارة الحلول لتحقيق حماية فعّالة وتطوير القواعد والنصوص القانونية من أجل مواكبة التغيّرات والإهتمامات بالبيئة البحرية. ومن أجل إنشاء أساس جديد لتعزيز إدارة البحار والسواحل لصالح البشرية كان من المزمع أن يأتي هذا المؤتمر حول المحيطات، والذي تشارك في استضافته حكومتا كينيا والبرتغال، في وقت حرج حيث يقوم العالم بتعزيز جهوده لتعبئة وخلق وإدارة الحلول لتحقيق أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر بحلول عام 2030، إلّا أنّه وبتاريخ 01 فيفري 2021 وفي ضوء تفشّي جائحة كوفيد 19 المستجد، قرّر المضيفان المشاركان للمؤتمر بالتشاور مع رئيس الجمعية العامّة إلى أنّه لا يمكن عقد مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات في عام 2021، وفي التقرير الذي قدّمه رئيس الجمعية العامّة للأمم المتحدة إلى الدول الأعضاء، أشار هذا الأخير إلى "الحاجة إلى الحفاظ على الزخم بشأن تنفيذ الهدف (14) من أهداف التنمية المستدامة" قائلاً في هذا الصدد أنّه كان "يخطّط لتنظيم إجتماع كبير رفيع المستوى في صيف عام 2021، جنباً إلى جنب مع البرتغال وكينيا وبدعم من المبعوث الخاص للأمين العامّ، يتعلّق بحماية البحار والمحيطات" وقال أنّ "هذا الإجتماع من المحتمل أن يكون في صيغة مختلطة" وسيعقد "بهدف الحفاظ على الدافع نحو مؤتمر الأمم المتحدة الثاني حول المحيط والبحار، والذي سيعقد العام المقبل في لشبونة بمجرد أن تسمح ظروف الصحة العامّة بذلك".⁽¹⁾

في الحقيقة لقد عقد مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات لعام 2022، الذي تشارك في إستضافته حكومتا كينيا والبرتغال، في الفترة من 27 جوان إلى 01 جويلية 2022، في لشبونة - البرتغال، وكان موضوعه العام هو: "توسيع نطاق العمل المتعلّق بالمحيطات إستناداً إلى العلم والإبتكار من أجل تنفيذ الهدف 14: التقييم والشراقات والحلول".²

خلاصة القول، لقد ساهمت المؤتمرات الدولية البيئية في إرساء قواعد ومعايير دولية من شأنها درء المخاطر عن البيئة ووقاية ما بقي سليماً منها بروح من التعاون بين الدول والمنظمات الدولية، إلّا أنّه ورغم

(1) - مقال "الأمم المتحدة مؤتمر المحيط: لشبونة، البرتغال، 27 حزيران /يونيه - 1 تموز/يوليه"، على الموقع:

<https://www.un.org/ar/conferences/ocean2022> ، تاريخ الإطلاع: 2022/10/17 الساعة: 21:00.

² - مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات لعام 2022، على الموقع: <https://www.un.org/en/conferences/ocean2022> ، تاريخ الإطلاع: 2022/10/17 الساعة: 21:05.

النتائج الإيجابية فإن أعمالها القانونية الصادرة في صيغة إعلانات ومبادئ وبرامج عمل تنقصها الفعالية لعدم توافر القوة الإلزامية التي تكفل التنفيذ، وهو ما يتطلب الإعتدال على الإتفاقيات بوصفها الأكثر إنتشاراً، ومحددة الأطراف والأهداف وملزمة لأطرافها وأكثر فعالية.⁽¹⁾

الفرع الثالث: الإتفاقيات الدولية المبرمة تحت رعاية الأمم المتحدة الخاصة بالبيئة البحرية

يسعى المجتمع الدولي إلى البحث عن السبل والآليات التي تنظم العلاقات بين أطرافه وتبحث عن الحلول المناسبة للقضايا البيئية الراهنة ذات الإهتمام المشترك وتتحقق الأمن والسلم الدوليين عن طريق التضامن والتعاون، فأنشأ الهيئات والمؤسسات الكفيلة بتحقيق الأمن البيئي وإعتمد على الإتفاقيات والمعاهدات الدولية التي شملت مختلف المجالات البيئية، حيث أبرمت في هذا المجال العديد من الإتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف والثنائية التي تعكس الرغبة في الحفاظ على البيئة وتفعيل التضامن من أجل كوكب الأرض. وقد حظيت البيئة البحرية بالقسط الأكبر من إهتمام الأمم المتحدة إذ قامت بوضع قواعد قانونية تعمل على حماية هذه الأخيرة من جميع مصادر التلوث المختلفة والتي يمكن تقسيمها إلى إتفاقيات دولية عالمية (عامة وخاصة) وأخرى إقليمية، وعليه فإن هذا الفرع قد تم تخصيصه لدراسة حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بإعتبارها الإطار العام لحماية هذه الأخيرة، وقبل ذلك في إطار الإتفاقيات الخاصة، ثم في إطار الإتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية.

أولاً: حماية البيئة البحرية في إطار الإتفاقيات الخاصة (النوعية)

تجلى الإهتمام بقضايا البيئة البحرية وإنشغالها بعدد العديد من الإتفاقيات الدولية تحت إشراف الجمعية العامة للأمم المتحدة، وكانت أولى المحاولات الدولية لحماية هذه الأخيرة الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث البحار بزيوت البترول، وهي التي عقدت في لندن في 12/05/1945⁽²⁾، وتلاها العديد من الإتفاقيات الدولية والتي تضمنت قواعد قانونية محددة لمواجهة تلوث البحار سواء على المستوى الإقليمي أو على المستوى الدولي، وسواء كان التلوث من مصدر واحد أو من عدة مصادر⁽³⁾، وعليه يمكن تقسيم هذه الإتفاقيات حسب مصادر التلوث البحري وذلك كما يلي:

1- حماية البيئة البحرية من المصادر البرية:

(1) - شعشوع قويدر، دور المؤتمرات والمعاهدات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، مجلة المعيار، العدد (2)، المجلد (06)، جامعة تيسمسيلت، الجزائر، 2015، ص111.

(2) - علواني مبارك، مرجع سابق، ص66.

(3) - محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص13.

يعتبر التلوث من مصادر برية من أقدم مصادر التلوث البحري، وأكبرها حجماً من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية بل وأوسعها انتشاراً، حيث يبلغ حجمها ما يقارب 70% من حجم جميع الملوثات⁽¹⁾، مما يستدعي بذل جهود دولية ووطنية أكثر للقضاء عليها، ومن أهم هذه الإتفاقيات نجد إتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن تسرب الفضلات المحررة في 29 ديسمبر 1972 والتي تهدف إلى الوقاية من التلوث بسبب النفايات، وإتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من المصادر البرية لعام 1974، هذه الأخيرة دعت إلى ضرورة إتخاذ الإجراءات والمعايير اللازمة لحظر ومنع تصريف الملوثات من مصادر برية في البيئة البحرية، كما تعهّدت أطرافها بموجب المادة (13) بإتخاذ الإجراءات الملائمة لمكافحة هذا التلوث والعمل على إزالته وتخفيضه.⁽²⁾

2- حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي:

يأتي التلوث النفطي في المرتبة الثانية من حيث حجمه في البيئة البحرية بعد التلوث من مصادر برية، ومن أجل مواجهته تضافرت الجهود الدولية فتم إبرام العديد من الإتفاقيات. أ- إتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط وتعديلاتها⁽³⁾

لقد قامت الحكومة البريطانية بالدعوة إلى إبرام هذه الإتفاقية في 12 ماي 1954 بعد أن أدركت حالات التلوث البحري والأضرار الكارثية الناتجة عن الحوادث التي تتعرض لها السفن، خاصة تلك التي تحمل المواد النفطية⁽⁴⁾.

وقد وقّعت على هذه الإتفاقية (20) دولة⁽⁵⁾، وعدّلت عدّة مرّات في أعوام 1962، 1969 و1971 وذلك بناءً على إقتراحات المنظمة الدولية البحرية، وتتعلّق هذه التعديلات بتصميم الناقلات للتقليل من الحوادث وكذلك طرق تشغيلها للتقليل من الزيت في مياه الصابورة، وتجهيز الموانئ التي يتداول فيها البترول بمعدات إستقبال هذه المياه، وغيرها من الأحكام التي تهدف إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ للنفط من السفن، وتتنطبق أحكام هذه الإتفاقية وتعديلاتها على كافّة السفن البحرية المسجّلة في أيّة دولة طرف في الإتفاقية وأيضا السفن غير المسجّلة والتي تحمل جنسية إحدى الدول الأعضاء.⁽⁶⁾

(1) - وعلي جمال، مرجع سابق، ص23.

(2) - محمد سعادى، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ص253.

(3) - انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم (108/88) المؤرخ في 31 ماي 1988، ج.ر. عدد (22) الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.

(4) - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر، دون سنة نشر، ص103.

(5) - بن سالم رضا، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003/2004، ص53.

(6) - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص111.

ويمكن إجمال أهم الأحكام التي جاءت بها هذه الإتفاقية فيما يلي:

- حضر إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه يتجاوز نسبة (100) بالمليون في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة (100) ميل بحري.
- تنطبق على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف، عدا السفن الحربية، والسفن التي تقل حمولتها عن (500) طن بشرط إلزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير والخطوات لتطبيق أحكام الإتفاقية على تلك السفن بالشكل الذي يتلائم مع حجمها وحمولتها، وأيضا سفن الصيد والسفن المستخدمة في صناعة صيد الأسماك.⁽¹⁾
- الجزاء على مخالفة القواعد والأحكام التي جاءت بها، يتم تحديده بواسطة تشريعات دول التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم الذي تحمله السفينة، كما قد أكدت الإتفاقية على المحور الرقابي لمنع التلوث البحري، إلا أنها غير معنية بتحديد قواعد المسؤولية المدنية الناتجة عن ذات التلوث.⁽²⁾

بيدا أنه ورغم كل الأحكام التي جاءت بها فإنه ما لبث أن ثبت قصورها خاصة عند عجزها في تغطية التدابير الوقائية من التلوث بمناسبة حادثة ناقلة توري كانيون لعام 1967، حيث تأخرت إنجلترا في التخلص من حطام السفينة وإحراق ما تبقى من شحناتها لعدم وضوح حقها في هذا الشأن.

ب- إتفاقية مربول (MARPOL) لسنة 1973:

بينما كانت إتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط وتعديلاتها تعنى بالتلوث الناجم عن النفط فقط، حلت الإتفاقية الدولية "مربول" كبديل عنها لمكافحة التلوث أيّا كان نوعه وأُعتمدت في 02 نوفمبر 1973، ثم دُعمت ببروتوكول عام 1978 كردّ فعل عن سلسلة من حوادث ناقلات النفط بين عامي 1976-1977، وبما أن الإتفاقية الأم لم تكن قد دخلت حيز التنفيذ في ذلك الوقت تمّ إدماج البروتوكول ضمنها ودخلا حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983.⁽³⁾

(1) - إتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول، المنظمة الدولية البحرية، لندن 1954، المادة (02).

(2) - صلاح الدين عامر، حماية البيئة بان النزاعات المسلة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (49)، 1993، ص 08-09.

(3) - أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مركز الدراسات والأبحاث العلمانية في العالم العربي، 2013، متوفر على الموقع الإلكتروني: www.ssrcaw.org تاريخ الإطلاع: 2021/07/13 الساعة 03:31.

تتألف الإتفاقية حالياً من (06) بروتوكولات⁽¹⁾ تضمّ الأحكام التي تهدف إلى منع وتقليل التلوث الصادر من السفن، حيث أكدت هذه الأخيرة على أنّ سريان أحكامها يكون على السفن التي تحمل علم الدول الأطراف، وعلى السفن التي تحمل العلم طالما أنها في خدمة وتحت سلطة دولة طرف، وأخرجت من مجال سريانها السفن الحربية والسفن الخاصة بالمساعدة البحرية والسفن الأخرى المملوكة لدولة طرف أو تعمل لحسابها وذلك في الأغراض غير التجارية.⁽²⁾

كما جاءت هذه الإتفاقية لتشدّد على خطر تفريغ النفط في البحار، ولكنها أجازت الخروج على هذا الحظر في حالات محدّدة مع لزوم أن تكون الناقلة لديها نظام لرصد ورقابة عملية التفريغ، ضف إلى ذلك فقد منعت على السفن تفريغ المواد الضارة الأخرى عندما يكون ذلك ملازماً لعلميَّات إستكشاف وإستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار، ولعمليات البحوث العلمية المشروعة في مجال التلوث والتحكّم فيه⁽³⁾، كما منعت كلياً تصريف المواد الملوثة منها النفط في البحار شبه مغلقة كالبهر الأبيض المتوسط وبحر البلطيق والخلجان العربية⁽⁴⁾...

ج- إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في جنيف عام 1958:

عقدت الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار في جنيف سويسرا بتاريخ 29 أبريل 1958 ونتج عنه (04) إتفاقيات دولية⁽⁵⁾، أهمّها إتفاقية جنيف لأعالي البحار التي تضمّنت أحكاماً تتعلّق بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي ودخلت حيز التنفيذ في 30 ديسمبر 1962.⁽⁶⁾

لقد ألزمت هذه الإتفاقية كلّ الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب أو نتيجة إستغلال وإستكشاف قاع البحار وباطن أرضها آخذة في الإعتبار أحكام المعاهدات

(1) - وهي البروتوكول الأول المتعلق بالأحكام الخاصة بمنع التلوث بالنفط البروتوكول الثاني المتعلق بالأحكام الخاصة بمكافحة التلوث بكميات كبيرة من المواد الضارة دخل حيز التنفيذ 1983/10/02، البروتوكول الثالث المتعلق بمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحراً دخل حيز التنفيذ في 1992/06/01، البروتوكول الرابع المتعلق بمنع التلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن دخل حيز التنفيذ في 2003/09/27، البروتوكول الخامس المتعلق بمنع التلوث الناجم عن النفايات من السفن دخل حيز التنفيذ في 1988/12/31 البروتوكول السادس المتعلق بمنع تلوث الهواء بانبعثات السفن دخل حيز التنفيذ في 2005/05/19، راجع ذلك بالتفصيل: مقال بعنوان الإتفاقية الدولية لمنع تلوث السفن على الموقع www.Aldouman.com/articles تاريخ الإطلاع 2020/06/01 على الساعة 12:30.

(2) - إتفاقية لندن الخاصة بمنع التلوث من السفن بوجه عام لعام 1973، المنظمة الدولية البحرية، لندن 1973، المادة (03).

(3) - عبد العال الدريبي، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعتها، دراسة نظرية تطبيقية، المركز القومي للإصدارات القانونية، طبعة (01) القاهرة 2016، ص163.

(4) - عيسى جعيرن، التعاون الدولي لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2011/2010، ص22-23.

(5) - وهي إتفاقية جنيف الخاصة بصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار، إتفاقية جنيف للبحر القاري، إتفاقية جنيف لبحر الإقليمي والمنظمة المجاورة وإتفاقية جنيف لأعالي البحار.

(6) - رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة على ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزريطة، 2009، ص114.

الأخرى المتعلقة بهذا الخصوص، ويمكن إجمال أهم ما جاءت به هذه الإتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي فيما يلي:

- الترخيص للدول المتعاقدة بأن تصدر لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنابيب البترول.⁽¹⁾
- حدّدت إجراءات منع التلوث الإشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة خاصّة المواد البترولية منها حظر التفريغ، ووضع الإجراءات الخاصّة بذلك.⁽²⁾

د- إتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصّة بالتدخّل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي.⁽³⁾

أبرمت هذه الإتفاقية في 19 نوفمبر 1969 في بروكسيل ببلجيكا، ودخلت حيز التنفيذ في 06 ماي 1975.

وقد حرصت الإتفاقية على تنظيم مفهوم كوارث التلوث البحري بالبترول والمصالح الساحلية للدول التي تتأثر أو تكون مهدّدة بالتأثر بالكوارث البحرية،⁽⁴⁾ وأجازت للدولة الساحلية إتخاذ التدابير والإحتياطات الملائمة لحماية مصالحها في الأحوال العادية للكوارث وفي أحوال الضرر القصوى.⁽⁵⁾

كما ألزمت هذه الأخيرة الدولة التي تتخذ تلك التدابير مراعاة إعتبارات معيّنة، حيث تمارس الدول الساحلية الأطراف حقّها بالتدخّل في مواجهة كافّة السفن، عدا السفن الحربية والسفن العامّة التابعة للدول وغير المخصّصة للأغراض التجارية، كذلك ضرورة تشاور الدول الساحلية مع غيرها من الدول المعنية بالخطر وخاصّة دولة علم السفينة ويمكن لها أن تطلب رأي لجنة من الخبراء، على أنّه في حالة الخطر الواقع والحال يمكن للدولة أن تتخذ الإجراءات التي تفرضها حالة الضرورة بغير إخطار أو مشاورات مسبقة أو دون إستكمال المشاورات التي تكون قد بدأت بالفعل.⁽⁶⁾

(1) - إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في جنيف 1958، المنظمة الدولية البحرية، جنيف 1958، المادة (24).

(2) - نفس الإتفاقية، المادة (25).

(3) - انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم (246/11) المؤرخ في 10 أكتوبر 2011، ج ر عدد (45) مؤرخة في 2011/08/14.

(4) - إتفاقية بروكسيل الخاصّة بالتدخل السريع في أعالي البحار في حالات التلوث النفطي لعام 1969، المنظمة الدولية البحرية، بروكسيل، 1969، المادة (02).

(5) - نفس الإتفاقية، المادة (03).

(6) - إتفاقية أعالي البحار لسنة 1969، مرجع سابق، المواد (03) و(04).

وقد أكدت الإتفاقية أيضا على أنه يتعين أن تكون الإجراءات التي تتخذها الدول الساحلية للتدخل في أعالي البحار لمواجهة الحادث متناسبة مع الخطر الناجم عنه مع إلزامية دفع التعويض عن الأضرار التي تسببها للغير عند مخالفة أحكامها.⁽¹⁾

و - الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969⁽²⁾

نتيجة لحادث التلوث البحري الذي تسببت فيه ناقلة النفط "توري كانيون" أمام شواطئ المملكة المتحدة، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي من أجل وضع قواعد يمكن من خلالها تحديد أحكام المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي.⁽³⁾

أبرمت الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط بتاريخ 29 نوفمبر 1969 ببروكسل ودخلت حيز التنفيذ في 19 جوان 1975.⁽⁴⁾

تهدف هذه الإتفاقية إلى توفير تعويض ملائم للأشخاص الذين يُصابون بالضرر من جراء تلوث ناجم عن تسرب النفط أو صرفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية الخاصة بتحديد الأحكام المتعلقة بالمسؤولية والتعويض المناسب، وقد جعلت هذه الأخيرة مالك السفينة هو المسؤول عن أي ضرر نفطي، إلا إذا كان قد وقع بسبب عمل من أعمال الحرب أو بسبب ظاهرة طبيعية أو فعل متعمد به طرف آخر أو من إهمال في الصيانة الملاحية⁽⁵⁾، علاوة على ذلك فقد أكدت في موادها (04) و(07) على المسؤولية التضامنية للملاك عندما تتسبب سفينتان أو أكثر في حدوث الضرر، وللسفينة التي تحمل أكثر من (200) طن من النفط أن تحتفظ بتأمين.⁽⁶⁾

وقد تمّ تعديل هذه الإتفاقية بموجب البروتوكول المتفق عليه سنة 1992 وأصبح عدد الدول المنظمة إليها (121) دولة.⁽⁷⁾

(1) - نفس الإتفاقية، المادة (05) و(06).

(2) - انضمت إليها الجزائر بموجب الأمر رقم (16/72) المؤرخ في 07 جوان 1972، ج ر عدد (53)، مؤرخة في 1972/07/04.

(3) - عبد العال الدريبي، مرجع سابق، ص 160.

(4) - عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، مصر، د سنة نشر، ص ص 133-134.

(5) - عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، نفس المرجع، ص 26.

(6) - الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن اضرار التلوث بالنفط، المنظمة البحرية الدولية، بروكسيل، 1969، المادة (03).

(7) - نفس الإتفاقية، المادة (04) و(07).

هـ- إتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط لعام 1971:

دعا مؤتمر بروكسيل الخاص بالمسؤولية المدنية السالف الذكر المنعقد عام 1969 المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر ثانٍ لإعداد إتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن تسرب أو صرف النفط من السفن، وقد انعقد بالفعل خلال الفترة الممتدة من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971، وتمخض عنه توقيع الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط، ودخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر 1978.⁽¹⁾

من أهداف هذه الإتفاقية استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث النفطي والتعويض عنه، حيث أنه على الصندوق أن يدفع لأي شخص قد أصيب بضرر ناتج عن التلوث النفطي دون أن يحصل على التعويض كاملاً بل يدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة والمناسبة التي أتخذت لخفض الضرر إلى الحد الأدنى.⁽²⁾

أيضاً يلتزم الصندوق بتعويض أصحاب السفن عن المبلغ الذي يتجاوز (150) فرنكا لكل طن من حمولة السفن من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه هذا الأخير 2000 فرنك عن كل طن، ولا يجوز بأي حال كان عليه الضرر أن يتجاوز (2120) مليون فرنك، وبالمقابل نجد أن الصندوق يعفى كلياً من أي إلزام إذا ما وقع ضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدوانية أو بسبب صرف النفط من سفينة الحرب⁽³⁾، أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسؤولية في إتفاقية بروكسيل لعام 1969.⁽⁴⁾

ولم تكتفي الأمم المتحدة بهذا الحدّ من الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، فقد أصدرت بتاريخ 30 نوفمبر 1990⁽⁵⁾، الإتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون لمنع التلوث بالنفط، وقد بدأ نفاذها اعتباراً من 13 أوت 1995، بعد أن حصلت على النصاب القانوني بإنضمام (15) دولة إليها كما جاء في سياق أحكامها، وهدفت هذه الإتفاقية إلى إيجاد نظام تعاوني فعال بين الدول المتعاقدة للتصدي لحوادث التلوث بالنفط، وتلتزم الدولة المتعاقدة أو المنظمة بتأسيس إدارة أو سلطة وطنية للإستعداد

(1) - عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سابق، ص 135.

(2) - إتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط لعام 1971، المنظمة البحرية الدولية

بروكسيل، 1971، المواد (02) - (05)

(3) - نفس الإتفاقية، المادة (04).

(4) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 127 - 161.

(5) - محمد سعادي، مرجع سابق، ص 256.

والتصدي بفعالية وعلى نحو عاجل لحوادث التلوث، وأن تعتمد كل دولة خطة وطنية للطوارئ تتشأ بموجبها إدارة وطنية تقوم بتوفير المعلومات اللازمة عن مخاطر التلوث والتدريب اللازم وتوفير المعدات اللازمة في الموانئ وعلى سفنها الوطنية، وذلك من أجل أن تكون الدولة المتعاقدة مستعدة لمكافحة حوادث التلوث بالنفط أو للإشتراك أو الإسهام مع الدول الأعضاء في الإتفاقية لمكافحة أو درء آثار التلوث.⁽¹⁾

3- حماية البيئة البحرية من التلوث النووي:

أبرمت في هذا المجال إتفاقية جنيف لعام 1958، والتي تهدف إلى المحافظة على البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة، وكذلك معاهدة بروكسل لعام 1963، ومعاهدة فيينا لعام 1963 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار النووية وإتفاقية موسكو لعام 1963 لحظر التجارب النووية في الجو وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء، وإتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971، والتي أكدت على ضرورة محاربة ومكافحة التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات النووية في البحر.

إضافة إلى ذلك تم عقد إتفاقية حظر ومنع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن تربتها بلندن عام 1971.⁽²⁾

4- حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق:

يعتبر التلوث بالإغراق من الأعمال المقصودة والعمدية لتلويث البيئة البحرية، لذلك تكاثفت الجهود الدولية من أجل منعه بكل الوسائل، فتم إبرام العديد من الإتفاقيات التي تحدّد للدول إلتزامات وإجراءات إدارة وتسيير السفن الخاضعة لنظامها القانوني وذلك من خلال صياغتها لقواعد ومعايير من أجل الوقاية من التلوث الناجم من الملاحة البحرية.

ونظرا لخطورة التلوث عن طريق الإغراق، فقد ألزمت إتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار، كل دولة بإتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار عن طريق إغراق النفايات المشعة والإلتزام بجميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة كما ألزمت جميع الدول بالتعاون مع هذه الأخيرة لمنع تلوث البحار نتيجة لأيّ نشاط يستخدم المواد المشعة أو أيّ طاقة ضارة.

بالإضافة إلى إتفاقية ماربول لعام 1973 بشأن منع التلوث البحري من السفن، وإتفاقية أسلو لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري من خلال إلقاء النفايات من الطائرات والسفن⁽³⁾، هاتين الإتفاقيتين إهتمتا بجميع

(1) - امر يحيوي، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة، الطبعة الأولى، الجزائر، 2010، ص14.

(2) - محمد سعادي، المرجع السابق، ص257.

(3) - خالد مصطفى فهمي، مرجع سابق، ص278.

المواد الملوثة التي من المحتمل أن تهدد صحة الإنسان أو تضرّ بالثروات البيولوجية والحيوانات والنباتات البحرية أو تؤثر على إمكانية الإستمتاع بالبحر أو أيّ استعمال مشروع له، أمّا فيما يخصّ مصادر التلوث التي تسري عليها الإتفاقيتين، فإنّ أحكام الأولى تسري على جميع أنواع ووسائل النقل التي تسير على الماء أو تحته أو تطير في الجو، وتسري أحكام الثانية على جميع السفن من أيّ نوع كانت وعلى الجزر العائمة.⁽¹⁾ في الواقع تمّ إبرام إتفاقية خاصّة بمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات وأيّ مواد أخرى عام 1972 والتي تعرف بإتفاقية لندن، وصدر في عام 1996 بروتوكول هذه الإتفاقية ليعالج الحاجة الماسّة إلى إغراق نفايات ومخلفات الصناعة وحرّق بعض المواد إلى أن تصير رمادا في البحر، مع الأخذ بعين الاعتبار رغبة الدول الأعضاء في تحقيق التوازن بين الحاجة إلى الإغراق في البحر وما بين إلزامها بضرورة منع تلويث البحار الناجم من جرّاء الإغراق أو إلقاء رماد هذه المواد المحروقة في البحر، ولا شأن لهذه الإتفاقية بتلوث البيئة البحرية بالنفط وإنّما تتعلّق بتلوثها بسبب إغراق النفايات أو مخلفات الصناعات في البحر.⁽²⁾

هذا وقد كان إغراق بعض النفايات متاحا عند بدء نفاذ الإتفاقية في عام 1975 مع الإتجاه نحو دفنها في باطن الأرض، إلّا أنّه فيما بعد قد تمّ تعديل ملاحق هذه الإتفاقية في عام 1992 بحيث تمّ بموجبه منع وحظر إغراق أنواع محدّدة من النفايات أو مخلفات الصناعة والمواد المشعّة أو مواد الإشعاعات الذرية أو النووية.⁽³⁾

وعلى العموم يمكن القول أنّ هذه القواعد الإتفاقية تعتبر تطورا للقانون الدولي البيئي، إلّا أن طابعها الخاص لم يحقّق الحماية الفعّالة للبيئة البحرية لذلك فقد توالى الجهود الدولية إلى أن توصّل المجتمع الدولي إلى عقد مؤتمر دولي نتج عنه بعد إجتماع مختلف لجان الأمم المتحدة في عدّة دورات، ميلاد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تظهر أهميتها من خلال عدد الدول والمنظمات المشاركة فيها، بالإضافة إلى القرارات والتوصيات التي خرجت بها وإلى نوعية المشاكل البيئية التي أثارها والمبادئ والأحكام التي نصت عليها من أجل التأكيد على حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها وثرواتها الطبيعية.

(1) - عيسى جعيرن، مرجع سابق، ص22-23.

(2) - أنس المرزوقي، مرجع سابق، ص03. وكذلك:

Maguelonne Dejeant-Pons, Les Conventions du programme des Nations Unies par l'environnement relatives aux mers régionales, In : annuaire Français de droit international, Volume (33), 1987, pp689-718.

(3) - عيسى جعيرن، مرجع سابق، ص23.

ثانيا: حماية البيئة البحرية من التلوث في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982⁽¹⁾

كان لتوصيات مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية، الذي عقد في ستوكهولم في جوان 1982، تأثيرا كبيرا على مواصلة تطوير قانون البحار في سياق مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي عقد في عام 1973، تعدّ هذه الإتفاقية من أهمّ الإتفاقيات الدولية التي إنعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية والتي دعت إلى تكثيف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري بجميع أنواعه ومصادره، وهي أكبر إتفاقية من حيث عدد الأعضاء الذي يبلغ عددهم (161) عضوا، وغالبا ما يشار إليها باسم "دستور المحيطات"، وثمة (135) دولة ساحلية، (25) دولة غير ساحلية ومنظمة زتحدة كأطراف في هذه الإتفاقية.⁽²⁾ وقد تمّ صياغتها من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث في دورته الحادية عشر (11) المنعقد بدولة جامايكا بتاريخ 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.⁽³⁾

تتميّز هذه الإتفاقية بأنها ليست مجرد إعادة صياغة للممارسات والقوانين والأحكام والقرارات السابقة والواردة في الإتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول قانون دولي شامل بشأن البحار وحمايتها يشجّع على العمل الجماعي لمواجهة أخطار التلوث البحري⁽⁴⁾، وهي من الإتفاقيات الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية، من خلال ما تتضمنه من قواعد قانونية تبين فيها الإجراءات الواجب إتباعها من أجل حفظ هذه الأخيرة وكذلك التدابير المتبعة للوقاية من التلوث.⁽⁵⁾

كما تتميز بأنه يجوز التوقيع عليها والانضمام إليها ليس فقط من جانب الدول وحدها، وإنما يحقّ ذلك للمنظمات الدولية والأقاليم غير المتمتعة بالحكم الذاتي، وتكون لها أولوية على غيرها من الإتفاقيات الأخرى التي تكون طرفا فيها الدول الأطراف، هذا ويجوز تعديل الإتفاقية على أنه يستثنى من ذلك الأحكام الخاصة بمبدأ التراث المشترك للإنسانية⁽⁶⁾. أيضا لا تلغي هذه الإتفاقية الإتفاقيات السابقة لها والخاصة بحماية البيئة البحرية، ولا تمنع من إبرام إتفاقيات خاصة جديدة بغرض حماية البحار والمحيطات ومنع تلوثها، فهي تجعل من هذه الإتفاقيات -سواء السابقة أو اللاحقة- مرهونة بعدم معارضتها للأهداف والأحكام العامة التي

(1) - وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم (53/96) المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق لـ 22 يناير 1996 والمتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج ر عدد (06) لسنة 1996.

(2) - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 92.

(3) - أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 89.

(4) - Selma Sassi, La Mise en œuvre par l'Algérie de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (1982), thèse de doctorat en droit public, Université de Lyon, France, 2009, P11.

(5) - أحمد أبو الوفاء، مرجع سابق، ص 90.

(6) - المادة (136) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق.

أقرتها، فإذا حصل تعارض فإن هذه الإتفاقية تتمتع بأولوية تطبيق نصوصها، فهي إذا لا تلغي الإتفاقيات الأخرى حتى ولو تعارضت معها، وهذا ما يفسر مبدأ التكامل بينها وبين باقي إتفاقيات حماية البيئة البحرية.⁽¹⁾

1- إستراتيجية إتفاقية قانون البحار لعام 1982 من أجل حماية البيئة البحرية:

سعى منها لتحقيق التنمية المستدامة ومحاربة التلوث البحري بكافة أشكاله ومن جميع مصادره، وضعت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 خططا وإستراتيجيات دولية ركزت من خلالها على ضرورة تدارك النقائص التي كانت تشوب الإتفاقيات السابقة، كما حدّدت الأهداف والغايات المستقبلية المراد بلوغها، وهذا من خلال وضع معايير وتدابير دولية تلتزم بها الدول⁽²⁾. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذه هي المرة الأولى التي تخصّص فيها إتفاقية عامّة حول البحار، مكانا هامّا لأحكام البيئة البحرية، فقد تمّ تخصيص الجزء الثاني عشر بأكمله لتلك الأحكام، تحت عنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" واشتمل على (46) مادة وهي المواد (192-237) منها، هذا فضلا عن بعض النصوص الأخرى المتفرقة، كالمادة (1/56-أ-3) الخاصة بحقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الإقتصادية الخاصة بحقوق الدولة الساحلية وواجباتها في المنطقة الإقتصادية الخالصة والمادة (145) بشأن حماية البيئة البحرية "للمنطقة"⁽³⁾. وإذا كان المجال لا يتمتع لعرض كافة أحكام وإستراتيجيات الإتفاقية، فإنّه يمكن التأكيد على أنّ هذه الأخيرة قد بدأت بتقرير "حق" لكلّ الدول، ثم أتبعته "بواجب"⁽⁴⁾.

كما أوردت في الفرع الخامس منها المصادر المنشئة للتلوث البحري مثل التلوث من مصادر في البرّ الناتج عن الأنهار ومصباتها، وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف⁽⁵⁾، التلوث الناتج عن أنشطة تتعلق بإستغلال وإستكشاف قاع البحار⁽⁶⁾، والتلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الإقتصادية الخالصة⁽⁷⁾،

(1) - أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 89-90.

(2) - المادة (219) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(3) - المادة 145 وما يليها من نفس الإتفاقية.

(4) - عبد الواحد الفار، الإلتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 101.

(5) - المادة (207) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(6) - المادة (208) من نفس الإتفاقية.

(7) - المادة (209) من نفس الإتفاقية.

التلوث عن طريق الإغراق⁽¹⁾، أيضا التلوث الناتج عن السفن وما ينتج عنها من إضرار بالبيئة البحرية نتيجة للحوادث البحرية⁽²⁾، والتلوث من الجو أو من خلاله⁽³⁾.

تهدف الإتفاقية من خلال تحديدها لجميع مصادر التلوث البحري إلى إعطاء الدول إمكانية التعرف على الملوثات وتحديد نوعها وذلك من أجل إتخاذ الإجراءات اللازمة والكفيلة بمعالجتها ووضع حدّ لها.⁽⁴⁾ كما قامت الإتفاقية في إطار إستراتيجيتها من أجل حماية البيئة البحرية، بتحديد وتوزيع الإختصاص في تنفيذ أحكامها بين دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية طبقا لما جاء في المواد (213) إلى (222)، كما وضعت الإجراءات الخاصة بالمتابعة والقمع والتصلّيح في المواد (235)، (230) و(228) منها، وإستثناءا لذلك ما يتعلّق بالسفن الحربية حيث أخضعتها لإجراءات خاصة.⁽⁵⁾

كما فرضت المادة (192) التي جاءت في صدر الجزء (12) من الإتفاقية إلّزاما عاما على الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث نصّت على أنّه "الدول ملزمة بحماية البيئة"، وبذلك يحدّد هذا النصّ إلّزاما دوليا واضحا ودقيقا يفوق من حيث عمومته ومداه أية إلّزامات دولية أخرى واردة في الإتفاقيات الدولية السابقة، في هذا المجال، وقد إرتبط هذا الإلّزام بالتأكيد على حقّ الدول في إستغلال ثرواتها الطبيعية، حيث يمكن من خلاله تحقيق التوازن بين حق الدولة في إستغلال موارد بيئتها البحرية وبين إلّزامها بحماية هذه الأخيرة، وهو الأمر الذي عبّرت عنه المادة (193) من الإتفاقية "للدولة حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية، عملا بسياساتها البيئية ووفقا لإلّزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".⁽⁶⁾

وعليه، تنصّ الإتفاقية على التوازن الدقيق بين حقوق الدول وإلّزاماتها في مختلف المناطق البحرية بما في ذلك ما يتعلّق بالإستخدامات المختلفة للبحار والمحيطات، وإدارة الموارد البحرية الحية والإستغلال المستدام لها وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وتطوير التكنولوجيا البحرية ونقلها فهي تحدّد الإطار القانوني اللازم لتحقيق التنمية المستدامة للبيئة البحرية.⁽⁷⁾

(1) - المادة (210) من اتفاقية الأمم المتحدو لقانون البحار لعام 1982.

(2) - المادة (211) من نفس الإتفاقية.

(3) - المادة (212) من نفس الإتفاقية.

(4) - Suzanne Lalonde, Protection de l'Environnement Marin : le contexte Juridique International, institut Canadien du droit des ressources, Faculté du droit, Canada, 2016, PP 34 - 40.

(5) - المادة (226) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(6) - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 935.

(7) - محمد سعادي، مرجع سابق، ص 255.

2- المبادئ والتدابير المتخذة للوقاية من التلوث البحري في إطار إتفاقية 1982

تطوّرت الإتفاقية إلى التدابير والإجراءات التي يجب أن تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه في العديد من المواد، أهمّها التدخّل الفردي أو الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث، التشجيع على المساعدات العلمية والفنية للدول النامية، الرصد والتقييم البيئي، التعاون الدولي والإقليمي وما إلى ذلك من إجراءات للحفاظ على البيئة البحرية.

أ/ التدخّل الفردي لمكافحة التلوث البحري:

يمثّل حقّ الدول في التدخّل الفردي لمواجهة التلوث البحري، دعامة أساسية للتصدي للإنتهاكات الواقعة على البيئة البحرية، بحيث لا يتمثّل هذا الحقّ في وضع القوانين والأنظمة لمنع التلوث، بل يشمل أيضاً حقّ ممارسة الرقابة الفعلية من أجل إتخاذ التدابير الضرورية الإدارية والتنفيذية لضبط مخالفات التلوث، والتي تناولتها إتفاقية قانون البحار 1982 في عدّة صور وهي: حقّ تفتيش السفن وحقّ الإحتجاز وحق المصادرة.⁽¹⁾

يكون حق تفتيش السفن في نطاق الرقابة التي تفرضها الدولة الساحلية على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية وذلك لكي تتأكّد من أنّها لا تسبّب تلوثاً للبيئة البحرية، وفي حالة ما إذا توافرت لدى هذه الأخيرة أسبابا واضحة للإعتقاد بأنّ إحدى السفن المبحرة في منطقتها الإقتصادية الخالصة أو في بحرها الإقليمي، قد إرتكبت إنتهاكا للقواعد والمعايير المطبّقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتماشية مع القواعد والمعايير المنفّذة لها، فإنّه يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة أن تقدّم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان هناك إنتهاكا قد وقع⁽²⁾، أمّا إذا رفضت السفينة تقديم هذه المعلومات أو قدمتها بصورة مختلفة أو قامت بإرتكاب الإنتهاك من خلال التسبّب في تلويث البيئة البحرية، فإنّه يجوز للدولة الساحلية تفتيش السفينة تفتيشا ماديا في الأمور المتعلقة بذلك⁽³⁾. هذا التفتيش مشروط بأن يقتصر على ما يكون مطلوبا من السفينة حمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير المقبولة عموما أو على فحص أيّة وثائق مماثلة تحملها السفينة⁽⁴⁾، ولا

(1) - محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية - دراسة قانونية وخاصة عن البحر الأحمر-، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص238 وما يليها.

(2) - المادة (3/220) من إتفاقية أعالي البحار لعام 1982.

(3)- المادة (5/220) من إتفاقية أعالي البحار لعام 1982.

(4)- المادة (226) من نفس الإتفاقية.

يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا عندما تتوافر أسباب واضحة تدعو للإعتقاد بأن حالة السفينة أو معدّاتها لا تتطابق مع تفاصيل تلك الوثائق أو عدم حمل السفينة لشهادات أو سجلات غير صحيحة.⁽¹⁾

أما حقّ الإحتجاز فيكون في حالة إذا ما ثبت للدولة الساحلية إنتهاك السفينة الراسية بأحد موانئها إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفينة للإبحار ممّا ينجم عنه تهديد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، كما يجوز في هذه الحالة كذلك ألا يسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، ولا يمكن السماح لها بالسير مجدداً إلا بعد إزالة أسباب الإنتهاك.⁽²⁾

كما يعدّ حقّ المطاردة من ضمن الحقوق التي يجوز للدولة الساحلية ممارستها لضمان إحترام الإلتزامات التشريعية والنظم التي تضعها من أجل حماية البيئة البحرية وقد أقرته إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وفقا لمجموعة من الشروط أهمّها أن تتوافر لدى الدولة أسبابا وجيهة للإعتقاد بأن السفينة قد إنتهكت قوانينها وأنظمتها المتعلقة بحماية بيئتها في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، فلها أن تبدأ المطاردة فور وقوع المخالفة وأثناء تواجد السفينة في إحدى المناطق الواقعة تحت ولايتها كالمياه الإقليمية أو الداخلية أو المنطقة المتاخمة، كما ينطبق حقّ المطاردة على ما يقع في المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري. ومن شروطه أن يكون قد صدر أمر للسفينة المخالفة بالتوقّف بواسطة الإشارات الضوئية أو الصوتية ولم تستجب لذلك، وأن تكون هذه المطاردة مستمرة دون إنقطاع، فإن إنقطعت لأي سبب كان لا يجوز الإستمرار فيها، إلا أنه يمكن أن تتوقّف المطاردة بمجرد دخول السفينة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.⁽³⁾

هذا ويمارس هذا الحقّ من قبل السفن الحربية والطائرات العسكرية وغيرها من السفن التي تعمل في الخدمات الحكومية ومأذون لها بذلك، وأخيرا يتعيّن أن تمارس عمليات الضبط دون تمييز بين السفن بطريقة لا تعرّض سلامة الملاحة للخطر، وبما لا يتسبّب عنها أية مخاطر للسفينة أو تعريض البيئة البحرية لأخطار التلوث.⁽⁴⁾

بالمثل يشمل الحقّ الفردي لمواجهة التلوث، تدخّل الدولة لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية وكذلك إختصاصات دولة العلم في معالجة التلوث؛ حيث يكون تدخّل الدولة الساحلية في إطار ذلك من

(1) - المادة (226/أ) من نفس الإتفاقية.

(2) - المادة (219) من نفس الإتفاقية.

(3) - المادة (111) من نفس الإتفاقية.

(4) - المواد (225) و(226) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

خلال إتخاذ تدابير وقائية تحول دون وقوع التلوث أو تدابير علاجية تكافح آثاره وتقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ من جرّاء إنتشاره.⁽¹⁾

يكون إختصاص دولة العلم في معالجة التلوث البحري من خلال ما تتمتع به هذه الأخيرة من إختصاصات مطلقة على السفن التي ترفع علمها، وهي حقّ التتبع والقرصنة ومكافحة الإتجار في الرقيق... ثمّ أضافت إتفاقية قانون البحار 1982 حالة التدخل لتلافي أضرار التلوث الناجمة عن الحوادث البحرية⁽²⁾، هذا فيما يتعلق بحقوق دولة العلم.

أمّ الواجبات التي تقع على عاتقها من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها فتتمثل في:

- إعتداد القوانين والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها وتكون مسجلة فيها وكذا خفضه والسيطرة عليه.⁽³⁾
- ضمان إمتثال السفن الواقعة لعلمها أو المسجلة فيها وفقا للقواعد والمعايير الموضوعية المنطبقة لقوانينها وأنظمتها المعتمدة من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه أو السيطرة عليه.⁽⁴⁾
- ممارسة الرقابة الفعلية للتحقق من إحترام وتطبيق تلك القوانين من جانب السفن التي ترفع علمها.⁽⁵⁾
- إتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لضمان تطبيق القوانين ويدخل في ذلك عدم السماح للسفينة بالإبحار إلّا بعد التأكد من صلاحيتها لتأمين السلامة في البحار بالنسبة لتشغيلها وكفاءة العاملين عليها وذلك وفقا للصوصك والقوانين الدولية المطبقة.⁽⁶⁾
- كفاءة الرّبان والضباط وأفراد الطاقم حول الأنظمة الدولية المنطبقة.⁽⁷⁾
- تتحمّل دولة العلم المسؤولية الدولية فيما يتعلّق بما ترتكبه السفينة من مخالفات للأنظمة والقوانين المطبقة في الدولة الساحلية، بما في ذلك السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية.⁽⁸⁾

(1) - سلامة أحمد عبد الكريم، مرجع سابق، ص 355-357.

(2) - عبد اللاوي عبد الكريم، مرجع سابق، ص 172.

(3) - المادة (2/111) من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بقانون البحار لعام 1982.

(4) - المادة (1/217) من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة (1/94) من نفس الإتفاقية.

(6) - المادة (2/94) من نفس الإتفاقية.

(7) - المادة (4/94) من نفس الإتفاقية.

(8) - المواد (31) و(5/42) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- يقع على دولة العلم واجب إجراء التحقيق الفوري وإقامة الدعوى وتوقيع العقاب على كل ما ترتكبه السفن الرافعة لعلمها، من إنتهاكات لأحكام وقواعد حماية البيئة البحرية من التلوث.⁽¹⁾

إضافة إلى حقّ الدولة في التدخّل الفردي من أجل المحافظة على البيئة البحرية وصون مواردها الطبيعية، فإنّ إتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أكّدت أيضا على حقّ التدخّل الجماعي للدول لمعالجة التلوّث البحري وذلك كما يلي:

ب/ التدخّل الجماعي لمكافحة التلوّث البحري:

إنّ هذا الحقّ قد تناولته أيضا إتفاقيات دولية سابقة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كإتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالتدخّل في حالة الكوارث الناجمة عن التلوّث البحري بالنفط، وكذا إتفاقية التدخّل في أعالي البحار في حالات التلوّث لعام 1973، وإتفاقية منع التلوّث من السفن المحرّرة في سنة 1973 وكذلك إتفاقية لندن لعام 1954 وإتفاقية ماربول لسنة 1973/78 وغيرها من الإتفاقيات والإعلانات كإعلان استوكولم عام 1972.⁽²⁾

وفقا لأحكام الإتفاقية يتعيّن على الدول أن تتخذ مشتركة جميع ما يلزم من التدابير الملائمة لمنع تلوّث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيّا كان مصدره وبكلّ أشكال التصدي⁽³⁾، خصوصا التدابير التي يراد بها الإقلال من التلوّث البحري إلى أبعد مدى ممكن، كالتحكّم في إطلاق المواد السامّة أو الضارة أو المؤذية⁽⁴⁾، إتخاذ تدابير وقائية لمنع التلوّث الناجم عن الحوادث البحرية وخاصة تلك المتعلقة بمنع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر ومنع التصريف المتعمّد وغير المتعمّد وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها⁽⁵⁾، وكذلك الوقاية من تلوّث المنشآت والأجهزة المستخدمة في إستكشاف وإستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه وتنظيم وتصميم تلك المنشآت وتوفير الأمان والسلامة في بناءها⁽⁶⁾، بالإضافة إلى ذلك تشمل هذه التدابير تلك التي تكون ضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو سريعة التآثر وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهدّدة أو

(1) - المواد (217) فقرة (4-8) من نفس الإتفاقية.

(2) - وعلي جمال، مرجع سابق، ص 142-155.

(3) - المادة (1/194) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وأيضاً:

ALAN.E. Boyle, Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, in American Journal of International Law, Volume (79), 1985, P355.

(4) - المادة (5/3/194) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(5) - المادة (3/3/194) من نفس الإتفاقية.

(6) - المادة (3/3/194) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المعرّضة لخطر الإنقراض والزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها⁽¹⁾، وكذا تشجيع الدول على المصادقة والانضمام إلى الإتفاقيات الدولية التي تحمي الحيوانات البحرية المهددة بالإنقراض.⁽²⁾ هذا وتتخذ الدول جميع ما يلزم من الإجراءات لتضمن أن الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها لا تؤدي إلى إلحاق الضرر بدول أخرى أو ببيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تتم تحت إشرافها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية طبقا للإتفاقية⁽³⁾، كما عليها إتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض التلوث البحري الناتج عن إستخدام التكنولوجيا الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن طريق إدخال أنواعا غريبة أو جديدة قصدا أو عرضا إلى جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن يسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة.⁽⁴⁾

وإذا كان من الواجب على الدول إتخاذ التدابير السابقة، فإنّه يجب عليها مراعاة عدة قيود، فمن ناحية أولى الإمتناع عند إتخاذ هذه التدابير عن التعرّض للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى منفردة وهي بصدد ممارسة حقوقها السيادية وتنفيذ واجباتها⁽⁵⁾، ومن ناحية أخرى، الإمتناع عن نقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الأخطار أو الأضرار من منطقة إلى أخرى، أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه وذلك تطبيقا لمبدأ حسن الجوار وواجب الحيطة.⁽⁶⁾

ج/ التعاون الدولي والإقليمي لحماية البيئة البحرية:

إنّ الإلتزام الذي فرضته الإتفاقية على الدول، لا يتأتى إلّا من خلال التعاون فيما بينها، وهو ما تمّ تأكيده في نص المادة (197) من الإتفاقية والتي جاء فيها أنّه يتعيّن أن تتعاون الدول على أساس عالمي، وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وكذا خطط وإجراءات دولية موصى بها من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميّزة لكلّ منطقة، وذلك من خلال الإخطار بضرر وشيك أو فعلي، على وجه الخصوص في الحالات التي قد تكون هذه البيئة معرّضة لخطر داهم بوقوع تلوث أو

(1) - المادة (4/194) من نفس الإتفاقية.

(2) - ومن بين الإتفاقيات التي انضمت إليها الجزائر تطبيقا لإتفاقية قانون البحار بغرض المحافظة على سلامة بعض الحيوانات المهددة بالإنقراض، الإتفاقية الدولية لمحافظة على أسماك التونة بالمحيط الأطلسي الموقعة بربو ديجانيرو يوم 14 ماي 1966 المعدلة بالبروتوكول باريس المعتمد في 10 يوليو 1984 وبروتوكول مدريد المعتمد في 05 يونيو 1992 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم (2000/388) المؤرخ في 02 رمضان 1421 هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2000.

(3) - المادة (2/194) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) - المادة (196) من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة (4/194) من نفس الإتفاقية.

(6) - المادة (196) من نفس الإتفاقية.

إعتداء بها أو في الحالات التي تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت فعلا بضرر بسبب التلوث.⁽¹⁾ أو من خلال القيام بالدارسات ووضع برامج البحث وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات عن تلوث البيئة البحرية، والسعي إلى المشاركة في البرامج الإقليمية والعالمية لإكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه ولتحديد كيفية التعرّض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه⁽²⁾ أو خفضه والسيطرة عليه ومنه تحقيق حماية فعّالة لهذه البيئة.⁽³⁾

ولا ريب أنّ حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، من المسائل التي تتطلب قدرا من الخبرة العلمية والفنية التي لا تتوافر لدى الكثير من بلدان الدول النامية، ومن ثمّ فقد كان من الطبيعي أن تقرّر الإتفاقية مبدأ الحثّ على تقديم المساعدات العلمية والفنية لتلك الدول التي تتمتع في هذا الخصوص بمعاملة تفضيلية⁽⁴⁾، ويكون ذلك مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية.⁽⁵⁾

د/ مبادئ تنفيذ الإلتزام بحماية البيئة البحرية:

في هذا المجال أدرجت الإتفاقية عدّة أحكام ومبادئ، منها ما يتعلّق بوسائل التنفيذ، حيث فرضت على الأطراف مبدأ التعاون في مجال وضع معايير وبرامج الدراسات والبحث العلمي، وأكّدت على ضرورة إقامة نظم الرصد والتقييم البيئي من خلال ملاحظة وقياس وتحليل مخاطر تلوث البحر بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، وتبقى هذه الأخيرة قيد المراقبة للأثار الناتجة عن أيّة أنشطة تقوم بها تحت ولايتها أو رقابتها أو من المحتمل أن تنتج عنها فتؤدي إلى تلويث البيئة⁽⁶⁾، ثمّ تقوم بتقديم تقارير بما يتمّ الحصول عليه من نتائج مباشرة أو على فترات متتالية إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول الجميع.⁽⁷⁾ وفي هذا الإطار عليها أن تعتمد القوانين والأنظمة لمنع تلويث البيئة البحرية أيّا كان مصدره بشرط ألا تكون هذه الأخيرة أقلّ في فعاليتها من القواعد والمعايير والأحكام الدولية والإجراءات المقترحة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق المؤتمرات الدولية⁽⁸⁾.

(1) - المادة (198) و (199) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) - المادة (200) من نفس الإتفاقية.

(3) - المادة (201) من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة (202) و (203) من نفس الإتفاقية.

(5) - فارس محمد عمران، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر وقطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها، المكتب الجامعي دون مكان نشر، 2005، ص 242-243.

(6) - المادة (204) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(7) - المادة (205) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(8) - المادة 1/207-5، المادة 1/208، المادة 211، والمادة 212 من نفس الإتفاقية.

ومنها ما يتعلّق بالسلطات المخوّلة لدولة العلم الذي تحمله السفينة في مواجهة السفن التي ترتكب أعمالاً تضرّ بالبيئة البحرية، سواء ما تعلّق منها بالإجراءات الوقائية أو بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى⁽¹⁾ أو بالإجراءات المخوّلة للدولة الساحلية مثل التدابير التي تتخذها تجاه السفن والناقلات التي تمرّ في مياهها الإقليمية أو القريبة من سواحلها.⁽²⁾

ومنها كذلك ما يتعلّق بالقيود الفنية التي ترد على سلطات الدول في تنفيذ الأحكام المتعلقة بمنع تلوث البيئة البحرية بمختلف مصادره، سواء كانت تتصل بممارسة صلاحيات التنفيذ⁽³⁾، أو بالسير في الدعوى الجنائية تجاه مرتكبي مخالفات قوانين وأنظمة التلوث البحري.⁽⁴⁾

3 - الإجراءات المقرّرة لحماية البيئة البحرية المتوسطة في هذه الإتفاقية:

فرضت الإتفاقية بعض الإجراءات الوقائية لتفادي تلوث البيئة البحرية، وأبرزها مبدأي الإقليمية والخصوصية، المبدأ الأول يتمثل في ضرورة التعاون بين بلدان بحر معيّن لمنع تلوثه أو الإنقاص من هذه الآفة، والثاني هو تخصيص بعض البحار دون سواها من طرف بعض النصوص الدولية، لمنع أي قذف للملوثات في نطاقها نظراً للخصوصيات الجغرافية والإيكولوجية التي تتميز بها، والمتوسّط من البحار الإقليمية والخاصة بكلّ المقاييس، لذا فإنّ دوله تسعى لحماية هذا التراث المشترك.

يبرز مبدأ الخصوصية من خلال إستحداث هذه الإتفاقية لمفهوم جديد هو "البحار شبه المغلقة"⁽⁵⁾، وهو مفهوم لم يكن معروفاً من قبل في إطار القانون الدولي، حيث أن التفرقة الوحيدة التي كانت موجودة، هي الفضاءات البحرية المسيرة من طرف القانون الدولي للبحار والفضاءات البحرية غير المسيرة من طرفه، كالبحر الميت وبحر قزوين التي كانت تعرف بالبحار الداخلية، بحيث منحت إطاراً قانونياً لهذه النوعية من البحار وجعلته قانوناً دولياً لإستغلال وإستعمال هذه الفضاءات، كما حدّدت بصورة واضحة ودقيقة حقوق والتزامات الدول فيها، أين فرضت إلتزامات عامّة لحمايتها من كلّ أشكال الإعتداء وفي كلّ الحالات، سواء تعلّق الأمر بالسفن التي تحمل علمها أو في موانئها أو كانت ساحلية.⁽⁶⁾

(1) - المادة (217) من نفس الإتفاقية.

(2) - المادة (220) من نفس الإتفاقية.

(3) - المادة (224) من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة (223) وما بعدها والمواد (228) وما بعدها من نفس الإتفاقية.

(5) - عرفت المادة 122 من هذه الإتفاقية "البحر المغلق أو شبه المغلق" بأنه "يعني خليجاً، حوضاً أو بحراً محاطاً بعدد من الدول ومتصلاً ببحر آخر أو بالمحيط عن طريق ممر ضيق أو مشكلاً في مجمله أو معظمه من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية المتخصصة لعدد من الدول".

(6) - المادة 192 من إتفاقية قانون البحار.

والبحر المتوسط بخصوصياته ومميزاته يعدّ نموذجاً للبحار المغلقة، فهو يتوافق مع التعريف الذي جاءت به الإتفاقية حول البحار المغلقة، كما أن المعايير والأحكام التي جاءت بها الإتفاقية تنطبق تماماً على هذا البحر، خاصّة وأنّه قد تمّ صياغة نصوص إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث وفقاً لهذه الأحكام والقواعد⁽¹⁾.

أمّا مبدأ الإقليمية فيبرز من خلال الدعوة إلى التعاون الجهوي والإقليمي بإجراء الأبحاث ووضع البرامج على ضفاف البحار المغلقة وشبه المغلقة⁽²⁾، كما أشارت الإتفاقية من خلال المادة 123 المنضوية تحت القسم التاسع المعنون بـ: "البحار المغلقة أو شبه المغلقة" إلى ضرورة بالتعاون بين الدول الواقعة على ضفاف مثل هذه البحار، بحيث تفرض على الدول تنسيق نشاطاتهم في مجال الإستكشاف والصيد والمحافظة على الموارد البيولوجية، تنسيق ممارسة حقوقهم وتنفيذ التزاماتهم في مجال المحافظة على البيئة البحرية، تنسيق سياسات البحث العلمي وإعتماد برامج مشتركة في المنطقة، وكذا دعوة البلدان الأخرى أو المنظمات الدولية المعنية إلى التعاون معها في تطبيق ذلك.⁽³⁾

كما يظهر مبدأ الإقليمية في هذه الإتفاقية من خلال وضع برامج الدراسة والبحث المتعلقة بمختلف أنواع الملوثات، المخطّط المعياري المتضمّن الإتفاقيات الثنائية، الإقليمية وشبه الإقليمية وحلّ النزاعات، تحديد الإطار المؤسّساتي الذي يدعو المنظمات الإقليمية والدولية المختصة إلى وضع معايير خاصة بالتلوّث.⁽⁴⁾

على العموم، تعتبر هذه الإتفاقية اليوم من الآليات الجماعية الأكثر فعالية في حماية البيئة البحرية، إذ أنّها تقترح إطار قانوني كامل في عدّة مجالات مرتبطة بحماية البيئة البحرية كإستغلال الثروات البحرية الحية وغير الحية، وطرق المحافظة عليها، التعاون الدولي، البحث العلمي المرتبط بالبحر، الثقافة البيئية، نقل التكنولوجيا نحو البلدان النامية... كما أوجدت إطاراً قانونياً متكاملاً وتقنياً والأهمّ ردعاً لمواجهة التلوّث البحري، إذ أنّها تناولت موضوع التلوّث بالدراسة والتفصيل وخصّصت لكلّ منطقة بحرية أحكاماً خاصة بها وهي بذلك تمثل أول بيان قانوني دولي شامل بشأن حماية البحر يحثّ الدول على العمل الجماعي لمواجهة هذا الخطر والسيطرة عليه.

(1) – GRAF VITZTHUM Wolfgang , IMPERIALI Claude : La protection régionale de l'environnement marin : Approche européenne – Centre d'études et de recherches internationales et communautaires – Université d'Aix Marseille III , ECONOMICA Paris 1992, P 18.

(2) – المادة 197 من إتفاقية قانون البحار .

(3) – المادة 123 من نفس الإتفاقية.

(4) – GRAF VITZTHUM Wolfgang, IMPERIALI Claude, Op.cit, P 18.

هذا ولم يقتصر الإهتمام بحماية البيئة البحرية وصيانتها من أخطار التلوث على الجهود العالمية الإتفاقية، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، حيث قدّرت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها بيئة بحرية واحدة، أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية والعامّة لحماية البيئة البحرية بقواعد أشدّ صرامة وردعا من أجل تحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية.⁽¹⁾

وعلى ضوء ذلك فقد عقدت عدة إتفاقيات لحماية البيئة البحرية تحت رعاية وبتنظيم من الأمم المتحدة منها إتفاق بون لعام 1969 للتعاون في التصدي لتلوث بحر الشمال بالنفط، وإتفاقية هلسنكي لعام 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، إتفاقية بوخارست لعام 1992 لحماية البحر الأسود من التلوث، إتفاقية الكويت لعام 1978، إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976، إلّا أنه سنتطرق في دراستنا هذه إلى البعض منها تحديدا الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط وتأجيل دراستها في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ثالثا: القيمة القانونية للإتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية ومعوّقات تطبيقها

1- القيمة القانونية للإتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية:

على الرغم من توافر العديد من الإتفاقيات الدولية التي تتطوي على كثير من الأحكام القانونية بشأن حماية البيئة البحرية، إلّا أنّ الجهود الدولية التي بذلت حتى يومنا هذا تتميّز بعدم كفايتها من أجل حفظ البيئة وصيانتها من التلوث حيث يثور التساؤل حول مدى إلزام الدول والحكومات بالإتفاقيات التي صادقت ووقعت عليها.

الواقع أنّ قواعد القانون الدولي بصفة عامّة لا تزال تقتقد إلى القوّة الملزمة أي إلى السلطة التي تمتلك إلزام الدول بها، وبالتالي فإنّ أعمال المؤتمرات الدولية وقراراتها لا تغدو أن تكون مجرد توصيات للدول لها أن تطبقها أو ترفضها، هذا من جهة. ومن جهة ثانية، لم يصل المجتمع الدولي بعد إلى مستوى ضرورة إقرار وفرض المصلحة العامّة حتى ولو على حساب المصلحة الخاصّة للدول، وذلك لعدم وجود المكنة التي تملك فرضها ولأنّ ذلك يصطدم بمبدأ السيادة الوطنية، كما أن الذين يصنعون أحكام وقواعد القانون الدولي هم أنفسهم المخاطبون بها، والمطلوب منهم تطبيقها⁽²⁾. وبالتالي وإزاء مبدأ السيادة الوطنية وتساوي عناصر المجتمع الدولي لابدّ من الوصول إلى رضا الدولة بمفهوم القاعدة القانونية لئتمّ تطبيقها، بل وسيظلّ

(1) - مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة (دراسة القواعد العامة وأهم الإتفاقيات الدولية)، لجنة التأليف والتعريب للنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 2007، ص 469-479.

(2) - علواني مبارك، مرجع سابق، ص 126-127.

إستمرار التطبيق مرهونا بإستمرار هذا الرضا، ولذلك فالكثيرون يؤكدون على أن مصلحة الدولة هي السبب في مدى إلزامها بأحكام هذه الأخيرة أو رفضها، خاصة وأنّ الطابع الغالب لدى العالم الدول العظمى والمتقدمة، هو تغليب مصالحها الشخصية ووضعها ضمن أولوياتها عند الإلتزام بهذه النصوص أو رفضها دون إعتبار للوضع البيئي العالمي الذي يعدّ خارج مصالحها الدولية.⁽¹⁾ ومنه يلعب عامل القوة دورا كبيرا في وضع وتوجيه السياسة الدولية تجاه البيئة البحرية.

كما أنّه من أسباب ضعف القوّة الإلزامية لهذه الإتفاقيات، هو الإنقسام بين أعضاء المجتمع الدولي إلى دول ضعيفة ودول قوية، دول فقيرة ودول غنية، دول متقدّمة ودول نامية، دول صناعية ودول مستهلكة هذا من جهة. ومن جهة ثانية تطوّر فكرة المصلحة فيما بينهم، وتبقى هذه الأخيرة هي المسيطرة على واقع العلاقات الدولية في جميع المجالات سواء كانت بيئية أو سياسية، وهذا رغم التطوّر الهائل في جميع المجالات المتعلّقة بالبيئة خاصّة الحثّ على العمل على حمايتها ونشر ثقافة البيئة المستدامة بين أشخاص المجتمع الدولي.⁽²⁾

2- الآثار السلبية للإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية:

بالرغم من أنّ معظم الإتفاقيات البيئية تعتبر صكوكا ملزمة قانونا، إلّا أنّها تخفي مجموعة من السلبيات وتعرضها الكثير من المعوّقات التي تحول دون تحقيق هدفها.

أ- سلبيات الإتفاقيات الدولية

يعتري الإتفاقيات الدولية المتعلّقة بالبيئة البحرية مجموعة من السلبيات يمكن إجمالها في أنّه:

- لا توجد إتفاقية دولية تضع قواعد عامّة لحماية البيئة البحرية، فكلّ منها تعالج نوعا معينا ومحدّدا من الأخطار التي تواجه التوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية، وليس هذا فقط، بل إن الكثير من الإتفاقيات ذات نطاق إقليمي محدّد تعنى بجانب من الدول التي تربطها فواصل جغرافية واحدة⁽³⁾، مثل إتفاقية هلنسكي لسنة 1974 بشأن حماية البيئة في بحر البلطيق، وإتفاقية برشلونة لسنة 1976 الخاصّة بحماية البحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها والتي ستكون محل دراسة وتحليل في المبحث الثاني من الدراسة وإتفاقية

(1) - علواني مبارك، مرجع سابق، ص127. وأيضا: الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دار الجماهيرية، مصراته، المكتبة القانونية، ليبيا، 2000، ص258-259.

(2) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 91-92.

(3) - إياد محمود كريم الداوودي، مرجع سابق، ص170.

الكويت الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الملحق بها لسنة 1978 وإتفاقية جدة لسنة 1982 لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن.⁽¹⁾

- كثرة الإتفاقيات المتعددة الأطراف على المستويين العالمي والإقليمي، قد ألقت بعبء متزايد على الأطراف للوفاء بالتزاماتها إتجاه تنفيذ قواعدها وأحكامها والبروتوكولات الدولية المتصلة بها، خاصة الدول النامية التي لا تملك الموارد اللازمة للمشاركة بطريقة فعّالة في تحقيق مقاصد هذه الإتفاقيات أو حتى الإمتثال لقواعد وشروط الإبلاغ عن حوادث التلوث البحري التي تقع في نطاقها الإقليمي.⁽²⁾

- أن عدد الدول المنضمة إليها أو المصادقة عليها يكون ضئيلاً في أغلب الأحيان، ومن أبرز الأمثلة إتفاقية لندن 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالبترول التي من بين الدول المطلّة على البحر الأحمر المنضمة إليها نجد مصر والمملكة السعودية فقط.⁽³⁾

- عدم دخول الإتفاقية حيز التنفيذ بمجرد إنعقادها بل يكون ذلك بعد مرور مدة قد تصل إلى سنوات أو خضوعها لمجموعة من التعديلات التي قد تكون سنوية ممّا يجعل قيمتها القانونية ضعيفة وغير ملزمة، ومن أبرز الأمثلة إتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط التي عدلت عدّة مرات في أعوام 1962، 1971 و1969 وذلك بناء على إقتراحات المنظمة البحرية الدولية⁽⁴⁾، كذلك إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982 التي تضمّنت أحكاماً عدّة تتعلّق بتحديد نطاق البيئة البحرية ومصادر التلوث البحري ووسائل حمايتها من ذلك، فقد دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.⁽⁵⁾

- عدم وضوح كلّ الأحكام والقواعد والسياسات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، ويبدو ذلك واضحاً إلى حدّ ما بالنسبة لقضايا حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي التي لم تتحقّق إلى غاية اليوم وذلك لاحتواء الإتفاقيات على العديد من الثغرات والإستثناءات، فقد جاءت نصوصها بصيغة العموم وعدم الدقّة

(1) - تقرير المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن حسن الإدارة البيئية الدولية 2001، رمز الوثيقة UNEP/IMG/1/2، متوفر على موقع الأمم المتحدة على الرابط www.un.org تاريخ الإطلاع: 2020/07/06 على الساعة 23:00.

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص 327 وما يليها.

(3) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 513.

(4) - نفس المرجع، ص 513.

(5) - عبد الهادي محمد العشري، دور القانون الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث، دون اسم وعدد المجلة، مصر، دون سنة نشر، متوفر على الرابط www.4shared.com تاريخ التصفح 2021/07/15.

وفيها إحالة إلى نصوص وقواعد القانون الدولي خاصة فيما يتعلق بأساس المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وكيفية تقديرها من أجل تحديد تعويض عادل ومناسب عن ذلك.⁽¹⁾

ب- معوقات تطبيق الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية:

قد تحول دون تطبيق الإتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية العديد من العراقيل منها:

- غياب السياسات البيئية الواضحة في معظم الدول، وتجاهل الجوانب القانونية المتعلقة بحماية البحار والمحيطات.

- النقص في الجوانب القانونية والأجهزة الفنية الوطنية المتعلقة بتطبيق وتنفيذ المعايير الدولية الواردة في الإتفاقيات حتى بعد الإنضمام إليها وتعهد الدول الأطراف بتطبيقها على المستوى الوطني.⁽²⁾

- عدم مصادقة بعض الدول على الإتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن لكثرتها وإهتماما بنوع معين من التلوث البحري.

- مخالفة بعض التشريعات الوطنية، كما وردت في الإتفاقيات الدولية من مبادئ وأحكام ومثال ذلك ما يتعلق بالجزاءات والتدابير الاحترازية الواجب تطبيقها في حالة تلوث البيئة البحرية أو تدميرها، منها حالة الغرامات المفروضة على ناقلات النفط العملاقة في حالات تلوث البحار والمحيطات، كما أنّ ما يضعف الإتفاقيات أكثر هو عدم تطبيق الأحكام الواردة فيها بشكل تامّ على الجهات المعنية بمكافحة التلوث البحري نتيجة لعدم دقتها في تحديد الاختصاصات في تنفيذ هذه الأحكام.⁽³⁾

- أصبحت الجهود الرامية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي أو المحلي غير قادرة على مسايرة التطور الهائل في مجال النقل البحري وسباق التجارب النووية وأنشطة إستكشاف البحار وباطنها، وكذلك ظهور ما يسمى بعصابات دون النفايات الخطرة في العصر الحديث كعصابات الإتفاق على دفن النفايات في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة دول العالم الثالث.⁽⁴⁾

(1) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 513.

(2) - إياد محمد كريم الداودي، مرجع سابق، ص 172.

(3) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 513-514.

(4) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 92، وكذلك عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص 34-35.

ختاماً فإنّه يمكن القول بأنّ الإتفاقيات الدولية ورغم العيوب والعراقيل التي طرأت عليها فقد حقّقت جانبا مهما من جوانب حماية البيئة البحرية من التلوث، خصوصا فيما يتعلّق بالإجراءات والتدابير الوقائية للسيطرة عليه، إلّا أنّها وأمام تضارب مصالح الدول تبقى قاصرة وغير قادرة على وضع القواعد الملزمة والفعّالة للحفاظ على هذه البيئة من هذا الأخير.

المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية⁽¹⁾ المتخصصة في حماية البيئة البحرية

أصبح الإهتمام الدولي بالبيئة البحرية من الأمور ذات الأهمية لإتخاذ التدابير الضرورية لحمايتها والحفاظ عليها، ويتجسّد ذلك في التعاون الدولي، سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، أو بين الدول والمنظمات الدولية، حيث تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية خاصة منها المتخصصة في صياغتها ووضع قواعد ومعايير دولية وخطط وإجراءات تتماشى مع إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وتتنوّع المنظمات الدولية إلى منظمات عالمية ومنظمات إقليمية، منظمات حكومية وأخرى غير حكومية، وذلك كما يلي:

الفرع الأول: جهود المنظمات الدولية الحكومية في حماية البيئة البحرية

للمنظمات الحكومية دور فعّال ونشط في حماية البيئة البحرية، فهي لها وظائف وسياسات في البحث العلمي وفي تبادل المعلومات، ووظائف تنظيمية من خلال مراقبة تطبيق القواعد الدولية المسطرة بشأن حماية البيئة المشاركة في تسيير الموارد الطبيعية، وعليه تتعدّد مهام المنظمات الحكومية، كما تتعدّد من حيث وجودها.⁽²⁾

أولا: مهام المنظمات الدولية الحكومية في حماية البيئة البحرية

تضطلع المنظمات الدولية الحكومية بمهام كثيرة تعمل من خلالها هذه الأخيرة على محاولة مواجهة تلوث البيئة البحرية والقضاء أو التقليل من حدّته، ولعلّ أهمّ الأدوار التي تقوم بها تتمثل في:

1- القيام بالدراسات والبحوث العلمية:

(1) - المنظمة الدولية: "هي كيان دائم متميز بإرادته الذاتية تنشئه الدول بواسطة معاهدة لتحقيق فائدة مشتركة بهم على الصعيد الدولي، وهي كذلك التنظيم الذي يتضمن مجموعة من الدول ويقوم بمجموعة من الوظائف التي يحددها الميثاق المنشأ لهذا التنظيم، وله شخصية مستقلة عن شخصية منشئة وله أجهزة دائمة تتولى القيام بالمهام المنوطة به". عن أحمد بالناصر، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص108. وكذلك عن: غضبان مبروك، المجتمع الدولي -الأصول والتطور والأشخاص- القسم الثاني-ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص499 وما يليها.

(2) - واعلي جمالي، مرجع سابق، ص120.

تمثل الدراسات العلمية الدور الأساسي في نشاط المنظمات الدولية الحكومية وذلك من خلال القيام والإشراف على البحوث، إقتراح وتحرير مشاريع النصوص القانونية وقواعد إتفاقية تهم البيئة البحرية لتقدمها بعد ذلك في شكل توصيات، قرارات وتوجيهات، مشاريع إتفاقيات ومعاهدات للدول من أجل تشجيعها وحثها على جعل البيئة البحرية ضمن أولوياتها وأهدافها التنموية.⁽¹⁾

2- إعداد الإتفاقيات الدولية والإقليمية:

تقوم المنظمات الدولية غالبا بإقتراح مشاريع قواعد قانونية جديدة بهدف الحد من ظاهرة التلوث البحري، وقد تصبح هذه القواعد فيما بعد بمثابة توصيات وأحيانا قرارات ملزمة للدول⁽²⁾، ثم قد تتحول إلى مشاريع إتفاقيات ومعاهدات بعد دراستها وتقييمها وإبداء الآراء حولها أمام لجنة من الخبراء لتقدم في الأخير في شكل ندوة أو مؤتمر دولي تتبثق عنه الإتفاقية أو المعاهدة الدولية، وتصادق عليها الدول بعد ذلك.⁽³⁾ وبعد دخول الإتفاقية حيز التنفيذ والتوقيع عليها، تعمل المنظمات الدولية على مراقبة التطبيق الصارم والصحيح للقواعد التي جاءت بها هذه الأخيرة، وفي بعض الحالات تخصص الإتفاقية الدولية بموجب أحكامها مهمة مراقبة مدى إلزام الدول بها ومراقبة وقياس نسبة تلوث البيئة البحرية ومتابعة أنظمة الوقاية إلى منظمة دولية متخصصة.⁽⁴⁾

3- جمع ونشر المعلومات التشريعية:

تقوم المنظمات الدولية في هذا الإطار بجمع وتبادل المعلومات والقيام بالدراسات بشأن المشاريع الوطنية والدولية الخاصة بالتلوث البحري، ثمرة التعاون الفعال الذي يتم بين المؤسسات الدولية المهمة بالبيئة البحرية والمجتمع الدولي، ثم تقوم بنشر المعلومات والمعطيات الخاصة بهذه الأخيرة وجعلها متاحة لجميع الدول حتى تستفيد منها الدول، المنظمات الأخرى وحتى الأشخاص، ويمثل ذلك شكل من أشكال التعاون الدولي في مجال حماية البيئة.⁽⁵⁾

(1) - واعلي جمالي، مرجع سابق، ص 121.

(2) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 104-105.

(3) - CH.Alexandre Kiss et J.P. Beurier, OP.cit, P 65.

(4) - ومن أمثلة ذلك ما ذهب إليه إتفاقية "كانبيرا" المحررة في 20 ماي 1980 حول المحافظة على الحيوانات والنباتات البحرية الخاصة بالقطب الجنوبي، إذ نصت المادة (25) منها على أن تسند للمنظمات الحكومية المتخصصة مهمة الملاحظة ومراقبة مدى إلزام الدول بينود الإتفاقية وهو الوضع نفسه الذي نصت عليها المادة (26) من إتفاقية التنوع البيولوجي المحررة في 05 جوان 1992. أنظر: واعلي جمال، مرجع سابق، ص 121-122.

(5) - M.André Tunc, OP.cit, P 711-725.

4- توزيع الاختصاص:

أمام تنوّع وتعدّد المنظمات الدولية وأمام تفاقم ظاهرة التلوث البحري وتكاثر مصادره مع تأكيد أفراد المجتمع الدولي على ضرورة حماية البيئة، فإنّه غالباً ما يلجأ عند توزيع مهام الحماية بين مختلف الهيئات الدولية إلى مسألة تخصّص هذه المنظمات الدولية، فمنظمة الصحة العالمية مثلاً تهتم بالآثار المضرّة للتلوث البحري على الجانب الصحي، المنظمة البحرية العالمية تهتم بجانب مكافحة تلوث البحار...⁽¹⁾

5- تقديم المساعدات للدول الأعضاء:

نظراً للإحتياجات الخاصة للبلدان النامية والتحديات التي تواجهها أقرّت المنظمات الدولية برامج متعلّقة بتقديم مساعدات لها وذلك من أجل التعاون والتنسيق الدوليين في مجال حماية البيئة البحرية بينها وبين الدول والمنظمات والهيئات ذات الصلة وذلك من أجل منع تلوث البيئة البحرية وتدهورها من جرّاء الأنشطة البرية وغيرها من الأنشطة ومنه الوصول إلى فهم علمي أفضل للمشاكل التي تعاني منها هذه الدول.

6- تشكيل اللجان والهيئات اللازمة لحماية البيئة البحرية

حيث يتمّ تشكيل اللجان والهيئات ذات الصلة بحماية البيئة البحرية، تُعنى بإستعراض التقدّم المحرز على الأصعدة الدولية والإقليمية في تنفيذ بنود الإتفاقيات والمعاهدات المعنية بحماية البيئة، صياغة التوجيهات والخيارات المتعلّقة بالسياسات من أجل الأنشطة المستقبلية، متابعة خطة تحقيق التنمية المستدامة بما في ذلك حفظ البحار والمحيطات والمناطق الساحلية، بناء القدرات والتعاون في مجال التكنولوجيا ونقلها وحشد الموارد المالية من أجل تنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية، ومثالها لجنة التنمية المستدامة بإعتبارها لجنة فنية تابعة للمجلس الإقتصادي والإجتماعي أنشئت بموجب قراره رقم (207/1993) المؤرخ في 12 فيفري 1993 وتحت توصية ورعاية منظمة الأمم المتحدة.⁽²⁾

ثانياً: المنظمات الدولية العالمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية

تشمل هذه المنظمات الوكالات أو المنظمة المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وهي تلعب دوراً أساسياً في تجسيد حماية البيئة البحرية بشكل مباشر أو غير مباشر، وذلك من خلال تبني أحكام وتنظيمات من شأنها القضاء أو التقليل من حدّة التلوث، وسنتناول كلّ منها بالدراسة على حده.

(1) – CH.Alexandre Kiss et J.Pierre Beurier, OP.cit, P 66.

(2) – تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، مرجع سابق، ص 15.

1- المنظمة البحرية الدولية (IMO):

تعتبر المنظمة البحرية الدولية "IMO International Maritime Organisation"، من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، تأسست في 06 مارس 1948، وكانت تسمى في البداية المنظمة البحرية الإستشارية الدولية (IMCO)، وبدأت العمل عام 1959 ومقرها المملكة المتحدة وشعارها "سلامة النقل البحري وفعاليتها في محيطات نظيفة"⁽¹⁾ تتكفل هذه المنظمة بالمسائل الفنية المتعلقة بالبيئة البحرية ومهمتها الأساسية تحسين أمن الملاحة بإعتماد قوانين متفق عليها دولياً ووقاية مياه البحار من التلوث الناجم عن السفن ومراقبته ومعالجة ما يتصل بذلك من مسائل قانونية، والعمل على إعداد الإتفاقيات وعقد المؤتمرات الدولية في شؤون الملاحة البحرية.⁽²⁾

يتم تنفيذ عمل هذه المنظمة من خلال عدد من اللجان أهمها لجنة حماية البيئة البحرية التي أنشئت عام 1973 لتسهيل المهام الموكولة للمنظمة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، وأعطت الصلاحيات لتنفيذ المهام الملقاة على عاتق المنظمة بموجب الإتفاقيات الدولية للسيطرة على التلوث الناتج عن السفن والتحكم به، وبصورة خاصة لتبني التعديلات والقرارات وغيرها من القواعد كما جاءت في الإتفاقيات.⁽³⁾

هذا وقد شكّلت هذه المنظمة عدداً آخر من اللجان المتخصصة واللجان الفرعية التي تقوم بتنفيذ أعمال المنظمة أبرزها لجنة السلامة البحرية (MSC)، لجنة سلامة الملاحة (NAV)، لجنة الوقاية من الحرائق (FP)، لجنة السلع الخطرة والبضائع الصلبة والماديات (DSC) ولجنة السوائل والغازات السائبة (BLG) واللجنة القانونية لمعالجة المشاكل القانونية التي أنجزت نتيجة حادثة "توري كانيون" التي حدثت سنة 1967 والتي أصبحت فيما بعد دائمة تنتظر في المسائل التي تدخل في اختصاص المنظمة.⁽⁴⁾

علاوة على ذلك تهتم المنظمة بتشجيع الدول للتعاون من أجل تنفيذ المعايير الدولية المتفق عليها في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، والسعي إلى تجسيد روح التضامن وتقديم المساعدات للدول النامية.⁽⁵⁾

إن المنظمة البحرية الدولية في أول هيئة متخصصة حصراً بالقضايا البحرية، يمكن إجمال أهدافها فيما يلي:

- مكافحة التلوث البحري،

(1) - عبد الواحد الفار، التنظيم الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002، ص26.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص124.

(3) - بدرية عبد الله العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون البيئي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد (2)، 1997، ص70.

(4) - إياد محمود الداودي، مرجع سابق، ص109.

(5) - محمد البراز، حماية البيئة البحرية-دراسة في القانون الدولي-، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص144 وما يليها.

- وضع آلية للتعاون الدولي فيما يتعلق بالسلامة البحرية وحماية الأحياء في البحار والمحيطات،
- وضع نظام متكامل لتعويض الأشخاص الذين يتعرضون لخسائر مالية بسبب التلوث البحري،
- عمل إحصائيات عن الحوادث البحرية وكيفية تفاديها والحد منها،
- إعداد وتقديم إقتراحات حول إتفاقيات الملاحة البحرية.

والأهم من ذلك إصدار العديد من القرارات بشأن التحكم في النفايات الخطرة عبر الحدود ومناشدة الدول لتطبيق أحكام الإتفاقيات المتعلقة بذلك وتشجيعها على الإنضمام إليها، سواء عند نقلها أو إغراقها خاصة وأن البحار والمحيطات تلعب دورا رئيسيا وهامًا كوسيلة لنقل النفايات أو إغراقها في أعماقها.⁽¹⁾

هذا وقد نتج عن جهود المنظمة إبرام العديد من الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، حيث بلغ عددها (70) إتفاقية خلال الخمسين سنة، أرسى من خلالها نظاما قانونيا لمواجهة التلوث البحري والتصدي له، ومن ثمة حماية الموارد المائية وصون التنوع البيولوجي البحري، ويمكن تصنيف هذه الإتفاقيات إلى (04) فئات، منها إتفاقيات متعلقة بالوقاية من الحوادث والسلامة البحرية، إتفاقيات منع التلوث البحري، إتفاقيات بشأن نظام المسؤولين والتعويض وإتفاقيات بشأن بعض البحار، ومن أهمها الإتفاقية المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط لعام 1954، كذلك معاهدة لندن لسنة 1972 والمتعلقة بالتلوث الناجم عن مخلفات السفن، ومعاهدة ماريبول لسنة 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن...⁽²⁾

كما وقد أنشأت المنظمة في سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض المتوسط يعمل على مساعدة دول المنظمة في التصدي لحالات التلوث الطارئة في المنطقة.⁽³⁾

2- السلطة الدولية لقاع البحار:

السلطة الدولية لقاع البحار هي منظمة دولية متخصصة ذات شخصية قانونية، أنشئت بمقتضى إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁴⁾، ودخلت حيز العمل في نوفمبر 1994، ومقرها في جامايكا، وظيفتها

(1) - أحمد أبو الوفاء، الحماية الدولية لحقوق الإنسان في إطار منظمة الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2000، ص 190 وما يليها.

(2) - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 103.

(3) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 124.

(4) - لقد تم إنشاء السلطة الدولية لقاع البحار بمقتضى نص المادة (156) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982، وبدأ العمل بها في نوفمبر 1994 مع دخول الإتفاقية حيز التنفيذ، أنظر: المادة (156) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحار وتحتها وخارج نطاق الولايات الإقليمية للدول ومراقبتها وإدارة مواردها، كما نصت الاتفاقية أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية البيئة البحرية.⁽¹⁾

وتتمثل أهداف هذه السلطة في:⁽²⁾

- مكافحة ومنع التلوث أو الحد منه والسيطرة عليه وعلى كل الأخطار التي تهدد البيئة البحرية.
- العمل على تحقيق التوازن البيئي الإحيائي وحماية الأنظمة البيئية البحرية المختلفة.
- توجيه عناية خاصة إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة لأنشطة مثل التجريف والحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.
- حماية وحفظ الموارد الطبيعية للبيئة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية فيها.
- مراقبة ممارسة أنشطة الاستكشاف والاستغلال في منطقة قيعان البحار والمحيطات خارج الولايات الإقليمية، مع مراقبة إحترام الدول وتنفيذ ما يقع على عاتقها من التزامات وفق أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي المطبقة.

- حثّ الدول لوضع قواعد ومعايير دولية وإجراءات لتحقيق حماية المنطقة⁽³⁾ بشكل خاص وبالبيئة البحرية بشكل عام.

أما فيما يتعلق بهيئات السلطة، فإنّها تتكوّن من جمعية ومجلس وأمانة بوصفها الهيئات الرئيسية لها⁽⁴⁾، كما تنشأ بها المؤسسة⁽⁵⁾ باعتبارها الهيئة التي تقوم السلطة بواسطتها بالوظائف المتعلقة بنقل المعادن المستخرجة من المنطقة وتجهيزها وتسويقها⁽⁶⁾. كما أجازت الاتفاقية للمنظمة أن تنشأ من الهيئات الفرعية وفي حالة الضرورة، ما قد يساهم في حماية وتحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية⁽⁷⁾، حيث تكون كلّ هذه الهيئات الرئيسية والمؤسسة وباقي الهيئات الفرعية مسؤولة عن ممارسة الصلاحيات والوظائف التي تمنح

(1) - المادة (157) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(2) - صليحة على صدقي، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، ط1، منشورات قازيونس-بن غازي، ليبيا، 1996، ص224.

(3) - المنطقة هي قاع لبحار والمحيطات وباطن الأرض، المادة (1/1/1) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(4) - المادة (1/158) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

(5) - المادة (2/158) نفس الإتفاقية.

(6) - المادة (1/170) من نفس الإتفاقية.

(7) - المادة (3/158) نفس الإتفاقية.

لها، وتتجنب كل منها إتخاذ أي إجراء قد ينقص أو يعدّل أو يعرقل ممارسة الصلاحيات والوظائف الممنوحة لهيئة أخرى.⁽¹⁾

3- منظمة الأغذية والزراعة: (FAO)

أنشئت منظمة الأغذية والزراعة "Food and Agriculture Organisation" سنة 1945⁽²⁾، وهي أيضا وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وتعمل في مجال التغذية والزراعة ونشاطها يتصل مباشرة بالبيئة⁽³⁾، وتتمحور أهدافها حول رفع مستوى المعيشة والتغذية لسكان العالم والعمل على زيادة الإنتاج الزراعي والحفاظ على المصادر الطبيعية، كما وضعت هذه المنظمة المعايير والمستويات المتعلقة بحماية المياه والتربة والأغذية من التلوث بواسطة المبيدات أو عن طريق المواد المضافة للأغذية للمساعدة في حفظها.⁽⁴⁾

وفي مجال حماية البيئة البحرية تبنت مؤتمرها المنظمة في 1995/10/31 مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد⁽⁵⁾، التي تهدف إلى إرساء مبادئ مع مراعاة الجوانب الإيكولوجية والإحيائية والتكنولوجية والإقتصادية والاجتماعية والتجارية وقواعد القانون الدولي، ومن أهداف هذه المدونة إرساء مبادئ وخطط وتدابير لإعداد وتنفيذ سياسات وطنية لصيانة الموارد السمكية ومصائد الأسماك وإدارتها وتنميتها، وأن تشجع حماية الموارد المائية الحية وبيئتها المائية والمناطق الساحلية، إضافة إلى وضع معايير سلوك لجميع المشتغلين بقطاع مصائد الأسماك.⁽⁶⁾

وفي نفس السياق عقدت منظمة الفاو مؤتمر خصص لبحث إسهام مصائد الأسماك في الأمن الغذائي في مدينة كيوتو اليابانية لسنة 1995، وتناول هذا المؤتمر سبل الإدارة السليمة لمصائد الأسماك والتربية

(1) - المادة (4/158) من نفس الاتفاقية.

(2) - تجدر الإشارة إلى أن المشاكل المتزايدة للزراعة والأغذية في العالم أجبرت دول العالم على الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي في ولاية فرجينيا الأمريكي للنظر في هذه المشاكل، وقد تفرع عن هذا المؤتمر لجنة دولية توصلت في النهاية إلى إتفاقية دولية خاصة بإنشاء منظمة الأغذية والزراعة وفي عام 1945 ظهرت المنظمة بعد أن تم التوقيع على المعاهدة المنشئة لها من طرف (24) دولة اجتمعوا في مدينة كيبيك بكندا وفي عام 1951 انتقلت المنظمة إلى مقرها الدائم بمدينة روما بإيطاليا. أنظر: صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة (01)، 2010، ص130.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 126-127.

(4) - بدرية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 69.

(5) - كشف تقرير منظمة الأغذية لعام 1995 عن حصيلة مقلقة للمخزون العالمي للأسماك قرابة (70%) منه تم استنفاده وإستغلاله إستغلالا مفرطا أو بشكل كامل أوه وفي طور التجديد، ونظرا لإخفاق إجراءات التسيير المعمول بها، دعت منظمة الفاو المجموعة الدولية إلى المصادقة على مدونة سلوك من أجل صيد مسؤول، وهو ما قد تم في نفس السنة.

(6) - إياد محمود الداودي، مرجع سابق، ص 110 وما يليها.

الصحيحة للأحياء المائية وبذلك تجنّب التلوث الذي قد ينتج عن ذلك من خلال إلقاء قذف النفايات والمبيدات وفضلات الأسماك في البحار.

كما ساهمت المنظمة سنة 1991 في التحضير لعقد مؤتمر الأمم المتحدة، الخاص بالبيئة والتنمية المستدامة، وشاركت في العديد من مجموعات العمل المعنية بالتلوث البيولوجي والمحيطات والغابات والأراضي الزراعية، كما شاركت في الصياغة المقترحة للإعلان الصادر عن قمة الأرض "أجندة القرن الحادي والعشرين".⁽¹⁾ ضف إلى ذلك فقد شاركت أيضا في صياغة إتفاقية "روتردام" لسنة 1998 التي جاءت تطبيقا لتوجيهات المنظمة المتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية الخطيرة المنقولة بحرا. وليس فقط ذلك، بل قد ساهمت أيضا في وضع قانون حول توزيع وإستعمال الرخويات، وهي أيضا تعمل على تقديم المساعدة للعديد من الدول خاصة منها السائرة نحو النمو في وضع تشريعاتها الداخلية كتشريعات الصيد البحري، والزراعة البحرية... ذلك أنها تمتلك مجموعة من الخبراء الدوليين المختصين في الميدان التشريعي بحيث يساعدون رجال قانون الدول المعنية في وضع التشريعات الداخلية بما يتماشى مع بنود القانون الدولي.⁽²⁾

وأخيرا وفيما يتعلق بالبيئة في البحر الأبيض المتوسط، فقد ساهمت المنظمة في وضع وصياغة إتفاقية "برشلونة" لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 وكذا في البروتوكولات الملحقة بها.⁽³⁾

4- الوكالة الدولية للطاقة الذرية: (IAEA)

أنشأت الوكالة الدولية للطاقة الذرية "International Atomic Energy Agency (IAEA)" في 29 جوان 1957 في فيينا⁽⁴⁾، إستجابةً للمخاوف والتوقعات الناجمة عن إكتشاف الطاقة النووية، والجدل في توجيه هذه التكنولوجيات للإستخدام كسلاح بدلا من إعتبارها أداة مفيدة وعملية، ومن أمثلة إستخدام هذه الطاقة بصورة عدائية، القنبلة النووية الأمريكية ضد اليابان في أوت 1945 وكذا التجارب النووية الفرنسية

(1) - الموقع الرسمي لمنظمة الأغذية والزراعة، على الرابط الإلكتروني www.foo.org/indes_ar.htm، تاريخ التصفح 2021/01/03 الساعة 03:43.

(2) - وناس يحي، الإدارة البيئية في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون العام، معهد الحقوق، جامعة وهران، 1999، ص 197.

(3) - رشيد مجيد حمد الربيعي، الحماية الإقليمية لبيئة البحر المتوسط والمصلحة العربية، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد (07)، العدد (12)، 2004، ص 54.

(4) - تم انشاء المنظمة سنة 1956 ودخلت حيز العمل في 1957 ومقرها فيينا بالنمسا، وتتبع الوكالة منظمة الأمم المتحدة بموجب الإتفاق بينهما في سنة 1957. أنظر: خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية، والإتفاقيات الدولية- دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، 2011، ص 269.

في جنوب الجزائر وقاع المحيط الهادي والتي خلفت آثار مدمرة للبيئة لا تزال تبعاتها غير محصورة إلى يومنا هذا.⁽¹⁾

تعتبر هذه الوكالة من المنظمات الدولية التي تُعنى بالحفاظ على البيئة من التلوث الناتج عن استخدام الطاقة الذرية، حيث أقرت في سنة 1973 اللوائح المتعلقة بسلامة نقل المواد المشعة⁽²⁾، إضافة إلى وضعها للخطوط العريضة لرصد ومنع التلوث الإشعاعي الذي يصيب الأفراد والبيئة، والمعالجة الآمنة للنفايات الإشعاعية والتخلص منها. كما قامت بدق ناقوس الخطر للانتباه إلى مخاطر التجارب النووية التي تقام في البحار والمحيطات، وبيّنت مخاطرها على النظام البيئي البحري، وما ينجرّ عن ذلك من أضرار قد تصيب الحياة البحرية.⁽³⁾

وفي نفس الإطار قامت الوكالة بتحرير معاهدة دولية في 20 سبتمبر 1994 حول السلامة النووية، دعت من خلالها الدول المالكة للطاقة النووية إلى أخذها بمبادئ أساسية حول سلامة وأمن المنشآت النووية، كما قامت في 05 سبتمبر 1997 بتبني إتفاقية جماعية حول السلامة بشأن تسيير المواد الإشعاعية وحسن تسيير النفايات الذرية.⁽⁴⁾

وأخيرا، فقد ساهمت هذه الوكالة في صياغة العديد من الإتفاقيات الأخرى التي تتعلّق بنقل النفايات الذرية الخطرة⁽⁵⁾ ومنها على الخصوص "إتفاقية بازل" التي وقعت عليها (88) دولة وجميع دول الإتحاد الأوروبي في مارس 1989 تتعلّق بنقل المواد الذرية الخطرة، كما قد ساهمت في أشغال "ندوة برشلونة" بتوصيات للدول على أخذ التدابير والوسائل اللازمة لمنع تسرب النفايات الذرية إلى البحر المتوسط.⁽⁶⁾

5- منظمة التربية والثقافة والعلوم: (UNESCO)

أنشأت منظمة التربية والثقافة والعلوم:

"The Nation Educationnel Scientific and Cultural Organisation "

(1) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، سوريا، 2010، ص ص 117-118.

(2) - بدرية العوضي، مرجع سابق، ص ص 72-73.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص ص 127-128.

(4) - CH.Alexandre et J.Pierre Beurrier, OP.CIT, P 76.

(5) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 128.

(6) - Khalil Nassim, Le problème de l'enfouissement des déchets nucléaires, EL DJEICH, revue mensuelle de L'armée nationale populaire, n° 504 Juillet, 2005, Algérie, P29.

في 04 نوفمبر 1946⁽¹⁾؛ وهي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة، ويبدو من الهولة الأولى أنها بعيدة عن الإهتمامات البيئية، غير أنه ومنذ مؤتمر ستوكهولم الذي جاء ضمن مبادئه الإعتراف بالحاجة إلى التعليم البيئي في ترسيخ ثقافة بيئية، برز دورها في تكريس الوعي البيئي وخلق ثقافة بيئية، حيث أنه من الآليات التي إعتمدت عليها منظمة اليونسكو من أجل حماية البيئة والمحافظة عليها هي التوعية حول أخطار التلوث البيئي، كذلك نشر الوسائل التقنية والأدوات العلمية والعمل على إلزام الدول بإدراج البعد البيئي في المسارات الدراسية...

إن ما إعتمدت عليه المنظمة تجاه البيئة مستمد من المبادئ التي جاءت بها مؤتمرات البيئة الدولية من مؤتمرات ستوكهولم إلى مؤتمر ريو دي جانيرو لعام 1992 ومؤتمر باريس 2015 و مؤتمر ريو +20، حيث جاء في مبدأ الحماية حماية الأجيال البشرية الحاضرة والمستقبلية، وهذا المبدأ يعتبر من المبادئ التي جاء بها الإعلان العالمي لحقوق الإنسان "لكل فرد الحق في الحياة والحرية والسلامة الشخصية"⁽²⁾ وأيضا "لكل شخص الحق في الراحة في مستوى معيشة كافٍ للمحافظة على الصحة والرفاهية له ولأسرته ويتضمن ذلك التغذية والملبس والسكن والعناية الطبية وكذلك الخدمات الإجتماعية..."⁽³⁾

أما فيما يتعلق بالبيئة البحرية، فقد حرصت اليونسكو على تسهيل إجراءات إعداد خرائط جيولوجية فنية لمواقع تنفيذ خطط التنمية ومشروعات صناعية داخل البحر وخارجه، حتى لا يكون لها آثار ضارة على البيئة.

6- منظمة الصحة العالمية: (WHO)

أنشأت منظمة الصحة العالمية " (WHO) World Health Organization " في 07 أبريل 1948 كإحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بمنظمة الأمم المتحدة أيضا،⁽⁴⁾ لها دور فعال في مجال حماية البيئة والمحافظة عليها وهي تعمل على تقديم المساعدات الضرورية من أجل أن يعيش في بيئة نقية خالية من الملوثات، من خلال نشر معلومات وإنشاء الهياكل والأجهزة التابعة لها تختص بالشأن البيئي ومكافحة أخطار التلوث بأنواعه، ومن بينها مركز البحث حول معالجة النفايات الذي أنشأته في عام 1968 لمراقبة التلوث المضر بالصحة، كذلك المنتدى الوزاري حول البيئة والصحة لعام 1989، ويتمّ الإجتماع فيها بصفة

(1) - عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي، المجلد الثالث، قانون المنظمات الدولية، دار الشروق للنشر والتوزيع، الطبعة العربية الأولى، عمان، 2003، ص252.

(2) - المادة (03) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر بتاريخ 1948/12/10.

(3) - المادة (1/25) من نفس المرجع.

(4) - علواني مبارك، دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث، مجلة المفكر، العدد (14)، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، ص615.

دورية كلّ خمسة سنوات، لجنة الصحة والبيئة الصادرة عام 1990 تختص بوضع الإعتبارات البيئية والصحية المنصوص عليها في أجندة القرن الواحد والعشرين موضع التنفيذ.⁽¹⁾

كما ساهمت منظمة الصحة العالمية على المستوى الإقليمي من خلال تبني الميثاق الأوروبي حول البيئة والصحة سنة 1989، في حثّ حكومات الدول الأوروبية والمنظمات الدولية الأخرى لوضع مشاكل التلوث البيئي والذي منه التلوث البحري من بين المواضيع المهمة والرئيسية، والحرص على حماية الصحة الإنسانية من أخطار التلوث، مثل التشجيع على إستخدام التكنولوجيا التي تساعد في الحدّ من إنتاج النفايات الخطرة، والتي تسمح بتدوير هذه النفايات وإعادة إستعمالها.⁽²⁾

7- المنظمة الدولية للأرصاد الجوية: (WMO)

نشأت المنظمة الدولية للأرصاد الجوية: "World Meteorological Organisation" بموجب إتفاقية واشنطن المحرّرة في 11 أكتوبر 1947 والمعدّلة في 1951، وهي منظمة دولية متخصصة، مقرّها جنيف بسويسرا ويرأسها أمين عامّ ينتخب من قبل برلمان المنظمة كلّ أربع (04) سنوات، وفي عضويتها (191) دولة، وهي تُعنى بمجالات الأرصاد الجوية والهيدرولوجيا والعلوم الجيوفيزيائية المتصلة بها.⁽³⁾

تؤدي المنظمة دورا رياديا في الجهود الدولية الرامية إلى رصد البيئة وحمايتها، فهي تدعم بالتعاون مع وكالات تابعة للأمم المتحدة ومع المرافق الوطنية للأرصاد الجوية تنفيذ عدد من الإتفاقيات، وتعمل على تشجيع التنسيق في مجال البحث العلمي، وتسمح بالخصوص بمراقبة التلوث، دراسة نسبته ومستوياته وكذلك البحث عن سبل مكافحته والحدّ منه والسيطرة عليه.

والأهمّ أنّها تساهم في دراسة تأثير ثقب الأوزون على النظام البيئي، ومشاكل الإحتباس الحراري وتأثيرها على مستوى البحار والمحيطات، خاصّة البحار المغلقة وشبه المغلقة كالبحر المتوسط.⁽⁴⁾ هذا وتقدّم المنظمة مجموعة واسعة من الخدمات البحرية، بما في ذلك دعم الإدارة الساحلية وسلامة الحياة في البحار، فهي قد شاركت هذه الأخيرة في وضع نظام دولي للمراقبة المستمرة يطلق عليه اسم (GEMS)⁽⁵⁾، إذ يعود لها الفضل في إجراء البحوث والدراسات الخاصّة بظاهرة تحوّل التيارات البحرية،

(1) - نادية لثيم، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الحامد، عمان، 2010، ص ص 293-294.

(2) - نادية لثيم، نفس المرجع، ص 297.

(3) - Dominique Carreau et Patrick Juillard, Droit International Economique, LGDJ, 4ème édition. Editions DELTA, Paris, 1998, P 203 – 204.

(4) - Michel Prieur, OP.cit, P 45.

(5) - GEMS : Le Système Mondial de Surveillance Continue de l'Environnement.

ومن أمثلة ذلك "ظاهرة النينو" في المحيط الهادي والقطبية الثنائية للمحيط الهندي، والتذبذب في شمال المحيط الأطلسي...⁽¹⁾

8- المنظمة العالمية للتجارة (WTO):⁽²⁾

تأسست منظمة التجارة العالمية "World Trade Organisation" في 01 جانفي 1995 ومقرها جنيف في سويسرا، وللبيئة مكانة خاصة في هذه المنظمة، حيث خصّصت لها لجنة خاصة تعرف بلجنة التجارة والبيئة التي تهدف إلى تحديد العلاقات بين الأحكام التجارية والإجراءات البيئية بطريقة تسمح بترقية التنمية المستدامة والدفاع والمحافظة على البيئة عامّة، ويكون ذلك عن طريق الضرائب والرسوم البيئية التي تفرضها المنظمة على المعاملات التجارية المنصوص عليها في إتفاقياتها⁽³⁾، حيث وضعت إتفاقيتين تهدف للحفاظ على البيئة العامّة من جهة، وضمان عدم إستخدامها كقيود في وجه التجارة من جهة أخرى.⁽⁴⁾

وفيما يتعلّق بالبيئة البحرية، فإنّ المنظمة تسعى من خلال أجهزتها والمنظمات الدولية الأخرى إلى تنظيم إجراءات النقل البحري والتجارة البحرية وإتخاذ تدابير تنظيمية في العديد من المجالات البحرية، وهذه تشمل تنفيذ حدّ الكبريت لعام 2020 الذي حدّدته المنظمة البحرية الدولية، وإدارة مياه الصابورة، وتدابير معالجة مياه الصرف، والحدّ من التلوث من المواد البلاستيكية والنفايات الصناعية والتشجيع على إستخدام التقنيات الجديدة والرقمنة في المعاملات التجارية البحرية، إلى جانب ذلك ساهمت المنظمة في صياغة العديد من الإتفاقيات التي تتعلّق بالنقل البحري للمواد الضارة والسامّة وكذلك نقل النفايات الخطرة.⁽⁵⁾

هذا عن المنظمات الحكومية العالمية، أمّا المنظمات الإقليمية المهمة بحماية البيئة البحرية فهي عديدة منها:

(1) - وتجدر الإشارة إلى أنه تحدث هذه التذبذبات عندما يتسبب تغير أنماط درجة حرارة سطح البحر، والضغط الجوي والرياح في حدوث فترات مناخية أكثر دفئا أو برودة، أو أكثر مطرا أو جفافا من الحالات العادية.

أنظر:

Abdelaziz Abdelhady, Le système de surveillance de l'environnement, in : Revue Juridique de l'Environnement, n°1, 1982, PP 19-37.

(2) - هي منظمة لها صفة قانونية مستقلة ولها كافة الحقوق والامتيازات الممنوحة لوكالة الأمم المتحدة وهي تمثل بذلك الإطار التنظيمي والمؤسسي، وهذا الأخير يهم كلّ الإتفاقيات التي أسفرت عنها مفاوضات دولة الأوروغواي وتقوم أيضا بالإشراف على تطبيق القواعد والإجراءات الحاكمة لتسوية المنازعات التجارية والمراجعة في تطبيق السياسات التجارية. أنظر: علواني مبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص112.

(3) - Hugues Hellio, L'organisation mondial du commerce et les normes relatives à l'environnement : Recherche sur la technique de l'exception, thèse pour l'obtention du grade de doctorat, Université panthéon-Assas (Paris II), 2005, P38..

(4) - Hugues Hellio, Op.cit, PP39-40.

(5) - شعيب جليط، مرجع سابق، ص157-160.

ثالثا: المنظمات الدولية والإقليمية المهمة بحماية البيئة البحرية

أصبحت كثير من المنظمات الإقليمية مرتبطة بطريقة أو بأخرى بأنشطة وفعاليات في مجال حماية البيئة من التلوث، وقد بات لما دور فعال ومميز في تطوير القانون الدولي البيئي وأضحت حماية هذا الوسط لدى تلك المنظمات واحدة من أهم برامجها وسياساتها، ومن هذه المنظمات نجد (منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، منظمة الإتحاد الأوروبي، منظمة الإتحاد الإفريقي، المجلس الأوروبي لحماية البيئة...)

كما تلعب هذه المنظمات على غرار المنظمات العالمية أدوارا بارزة في مكافحة التلوث البحري.

1- اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة: (UNECE) تأسست اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة:

"United Nations Economic Commission for Europe" في عام 1947 لتشجيع التعاون الاقتصادي بين الدول الأعضاء فيها، وقد أنشأت من طرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة، ومقرها جنيف وهي متكوّنة من عدّة أجهزة متخصصة.⁽¹⁾

درست هذه اللجنة المشاكل البيئية لأول مرة في سنة 1956، وذلك على إثر إستفحال مشكل تلوث المياه الساحلية للساحل الأوروبي بفعل النقل البحري، ثم في سنة 1963 درست اللجنة أيضا مشكلة التلوث الصناعي وآثاره على الصحة البحرية هذه الدراسات ترجمت من خلال جعل حماية البيئة البحرية من بين الأهداف التي رسمتها اللجنة في برنامج عملها.⁽²⁾

علاوة على ذلك، ساهمت اللجنة في إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري، منها إتفاقية هلسنكي التي خصّصت العديد من مواردها لحماية البيئة البحرية في إطار التعاون الاقتصادي الأوروبي، إتفاقية جنيف لعام 1979 حول التلوث الجوي العابر للحدود...

2- منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD)⁽³⁾

"Organisation for Economic Cooperation and Developpement":

(1)– CH.Alexandre Kiss, Jean Pierre Beurier, OP.cit, P 80.

(2) – واعلي جمال، مرجع سابق، ص 130-131.

(3) – ورثت الـ OECD منظمة التعاون الاقتصادي لأوروبا التي تأسست عام 1948، وقد إتخذت هذه المنظمة OECD شكلها الحالي عام 1960، وتتألف من جميع دول غربي أوروبا بالإضافة إلى أستراليا، كندا، اليابان، نيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية، وقد أصدرت المنظمة عدة دراسات بيئية أهمها: مشاكل إنتقال التلوث (1974) والجوانب القانونية لإننتقال التلوث (1977). صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 122-123.

تأسست هذه المنظمة بموجب المادة الأولى من إتفاقية باريس المؤرخة في 14 ديسمبر 1965، وإستنادا إلى نظامها الداخلي، فإن نشاطها ينصبّ بالدرجة الأولى على المشاكل الإقتصادية ذات النطاق الواسع لتمتد إلى العديد من القضايا ومنها الحماية البيئية.⁽¹⁾ حيث أنشأت هذه الأخيرة عام 1970 لجنة حول البيئة غرضها تقديم العون إلى حكومات الدول الأعضاء في المنظمة لتحديد سياساتها بخصوص مشاكل البيئة، مع الأخذ بعين الاعتبار المعلومات ذات الصلة وبالتحديد الإقتصادية والعلمية منها والتوفيق بين سياساتها البيئية والتنمية الإقتصادية والإجتماعية، كما تتولى اللجنة مسؤولية تقويم أثر الإجراءات البيئية على التغيرات الدولية.⁽²⁾

علاوة على ذلك ساهمت المنظمة بشكل كبير في تطوير القانون الدولي للبيئة، وهذا من خلال صياغتها توصيات مصحوبة بإعلانات للمبادئ، كما قامت بإنجاز عدّة دراسات علمية لحلّ بعض المشاكل البيئية لا سيما الجوانب القانونية كمشكل التلوث البحري العابر للحدود حيث وضعت له أول تعريف قانوني، وكذلك مشكل تسيير الأرصدة السمكية وحصص الدول وطرق الحفاظ عليها من الإستنزاف والإستغلال المفرط.⁽³⁾

كما بذلت جهدا كبيرا لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة عبر البحار والمحيطات، ويأتي ذلك كون أغلب الدول الأعضاء في المنظمة من الدول الصناعية الكبرى المنتجة للنفايات الخطرة، لكن بالرغم من ذلك فإنّ عمليات نقل هذه النفايات من طرف أعضاء المنظمة مازالت مستمرة، فعلى سبيل المثال في المتوسط فإن الحدود الأوروبية وفقا لمنظمة OECD تعبرها شحنة من النفايات الخطرة والسامة كلّ خمس دقائق، أي بمعدل 100000 عملية نقل لهذا النوع من بلدان المنظمة في السنة الواحدة.⁽⁴⁾

(1) - عبد السلام منصور عبد العزيز الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص151.

(2) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، نفس المرجع، ص123.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 132.

(4) - عقيل جابر رهييف الزبادي، المسؤولية الدولية عن التلوث البيئي الناجم عن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود (وفقا للإتفاقية بازل لعام 1979)، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، كلية القانون - جامعة القادسية، العراق، 2017، ث35-36.

3- الاتحاد الأوروبي:

نشأت سياسة الاتحاد الأوروبي البيئية بموجب "قمة باريس"⁽¹⁾ لرؤساء دول وحكومات الجماعة الاقتصادية الأوروبية في أكتوبر 1972، والتي تعتبر نقطة بداية لخطّة الاتحاد الأوروبي حول البيئة، وقد اعتمد سنة 1973 برنامج عمل لحماية البيئة الذي يمثل سياسة الاتحاد الأوروبي البيئية الأولى.⁽²⁾

ومن أهم المبادئ التي أتى بها هذا الأخير في مجال حماية البيئة مبدأ الملوث الدافع⁽³⁾، مبدأ الترهيب ومبدأ الترغيب، بحيث يهدف مبدأ الترغيب إلى تشجيع المنشآت والأفراد لتطوير وإبتكار حلول لتحسين الأداء البيئي، أمّا مبدأ الترهيب فيقوم على القوانين الملزمة.⁽⁴⁾

أمّا فيما يتعلّق بآليات الاتحاد الأوروبي في حماية البيئة، فإنّه يمكن تصنيفها إلى آليات إدارية وآليات تنظيمية، بحيث تتمثل الآليات الإدارية في مجموعة متنوعة من الأجهزة الفاعلة، بما في ذلك المجلس الأوروبي للبيئة والمفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي وهي تعتبر أجهزة رئيسية للمنظمة⁽⁵⁾، إضافة إلى بعض الأجهزة الأخرى من أهمّها الوكالة الأوروبية للبيئة⁽⁶⁾، محكمة العدل الأوروبية⁽⁷⁾، المكتب الأوروبي للبيئة (EEB)⁽⁸⁾ وبنك الإستثمار الأوروبي (EIB).⁽⁹⁾

وفي إطار دراستنا للبيئة البحرية سندرس أهداف وأنشطة الوكالة الأوروبية للبيئة باعتبارها الجهاز الخاص بالسلامة البحرية.

(1) – Christion Hey, EU Environnemental policiers: A Short history of the policy strategies, in : EU Environnemental Policies Hand Book, Seretury General of Germman Advisory Council on the environnement, PP 18-25.

(2) – Hildebrand. P.M : The European community's environmental policy: 1957 to 1992, in: D.Judge, pp 13 - 14

(3) – محمد صالح الشيخ، الآثار الاقتصادية والمالية لتلوث البيئة ووسائل الحماية منها، ط1، مكتبة ومطبعة دار الاشعاع الفنية، مصر، 2002، ص3.

(4) – نجم الغزاوي، عبد الله حكمت النقار، إدارة البيئة، نظم ومتطلبات وتطبيقات الإيزو 14000، دار المسيرة للنشر، عمان، 2007، ص126.

(5) – صلاب سيد علي، حليلة فوغالي، دور الكيانات غير الوطنية في حماية البيئة (الاتحاد الأوروبي نموذجاً)، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد 11، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، جوان 2017، ص 484.

(6) – الوكالة الأوروبية للبيئة (EEA): هي وكالة من الاتحاد الأوروبي مخصصة لإنشاء شبكة رصد لمراقبة البيئة الأوروبية خصوصاً البيئة البحرية، تأسست في 07 ماي 1997، ومقرها في كوبنهاغن، الدنمارك.

(7) – محكمة العدل الأوروبية: court of justice of European Union (CJEU) هي أحد مؤسسات الاتحاد الأوروبي مقرها الرسمي لوكسمبورغ، تتعلّق مهامها بتفسير القانون الأوروبي وتصدر حكمها في الأمور غير المطابقة.

(8) – المكتب الأوروبي للبيئة (EEB) European Environnement Bureau: وهو عبارة عن جهاز يهدف إلى حماية وتحسين البيئة والقيادة الخضراء في أوروبا.

(9) – بنك الاستثمار الأوروبي (EIB) European inventent Bank: أسس في عام 1958 بموجب إتفاقية روما لسنة 1957، وهو مؤسسة للإقراض غير ربحية في الاتحاد الأوروبي، له دور في حماية البيئة وتحسين مستوى المعيشة ودعم سياسة تغيير المناخ بالاتحاد الأوروبي، إذ يضع البنك الأولوية البيئية في كلّ المشاريع التي يقيمها خاصة في مجال الشراكة الأورو-متوسطة.

أ- أهداف الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية:

تمثل السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية إهتمامات مشتركة بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي وغيرها من الدول المحاذية للبحر الأبيض المتوسط ولذلك تقوم هذه الوكالة بتنفيذ مشروع المساعدة التقنية الذي يجمع بين الأطراف المعنية، وهذا بهدف الترفيع من معايير السلامة والأمن البحريين وحماية الأوساط البحرية. وبذلك وعملا على تنفيذ الجوانب البحرية من خطة عمل النقل الإقليمي 2014-2020 للاتحاد من أجل المتوسط، وضعت الوكالة مجموعة من الأهداف تتمثل في:⁽¹⁾

- تحسين السلامة البحرية ومنه سلامة السفن ومنشآت الموانئ.
- الحدّ من تلوث البيئة البحرية من خلال الترفيع من مستوى تدريب البحارة وتأهيلهم.
- تحسين ظروف العيش والعمل على ظهر السفينة...

ب- أنشطة الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية:

في إطار حماية البحر الأبيض المتوسط تقوم الوكالة بمجموعة من الأنشطة منها تحسين قدرة السلطات المختصة لدى البلدان المنتفعة لمراقبة الحركة البحرية في المنطقة والتحكّم فيها، وبالمثل تحسين صورة مراقبة الحركة البحرية لفائدة المنتفعين من خلال دفع شبكاتها الوطنية لنظم التعرف الآلي وشبكات المنطقة، تقاسم المعلومات ونشرها بشأن الحركة البحرية، وكذا تطوير القدرات على الوقاية ضد التلوث البحري والكشف عنه ومواجهته.

هذا فيما يتعلّق بالآليات الإدارية للاتحاد الأوروبي، أمّا الآليات التنظيمية فتتمثل في الأحكام والمبادئ المنصوص عليها في معاهدة الاتحاد الأوروبي، أساسا في المواد 02، 95 و 174 منها، والتي تشمل اللوائح⁽²⁾ والتوجيهات⁽³⁾ والقرارات⁽⁴⁾ الصادرة عن الاتحاد.

ليس ذلك فقط، فقد قام الاتحاد الأوروبي بغرض حماية البيئة بوضع ستة برامج بيئية عمل من خلالها على وضع قانون أوروبي بيئي وفرض تدابير أوروبية على الدول الأعضاء، وقد تعلّق البرنامج الخامس

(1) - إياد محمود كريم الداودي، مرجع سابق، ص 127.

(2) - تعتبر اللوائح ملزمة وقابلة للتطبيق مباشرة في جميع الدول الأعضاء وتكون على الفور قابلة للتنفيذ على مستوى الأجهزة القضائية للدول الأعضاء.

(3) - وهي توجيهات الدول الأعضاء وتفرض عليها إلزاما لتحقيق نتيجة محددة في غضون فترة معينة من الزمن.

(4) - وهي تشريعات ملزمة لمن توجه له فقط، أي أنها ذات طبيعة خاصة، قد توجه إلى دولة واحدة أو مؤسسة بشأن مسألة محددة له ولا تلزم باقي الدول أو المؤسسات، ومن الأمثلة الهامة للقرارات البيئية قرارات البرلمان الأوروبي وبرنامج العمل البيئي السادس، الذي يلزم فيه المفوضية بتقديم مختلف السياسات والخطط البيئية.

لسنة 1992 بحماية البيئة وبقي نافذ المفعول حتى عام 2000، تحت عنوان "من أجل تنمية مستدامة ومنسجمة مع البيئة"، ثم جاء البرنامج السادس حول تحقيق نفس الهدف وغطى المدة بين 2002 و 2012 وذلك تحت شعار "بيئة 2010 مستقبلنا خيارنا"⁽¹⁾، وفيما بعد برنامج العمل البيئي الجديد لعام 2020 تحت عنوان "العيش بشكل جيد في حدود كوكبنا" وكان الهدف منه هو أن يقود الإتحاد الأوروبي العالم في تسريع الانتقال إلى إقتصاد منخفض الكربون.⁽²⁾

كما لم تقتصر جهود الإتحاد الأوروبي في مجال حماية البيئة على إعداد البرامج البيئية ووضع الأجهزة والهيئات الخاصة بالبيئة فحسب، بل إمتدت إلى عقد المؤتمرات الدولية والإقليمية وتنظيمها وإعداد الإتفاقيات الدولية وتقديمها للدول للمصادقة والتوقيع عليها، فضلا عن المشاركة في وضع التوصيات والإقتراحات. وفيما يتعلق بالبيئة البحرية فقد شارك الإتحاد الأوروبي في كلّ من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976، إتفاقية هلنسي بشأن حماية البلطيق لعام 1974، الإتفاقية الخاصة بالاستعداد والاستجابة والتعاون في حالة التلوث النفطي لعام 1990...

4- منظمة الإتحاد الإفريقي:

قامت الدول الإفريقية في إطار الإهتمام بالبيئة نتيجة المخاطر والأضرار التي عرفتها العديد من دول المنطقة، بإنشاء الوحدة الإفريقية في سنة 1963.

تهدف هذه المنظمة إلى وضع سياسة موحدة لحماية البيئة، من خلال إصدار العديد من البيانات وخطط العمل المشتركة، كما قد ساهمت في إبرام العديد من الإتفاقيات ذات الصلة بالبيئة⁽³⁾، منها الإتفاقية الإفريقية الخاصة بحماية الطبيعة والموارد الطبيعية والتي تمّ إبرامها بالجزائر بتاريخ 15 سبتمبر 1968، الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان وحقوق الشعوب المحرّر في جوان 1981 ودخل حيز التنفيذ في 21 أكتوبر 1986 بنairobi، والذي يعتبر ميثاق دولي تمّ فيه الاعتراف لكلّ الشعوب بالحقّ في بيئة نقية ومحيط نظيف.⁽⁴⁾

هذا وساهمت المنظمة في تشجيع الدول الأعضاء على ضرورة الأخذ بالتدابير الرامية إلى وضع برامج تنموية تهتمّ بالإنعاش الإقتصادي للدول الأعضاء في ظلّ إحترام المعطيات البيئية هذا من جهة.

(1) - صلاب سيد علي، حليلة فوغالي، مرجع سابق، ص 487.

(2) - تقرير المفوض الأوروبي لشؤون البيئة (جانيز بوتوتشنيك)، مستقبل سياسة الاتحاد الأوروبي البيئية، بروكسل، 4 ديسمبر 2012.

(3) - CH.Alexander et J Pierree Beurrier, op.cit, P 89.

(4) - المادة (24) من الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان وحقوق الشعوب.

ومن جهة ثانية حثّت المنظمة الدول على تبني المبادئ الأساسية التي جاءت بها الإتفاقيات المبرمة في مجال حماية البيئة خاصة منها إتفاقية "باماكو" حول منع تصدير النفايات الخطرة لإفريقيا، وألزمت الدول الأعضاء بصفة فردية وجماعية بإتخاذ كلّ التدابير لمنع إستيراد وصبّ وإغراق النفايات الخطرة في الأوساط الطبيعية بحرية كانت أو برية.⁽¹⁾

وعلى أساس ذلك، قامت العديد من الدول الإفريقية بإصدار تشريعات وطنية تحظر بمقتضاها إستيراد النفايات الخطرة إلى داخل المناطق الخاضعة لولايتها القضائية، سواء لغرض التخلص النهائي منها أو لإعادة تدويرها، وبالتأكيد يعدّ ذلك خطوة وقائية خاصة وأنّ بعض الشركات الدولية والدول الصناعية المتقدّمة تقوم بالتخلّص من نفاياتها السامّة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة تلك الدول منها المتوسط.⁽²⁾

وإلى جانب هذه المنظمات يوجد بعض المنظمات الدولية والإقليمية العربية المكلفة بحماية البيئة البحرية والتي ساهمت بشكل خاص في حماية البيئة والحفاظ عليها وذلك من خلال إستعمال أساليب وطرق مناسبة لذلك، ومنها:

5 - مجلس الوزراء العرب لشؤون البيئة:⁽³⁾

بُعِثَ هذا المجلس سنة 1987 بهدف تعزيز العمل العربي في مجال حماية البيئة وصون مواردها وتحديد المشكلات البيئية ذات الطبيعة الإقليمية وشبه الإقليمية وإقتراح خطط عمل مشتركة لمواجهتها، كما يهتم بتنسيق مواقف المجموعة العربية في المحافل البيئية الدولية وتفعيل دور المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية كذلك. ولقد أنشئ المكتب التنفيذي لمجلس الوزراء العرب المسؤولين عن شؤون البيئة وحددت مهامه بمتابعة تنفيذ قرارات المجلس، والمكتب التنفيذي وتوصياته، ودراسة التقارير المقدّمة من الأمانة الفنية والجهات الأخرى، وتقديم تقرير دوري عن نشاطاته إلى المجلس وما يقترحه من خطط العمل والبتّ في الأمور البيئية الطارئة التي تحتاج إلى إجراءات فورية وسريعة.⁽⁴⁾

إعتمد مجلس وزراء الدول العربية المسؤولين عن البيئة في دورته المنعقدة في مقرّ جامعة الدول العربية بالقاهرة خلال شهر جانفي 2015 إعلان القاهرة الخاصّ بالنهج الإستراتيجي للإدارة الدولية للكيمياويات

(1) - واعلي جمال، لمرجع السابق، ص 133-134.

(2) - خالد السيد متولي محمد، ماهية المواد والنفايات الخطرة في القانون المصري، "دراسة مقارنة"، دون دار نشر، القاهرة، 2008، ص 141.

(3) - حمداوي محمد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، مقال منشور في مجلة المعيار، تسميسيلت، الجزائر، عدد 2، ص 188.

(4) - النظام الأساسي لمجلس الوزراء العرب المسؤولين عن البيئة، المواد 01-03.

والإتفاقيات البيئية الدولية الخاصة بالمواد والنفايات الخطرة، ولقد وضع هذا الإعلان عدّة مبادئ وأهداف، تعهّد من خلالها مجلس الوزراء العرب المسؤولين عن البيئة بالعمل على تحقيقها.⁽¹⁾

وعقد المؤتمر والمعرض العربي الدولي الأول للتشريع البيئي في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية في شهر جويلية 2008، وقد صدر في ختام المعرض إعلان الرياض الذي يدعو إلى إنشاء دوائر قضائية بالمحاكم للفصل في قضايا البيئة، ونيابة مختصة، وتكون الأحكام الصادرة منها واجبة التنفيذ. كما دعى الإعلان إلى دعم أجهزة شؤون البيئة والخبراء والأجهزة الإدارية لمواجهة متطلبات تنفيذ المهام الموكلة إليهم والتأكيد التام لبرنامج البيئة الوطنية والإقليمية، والتكريس الحاسم للتشريعات البيئية كافة ووضع صياغة متكاملة لها بحيث تكون ضامنة لحماية البيئة الوطنية والإقليمية من التلوث بجميع مصادره.

7 - المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME) :

يعتبر إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية من المحاولات الجادة لمحاربة التلوث، حيث كانت فكرة هذه المنظمة بناء على طلب دولة الكويت في إجتماع برنامج الأمم المتحدة للبيئة لسنة 1973، لإنشاء منظمة إقليمية تضمّ الدول المطلّة على الخليج العربي لحماية البحر من التلوث والحفاظ عليه.⁽²⁾

تهدف هذه المنظمة إلى تنسيق الجهود الرامية إلى حماية نوعية المياه في منطقة الخليج العربي وحماية النظم البيئية وتخفيف التلوث الناجم عن الأنشطة التنموية للدول الأعضاء، ومن أجل ذلك قامت المنظمة بتطوير عدّة برامج وأنشطة للقيام بتنفيذها لحماية البيئة البحرية في هذه المنطقة، وقد إتخذت هذه الأنشطة أشكالا متعدّدة أبرزها: برامج الرصد البيئي، برامج التوعية البيئية...

كما وقد إهتمت المنظمة منذ إنشائها على دراسة المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ومياه التوازن التي تقوم الناقلات بتفريغها لإيجاد أفضل الحلول لها، وتبذل المنظمة الجهود الحثيثة لإدخال المفاهيم البيئية السليمة على مختلف المستويات لكي تصبح البيئة أحد المكونات الرئيسية للعملية التنموية بصورة عامّة،⁽³⁾ فحرصت في إطار ذلك على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بالبيئة البحرية منها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة

(1) - مشروع إعلان القاهرة الصادر عن مجلس الوزراء العرب المسؤولين عن شؤون البيئة بشأن، النهج الإستراتيجي للإدارة الدولية للكيماويات، المشروع منشور على الموقع: www.ee.aa.gov.eg تاريخ التصفح 2021/02/05.

(2) - الموقع الرسمي للمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية على الموقع الإلكتروني rompe.org/home.clx : تاريخ التصفح: 09/01/2021 على الساعة 01:27.

(3) - إياد محمود الداودي، مرجع سابق، 127.

لعام 1978، والبروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن إستكشاف وإستغلال الجرف القاري لعام 1989، بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر برية لعام 1990، إضافة إلى بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لعام 1998، وإتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي.⁽¹⁾

ويتضح مما سبق، أنه كان ومازال الهدف الرئيسي من إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية هو تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء للمحافظة على سلامة نوعية المياه البحرية في المنطقة البحرية للمنظمة، والمحافظة على النظم البيئية والأحياء المائية التي تعيش فيها، وذلك من خلال مطالبة الدول الأعضاء ببذل قصارى جهودها لحماية البيئة البحرية. ومنه يمكن القول بأن هذه المنظمة تلعب دوراً أساسياً في توحيد الجهود المبذولة من قبل الدول الأعضاء في حماية المنطقة البحرية ومتابعة الإجراءات التي تقوم بها كل دولة في هذا المجال.

هذا عن المنظمات الحكومية (العالمية والإقليمية)، أما المنظمات غير الحكومية المهمة بحماية البيئة وحفظ مواردها فهي عديدة ولا تقلّ جهودها عن تلك المبذولة من قبل المنظمات الحكومية، فهي لها دور بارز في ترسيخ مبادئ حماية البيئة وبلورة قواعد القانون الدولي البيئي.

الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية غير الحكومية⁽²⁾ في حماية البيئة البحرية

لعبت المنظمات غير الحكومية في مجال حماية البيئة دوراً متميزاً في المؤتمرات الدولية التي عقدت في هذا الشأن، كما كان لها الفضل في إبرام الكثير من الإتفاقيات الدولية التي تسعى لحماية البيئة، بدأً بحثّ الدول على الإنضمام والتصديق على المعاهدات، وذلك بنقريب وجهات النظر وتذليل الصعوبات، أو بما تقدّمه من مساعدات فنية وتقنية نظراً للخبرة التي إكتسبتها في ميدان تخصصها، بالإضافة إلى أنها أصبحت من آليات التنفيذ لهذه الإتفاقيات والمعاهدات.

غير أنّ بعض المنظمات قد تفوقت كثيراً عن مثيلاتها من هذه المنظمات في مجال حماية البيئة البحرية، وحازت على تأييد واسع من المجتمع الدولي وإعتراف صريح بضرورة إعتبارها شريكاً فعالاً في كلّ

(1) - موقع المنظمة، مرجع سابق.

(2) - يمثل قانون الجمعيات الفرنسي لسنة 1901 القاعدة الأولى أو الهيكل الأول للتعريف بالمنظمات غير الحكومية، وتوصل معهد القانون الدولي الفرنسي سنة 1950 لمشروع إتفاقية تم فيها تعريف الجمعيات الدولية على أنها مجموعة من الأشخاص أو الجماعات تنشأ بحرية وبمبادرة خاصة، تمارس عملاً دولياً ذو فائدة عامة دون أي رغبة في الكسب خارج كلّ إهتمام وطني، كما تعتبر الأمم المتحدة منبع تسمية منظمة غير حكومية. أنظر: محمد حسني مصيلحي، المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، 1989، ص 401.

قضية، وهو ما حذى بنا لدراستها كنماذج مستقلة لتسليط الضوء على إسهاماتها في مجال حماية البيئة البحرية، نذكر منها منظمة السلام الأخضر والإتحاد العالمي لحماية الطبيعة UICN⁽¹⁾.

أولاً: إسهامات المنظمات غير الحكومية في تفعيل مبادئ حماية البيئة البحرية

إنّ ما وصلت إليه البيئة اليوم من تدهور وعدم إستقرار، دفع بالمنظمات غير الحكومية إلى التحرك بسرعة ودقّ ناقوس الخطر الذي يهدّد الكرة الأرضية بأكملها، حيث قامت بوضع آليات ووسائل متنوعة من أجل الوصول لهدفها المتمثل في حماية البيئة، خصوصاً البيئة البحرية. تقوم المنظمات غير الحكومية بالإعداد إلى المؤتمرات الدولية، وتقدّم إبرام الإتفاقيات الدولية، وتقوم بإجراء الحوارات والنقاشات في المحافل الدولية فتؤثر في عملية إتخاذ القرارات، وتعمل على لتشجيع وتقديم المساعدة أو الضغط على الدول والحكومات من أجل إتخاذ موقف أو قرار معيّن وتسهر على متابعة تنفيذه.

1- دور المنظمات غير الحكومية في الإتفاقيات الدولية:

يبرز دور المنظمات غير الحكومية في جميع مراحل إبرام الإتفاقيات والمعاهدات، وكذلك تشغيل هذه الإتفاقيات من خلال المساعدة على التنفيذ بتقديم الدعم وتوفير الوسائل والآليات التي تضمن الإلتزام بهذه الأخيرة.

أ- إسهامات المنظمات الدولية غير الحكومية في إبرام الإتفاقيات

سجّلت المنظمات غير الحكومية حضورها الفعّال في مختلف الإتفاقيات الدولية في الشأن البيئي، حيث تلعب في الغالب دور الملاحظ والمراقب الدولي للإنتهاكات والإضرار بالبيئة البحرية، ويظهر ذلك من خلال مشاركتها الواضحة في إعداد وتحرير الإتفاقيات الدولية.⁽²⁾ بالإضافة إلى ذلك مشاركتها في وضع تدابير وآليات الحماية التي تضعها الإتفاقيات، وكذا تطبيق بنودها، كما يمكن في بعض الأحيان أن تكون هذه المنظمات عضواً في لجان الخبراء التي تنشأ عن الإتفاقيات لمعانة وضع ما أو تقييم خطر يهدّد البيئة البحرية⁽³⁾، وعلى سبيل المثال فقد وافق فريق الخبراء العامل لإتفاقية بازل⁽⁴⁾ في دورتها السادسة عشر المنعقدة في أفريل 2000 على أن تُعطى الأولوية لإعداد المبادئ

(1) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص135.

(2) - سعيد سالم جويلي، المنظمات الدولية غير الحكومية في النظام القانوني الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2003، ص188.

(3) - واعلي جمال، المرجع السابق، ص134.

(4) - إتفاقيات بازل بشأن التحم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، هي معاهدة دولية تم إبرامها للحد من تحركات النفايات الخطرة بين الدول، وعلى وجه الخصوص لمنع نقل النفايات الخطرة من البلدان المتقدمة إلى البلدان الأقل نمواً، ومعالجة حركة النفايات المشعة، تم المصادقة على هذه الإتفاقية في 22 مارس 1989 في مدينة بازل بسويسرا.

التوجيهية التقنية للإدارة السليمة بيئياً لتفكيك السفن وفقاً لبرنامج وأن يتم ذلك في إطار التعاون بين الأطراف المتمثلة في المنظمة البحرية الدولية، الغرفة الدولية للنقل البحري والمنظمات غير الحكومية.⁽¹⁾

كما شاركت المنظمات الدولية غير الحكومية في معالجة القضايا المرتبطة بالبيئة البحرية والأحياء الطبيعية باسم الممارسات الديمقراطية، ومن هنا برز دور الوسيط الملاحظ الذي تلعبه هذه الأخيرة وأصبح في تعاضد مستمر في أغلب الإتفاقيات الدولية، ولها دور مباشر عند إجراء المفاوضات وتقديم الإقتراحات حول إبرام الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، وكذلك عند إتخاذ المنظمات الحكومية والدول لقرارات معينة تهتم المياه كما هو الحال في اللجنة الدولية لصيد الحيتان والمنظمة الدولية للبحار، وغيرها من المنظمات الحكومية...⁽²⁾

علاوة على ذلك، فقد أعطى القانون للمنظمات الدولية غير الحكومية صلاحية إخطار محكمة العدل الدولية حول أي إنتهاك أو إضرار صارخ يمس البيئة البحرية، وهو ما تم تأكيده في بنود إتفاقية ريو دي جانيرو ابتداءً من البند (27) منها.⁽³⁾

ب- إسهامات المنظمات غير الحكومية في تنفيذ الإتفاقيات الدولية:

لم يقتصر دور المنظمات غير الحكومية على المراحل الأولى المتعلقة بإبرام الإتفاقيات، لكن إمتد ليشمل كافة المراحل، بل إنه يمكن القول أن دورها الأساسي ومهمتها الحقيقية تبدأ بعد أن تصبح الإتفاقية سارية النفاذ، فهي تلعب دور المراقب والمساعد للأطراف في مرحلة التنفيذ ومنه تتعدى مهمتها إلى مرحلة التطبيق والمساهمة العملية في تفعيل بنود هذه الإتفاقيات وتحقيق الأهداف التي وضعت من أجلها.

وفي هذا الإطار، تقوم المنظمات غير الحكومية بتشجيع التربية البيئية التي تعتبر عنصراً أساسياً ومركزياً في بعض الإتفاقيات الدولية،⁽⁴⁾ كما تنظم حملات نوعية ومناقشات عامة حول مواضيع متنوعة متعلقة بالتنمية والبيئة وتعدّ إجتماعات دورية من أجل دراسة مدى إلزام الدول الأعضاء ببنود الإتفاقيات

(4) - مؤتمر الأطراف في إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، الإجتماع السادس بجنيف 9-13 ديسمبر 2002، البند (2/65) من جدول الأعمال، ص02.

(1) - مؤتمر الأطراف في إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، الاجتماع السادس بجنيف 9-13 ديسمبر 2002، البند (2/65) من جدول الاعمال، ص02.

(2) - مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة: دراسة القواعد العامة وأهم الإتفاقيات الدولية والإقليمية، والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعنى بالبيئة، لجنة التأليف والتعريب للنشر، القاهرة، مصر، 2007، ص57.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص134.

(4) - حجاب ممد منير، الإعلام والتنمية الشاملة، دار الفجر للنشر والتوزيع، المملكة السعودية، د.س.ن، ص54.

وتقديم التقارير ومحاضر الجلسات للهيئات المختصة من أجل وضع الملاحظات وتقييم آثار إنتهاك البيئة ومنه إقتراح الحلول المناسبة للأوضاع البيئية المتضررة⁽¹⁾.

وعموما يتسع مجال مشاركة المنظمات غير الحكومية ويتطوّر في الإتفاقيات الجماعية، بينما في الإتفاقيات الثنائية وذات الأطراف المحددة التي تبرم من أجل تحقيق مصالح خاصة، فهي تُعقد في أوضاع سرية وخاصة عبر جميع مراحلها، مما يجعل من مشاركة المنظمات غير الحكومية غير ممكنة بل مستحيلة، لذا يقتصر دورها في المشاركة من بعيد من خلال تشجيع الأطراف والترحيب بكل مبادرة تهدف إلى حماية البيئة⁽²⁾ البحرية وصون مواردها الطبيعية.

2- دور المنظمات غير الحكومية في المؤتمرات الدولية:

تعتبر المؤتمرات الدولية أحداثا عالمية بارزة وفضاءا مهماً وملأنا لتكريس دور المنظمات غير الحكومية في تحقيق حماية البيئة، وذلك من خلال التعبير عن مواقفها أو القيام بنشاطات تدخل ضمن أشغال المؤتمر ولها علاقة مباشرة به، وتكون هذه الجهود إما أثناء المؤتمرات أو بعد إنعقادها وخارج إطارها.

أ- دور المنظمات غير الحكومية أثناء إنعقاد المؤتمرات:

أصبحت قضايا البيئة والتنمية المستدامة من صميم إنشغالات المجتمع الدولي، حيث تعقد المؤتمرات لمعالجة قضايا تلوث البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة، من أجل وضع الحلول الناجعة والتدابير والوسائل الفعّالة للحدّ منه أو السيطرة عليه، ولما أصبحت المنظمات غير الحكومية من أشخاص المجتمع الدولي فإنّه لا يمكن تغيبها عن هذه المؤتمرات، فهي تشارك في التحضير لعقدها وحضور أشغال جلساتها، كما تقوم بتقديم الإقتراحات، إصدار البيانات وتحرير التوصيات ووضع التدابير والأدوات، ثم ترأب تنفيذ وتجسيد هذه التوصيات والبرامج وتساعد الدول على تحقيق ذلك.⁽³⁾

(1) – Mercelo Diasvarela, Le Rôle des O.N.G dans le développement du droit international de l'environnement, Journal du Droit International, Janvier-Février-Mars, 2005, PP53

(2) – شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2013-2014، ص 271.

(3) – لقد أكد تقرير بروتلاند على مشاركة المنظمات غير الحكومية في المؤتمرات الخاصة بالبيئة والتنمية المستدامة وعلى أهمية التعاون الدولي وبناء قدرات هذه المنظمات، حيث جاء في التقرير " إن الأغلبية العظمى من هذه الهيآت ذات طابع قومي ومحلي، وسيطلب نجاح الإنتقال إلى التنمية المستدامة تعزيز قدراتها بدرجة كبيرة، وتستمد المنظمات غير الحكومية = القومية قوتها بصورة متزايدة من الإرتباط بنظائرها في البلدان الأخرى، ومن المشاركة في البرامج والمشاورات الدولية، والمنظمات غير الحكومية في البلدان النامية خاصة بحاجة إلى دعم دولي مهني ومعنوي ومالي أيضا ممارسة دورها بصورة فعالة".

ومن بين أهم المؤتمرات المتعلقة بالبيئة والتي سمحت بمشاركة المنظمات غير الحكومية مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية في ريو عام 1992، حيث سمح لهم بالمشاركة في الأنشطة التحضيرية للمؤتمر بصفتهم خبراء في مجال التعاون الدولي.⁽¹⁾

كما تتمتع المنظمات غير الحكومية بدور المراقب لكلّ الجلسات، بالإضافة إلى حقّ الإقتراح وتقديم الملاحظات، والتعليق على القرارات التي يتمّ اتخاذها وصياغة التوصيات والنتائج⁽²⁾ وإصدار وثائق ختامية خاصة من إعلانات وبرامج عمل.⁽³⁾

ب- دور المنظمات غير الحكومية خارج المؤتمرات الدولية

إضافة إلى الجهود التي تبذلها المنظمات غير الحكومية أثناء إنعقاد المؤتمرات الدولية وداخلها، فإنّها تقوم بأعمال خارجها تتمثل بالأساس في عقد المؤتمرات الموازية تناقش فيها المواضيع ذات الإهتمام الدولي، هذه المؤتمرات قد تكون سابقة للمؤتمرات التي تعقدها منظمة الأمم المتحدة ويكون الهدف منها إتخاذ مواقف موحّدة تقوي من خلالها قراراتها وتوصياتها، وقد تكون موازية للمؤتمرات الحكومية قصد توحيد الجهود وإتخاذ قرارات جماعية مشتركة تمررها للدول والمنظمات الدولية الحكومية لتتبنّاها عند صياغة التوصيات والإعلانات المتعلقة بالشأن البيئي، كما قد تكون لاحقة الهدف منها تقييم النتائج المتوصّل إليها من أجل إبداء رأيها فيها إمّا بالقبول أو بالرفض⁽⁴⁾ ومن أمثلة هذه المؤتمرات ما سمح به مؤتمر قمّة الأرض، بأن تمارس بعض الأنشطة تحت مسمى "المنتدى العالمي" والذي كان بمثابة مركز لتنسيق أنشطة كلّ المنظمات غير الحكومية خارج نطاق الأعمال الرسمية.⁽⁵⁾

علاوة على ذلك يبرز دور هذه المنظمات خارج المؤتمرات الدولية من خلال إصدار البيانات التي تمثّل وجهة تعبر من خلالها عن آرائها ووجهة نظرها وتعرب فيها عمّا يجب القيام به من إجراءات أو تدابير، أو تقدّم تنبيهات عن تنبؤات المستقبل قصد إتخاذ الوسائل الإحتياطية لتفادي أو منع وقوع كوارث بالبيئة البحرية أو التصدي للأخطار التي قد تصيبها. هذه البيانات لا تكتسي صفة الإلزام، بل هي ذات

(1) - شعشوع قويدر، مرجع سابق، ص278.

(2) - Marcelo Dias Varela, op.cit, P41.

(3) - يسرى مصطفى، دور المنظمات الأهلية في مؤتمرات الأمم المتحدة، مركز القاهرة لدراسات حقوق الإنسان، مصر، 2002، ص00

(4) - Marcelo Dias Varela, op.cit, P48

(5) - محمد عادل عسكر، القانون الدولي البيئي (تغير المناخ، التحديات والمواجهة، دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013، ص727.

طابع أدبي قد تكون لها فائدة إذا ما أخذ بها خاصة عندما يتعلّق الأمر بالمطالبة بإستباق الأحداث قبل وقوعها لتفادي الأخطار الجسيمة للتلوث البحري مثلاً.⁽¹⁾

على العموم، فإنّه بالإضافة إلى جهود المنظمات غير الحكومية ودورها الفعّال في إبرام الإتفاقيات وتنفيذها وكذلك ما تقوم به في نطاق المؤتمرات الدولية منذ إنعقادها إلى غاية إصدار وثائقها الختامية، فإن لها أيضا نشاطا مكثّفا ومستمرّا يتمثل في متابعة نتائج تلك المؤتمرات والإتفاقيات، من خلال تشجيع الإنضمام إليها والمشاركة فيها وتفعيل مبادئها، وهي تعتمد في ذلك أساليب وآليات مناسبة تختلف بين العمل الميداني والقانوني، منها أسلوب الدعم والمساعدة والمراقبة الذي يتمثل في التعاون بين المنظمات غير الحكومية والأطراف الأخرى، ومنها الأساليب المضادة التي تكون من خلال مواجهة هذه المنظمات⁽²⁾ ضد الأطراف التي تعتدي على البيئة وتساهم في تلوثها، وقد تكون هذه المواجهة قضائية أو من خلال إتخاذ مواقف وقرارات مضادة ضد هذه الأطراف والتتديد بالممارسات السلبية التي تمارسها هذه الأخيرة⁽³⁾.

ثانيا: إسهامات بعض المنظمات غير الحكومية في حماية البيئة البحرية

إن الإنتشار المكثف للمنظمات غير الحكومية الدولية منها والإقليمية وتغطيتها لكلّ المجالات البيئية يجعل من الدراسة تعجز عن الإلمام بها كافة، وهو ما جعلنا نكتفي بالدراسة التفصيلية لنماذج تطبيقية عن بعض المنظمات غير الحكومية المعروفة على نطاق واسع محليا ودوليا، منها مؤسسة البيئة بتركيا، المكتب الأوروبي للبيئة، مركز مخاطر التلوث البحري لأوروبا والبحر المتوسط، المركز الدولي لدراسات سياسات السواحل والبحار، إتحاد البحر المتوسط لحماية السلاحف البحرية ومنظمة السلام الأخضر الدولية...⁽⁴⁾ وفيما يلي نتطرّق على سبيل المثال لمنظمة السلام الأخضر الدولية ومنظمة الإتحاد العالمي لحماية البيئة UICN من أجل إبراز دور المنظمات غير الحكومية في حماية البيئة البحرية.

1- منظمة السلام الأخضر⁽⁵⁾

وهي منظمة عالمية مستقلة تُعنى بشؤون البيئة، نشأت عام 1971 في فانكوفر بكندا، تتألف من السلام الأخضر الدولية التي تتخذ مقرّا لها في أمستردام في هولندا، إضافة إلى مكاتب السلام الأخضر

(1) - شعشوع قويدر، مرجع سابق، ص 286-288.

(2) - شعشوع قويدر، نفس المرجع، ص 289.

(3) - شعشوع قويدر، المرجع السابق، ص 289.

(4) - صليحة على صداقة، مرجع سابق، ص 229.

(5) - عبد اللاوي عبد الكريم، مرجع سابق، ص 159.

حول العالم التي تعمل مكاتبها بناء على تراخيص تعطى لها لإستخدام الاسم، ويدير كل مكتب منها مجلس إدارة يعين ممثلاً عن المكتب وهو أمين المجلس.

ولقد تردّد إسم هذه المنظمة "كمداًفع عن البيئة البحرية"⁽¹⁾، فهي قد حملت على عاتقها التصدي لظاهرة التلوث وحماية هذه البيئة والدفاع عنها بمختلف الأساليب والأدوات وفقاً لما يسمح بها القانون الدولي. كما أنها تعرف بموقفها التاريخي في تلك المواجهات مع السلطات الفرنسية لوقف تجاربها النووية المقامة في عرض البحار والمحيطات، والتي نتج عنها دمار كبير للبيئة البحرية أدى إلى هدم توازنها الإيكولوجي⁽²⁾.

أ - أهداف وجهود المنظمة:

تراقب منظمة السلام الأخضر الدولية، تطوّر مكاتب السلام الأخضر التابعة لها من الناحية التنظيمية وتشرف على تطوّر وصيانة أسطولها من السفن، وتقوم بتنسيق عملية تخطيط وتنفيذ حملاتها الدولية، كما تراقب الإلتزام بسياسات المنظمة الأساسية ومبادئها، إجمالاً تنصب إهتماماتها على هدف واحد وهو حماية البيئة بوسائل مختلفة.

هذا وتتنوّع مجالات الحماية التي تسعى المنظمة لتحقيقها سواء تعلّق الأمر بالحماية البحرية أو حماية المحيط الذي يعيش فيه الإنسان، وفضاءه الخارجي أو مكوّنات هذا المحيط من عناصر حية أو غير حية، وكذا حماية الموارد من النضوب، والتناقص المفرط.⁽³⁾

وفيما تتعلّق بحماية البيئة البحرية من التلوث تقوم هذه المنظمة بـ:

- السعي إلى وقف تلويث البيئة البحرية من مختلف الملوثات سواء كان مصدرها بري أو جوي أو نتيجة لعملية النقل البحري لمختلف المواد الكيميائية أو أي مواد أخرى ضارة وخطرة.
- حماية الموارد البحرية والأحياء المائية، خصوصاً الحيتان التي تعرّضت للإبادة والإنقراض في مناطق عديدة نتيجة الصيد العشوائي والإستغلال المفرط وكذلك المواد الخطرة المسرّبة التي يتم إغراقها.

(1) - صليحة علي صدقي، مرجع سابق، ص ص 229 - 230.

(2) - خليل حسين، التنظيم الدولي: النظرية العامة والمنظمات العامة، البرامج والوكالات المتخصصة، المجلد الأول، دار المنهل اللبناني، ط1، 2010، ص 456.

(3) - خليل حسين، نفس المرجع، ص 556.

- وضع حد للأسلحة النووية ووقف تجارب المواد الذرية في شتى مناطق البحار والمحيطات¹، حيث بذلت المنظمة جهوداً بارزة في هذا المجال منها⁽²⁾:

- في عام 1982 أطلقت إحدى السفن 2000 بالون أثناء رسوها في ميناء لينجراد بقصد الإحتجاج على التجارب النووية التي كان السوفييات يقومون بها.
- وفي عام 1983 هبط فريق من أعضاء المنظمة في سيبيريا وذلك قصد لفت النظر إلى نطاق عالمي إلى أعمال صيد الحيتان العشوائية في تلك المنطقة التي هبطوا منها، وفي نفس السنة حاول بعض من أعضائها منع تصدير 24 طن من المواد النووية من ميناء "شيربورغ" في فرنسا إلى اليابان وتمت تصدير هذه المواد بعد معالجتها وتحت رقابة المنظمة⁽³⁾.

ب - مراحل تدخل منظمة السلام الأخضر:

يمرّ تدخل المنظمة بعدة مراحل تختار فيها كلّ مرحلة الوسيلة الأنسب لمعالجة كلّ قضية، وتختلف هذه الوسائل في الحالات الإستعجالية عنها في الظروف العادية.

حيث تفرض الحالة الإستعجالية إتباع خطوات محدّدة، تتصف بالسرعة والتحرّك الفوري، لعلّ من أهمّها لفت الإنتباه والتحذير من وجود مخاطر بيئية في أحد البحار أو المحيطات، فتدقّ عندها أجراس الخطر من أجل أن تعي بقية المؤسسات الدولية مسؤولياتها وتتخذ ما تراه مناسباً من تدابير لمواجهة هذا الخطر، خاصة عندما يتعلّق الأمر بالتلوث النفطي وبالنفائيات الصناعية التي تأثّر على حياة الأحياء البحرية المعرضة للإنقراض والفناء، وعلى سبيل المثال فقد كان لمنظمة السلام الأخضر "وأصدقاء البيئة" دور كبير في المحافظة على نظام الدلافين، حيث ساهمت هذه المنظمات في توعية الرأي العام وممارسة الضغط على اللجنة فيما يخصّ صيد هذه الأخيرة⁽⁴⁾.

¹ - Gilbert Guillaume, Les grandes crises internationales et le droit, Edition du seuil, septembre, 1994, p 219 .

⁽²⁾ - عبد اللاوي عبد الكريم، مرجع سابق، ص 160.

⁽³⁾ - الموقع الرسمي لمنظمة السلام الأخضر الدولية، على الرابط الإلكتروني: <https://www.greenpeace.org/mena/ar> تاريخ التصفح : 2021/01/04.

⁽⁴⁾ - محمد جاسم محمد الحمادي، دور المنظمات الدولية غير الحكومية في حماية حقوق الإنسان، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013، ص 150 ومايليها.

كما تقوم هذه المنظمة في حالة الإستعجال بدور الإعلام من خلال نشر تقارير دورية تتراوح ما بين تقارير إقليمية تغطي الأوضاع البيئية على المستوى الإقليمي، وبين تقارير عن وضع وآفاق البيئة العالمية⁽¹⁾.

هذا وثمة دور متميز لمنظمة السلام الأخضر في مجال الإستعداد لحالات الطوارئ البيئية والحيلولة دون وقوعها، إذ تهدف هذه المنظمة من وراء إعتداد بعض الأليات مثل الإنذار المبكر، التقييم البيئي ودراسة أثر المواد الكيميائية والصناعية على البيئة البحرية إلى ضمان إستجابة دولية فعّالة وموحّدة لحالات الطوارئ، وكذا السرعة والكفاءة في تعبئة وتنسيق الإستجابة الدولية المتعلقة بالبيئة من الكوارث في بعض المناطق البحرية خاصّة منها المناطق البحرية المغلقة كالبحر الأبيض المتوسط⁽²⁾.

هذه المراحل تختلف عندما يتعلّق الأمر بالظروف العادية حيث تسمح فيها هذه الأخيرة بإتباع خطوات أخرى تكون مركّزة ومدروسة منها التحقيق، البحث، التشاور، الإقتراح، فرض إحترام بنود ونصوص الإتفاقيات والتشريعات والأنظمة البيئية، وأيضا تسهر على متابعة تنفيذ البرامج والمخططات البيئية وتوصيات المؤتمرات.

ختاما ولكي تجد المنظمة صدى لنداءاتها وتجاوب الرأي العامّ معها، تكون هذه الأخيرة متواجدة بصورة عملية في الميدان وفي مقدّمة المنظمات الإنسانية، وتقدّم خدمات حقيقية في مجال حماية البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة، ولها برامج متطورة وأهداف مسطرة ولجان متخصصة تنشط في جميع الميادين السياسية والاجتماعية والقانونية⁽³⁾.

2- الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة UICN

أنشأ في سنة 1948 بمبادرة من دعاة حماية الطبيعة الفرنسيين، وكان يسمى آنذاك "الإتحاد الدولي للمحافظة على الطبيعة ومواردها" ليستبدل اسمه "بالإتحاد العالمي لحماية الطبيعة"، غير أنّه تميّز منذ نشأته بالإستقلالية المالية والإدارية عن الجهاز الحكومي الفرنسي. وإلى غاية سنة 1997 كان يضمّ 895

(1) - عادل أبو زهرة، مساندة الحقوق في مجال البيئة، مهارات الإتصال والتفاوض وجماعات الضغط، مخاطر التلوث الصناعي وكيفية مواجهته، دليل إرشادي للجمعيات الأهلية، جمعية التنمية الصحية والبيئة، برنامج البيئة والتنمية، ص 134.

(2) - A travers l'alerte, d'un point de vue préventif, les ONG peuvent dévoiler les atteintes à l'environnement ou dénoncer les risques de dommages écologiques telle la disparition d'une espèce sauvage menacée d'extinction, des risques industriels sur l'environnement ou les effets périlleux de l'usage de certains polluants dans le quotidien des populations.

على الموقع الإلكتروني، N'ZAOU Aubin Fred, La place des ONG en droit international de l'environnement, تاريخ التصفح 2021/01/06 ، Http://www.le gavox.fr/blog/n-zaou-aubin-fred /-7.846.Htm

(3) - شعشوع قويدر، مرجع سابق، ص 322 - 324.

عضوا من القارّات الخمسة بمجموع عضوية 133 دولة ممثلة و150 وكالة حكومية و700 منظمة غير حكومية⁽¹⁾.

أ - أهداف وجهود الإتحاد:

يعمل الإتحاد على تقدير حالة الموارد البحرية الحية المتجددة وتطورها، كما يعمل على تشجيع وضع مقاييس لحفظ هذه الثروات البحرية من الإستغلال العشوائي وإستقرار الأرصدّة البحرية؛ وكذا على التعبئة الدولية حول المشاكل البيئية التي تتعرّض لها الأوساط الحية من خلال إشعار الدول الأعضاء ومختلف الشبكات الدولية التي يعمل بالتنسيق معها حول خطورة إستنفاد الموارد الحية بفعل التلوث.

ليس ذلك فقط بل يقوم أيضا بدور إستشاري للدول ولمختلف المؤسسات الدولية في المسائل المرتبطة بحماية الأوساط الطبيعية، ويساهم أيضا في تقديم الدعم التقني أثناء تحرير الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الأوساط الطبيعية⁽²⁾.

عموما يهدف الإتحاد إلى إيجاد الصيغ القانونية والوقوف بجانب الدول لمساعدتها على تطوير سياستها البيئية في المجال البحري، ووضع نماذج لنظام التسيير البيئي البحري هذا من جهة. ومن جهة أخرى ترمي جهود الإتحاد إلى تأطير البيئة البحرية تأطيرا عالميا يغطي جميع الجوانب والأماكن، حيث أنّه وفي هذا الإطار يقوم برصد واقع الأنظمة البيئية في المناطق المختلفة من العالم ومتابعة حالة النظم الأيكولوجية الأكثر تنوعا، وفي دراسة له عن الشعب المرجانية والطحالب البحرية تبيّن أنّ الشعب المرجانية تغطي 0.2 بالمئة فقط من قاع البحار في العالم وتحتوي على 25 من الأنواع⁽³⁾.

ب - الإنجازات العملية والقانونية للإتحاد

لا أحد يمكنه أن ينكر ما حقّقه الإتحاد العالمي لحماية الطبيعة UICN في جميع الميادين التي ينصب عليها نشاطه، حيث تتجلى بوضوح بصمات هذا الأخير لجميع الناس على أرض الواقع وفي الميدان، حيث لعب الإتحاد دورا أساسيا في صياغة العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الطبيعة والثروات الطبيعية منها على سبيل المثال إتفاقية (واشنطن) حول التجارة الدولية للأحياء البرية

(1) - مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 60.

(2) - واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 135.

(3) - الإتحاد الدولي للطبيعة IUCN إستراتيجية جديدة لمساعدة المرجان والمنجروف لمواجهة تغير المناخ، على الموقع:

<http://www.IUCNorg/en/news/archive2006/10/13-climate.htm> ، تاريخ التصفح 2021/08/22 على الساعة: 18:23.

المهددة بالإنقراض المحررة في سنة 1992، ويعود له الفضل أيضا في تحرير أول ميثاق عالمي حول الطبيعة الذي أُعتمد في أكتوبر 1982 من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة.

كما أسهم مركز القانون التابع لهذا الإتحاد في إعداد الإتفاق الدولي بشأن الأراضي الرطبة ذات الأهمية الدولية 1971، وإتفاق باريس لعام 1972 بشأن التراث الثقافي والحضاري، وإتفاق عام 1973 بشأن التجارة في السلالات الحيوانية المهددة بالإنقراض، وإتفاق عام 1979 بشأن المحافظة على السلالات المهاجرة للحيوانات البرية، وإتفاق عام 1992 بشأن المحافظة على التنوع الحيوي، وميثاق الأرض الذي تم تبنيه في مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة والتنمية لعام 1992...⁽¹⁾

علاوة على ذلك وفي إطار حماية البيئة البحرية فقد قام الإتحاد منذ سنة 1980 بطبع قائمة أطلق عليها اسم "القائمة الحمراء" تضمنت كل الأحياء الطبيعية البحرية المعرضة للإنقراض أو المهددة بمخاطره، وهو بذلك قد لعب دورا أساسيا في صياغة العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الطبيعة والثروات الطبيعية للبحار والمحيطات⁽²⁾.

خلاصة القول، فإنه لئن كانت الأساليب والوسائل المختلفة والجهود المبذولة من طرف جميع المنظمات بما في ذلك الحكومية المتخصصة وغير المتخصصة تبين مدى الإهتمام البالغ الذي حظيت به البيئة البحرية بصفتها إطارا يضمن الحياة السليمة للإنسان، فإن معظم هذه الأعمال القانونية الصادرة عن هذه المنظمات تأخذ شكل توصيات غير ملزمة أو قرارات ملزمة وأمرة.

وعليه يمكن تقسيم القرارات الدولية ذات الصلة بالبيئة البحرية إلى نوعين: قرارات أمرة ترتب آثارا قانونية ملزمة، وتستتبع مخالفتها مسؤولية المخالف، وقد تكون قرارات غير ملزمة فلا يترتب على عدم تنفيذها إلا التزامات أدبية دون قيام أية مسؤولية.

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

إن إهتمام المنظمات الدولية بموضوع البيئة البحرية وحمايتها شهد تطورا كبيرا خلال فترة زمنية قصيرة، ويشهد بذلك عدد المؤتمرات الدولية التي عقدت لهذا الغرض وعدد المعاهدات والإتفاقيات التي أبرمت بهدف حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث. ورغم كل الجهود التي تبذلها هذه المنظمات، إلا أنها

(1) - شعشوع قويدر، مرجع سابق، ص 337-339.

(2) - Ch.Alexandre Kiss et Jean -Pierre Beurier, op., cit., p 91.

تكون في بعض الأحيان عاجزة أمام الصعوبات التي تواجهها وتعرضها حيث لا يمكن لها أن تصل إلى الأهداف التي سعت إليها.

أولاً: طبيعة قرارات المنظمات الدولية ودورها في حماية البيئة البحرية

إنّ معظم الأعمال القانونية الصادرة عن المنظمات الدولية، عالمية كانت أو إقليمية، تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول الأعضاء فيها، وعلى الرغم من هذه القاعدة العامة، هناك بعض المنظمات التي تملك حق إصدار لوائح وقرارات ملزمة ليس للدول الأعضاء فحسب بل أيضاً لمواطني هذه الدول، سواء أكانوا أشخاصاً طبيعيين أو اعتباريين، وعليه يمكن تقسيم القرارات الدولية ذات الصلة بالبيئة البحرية إلى نوعين.

ولا تختلف القرارات الصادرة عن المنظمات الدولية المتخصصة بخصوص البيئة البحرية عن غيرها من القرارات التي يتم إصدارها بشأن معالجة مختلف القضايا في جميع المجالات، بحيث تملك بعض المنظمات سلطة إصدار قرارات ملزمة فترتب آثاراً قانونية ملزمة وتستتبع مخالفتها مسؤولية دولية، وقد تكون هذه القرارات غير ملزمة تكون في شكل توصيات وبرامج عالمية.

1- القرارات الملزمة:

وهي تلك القرارات التي يجب على الدول تنفيذها أي أنها تنطوي على عنصر الجبر والإلزام، وتكون ملزمة للدول الأعضاء. وهذا الإلزام بالتنفيذ قد يتناول الغاية فحسب مع ترك وسيلة بلوغها للسلطة التقديرية للمخاطب بالقرار لكي يختار أفضل السبل من وجهة نظره بغية تحقيق هذه الغاية، وقد يتناول الغاية والوسيلة معاً.

هذه القرارات بدورها تنقسم إلى نوعين: قرارات داخلية تصدر حول الشؤون الداخلية للمنظمة كتلك التي تصدر بشأن ميزانية المنظمة أو هيئاتها وأجهزتها، وهي لها نفس القوة الإلزامية للقانون الداخلي الذي تصدره الدول فوق إقليمها، وقرارات خارجية تعدّ مصدراً للقانون الدولي البيئي تصدر لحماية البيئة البحرية عامة أو لحماية بعض عناصرها من التلوث بجميع مصادره أو من مصدر واحد.

والجدير بالذكر أنّه ثمة منظمات دولية عامة وأخرى متخصصة تتمتع بصلاحيات إصدار قرارات أو نصوص ملزمة قانوناً لأطرافها أبرزها:

- **قرارات منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها:** تساهم المنظمة الدولية للأمم المتحدة في إرساء قواعد القانون الدولي البيئي عن طريق سلطاتها في إصدار اللوائح سواء لتنظيم العمل الداخلي بها أو بوضع لوائح دولية تلتزم بها الدول الأعضاء، فهي تمتلك سلطة إصدار لوائح دولية لها قوة تنفيذية ملزمة للدول الأعضاء تسمو على التشريع الوطني الداخلي لكل دولة، وتلتزم المحاكم الداخلية بتطبيق هذه اللوائح بغض النظر عن موقف حكوماتها⁽¹⁾.

- **قرارات المنظمة البحرية الدولية (OMI):** تتمتع المنظمة البحرية الدولية بصلاحيات اتخاذ القرارات عن طريق إصدار اللوائح الملزمة القابلة للتطبيق في جميع الدول الأعضاء أو عن طريق اعتماد إجراءات لتحسين سلامة وأمن الشحن الدولي والحيلولة دون حدوث تلوث من السفن.

إنّ سجل أعمال المنظمة البحرية الدولية (OMI) في الحدّ من التلوث الناجم عن السفن سواء في البحار أو المحيطات غني عن الشرح، حيث تلتزم المنظمة إلزاماً تاماً بالعمل من خلال الدول الأعضاء فيها ومع شركائها على مواصلة وضع مجموعة من اللوائح العالمية والقرارات والحرص على تنفيذها بجعلها ملزمة لجميع الدول الأعضاء وذلك لضمان الاستخدام المستدام للمحيطات وصون البيئة البحرية والحفاظ عليها.

- **قرارات السلطة الدولية لقاع البحار:** تتمتع هذه السلطة بصلاحيات اتخاذ القرارات عن طريق إصدار اللوائح الملزمة لجميع الدول، ويتمثل اختصاصها في تنظيم الأنشطة في قاع البحر وتحتّه، خارج نطاق الاختصاص الإقليمي للدول. وقد نصّت الإتفاقية أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية البيئة البحرية، فهي تهدف إلى منع التلوث والمخاطر الناجمة عنه والعمل على السيطرة عليه، كما تعمل على حفظ الموارد الطبيعية البحرية والعمل على منع أي تعدي على الثروات الحيوانية والنباتية داخل البحار والمحيطات.

بالإضافة إلى أنّها تعمل على رقابة أنشطة الاستكشاف والاستغلال في قاع البحار والمحيطات خارج الحدود الإقليمية، وتراقب أيضاً مدى احترام الدول والهيئات لقواعد القانون الدولي، وأخيراً تساعد الهيئات والدول في صياغة مشاريع المعاهدات والإتفاقيات الدولية، ووضع معايير وإجراءات لحماية قاع البحر.

(1) - عيشوش قويدر، مرجع سابق، ص 165.

-القرارات الصادرة عن الإتحاد الأوروبي: يتمتع الإتحاد الأوروبي بصلاحيات اتخاذ القرارات وذلك بطريقتين الأولى عن طريق إصدار اللوائح الملزمة القابلة للتطبيق في جميع الدول الأعضاء، والثانية عن طريق إصدار التوجيهات التي تلتزم الدول بتحقيقها وتترك الوسائل إلى إختيار الدولة⁽¹⁾.

وبناء على ذلك فإنه يمكن القول بأن المنظمات الدولية تستطيع إصدار القرارات الملزمة لحماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، ومثل هذه القرارات تقيد تصرفات الدول الأعضاء وتلزمها باتخاذ التدابير التشريعية والإدارية والتنمية لتنفيذ ما ورد فيها.

2- القرارات غير الملزمة

رغم أن تواتر هذه القواعد وتحولها إلى قواعد قانونية عبر العرف الدولي الذي يعد أحد أهم مصادر القانون الدولي، إلا أنها لا تتمتع في حد ذاتها بقيمة قانونية، حيث تجد هذه القواعد غير الملزمة مصدرها في المبادئ والإعلانات والتوصيات الصادرة عن المؤتمرات وبعض المنظمات الدولية⁽²⁾:

- التوصيات: وهي إقتراحات صادرة عن منظمة دولية بغرض القيام بعمل أو الإمتناع عنه، فهي لا تتمتع بأية قوة إلزامية ولا ترتب أي إلتزام على عاتق من توجه إليه بل لا تترتب عليها أي مسؤولية دولية للدول عند عدم إحترامها⁽³⁾. وقد صدرت عدة توصيات عن المنظمات الدولية متعلقة بمواضيع بيئية بحرية كالعلاقة بين البيئة البحرية والتنمية وإدارة الموارد الطبيعية، وموضوع المخلفات والتلوث العابر للحدود وإدارة المناطق الساحلية...⁽⁴⁾.

وفي ذات السياق، فقد تبنت المنظمات الإقليمية لحماية البيئة البحرية بعضا من هذه التوصيات والتوجيهات في البروتوكولات التي أبرمت تحت رعايتها، من ذلك بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر برية لسنة 1990 الملحق بإتفاقية الكويت والذي أشار في مقدمته إلى المستويات والتوجيهات الواردة في إتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار لعام 1982 مما يعني أن هذه التوجيهات قد أصبحت ملزمة للدول الأطراف في هذا البروتوكول⁽⁵⁾.

(1) - محمد سعيد عبد الجواد الدقاق، النظرية العامة لقرارات المنظمات الدولية ودورها في إرساء قواعد القانون الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1973، ص 221 وما بعدها.

(2) - عبد الكريم سالم، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود، العربية السعودية، ط 1، 1997، ص 43.

(3) - مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، مرجع سابق، ص 17.

(4) - ومن التوصيات الصادرة عن المنظمات الدولية المتخصصة نذكر منها التوصيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية، منظمة الصحة العالمية والوكالة الدولية للطاقة الذرية.... إياذ محمود كريم الداودي، مرجع سابق، ص 141.

(5) - إياذ محمود كريم الداودي، نفس المرجع، ص 143.

- **برامج العمل:** وهي مجموعة من الإجراءات والتدابير والخطط التي ينبغي القيام بها للمحافظة على البيئة وتحسينها خلال مدة زمنية محددة، وقد قامت العديد من المنظمات الدولية بإعداد برامج عمل محدّدة لحماية البيئة البحرية وصيانة مواردها الطبيعية، ومن أمثلة هذه البرامج برنامج الأمم المتحدة للبيئة وهو برنامج مستوحى من مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 أعطى للقضايا المتعلقة بالبيئة طابع عالمي، وبالتالي لعب دورا بارزا في حماية المحيطات من خلال إنشاء برنامج محدّد وهو "برنامج العمل الخاصّ بالبحار الإقليمية"⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنّه وعلى المستوى العالمي هناك العديد من البرامج الإقليمية وضعت للتنفيذ على مستوى عشرة بحار وهي: منطقة البحر المتوسط، منطقة بحر الكويت، منطقة غرب وسط إفريقيا، منطقة البحر الكاريبي، منطقة جنوب شرق المحيط الهادي، منطقة جنوب غرب المحيط الهادي، منطقة شرق إفريقيا، منطقة جنوب غرب المحيط الأطلسي؛ وقد استفادت هذه البحار بأكثر من عشرة برامج بحرية إقليمية تشارك فيها أزيد من مائة وثلاثين (130) دولة، وستة عشرة (16) وكالة متخصصة للأمم المتحدة، وأكثر من أربعين (40) منظمة عالمية وإقليمية، كلّها تعمل من أجل حماية البيئة البحرية في هذه المناطق وتساهم بشكل فعّال في محاربة التلوث البحري بجميع مصادره⁽²⁾.

وفي إطار المساهمة الفعّالة لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث في منطقة المتوسط فإن " خطة العمل لحوض المتوسط " قد أنشأت لها الأمم المتحدة عدّة مراكز إقليمية، بغرض تنفيذ البرامج المسطرة لها ونذكر منها:

- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بالمخطط الأزرق le bleu plan "

- مركز النشاط الإقليمي الخاص " ببرنامج الأعمال ذات الأولوية le programme "

d'action prioritaires P.A.P

- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة "

- مركز النشاط الإقليمي الخاص " بمكافحة التلوث النفطي الموجود في جزيرة مانويل بالمالطا"⁽³⁾

(1) - سعيد سالم جويلي، المنظمات الدولية غير الحكومية في النظام القانوني الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، 2002 / 2003 ، ص 16.

(2) - A-Ch. Kiss, J-P. Beurier, OP. CIT, p.206.

(3) - أمواج المتوسط، مبادرة عالمية من أجل البحار الإقليمية، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52 ، دون مكان النشر، 2004 ،

وتعدّ "خطة العمل لحوض المتوسط" التي جاءت بإطار شامل للسيطرة على التلوث البحري مرجع أساسي لدول الحوض للسيطرة على مصادر التلوث المختلفة ومن أهمّ برامج العمل التي سعت المنظمات الدولية إلى الالتزام به وتنفيذه⁽¹⁾، وهو ما سيكون محل دراسة في المبحث الثاني.

- **إعلانات المبادئ:** تصدر هذه الإعلانات عادة عن المؤتمرات الدولية أو المنظمات الدولية وتوصف بأنّها لا تضع قواعد ملزمة ومحدّدة، وإنّما تكتفي بوضع الخطوط العامّة الرئيسية التي يتعيّن على الدول أن تراعيها بخصوص موضوع أو نشاط معين.

ولعلّ أبرز مثال عن هذه الإعلانات "إعلان ستوكهولم" بشأن البيئة لسنة 1972، وكذلك جدول أعمال القرن الحادي والعشرين 21 الذي يتضمن أربعين فصلا تقع في حوالي 6000 صفحة، تضمّن الفصل السابع عشر منه على الخطة الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الأنشطة البرية التي توضح إهتمام المجتمع الدولي وحرصه على حماية البحار والمحيطات عن طريق الإدارة المستدامة للموارد الحيوية⁽²⁾.

وفي نفس السياق نجد كذلك إعلان ريو بشأن البيئة الذي يضمّ 27 مبدأ تهدف بصفة عامّة إلى حتّ القوى الدولية على إقامة مشاركة عالمية جديدة وعادلة، من خلال إيجاد مستويات جديدة للتعاون بين الدول والقطاعات الرئيسية في المجتمع ومختلف الشعوب وتعمل على عقد إتفاقيات دولية تخدم مصالح كلّ دولة وتحمي النظام البيئي العالمي⁽³⁾.

تتفق هذه المبادئ حول أولوية الإنسان بإعتباره المحور الرئيسي للتنمية المستدامة، وتكفل له حقّه في الحياة الصحية والمنتجة التي تتلاءم مع البيئة البشرية، ودعوة الدول والشعوب للتعاون من أجل تنفيذ هذه المبادئ والعناية بزيادة تطوير القانون الدولي في ميدان التنمية المستدامة، ويمكن الإشارة هنا إلى أنّه في عام 1987 قدّمت اللجنة العالمية للبيئة والتنمية والمعروفة بـ "لجنة برونتلاند" تقريرها النهائي الذي حمل عنوان "مستقبلنا المشترك" إلى الجمعية العامّة للأمم المتحدة، والذي تضمن تعريف التنمية المستدامة على أنّها

(1) - أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53 - 54، دون مكان وسنة النشر، ص 03.

(2) - عبد الرزاق مقري، مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية، دار الخلدونية، الجزائر، 2008، ص 274.

(3) - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 35.

"التنمية التي تلبي إحتياجات الجيل الحاضر دون التضحية أو الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على تلبية إحتياجاتها".⁽¹⁾

وبصفة مجملة فإنّ هذه الإعلانات لا تشكّل قانوناً أو صكاً دولياً ملزماً للأعضاء المتفقة عليها، ولكنها تدعو إلى الإلتزام الأخلاقي في إقرار هذه المبادئ الواردة فيها، على إعتبار الأخلاق الدولية هي تعبير عن مجموعة المبادئ التي تسود القانون الدولي العام، ويمليها الضمير الإنساني ويترتب على الدولة المتمدنة مراعاتها في علاقاتها المتبادلة⁽²⁾.

نخلص ممّا سبق إلى أنّ معظم القرارات الصادرة عن المنظمات الدولية، تأخذ شكل توصيات غير ملزمة قد تأخذ بها الدول وقد لا تأخذ بها، وحتى تتضح الرؤية أكثر كان لازماً البحث عن آليات أخرى من أجل تفعيل دورها الذي أنشأت من أجله.

ثانياً: آليات تفعيل دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث:

من أجل تفعيل دور المنظمات الدولية بغرض حماية البيئة البحرية من التلوث، تتمتع هذه الأخيرة بمجموعة من السلطات على إختلاف أنماطها.

1- سلطة إصدار الأحكام والقرارات:

تعتبر القرارات الصادرة عن المنظمات الدولية من الروافد المباشرة للقواعد القانونية لحماية البيئة لا سيما إذا إحتوت على خصائص القاعدة القانونية بأن كانت عامّة ومجرّدة وملزمة لمن تخاطبهم إلزاماً يتضمن تكليفاً بالعمل أو الإمتناع عن عمل، ويتحقّق ذلك إذا كان القرار يتضمن حقيقة شرعية بإرسائه لتصور معيّن بخصوص علاقة أو مركز قانوني محدّد بحيث يصبح حجة على الكافة.⁽³⁾

2- سلطة توجيه الرغبات:

قد تبدي المنظمة الدولية رأيها بصدد موضوع معيّن يدخل في إختصاصها، حيث تنص المادة 97 من ميثاق الأمم المتحدة "لأي من الجمعية العامة أو مجلس الأمن أن يطلب إلى محكمة العدل إفتاءه في أية مسألة قانونية، أو تتوجّه المنظمة الدولية بدعوة إلى دولة أو منظمة إلى إتخاذ موقف معيّن تجاه موضوع

(1) - عبد الرزاق مقري، مرجع سابق، ص 274.

(2) - بدرية العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، مجلة الحقوق، الكويت، العدد الثاني، السنة التاسعة، 1985، ص 59.

(3) - خليل حسين، موسوعة المنظمات الإقليمية والقارية، الج 02، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط 1، 2013، ص 311.

ما، هذه الرغبات وإن كانت لا تتمتع بصفة الإلزام إلا أنها تحظى بأهمية أدبية وسياسية كبيرة تجعل الدول تحرص على تنفيذها من تلقاء نفسها⁽¹⁾.

وللإشارة فإنّ بعض المنظمات الدولية لم يقتصر دورها على إبرام الإتفاقيات والمعاهدات الدولية أو القرارات التي تكفل حماية البيئة بل شمل طائفة أخرى من التصرفات القانونية وإن كانت لا تتمتع بالإلزام القانوني فهي قد ساهمت في توجيه وتوحيد تصرفات الدول بخصوص الموضوع أو المسألة التي صدر في شأنها الإعلان وبذلك تفعيل دورها في حماية البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة.

على الرغم من هذه الجهود المبذولة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة في مجال حماية البيئة والمحافظة عليها، إلّا أنّه في أحيان كثيرة تجد نفسها عاجزة عن تحقيق أهدافها التي أنشأت من أجلها وهذا نتيجة لصعوبات وتحديات تحول دون ممارستها لوظيفتها المتمثلة أساسا في الحدّ من التدهور البيئي الذي أصاب البيئة البحرية في مجمل عناصرها. هذه العقبات وعلى الرغم من عرقلتها لعمل هذه الأخيرة، فإنّه هناك منظمات قد تجاوزتها وإستطاعت أن تفرض نفسها على الساحة الدولية بصفة عامّة، بل وأصبحت من أهمّ الفواعل الدولية في قضية البيئة البحرية، حيث بات يأخذ برأيها في كبرى المسائل البيئية، وكلّ ذلك يرجع إلى الجهود المبذولة من قبلها والنتائج المحقّقة في هذا المجال.

وأمام تعقّد مشكلة حماية البحر من التلوث، كان لابدّ من تكريس التعاون الدولي الذي يجب أن يتجسّد في التعاون على المستوى الإقليمي والداخلي.

(1) - لخضر رابحي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مقال منشور بالمجلة الاكاديمية للبحوث السياسية والقانونية، المجلد الرابع، العدد الثاني، جامعة عمار تلجي الأغواط، 2020، ص 5.

المبحث الثاني:

حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الإقليمي والداخلي

لئن تمّ على المستوى الدولي وضع إطار قانوني عامّ للتعاون من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث وحفظ مواردها عن طريق تكريس آليات وإجراءات وقائية، فإنّ ذلك لا يعني حولا ملزمة وواجبة التنفيذ وفعّالة لمختلف البحار. وبالتالي فإنّ مسألة حماية وحفظ هذه البيئة قد تمّ النظر فيها كذلك على المستوى الإقليمي من أجل إستيعاب خصوصيات المناطق البحرية التي تعاني مشاكلا بيئية خاصة، وذلك من خلال إعتماذ قواعد قانونية أكثر إلزاما وصرامة تجعل من الإطار القانوني الإقليمي يتجاوز القانون البيئي الدولي الشامل، ويتمّ ذلك وفقا لمعايير قانونية إقليمية، ألا وهي المصالح الإقتصادية والجغرافية المشتركة والمصير الواحد⁽¹⁾.

وعليه فظاهرة التعاون الإقليمي تشكّل إطارا أساسيا لحماية بعض الأوساط البيئية خاصة البحار الإقليمية مثل البحر الأبيض المتوسط، وكذلك مجالا يتيح أفضل الفرص لإنماء العلاقات الإجتماعية فيما بين دول المنطقة، فأهمية هذا البحر إقتصاديا وتجاريا وكذا هشاشة بيئته، أدت إلى زيادة الوعي بضرورة حماية بيئته، حيث أنه ابتداءا من عام 1954 أصبحت منطقة البحر الأبيض المتوسط "منطقة ممنوعة" بموجب إتفاقية لندن للوقاية من التلوث بالنفط لعام 1954، كما أعتبرت بعد ذلك "منطقة خاصة" بموجب الملحق الأول والثاني والخامس من إتفاقية لندن لعام 1973 (MARPOL)، والأكثر أهمية أن برنامج الأمم المتحدة للبيئة قد إختار هذا البحر لتكريس أول خطة عمل في إطار برنامج البحار الإقليمية، هذا البرنامج الذي بُني على أساسه النظام القانوني الحالي لحماية البيئة البحرية في المتوسط من التلوث (مطلب الأول).

على الجانب الآخر، فإنّه على الرغم من أهمية الجهود العالمية والإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري بالمتوسط فإنّه لا يمكن إستبعاد المجهودات الإنفرادية للدول المتوسطية في وضع الخطط والقوانين لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (المطلب الثاني).

⁽¹⁾-Pierre Marie Dupuy ، " ou ' en est le droit international de l'environnement à la fin du siècle ? » ، Annuaire du droit de mer ، 1997 ، p 875.

المطلب الأول: الجهود الإقليمية لحماية البيئة البحرية في المتوسط

لقد كان لجهود الأمم المتحدة دورا فعّالا في تنظيم حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي، وذلك من خلال برنامج الأمم المتحدة الذي منذ نشأته وضع خططا وسياسات قانونية خاصة في مجال البيئة البحرية، ومن بينها الخطة المتعلقة بالبحار الإقليمية،⁽¹⁾ حيث يشمل هذا البرنامج⁽²⁾ اليوم 18 منطقة وأكثر من (140) دولة.

وُضع البرنامج خصيصا للإهتمام بتدهور البيئة البحرية في بعض المناطق الهشة وتحديد الأسباب المؤدية إلى ذلك، حيث يتضمن نهجا عاما للتصدي للمشاكل البيئية التي تهدد البيئة البحرية والمناطق الساحلية، وذلك من خلال عنصرين أساسيين، يتعلّق الأول بالتعاون مع حكومات المنطقة وتشجيعها على صياغة خطط عمل والموافقة عليها، ويتعلّق الثاني بضرورة تنسيق الدراسات والأعمال التقنية من خلال منظمة الأمم المتحدة، التي إعتمادا على تخصّصها عالجت مشكلة حماية البيئة البحرية ووضعت برنامج عمل إقليمي حسب إحتياجات كلّ منطقة من خلال خطة عمل خاصّة، والتي من بينها خطة العمل من أجل المتوسط (الفرع الأول)؛ هذا وقد توالى المبادرات من أجل معالجة البحر المتوسط وحفظ موارده، كان أولها نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، الذي يقوم على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط تمّ إعتمادها في 16 فيفري 1976 ودخلت حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978، ويلحق بها مجموعة من البروتوكولات التنفيذية لمكافحة مصادر التلوث (الفرع الثاني)، ثم يليه التعاون المغربي من خلال تبني سياسة مغربية للتعاون الفعّال في مجال مكافحة ظاهرة التلوث (الفرع الثالث).

الفرع الأول: خطة عمل البحر الأبيض المتوسط

إن إهتمام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالمحيطات والبحار، سرعان ما تركّز على بيئات البحار الإقليمية الضعيفة وشديدة التلوث، وقد تمّ خلال الدورة الثانية لمجلس إدارته المنعقدة في مارس 1974

(1) - تجدر الإشارة في هذا الصدد أنه يجب عدم الخلط بين البحار الإقليمية (Mers Régional) والبحر الإقليمي

(Mer territoriale) الذي يعتبر منطقة من المناطق البحرية كما أن مفهوم البحار الإقليمية لا يخضع لأي تعريف قانوني لكن يستند إلى معايير محددة فالمؤتمر الثالث لقانون البحار لم يعطي مفهوم لمصطلح "الإقليم" واكتفى بتحديد خصوصياته آخذا بعين الإعتبار الأهداف النهائية المحددة وفي غياب مفهوم واضح ودقيق للبحار الإقليمية يعتمد عليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة فإنه يمكن القول بأن برنامج البحار الإقليمية تم وضعه بحسب ضعف المياه وهشاشة بعض المناطق.

(2) - تشمل كلّ من البحر الأبيض المتوسط البحر الأحمر وخليج عدن وسط وغرب إفريقيا، بحر الكرايب جنوب شرق المحيط الهادي، غرب إفريقيا، جنوب آسيا، جنوب المحيط الهادي، غرب آسيا، البحر الأسود، شمال غرب المحيط الهادي، بحر البلطيق، بحر قزوين، شرق آسيا، القطب المتجمد الشمالي والقطب المتجمد الجنوبي.

إعتماد ستة إجراءات ذات أولوية لها تأثير على أهدافه، بحيث تمّ تكريس الإجراء الرابع للمحيطات، والذي دعا من خلاله مختلف المنظمات التي تنشط في هذا المجال إلى تنسيق أنشطتها لحماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث مؤسسا دعوته على نموذج تمثيلي هو البحر الأبيض المتوسط، حيث أنّه في بداية السبعينات بلغت نسبة التلوث في المتوسط مستوى عالي أندر بفنائه، وهو الذي كان رمزاً للحياة ومصدراً للثروات الطبيعية، فبدأت الجهود لإنقاذه وتوالت منذ عام 1969، بداية بمبادرة المجلس العام للمصائد من أجل البحر الأبيض المتوسط،⁽¹⁾ ثم بإجتماع الدول الساحلية المشاطئة للمتوسط في عام 1975 في برشلونة تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والذي حضره (16) دولة من بين الدول المتوسطية⁽²⁾ وإمتنعت دولتان عن الحضور هما ألبانيا والجزائر⁽³⁾، كما شارك في أعماله عدد من الدول الخارجة عن المنطقة كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، بالإضافة إلى عدد كبير من المنظمات الدولية كمنظمة الأمم المتحدة، الأمانة العامة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، جامعة الدول العربية وبعض المنظمات المتخصصة كالمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأغذية والزراعة، وحضرت كذلك المنظمات غير الحكومية كلجنة الاتحاد الأوروبي واللجنة الدولية للإستكشاف العلمي للبحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾، بحيث تمّ الإعتماد على خطة عمل تتكوّن من ثلاثة عناصر أساسية وهي عنصر التقييم، عنصر الإدارة وعنصر قانوني.

تضمّ الخطة اليوم (21) دولة من الدول المطلة على المتوسط، بالإضافة إلى أنّها تعمل في تعاون مع وكالات الأمم المتحدة المختلفة وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية العاملة في مجال حماية البيئة البحرية، كما تعترف هذه الأخيرة بخبرة منظمات البحر الأبيض المتوسط غير الحكومية، وتدعم مبادراتها

(1) - المجلس العام للمصائد من أجل البحر الأبيض المتوسط (CGPM) : Conseil général pour la pêche en Méditerranée أنشأته منظمة الأغذية والزراعة عام 1949 ويضم جميع دول حوض البحر الأبيض المتوسط تقوم بالرصد المستمر لحالة المواد بما في ذلك مستوى وفرتها وإستغلالها بالإضافة إلى حالة المصائد وإصدار التدابير المناسبة وفقاً للمادة الخامسة من الإتفاق المتعلق بإنشاء الهيئة للمحافظة والإدارة الرشيدة للموارد الحية بما في ذلك تنظيم وسائل ومعدات الصيد، جمع ونشر المعلومات عن الموارد البحرية الحية القابلة للإستغلال ومصائد الاسماك .

(2) - الدول التي حضرت المؤتمر هي: قبرص، مصر، إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليونان، لبنان، مالطا، المغرب، ليبيا، تونس، إمارة موناكو، سوريا، تركيا، يوغوسلافيا وإسرائيل.

(3) - بن فاطمة بوبكر، مرجع سابق، ص 71.

(4) - اللجنة الدولية للإستكشاف العلمي للبحر الأبيض المتوسط (C.I.E.S.M.M) Commission Internationale pour l'Exploration Scientifique de la Mer Méditerranée

هي منظمة تأسست عام 1919 تهدف إلى تشجيع الدراسات العلمية المتعلقة بالبحار والمحيطات والموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط مقرها في موناكو.

وتشجّع مشاركتها في الأنشطة التي تقوم بها، خصوصا تلك المتعلقة بمواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي لهذا البحر، ومناطقه الساحلية والداخلية والمساهمة في النهوض بالأوضاع الحياتية فيه⁽¹⁾.

عموما تعدّ خطة البحر الأبيض المتوسط (PAM)⁽²⁾ خطة خاصة بحماية البيئة وببتمية هذا البحر، أين تعتبر إتفاقية برشلونة لعام 1976 الإطار القانوني لهذه الخطة بالإضافة إلى البروتوكولات الملحقة بها- على نحو ما سيتمّ بيانه لاحقا-، أمّا أهدافها فتتمثل في مساعدة بلدان المتوسط على تقدير التلوث البحري ومكافحته، صياغة سياسات بيئية وطنية، النهوض بقدرات الحكومات على تحديد خيارات أفضل للأنماط البديلة، وكذا تحسين فرص إستغلال الموارد الطبيعية للمنطقة وحفظها من جميع مصادر التلوث. كما تراعي الخطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية في المنطقة عن طريق الترويج للتخطيط المتكامل للتنمية، والإدارة العقلانية للموارد الطبيعية في إطار التنمية المستدامة، وفي هذا الإطار أنشأت لها الأمم المتحدة عدّة مراكز إقليمية مهمتها تنفيذ البرامج المسطرة لها.⁽³⁾

أولا: عناصر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط

تتميّز كلّ خطة برسم عملي ينقسم إلى ثلاثة عناصر نُسخت على نموذج خطة العمل من أجل البيئة لمؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية لعام 1972، بحيث إنعكس ذلك في خطط العمل التي أعتمدت في إطاره مثل خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط، وتتمثل هذه العناصر في: التقييم البيئي، إدارة البيئة، تدابير الدعم القانونية والمالية.⁽⁴⁾

1) عنصر التقييم البيئي

هو العنصر الأساسي الذي يحدّد وييسر تحقيق العناصر الأخرى لخطة العمل⁽⁵⁾، وهو يشمل التدابير التي تهدف إلى التقييم، التحليل، البحث، الرصد وتبادل المعلومات في المسائل البيئية، كما يتمّ في جميع المجالات وفي جميع التخصصات وينفّذ من قبل الهيئات المختصة في كلّ دولة.

(1) - أمواج المتوسط: الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54 د.م.ن، د.س.ن، ص 03.

(2) - P.A.M : Plan d' action de la Méditerranée

(3) - خطة عمل البحر الأبيض المتوسط. إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها. وحدة تنسيق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، أمانة إتفاقية برشلونة، اليونان، د.س.ن، ص 8-10.

(4) - Madeleine Dejeant Pons, les Conventions du programme des Nations Unies pour l'environnement relatives aux mers régionales, AFDI, Année 1987, Vol 33, N°1, p 693.

(5) - الوثيقة الختامية للمؤتمر الإقليمي، الكويت، ص 17.

وفيما يتعلّق بخطة العمل من أجل المتوسط، فإنّ عنصر التقييم يتضمن دراسة مصادر التلوث المختلفة في هذا البحر ومدى تأثيرها على الموارد الحية البحرية والساحلية، بالإضافة إلى ذلك يتضمن الدراسات التي تهدف إلى تحديد قدرات مصائد الأسماك وإستغلالها بشكل يضمن الحفاظ عليها، وكذلك تقييم مخاطر الكوارث الطبيعية على البيئة البحرية في المتوسط وهذا من أجل وضع مخطط ملائم على المدى البعيد للحدّ من هذه المخاطر.

كما يتضمن هذا العنصر دراسة تأثير النفايات الصناعية والمنزلية على الحياة البحرية، وذلك من أجل تحقيق أهداف متعدّدة منها تعزيز وتحسين الموارد الطبيعية للبحر الأبيض المتوسط وإستغلالها وإدارتها المشتركة، هذا النوع من التقييم البيئي منصوص عليه في الجزء الأول من خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط تحت عنوان "التخطيط المتكامل للتنمية وإدارة موارد حوض البحر الأبيض المتوسط".⁽¹⁾

ليس هذا فقط بل إنّ هذا العنصر الرئيسي وبهدف التوفيق بين ضرورات التنمية والحاجة إلى حماية البيئة وبين وضع برنامج لتنسيق الأنشطة المشتركة بين دوله، يشمل كذلك:

- تطوير وسائل إستخدام والتخلّص من النفايات المنزلية والصناعية الناتجة عن مختلف الأنشطة

البشرية وفق شروط سلمية.

- دراسة تحسين إستخدام الموارد البيولوجية للبحر، وبصورة خاصّة تربية الأحياء المائية من خلال

دراسة الأنواع والتقنيات والأساليب المناسبة لذلك.

- دراسة التكاليف والمنافع الإقتصادية والإجتماعية الناتجة عن إدماج عامل البيئة في المشاريع

التنموية.

- دراسة أثر التنمية الإقتصادية على البيئة في المنطقة، خاصة التنمية السياحية، من خلال تقييم

سياسات الدول في مجال البناء وتعمير المناطق الساحلية وتطويرها...

- دراسة المشاكل التي تطرحها صحة الوسط البيئي في المتوسط كالأضرار التي تنتقل عن طريق

(1) - صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص 267 وما يليها.

المياه، نقص التغذية وسوء التغذية وتأثير النفايات الصناعية ونفايات الصرف الصحي على صحة الإنسان كذلك.⁽¹⁾

(2) عنصر الإدارة:

تستند إدارة البيئة في خطط العمل إلى فكرة أنه من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة يجب أن يأخذ في الاعتبار الإدارة العقلانية للبيئة، ويشمل هذا العنصر من الخطة برنامج تنسيق الرصد المستمر والبحث في مجال تلوث البحر الأبيض المتوسط، والذي يغطي 07 عناصر محدّدة من البرنامج، بحيث كلّفت إمانة كلّ من اللجنة الحكومية الدولية لعلوم المحيطات⁽²⁾، المجلس العام للمصائد في المتوسط ومنظمة الصحة العالمية، بمهمة ضمان تحضير وتنسيق هذه العناصر السبعة، والتي تتمثل في:

- الدراسة والرصد المستمر للبترول والمواد الهيدروكربونية في البحر.
 - دراسة ورصد المعادن لا سيما الزئبق في الكائنات الحية البحرية.
 - تأثير الملوثات على الكائنات الحية وتكاثرها.
 - تأثير الملوثات على التجمّعات والنظم الإيكولوجية البحرية.
 - حركة الملوثات على طول السواحل.
 - برنامج لمراقبة جودة المياه الساحلية.
 - دراسة ورصد (D.T.T) وثنائي الفينيل متعدّد الكلور (P.C.B) الموجود في الكائنات البحرية الحية.⁽³⁾
- أما بالنسبة لأهداف هذا العنصر في خطة العمل من أجل المتوسط فتتمثل في:

- تدريب الخبراء في مجال مكافحة التلوث والسيطرة عليه.
- صياغة المعايير والمبادئ التوجيهية اللازمة من أجل إدارة النفايات والتخلص منها في المتوسط.
- إنشاء هياكل ومرافق لحماية البيئة البحرية للدول المتوسطية.

(1) - الفقرة 1-2 من خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط.

(2) - اللجنة الدولية الحكومية لعلوم المحيطات أنشأت من طرف منظمة اليونسكو في عام 1960 تقوم بتطوير وتنسيق البرامج الدولية للبحوث العلمية البحرية وتزود الدول الأعضاء التي يبلغ عددها 125 دولة بالخدمات الخاصة بالمحيطات واللجنة معترف بها من إتفاقية قانون البحار بوصفها منظمة دولية مختصة بالبحوث العلمية البحرية.

وتعتبر هذه اللجنة الإطار الوحيد المسؤول عن هذه البحوث ضمن منظمة الأمم المتحدة وهي تتمتع بالإستقلالية الوظيفية، وتتعاون مع منظمات أخرى داخل وخارج منظومة الأمم المتحدة بما في ذلك برنامج الأمم المتحدة للبيئة، المنظمة الدولية البحرية، منظمة الأغذية والزراعة، الوكالة الدولية للطاقة الذرية. انظر بن فاطمية بوبكر. مرجع سابق. ص 76 وكذلك الموقع الرسمي لمنظمة اليونسكو على الرابط www.unesco.org

(3) - M. Falicon .op. cit. p61.

- وضع خطط للتدخل في حالات التلوث البحري العارض والخطير في المتوسط
- وضع برنامج متكامل من أجل المحافظة والإستعمال العقلاني للموارد البحرية والثروات الطبيعية في البحر المتوسط.⁽¹⁾

(3) العنصر القانوني:

ترتكز خطط العمل من أجل البحار الإقليمية على وضع آليات قانونية وتعتبر أساس كل خطة عمل وتتوجا للعنصرين الأول والثاني منها، فالدول الساحلية تلتزم من خلال الإتفاقية الإطار بالتنظيم القانوني والمؤسسي والمالي من أجل مكافحة تلوث البيئة البحرية على جميع المستويات ومن جميع مصادر التلوث، ثم يتم وضع لكل نوع مصدر من التلوث محل بروتوكول تقني وقانوني يحدد بشكل مبسط وسائل وأدوات مكافحة هذا النوع بطريقة فعالة.

وفيما يتعلق بخطة العمل من أجل المتوسط فقد وافقت الدول المشاطئة له على إنشاء إتفاقية إطار وبروتوكولات مرتبطة بها وملاحق تقنية مرفقة بها⁽²⁾، وهي إتفاقية برشلونة الإطار لعام 1976 التي أبرمت في 2 فيفري 1976⁽³⁾ وبروتوكولين، يتعلق الأول بمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط من خلال عمليات الإلقاء من السفن والطائرات، ويتعلق الثاني بالتعاون في مجال مكافحة التلوث بالنفط والمواد الأخرى الضارة في حالات الطوارئ، وقد عدلت هذه الإتفاقية في 10 جوان 1995⁽⁴⁾ وألحق بها مجموعة من البروتوكولات الأخرى. وفيما بعد فقد صادقت أغلب دول المتوسط على البروتوكولات الملحقة بالإتفاقية والمقدر عددها بخمسة.

وعليه تمثل هذه الإتفاقية والتعديل الوارد عليها، وكذا البروتوكولات الملحقة بها العنصر القانوني لخطة العمل بحوض المتوسط.

وتجدر الإشارة إلى أن العنصرين الأوليين من خطة العمل، أي تقييم وإدارة البيئة لا يفرضان أي إلزام على عاتق الدول فهما مجرد وثائق معلوماتية ومرجعية فقط، أمّا هذا العنصر والذي يشمل الإتفاقية

(1) – M. Falicon, .op. cit, p62.

(2) – خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط، الفقرة الأولى.

(3) – وقد صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم (08-14) المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق ل 26 جانفي سنة 1980 والمتضمن انضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976.

(4) – وقد صادقت الجزائر على التعديلات بموجب المرسوم الرئاسي رقم (04-141) المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1425 الموافق ل 28 أفريل 2004 والمتضمن التصديق على التعديلات إتفاقية برشلونة الموقعة في 16 فيفري 1976 المعتمدة يوم 10 جوان 1995.

الإطار والبروتوكولات الملحقة بها، فهو يُنشأ إلتزامات قانونية ومالية وتنظيمية على عاتق الدول الأعضاء⁽¹⁾. أما على الجانب الآخر فإنّ التنظيم المؤسّساتي للخطّة هو أحد الجوانب الأكثر إثارة للإهتمام، فهو يكفل سير عمل منظومة خطّة عمل البحر الأبيض المتوسط بين الأطراف وتسهّل عملهم من أجل الوفاء بالإلتزامات التي تقتضيها إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

ثانيا: الإطار المؤسّساتي لخطّة العمل من أجل المتوسط

لخطّة العمل في البحر الأبيض المتوسط مجموعة من الهيئات والمراكز الإقليمية التي تضطلع بأنشطة مختلفة على المستوى الإقليمي والوطني، تهدف إلى حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية وتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة، حيث تتمركز هذه المراكز في ستة مدن متوسطة ويوفر كلّ منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أنشطة الخطّة وتشمل:

1. المركز الإقليمي للإستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط:²

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC):

تأسّس هذا المركز عام 1976 بمالطا وكان يسمى في الأصل " المركز الإقليمي لمكافحة النفط " **"ROCC : The Regional Oil Combating Centre"**، وهو قد أنشأ بقرار من الأطراف المتعاقدة من أجل تعويض قدرات الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط وكان الهدف منه هو تيسير التعاون الأفضل بين هذه الدول في إدارة الإنسكابات النفطية الضخمة والمتكررة في المنطقة ووضع إستراتيجيات وطنية لمكافحة التلوث النفطي، وكذا إنشاء نظام معلومات إقليمي يمكنه إدارة حالات الطوارئ المتعلقة بالتلوث البحري بشكل فعال وسريع.

وعلى مرّ السنين أصبح التلوث البحري بحوض المتوسط يشكّل خطرا حقيقيا على دول المنطقة، لذلك تمّ توسيع وتمديد صلاحيات المركز مما مكّنه من معالجة القضايا المستجدة والتطوّرات العالمية ذات الصلة، وأيضا إدارة الإجراءات الوقائية المتعلقة بالتلوث البحري من السفن ومنه تقادي حوادث التلوث وليس فقط مكافحتها والإستجابة لها.

⁽¹⁾-M. Falicon .op. cit. p62

² الموقع الرسمي المركز الإقليمي للإستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط على الرابط: www.rempec.org تاريخ الإطلاع 2021/08/30 على الساعة 23:20

ثم في عام 1989 تم تغيير اسم المركز إلى المركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ للتلوث البحري للبحر الأبيض المتوسط (REMPEC) تديره المنظمة الدولية البحرية (IMO) بالتعاون مع خطة عمل البحر الأبيض المتوسط لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP/MAP). في عام 2001، وبغرض اعتماد البروتوكول الجديد المتعلق بالتعاون من أجل منع تلوث الناتج عن السفن وفي حالات الطوارئ لعام 2002، أعادت الأطراف المتعاقدة تكريس وتأكيد مشاركة المركز في الأنشطة المختلفة المتعلقة بمنع التلوث البحري والتأهب والاستجابة له وقد كان آخر تحديث وتعديل لمشاركته وصلاحياته في عام 2009.

بناءً على هذه المعطيات فإنه يمكن التأكيد على أن مركز (REMPEC) يهدف إلى المساهمة في منع وتقليل التلوث الناتج عن السفن ومكافحته في حالة الطوارئ والسيطرة عليه، حيث أنه وفي هذا الإطار تتمثل مهمة المركز في تقديم المساعدة والإقتراحات للأطراف المتعاقدة من أجل الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها في المواد (04، 06 و 09) من إتفاقية برشلونة الإطار لعام 1976 وبروتوكول الطوارئ لعام 1976 وبروتوكول الوقاية والطوارئ لعام 2002، ومنه تنفيذ الإستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن والتصدي له للفترة (2016-2021) التي إعتمدتها الدول المتوسطية في عام 2016 كأحد الأهداف والغايات الرئيسية لإستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة. إضافة إلى ذلك سيساعد هذا المركز الدول الساحلية على بناء قدراتها الوطنية في ميدان الحماية والحد من الحوادث الكبرى للتلوث البحري والسيطرة عليه.⁽¹⁾

2. مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء BP/RAC: Plan Bleu/Regional Activity Centre:

وهو أحد مراكز الأنشطة الإقليمية التابع لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط (MAP)، أنشأ عام 1977 بفرنسا، ويتم تحديث برنامج عمله كل عامين من طرف الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة، تديره جمعية بموجب القانون الفرنسي (قانون 1901)⁽²⁾؛ يعتمد المركز نهجا منتظما إزاء قضايا البيئة والتنمية في المتوسط ويستخدم في ذلك أدوات المراقبة والتقييم، كما أنه ينفذ أنشطته بواسطة فريق مكون من (15) خبير يدعمهم في ذلك خبراء برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

يهدف هذا المركز إلى تحديد الإجراءات اللازمة لتعزيز التنمية الاقتصادية والمحافظة على البيئة، وهو مكلف بتشجيع وقيادة مسار التعاون بين دول البحر المتوسط من أجل التنمية المستدامة للمنطقة،

(1) الموقع الرسمي للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط على الرابط: www.rempec.org.

(2) قانون الجمعيات الفرنسي 1901 الصادر في 01 جويلية 1901.

وتطوير ووضع أحكام مشتركة تساهم في تحقيق هذا الهدف. كما يمثل مركز الدعم الرئيسي للجنة المتوسط للتنمية المستدامة، ووسيلة إتصال بين دول المتوسط وباقي المنظمات الدولية المعنية بالتنمية، وذلك من خلال تشكيل وتحديد الآفاق المستقبلية الممكنة للتنمية المستدامة ومراقبة تنفيذ إستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية.

وفي إطار أنشطته ومهامه المستحدثة، يسعى المركز إلى دعم التحوّل نحو الإقتصاد الأخضر والأزرق وتسلط الضوء الاجتماعي والإقتصادي على الإدارة المناسبة لموارد البحر الأبيض المتوسط بما يضمن حفظها وصيانتها.

3. مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية: (1) PAP/RAC : Priority Actions Programme/ Rerinal Activity Centre

أنشأ في عام 1977، يقع بكرواتيا، ويضمّ فريق عمل رئيسي مكّون من 09 خبراء ذوي تخصصات متعدّدة يتعاونون مع مؤسسات الإتصال على المستوى الوطني والدولي، ومع شبكة من المستشارين الخارجيين، تتمثل مهمة المركز في تقديم الدعم لبلدان البحر الأبيض المتوسط وهي في طريقها نحو تحقيق التنمية المستدامة لسواحلها. حدّدت الأطراف المتعاقدة مهمته الرئيسية من خلال قرارها الذي ينص على "أنّ المركز مسؤول عن دعم دول البحر الأبيض المتوسط في التصديق على بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية وتنفيذها، وكذلك إستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة (MSSD)" (2)

هذا ويأخذ الدعم العديد الأشكال والأنشطة بحيث تشمل:

- **الأنشطة الميدانية:** كبرامج إدارة المناطق الساحلية، خطط الساحل أو الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، إستراتيجيات الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية الوطنية... الخ
- **بناء القدرات:** ويكون ذلك عن طريق التدريبات، ورشات العمل، المؤتمرات والندوات، التدريب المهني لمشاريع محددة... الخ
- **وضع برامج توعية:** حملة يوم الساحل المتوسطي، أنشطة توعوية مختلفة في إطار مشاريع ميدانية... الخ

(1) - الموقع الرسمي لمركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية على الرابط: www.papare.org تاريخ الإطلاع 2021/08/30 على

الساعة 18:03

(2) - "Le centre était chargé de soutenir les pays méditerranéens dans la ratification et la mise en œuvre du protocole GIZC".

على الموقع الرسمي للمركز . نفس المرجع.

-وضع تدابير وخطط ومنهاج: يمكن من خلالها تقديم الدعم من أجل وضع سياسات إقليمية ووطنية وإعداد الوثائق القانونية.

ومن ثمة فإنّ النشاط الرئيسي للمركز هو الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، خاصة أنّه ومنذ مؤتمر ريو عام 1992، تمّ الاعتراف بهذا النهج الإداري بإعتباره السبيل إلى تحقيق التنمية المستدامة نتيجة قدرته على تقديم حلول للمشاكل البيئية والاجتماعية والاقتصادية المعقّدة والمتشعبة لهذه المناطق. ختاماً فإنّ أنشطة المركز تخضع للتغيير المستمر نتيجة التحديات الجديدة التي تواجه التنمية المستدامة للسواحل المتوسطية، خاصة منها ظهور مفهوم الإقتصاد الأخضر والأزرق، وكذا تغيّر اتجاهات حركة الملاحة والأنشطة البحرية في البحر الأبيض المتوسط وما يتصل بها من تلوث بحري وأثر على البيئة البحرية والساحلية.

4. مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة¹: SPA/RAC : Specially Protected " Areas / Regional Activity Centre

أنشأ في عام 1985 ومقره بتونس، وقد حدّد عناصر أنشطته البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط على النحو التالي:

-تنسيق المبادرات والأنشطة لتنفيذ بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة وكذا التنوّع البيولوجي.
-تنفيذ برامج البحث العلمي والتقني على النحو المحدّد في البروتوكول السالف الذكر، مع أولوية البحث والتقييم والدراسة لأوضاع المناطق المحمية بشكل خاصّ وذات أهمية في البحر الأبيض المتوسط.

-إعداد خطط وسياسات إدارة المناطق المحمية والأنواع والموائل فيها.
-إعداد برامج تعاون بهدف تنسيق إنشاء وحفظ وإدارة المناطق المحمية بشكل خاصّ وكذلك تشجيع حماية الأنواع البحرية وإدارتها وحفظها.

وفي هذا الصدد يقوم المركز بتطوير خطط الإدارة وأدوات المعلومات للرصد والتقييم كما يشجّع حملات التوعية ويقوم بنشر المعلومات بين الاختصاصيين والمنظمات الدولية المعنية، بما في ذلك المنظمات غير الحكومية ويعمل على إعداد التقارير والدراسات الفنية والتقنية التي تكون ضرورية لتنفيذ بروتوكول المناطق الخاصة والتنوّع البيولوجي.

¹ الموقع الرسمي مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة على الرابط: www.spa.org

علاوة على ذلك فإن هذه الأنشطة التي يقوم بها المركز تهدف بالأساس إلى تحديد المناطق المتمتعة بحماية خاصة، وكذا إعداد وتنفيذ خطط العمل الوطنية لحماية الأنواع المهددة بالانقراض وحفظ الموائل، وذلك من أجل تعزيز قدرات الدول المتوسطية على التعامل مع القضايا المتعلقة بحفظ وإدارة التنوع البيولوجي للمتوسط وتبادل المعلومات العلمية والتقنية المتعلقة ببرامج البحث والمراقبة الوطنية للبيئة البحرية.

خلاصة القول فإن مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة هو المركز الرائد لخطّة عمل البحر الأبيض المتوسط للتعاون مع المنظمات الحكومية وغير الحكومية، الإقليمية والدولية التي تعمل في مجال حماية المناطق البحرية والأنواع والموائل وذلك بحسب إختصاص كل منظمة، وحتى لا يكون هناك منظمات تعمل على نفس الإختصاصات ومن أجل ذات الأهداف، فهو يعتبر همزة وصل بين جميع عناصر ومؤسسات خطّة عمل البحر المتوسط الأخرى وبين جميع الشركاء المعنيين في المنطقة لضمان التعاون والتنسيق فيما يتعلّق بالعمل على صون وحفظ المناطق الخاصة في المتوسط وكذا الحفاظ على التنوع البيولوجي فيها.

5. مركز الأنشطة الإقليمية للإستهلاك والإنتاج المستدامين : SCP/RAC: Regional Activity Centre for Sustainable Consumption and Production

تأسّس هذا المركز في عام 1996 باسم مركز النشاط الإقليمي للإنتاج الأنظف بموجب إتفاقية بين وزراء البيئة الإسبانية وحكومة كاتلونيا، وذلك إستنادا إلى قرار متفق عليه من طرف الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث¹.

وفي عام 2013 وافقت الأطراف على إعادة تسمية المركز ليصبح "مركز النشاط الإقليمي للإستهلاك والإنتاج المستدامين (SCP/RAC)"، وذلك من أجل جعل الاسم يتماشى مع إختصاصاته، وعلى النحو المماثل أدرجت إتفاقية استوكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة في عام 2009 في مجال إختصاصه لتصبح ضمن أولويات العديد من الأنشطة ومهام المركز.

يعمل مركز الأنشطة الإقليمية للإستهلاك والإنتاج المستدامين على بناء القدرات ونشر تقنيات للإنتاج الأنظف والمساهمة في تبادل المعلومات والخبرات في مجالات مثل:

- التشجيع على كفاءة الموارد والإنتاج الأنظف ومنع التلوث الصناعي من أجل تحسين القدرة التنافسية والأداء الإقتصادي للمؤسسات البيئية.

¹ أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطّة، مرجع سابق، ص 06.

- الحدّ من توليد المواد الكيميائية الخطرة وإستخدامها من خلال إعتماد أفضل التقنيات المتاحة وأحسن الممارسات البيئية.
- تشجيع مبادرات الابتكار وتنظيم المشاريع التي تسهم في إيجاد أسلوب حياة أكثر صحة وإستدامة للأفراد.
- إدخال المعايير البيئية في عمليات التجارة الدولية.
- إعتماد مبادئ التنمية المستدامة في المناهج التعليمية.
- دمج التعليم حول مبادئ التنمية المستدامة وأنماط حياة الأفراد ضمن مشاريع أعمال منظمات المجتمع المدني¹.

6. مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات²: INFO / RAC : Information and Communication Regional Activity Centre

أنشأ هذا المركز في عام 2005 ومقرّه إيطاليا، يوفّر خدمات الإتصال والدعم التقني لأمانة الخطة ولعناصرها ومراكزها الإقليمية الأخرى؛ كما يُعنى بتكريس الوعي العام وإرساء علاقات عمل متعدّدة القطاعات بحيث تتيح التنمية المستدامة على إمتداد إقليم المتوسط.

ويمكن تحديد نطاق عمل المركز على النحو التالي:

أ- تكنولوجيا المعلومات والاتصالات:

ويكون ذلك من خلال تصميم وتنفيذ سياسة مشتركة للبيانات البيئية والمكانية وخدمات إعلامية للمعلومات فيما بين الدول الساحلية المتوسطية، وذلك كدعم للتنفيذ الكامل والصحيح لإلتزامات إتفاقية برشلونة وتحقيق إستراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة.

كما يكون ذلك من خلال تعزيز التواصل بين الأطراف في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصال، وتقديم المساعدة التقنية والتكنولوجية للأطراف المتعاقدة في أنشطة إعداد التقارير عبر الأنترنت، بحيث يتم تبادل معلومات الاتصال والتدريب والتوعية بين الأطراف المتعاقدة وكذا تعزيز المشاركة العامة والتوعية بأنشطة برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال خطة العمل من أجل المتوسط، وإقامة علاقات عمل طويلة المدى بين عناصر ومكونات الخطة والأطراف في الإتفاقية والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية.

¹ أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مرجع سابق، ص 06.

² أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، نفس المرجع، ص 06-07.

ب- نشر نتائج البحوث البيئية وتقنيات المراقبة والرصد:

ويتحقق ذلك من خلال تعزيز تبادل الخبرات والنتائج المنبثقة عن البحوث البيئية والتكنولوجيات المبتكرة وكذا تشجيع إستخدام أفضل تكنولوجيات المعلومات والاتصالات المتاحة للحد من الأثر الإيكولوجي لمكونات الخطة، مع السعي في نفس الوقت إلى جعل إتفاقية برشلونة أكثر ملائمة للبيئة البحرية المتوسطية. على العموم تشكّل هذه المراكز الإقليمية مصدر قوة لمنظومة عمل البحر الأبيض المتوسط وإتفاقية برشلونة، حيث تتيح هذه التشكيلة فرصة إكتساب وتطوير الخبرات الأساسية من أجل ضمان التنفيذ الحسن ليس فقط للإتفاقية بل أيضا أهداف خطة عمل البحر الأبيض المتوسط. علاوة على هذه المراكز فقد أنشأت خطة عمل البحر المتوسط برامج ووضعت إستراتيجيات ساهمت في حماية بيئة المتوسط.

ثالثا: برامج عمل خطة البحر الأبيض المتوسط

1- برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط (1) (MED POL)

أنشأ برنامج التلوث ومكافحته في إقليم البحر الأبيض المتوسط "مدبول" في عام 1975 خلال أول إجتماع حكومي للدول الساحلية في المتوسط والذي عقده برنامج الأمم المتحدة للبيئة بناء على توصيات خطة عمل البحر المتوسط التي أوصت بإعتماد برنامج تنسيقي للرصد المستمر والتقييم والبحث في مجال تلوث البيئة البحرية في المنطقة، (2) وهو يعتبر أول برنامج تنفيذي لهذه الخطة (3).

كان الغرض من إنشائه مساعدة بلدان المتوسط على تنفيذ ثلاثة بروتوكولات رئيسية لإتفاقية برشلونة وهي بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن المصادر البرية وبروتوكول منع تلوث البحر المتوسط الناجم عن الإفراغ من السفن والطائرات والبروتوكول المتعلق بمنع تلوث البحر المتوسط جزاء حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها (4).

(1)- Programme MED POL : Programme d'Evaluation et de Maitrise de la Pollution dans la Région Méditerranéenne.

(2)- بن فاطيمة بويكر، مرجع سابق، ص 188.

(3)- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مرجع سابق ص 06-07. وأيضا، أمواج المتوسط، البحر يستحق صوتنا. مجلة خطة عمل البحر المتوسط العدد (55)، دون مكان نشر، 2006، ص 14.

4 SOUFLIAS.G, Un bilan très positif, In : Notre planète: La Magazine du PNUE, Spécial conférence, 2007, Malte, p 03.

وقد مرّ برنامج مدبول بأربعة مراحل:

أ- مراحل برنامج مدبول:

تميّزت المرحلة الأولى من البرنامج التي إمتدت في الفترة (1975-1980)، بتقييم الوضع البيئي في المتوسط وتقديم المعلومات العلمية والتقنية الضرورية للدول من أجل التفاوض وتنفيذ الإتفاقية والبروتوكولات، حيث إضطلع فيها بجمع المعلومات والبيانات عن حالة التلوث في المنطقة، وكذا بتشجيع ومساندة عدد كبير من المشروعات الوطنية للبحث والرصد والدراسة التي تهدف إلى تحديد مصدر التلوث كما ونوعا، كما سعى إلى تنظيم برامج تدريبية واسعة النطاق من خلال تزويد المختبرات والمراكز الإقليمية بالأدوات التحليلية اللازمة من أجل تقييم دقيق ومحدّد للتلوث بالمنطقة.⁽¹⁾

أما المرحلة الثانية فقد إمتدت من 1981 إلى غاية 1995 وتميّزت بتوقيع بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية ودخوله حيز التنفيذ، وقد إلترم البرنامج خلال هذه المرحلة بالحث على تنظيم برامج وطنية لرصد التلوث خاصة من مصادر برية، وبالمثل فقد إلترم بتزويد الأطراف بالمعلومات العلمية اللازمة وذلك بغاية مساعدة الدول المتوسطية على تحقيق إلتزاماتها تجاه إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها وتنفيذ أحكامها وأهدافها.⁽²⁾ ويمكن القول أنه خلال هذه المرحلة قد أسهم البرنامج في الوصول بدول المنطقة إلى مستوى مقبول من القدرة على محاربة ورصد التلوث البحري، فقد أصبحت قادرة على الوفاء بإلتزاماتها تجاه إتفاقية حماية البيئة.⁽³⁾

أما المرحلة الثالثة، قد بدأت من سنة 1996 إلى غاية 2005 والتي ترافقت مع إعداد وإعتماد الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة برنامج العمل الإستراتيجي (SAP MED)⁽⁴⁾ للأنشطة الإقليمية والوطنية الرامية إلى مكافحة التلوث الناتج عن مصادر برية، والذي يعمل على تحديد المناطق والدول ذات الأولوية التي تعاني من هشاشة بيئتها وكثرة الأنشطة الملوثة بها، وذلك بعد التخلّص منها بصورة قطعية

(1) - أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مرجع سابق، ص 06.

(2) - Mohamed Albakjaji . op . cit . p 102 – 104.

(3) - برنامج تقييم ومراقبة التلوث في البحر الأبيض المتوسط على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة على الرابط: www.unep.org تاريخ الاطلاع 2021/09/01 على الساعة 00:01

(4) - SPA.MED: The Strategic Action Plan for Mediterranean.

برنامج العمل الاستراتيجي: هو خطة عمل من أجل مكافحة التلوث البحري من مصادر برية في البحر الأبيض المتوسط، تم إعتماد هذا البرنامج من قبل الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة خلال اجتماعهم العاشر بتونس عام 1997، يهدف إلى تسهيل تنفيذ بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية. أما عن مرحلته التشغيلية فلم تنطلق إلا في عام 2000. أنظر: Strategic Action Program: to address Pollution from Land Based Activities and related Nation Action Plans –NAP-implementation 2000-2015, UNEP-MAP, Athens, 2015, P01.

أو ضبطها أو السيطرة عليها، وفقا لجدول زمني حُدِّدَت نهايته بحلول سنة 2025. هذا ويقوم البرنامج خلال نفس الفترة بالدعوة إلى تنفيذ بروتوكولات المصادر البرية والإلقاء والنفايات الخطرة، ويساعد الدول المتوسطة على صياغة وتنفيذ برنامج رصد التلوث ووضع خطط كفيلة بالقضاء عليه⁽¹⁾.

وبناء على ما تقدّم تمّ الإعلان عن الفترة الرابعة من 2006 إلى 2013، كمرحلة رابعة جديدة لبرنامج مدبول، تمّ فيها التأكيد على الدول المتوسطة بأنّ خطر التلوث هو خطر عالمي عابر للحدود، وأنّ الحدّ منه هو خطوة لا غنى عنها من أجل تحقيق التنمية المستدامة وبأنّ مدبول هو البرنامج الأول والوحيد الذي يمكن أن يحقق لها ذلك، فهو أدواتها الرئيسية في محاربة خطر التلوث بجميع مصادره وتحقيق أهداف ومبادئ التنمية في المنطقة⁽²⁾.

وبعد التأكيد على تقييم التلوث، ومنذ المرحلة الثالثة، ركّز مدبول على خفض التلوث ومكافحته، وتطوّرت مراحله وصولاً إلى اعتماد نهج تفاعلية ومتكاملة أقوى للرصد والتقييم، من خلال تحليل المعلومات والبيانات حول المخاطر المتصلة بتلوث المناطق البحرية والساحلية، وسدّ الفجوات في هذا المجال وكذلك مجال خدمات النظم الإيكولوجية وتدهور السواحل والآثار المترتبة على ذلك.

ختاماً، فإنّه ومع تنفيذ هذا البرنامج وإنشاء قاعدة بيانات أكثر إكتمالاً سيجري إعداد تقارير منتظمة في السنوات القادمة بهدف تقديم تحليل مفصّل لحالة البيئة البحرية في المتوسط، وتحديد المجالات الرئيسية للعمل على الصعيدين الوطني والإقليمي من أجل تحقيق التنمية البيئية، وإستناداً إلى المؤشرات المشتركة لبرنامج مدبول، ستصدر تقارير عن حالة جودة هذا البحر بشكل دوري كلّ ست سنوات، وبعد إصدار عام 2017، سيقدّم التقرير القادم عن حالة المتوسط في عام 2023.⁽³⁾

علاوة على ذلك فإنّه وفي إطار تقييم خطة العمل الخاصّة بالبحر الأبيض المتوسط سيقوم البرنامج بدراسة إستشرافية عن المتوسط في عام 2050 تقدّم خطط وتصورات للمستقبل وتحليلات محتملة لأوجه التفاعل

(1) - تقرير برنامج تقييم ومراقبة التلوث في البحر الأبيض المتوسط. مرجع السابق.

(2) - أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مرجع سابق، ص 07.

وأيضاً:

Plan d'action pour la Méditerranée, 04 programme, Med Pol phase 04 (2006-2013), Protoraz (Slovénie), 2005, PP 04- 12.

(3) - لمحة عن برنامج الرصد والتقييم، مقال منشور على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، على الرابط:

www.unep.org/unepmap/nanitoring-and-assenments ، تاريخ التصفح 2021/09/04 على الساعة 02:16

بين البيئة والتنمية في المدى المتوسط والطويل بحيث ستشتر عام 2023/2022⁽¹⁾. هذه الدراسة هي عملية إستراتيجية تشاركية للمنطقة في آفاق عام 2050 تهدف إلى إطلاع صناع القرار وأصحاب المصلحة في حوض المتوسط على آفاق المستقبل المحتملة للإقليم والتدابير الرئيسية اللازمة لضمان الانتقال نحو مستقبل مستدام وشامل، حيث تستند هذه الدراسة على خبرة علمية وفنية وتقنية، كما ستعتمد أيضا على إجراء مشاورات واسعة النطاق مع الدول المتوسطية للإطلاع على رؤيتهم لمستقبل المنطقة التي هي بؤرة لتغير المناخ وانتشار التلوث وإستنزاف الموارد الطبيعية وفناء التنوع البيولوجي، لذلك فهي تحتاج إلى سياسات وآليات تعاون فعالة من أجل تصميم مسار مشترك نحو التنمية والقدرة على الصمود والسيطرة على الملوثات، خاصة منها النفايات الصناعية ومياه الصرف الصحي والنفايات الخطرة والزراعة...⁽²⁾

ج- ولاية برنامج مدبول: (نطاق عمل مدبول)

يشمل نطاق عمل برنامج تقييم ومراقبة التلوث في البحر الأبيض المتوسط في المجالات الرئيسية التالية:

- تقييم حالة وإتجاهات نوعية البيئة البحرية والساحلية بما في ذلك جوانب الصحة للتلوث البحري.
- تشجيع القيام بإصلاحات لسياسة تنفيذ خطط العمل الوطنية، بما في ذلك برامج وتدابير خفض

التلوث والقضاء عليه تدريجيا والتخفيف من آثاره وترميم النظم المتضررة.

- تحفيز وتشجيع الأعمال التي تقوم بها البلدان لخفض التلوث الواردة في خطط عملها الوطنية من

خلال الحث على التعاون بين الدول والمؤسسات الدولية والجهات الإقليمية والمؤسسات المالية كذلك.

- النقيع المنتظم لمصادر التلوث التي تصل البحر المتوسط وتحديد إتجاهاته في المناطق الساحلية

بما في ذلك المناطق الهشة.

- جمع البيانات والمعلومات عن الضغوط وحالة البيئة البحرية والساحلية وحراستها وتحليلها ونشرها.

- بناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية لدعم الأطراف المتعاقدة في المجالات المذكورة أعلاه⁽³⁾.

(1)-لمحة عن برنامج الرصد والتقييم، مقال منشور على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، على الرابط:

www.unep.org/unepmap/nanitoring-and-assenments ، تاريخ التصفح 2021/09/04 على الساعة 02:16.

(2)- أمواج المتوسط، البحر يستحق أصواتنا، مرجع سابق، ص 16-08.

(3)- ولايات مكونات خطة عمل البحر المتوسط، المقرر الخامس (19/5)، برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP، ملحق رقم (02)، ص 50.

إن عمل مدبول في هذه الميادين يقوم على العديد من المبادئ أهمّها التكامل الشامل لرصد عملية مكافحة التلوث التي إعتدتها الأطراف المتعاقدة لضمان التقييم المتواصل لحالة ونوعية البيئة البحرية وآثار هذا الأخير وتقييم مدى فعالية التدابير التي تتخذها الدول، كذلك التطبيق المتدرّج للمسؤوليات المشتركة والمختلفة في عملية الحدّ من التلوث بالشكل الذي إتفقت عليه الأطراف.

إضافة إلى ذلك التنسيق بين أنشطة رصد وتقييم ومكافحة التلوث وضمان نوعية البيانات وجمعها ومعالجتها وإدارتها مع تلك المتعمدة من قبل المنظمات الإقليمية والدولية والعالمية، والأهم من ذلك تنسيق إجراءات التقييم والإبلاغ مع الإجراءات المعتمدة للتقييم العالمي المتجدّد لحالة البيئة البحرية⁽¹⁾.

د- أنشطة البرنامج:

في إطار برنامج خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وتنفيذ مهامه، يقوم برنامج "MED POL" بعدّة أنشطة إقليمية وشبه إقليمية ووطنية، ويشمل ذلك رصد وتقييم التلوث وفقا للمادة (12) من إتفاقية برشلونة، والمادتين (08) و(13) من بروتوكول مصادر التلوث البرية، كما يركّز على وضع المبادئ التوجيهية وإستحداث الأدوات اللازمة لتسيير التقييم المتكامل للوضع البيئي المستدام.

- على الصعيد الإقليمي:

يعمل البرنامج على مساعدة الدول الأطراف المتعاقدة على صياغة وتنفيذ سياسات وتدابير مكافحة التلوث والوقاية منه، كما يضطلع بأنشطة منتظمة لتعزيز بناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية في مجالات الرصد والتقييم والتنفيذ والدراسة. هذا ويشكّل وضع التدابير الإقليمية الملزمة قانونا والتي تُعرف باسم الخطط الإقليمية، جزءا مهماً وفعّالا من عمل البرنامج حيث يتماشى مع المادة (15) من بروتوكول مصادر التلوث البرية. وفي إطار ذلك فقد أعتدت وحتى اليوم عشر (10) خطط إقليمية هدفها معالجة الملوثات العضوية الناتجة عن المياه المستعملة والمبيدات والزراعة والقمامة البحرية، كما يجري حاليا وضع ثلاث خطط إقليمية أخرى.⁽²⁾

(1) - ولايات مكونات خطة عمل البحر المتوسط، نفس المرجع، ص 51.

(2) - لعبت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (MAP) دورا أساسيا في استنباط ووضع التدابير التنظيمية الإقليمية التالية التي تشكل عنصرا مهما في تنفيذ وتطبيق أحكام إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها:

- الخطة الإقليمية لإدارة النفايات البحرية في البحر الأبيض المتوسط في الإطار العام للمادة (15) من بروتوكول المصادر البرية.

- الخطة الإقليمية بشأن الحد من مدخلات الزئبق في إطار تنفيذ المادة (15) من بروتوكول المصادر البرية.

- خطة إقليمية للقضاء على المبيد الحشري (DDT).

- على الصعيد الوطني:

تشمل أنشطة البرنامج على هذا الصعيد تلك الإنجازات التي حقّقتها في إطار تنفيذ خطط العمل الوطنية، والتي وضعت لأول مرة في الفترة 2003 - 2005 وتمّ تحديثها بشكل كلي من الفترة 2015 - 2016 لتشمل الالتزام بالحدّ من التلوث البحري ووضع تدابير الوقاية من أجل القضاء عليه، خاصة ذلك الناجم عن المصادر البرية. هذا ويقوم البرنامج بتقديم المساعدات المالية والعالمية للدول الأطراف من أجل تنفيذ خططها الوطنية لحماية بيئتها البحرية وتحقيق التنمية البيئية المستدامة داخل أقاليمها⁽¹⁾.

لقد سمحت المراقبة الدائمة لمستويات التلوث في المتوسط من خلال هذه الأنشطة من التعرف على حدوده، المكوّنات العضوية للمواد الملوثة والمناطق الأكثر تضرراً... كما مكّن برنامج مدبول الدول المتوسطية من الاستفادة من برامج علمية وطرق رصد تحليلية أكثر فعالية لمكافحة التلوث البحري كإنشاء مركز الإستشعار عن بعد الكائن مقرّه بـ "سكانزانو" بـ "إيطاليا" والذي ساعد في التنبأ بالكوارث البيئية في المتوسط قبل وقوعها، كما سمح هذا البرنامج لدول المتوسط بإقتراح أيضاً مشاريع وطنية لمكافحة التلوث ممول من طرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة⁽²⁾.

وبالموازاة مع برنامج (MED POL) قامت خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط بتبني وإعتماد برنامج ثري للقيام بحماية البيئة البحرية وإزالة آثار التلوث من المنطقة على المدى الطويل، منها برنامج الخطة الزرقاء "PLAN BLEU"⁽³⁾، برنامج عمل ذات الأولوية⁽⁴⁾ "P.A.P : Plan d'Action Prioritaire"

- خطط العمل في إطار بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي بما في ذلك قمة الراهب والسلاحف البحرية.

- خطة عمل محدثة أنواع الطيور البحرية والساحلية المدرجة في المرفق الثاني للبروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط.

- الخطة الإقليمية للحدّ من الطلب البيولوجي الكيميائي على الأكسجين (BoD5) في قطاع الأغذية.

(1) - برنامج تقييم ومراقبة التلوث في البحر الأبيض المتوسط، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة على الرابط : www.unep.org/medpol تاريخ التصفح : 2021/09/06 على الساعة 23:43 .

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 114.

(3) - وضع هذا المخطط أو البرنامج في إطار مقارنة للبحث عن الموازنة بين التنمية السيسواقصادية ومتطلبات حماية البيئة في منطقة البحر الابيض المتوسط، يهدف إلى تحديد وسائل تحقيق تنمية إقتصادية مستدامة في ظل إحترام المعطيات البيئية وقد إمتد تطبيقه على ثلاثة مراحل وإنتهى العمل به نظريا في 1989 غير أن إجتماع رؤساء حكومات دول المنطقة في تنفيذ هذه الأخيرة وهكذا تقديم المساعدة والتشجيع على التعاون في تجسيدها. انظر:

M.Djeant-Pons, Protection et développement du Bassin méditerranéen, In : Textes et Documents Internationaux . Economica, Revue Française, France, 1990, P 414.

(4) - يعتبر برنامج (P.A.P) خطوة تكملية للمخطط الأزرق، غير انه يختلف مع المخطط الأزرق في أن هذا الأخير خاص بالأعمال المشتركة التي تقوم بها الدول الأعضاء في مجال حماية البيئة البحرية وقد أنشأ لتجسيد هذا البرنامج "مركز سبليت" الكائن مقره بـ كرواتيا عام 1977 ويعمل بالتنسيق مع مركز "صوفيا انتيلوليس" ويتمثل دوره في وضع دراسات أولية لكل عملية تدخل والعمل على تنفيذ القرارات المتخذة في مجال حماية البيئة من قبل الأطراف الأعضاء في إتفاقية برشلونة.

برنامج مبادرة آفاق 2020⁽¹⁾، وبرنامج المساعدة التقنية للبيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾ (METAP)، وبما أنه قد تم الإشارة إلى البرنامجين الأولين ضمن عنصر "مراكز خطة العمل من أجل المتوسط" فإنه سنكتفي في هذا العنصر بذكر أيضا برنامج مبادرة آفاق 2020 وبرنامج "METAP".

2 - برنامج المساعدة التقنية للبيئة في البحر الأبيض المتوسط: "METAP"

لقد تم اعتماد هذا البرنامج عام 1989 من طرف البنك الدولي كأداة تنفيذية لخطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط (PAM)، وذلك من خلال تطوير إستراتيجية فعّالة ومحدّدة للتنمية البيئية المستدامة في المنطقة، كما وفّر إطارا متوسطيا لتبادل الخبرات والتجارب بين الدول المتعاقدة المعنية بالمشاكل البيئية المشتركة المحلية، الوطنية والإقليمية، وبين هيئات المجتمع المدني وكذا المنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية⁽³⁾.

3 - برنامج مبادرة آفاق 2020 للمتوسط:

في عام خلال مؤتمر وزراء البيئة المنعقد بمصر 2006، إنطلق برنامج "مبادرة آفاق 2020" وكان بمثابة دعوة لجميع الدول المتوسطية من أجل تضافر الجهود للحدّ من التلوث في المنطقة بحلول عام 2020، من خلال معالجة مصادر التلوث البرية التي تمثل حوالي (80%) من التلوث العام في المتوسط، وهي النفايات الصناعية والمياه القذرة في المناطق الحضرية والنفايات المنزلية⁽⁴⁾.

وتمّ التأكيد عليها من قبل وزراء دول الإتحاد من أجل المتوسط، في الاجتماع الوزاري للبيئة وتغيّر المناخ الذي عقد بأثينا عام 2014⁽⁵⁾ عند إنطلاقه في باريس عام 2008⁽⁶⁾، حيث يعتمد البرنامج على المؤسسات والمبادرات والنتائج المتحصّل عليها ويسدّ الفجوات أينما يمكنه أن يقدّم قيمة مضافة. ويعمل البرنامج في إطار أدوات السياسات القائمة والمتطورة ويُدعّم تطبيق الالتزامات التي تمّ التعهّد بها في إطار

أنظر: Asseboni Alida, Le Plan D'action pour la Méditerranée et la protection marin , In : Revue Européenne de Droit de l' Environnement, n°(4), (2002), pp 384 – 389.

⁽¹⁾- PNUE/PAM/CMDD, Bilan Stratégique pour le développement durable en région Méditerranéenne, PNUE/PAM/Athènes/Grèce, 2001, p 43.

⁽²⁾-METAP : le Programme d' Assistance Technique pour l'Environnement Méditerranéen,

⁽³⁾-Asseboni Alida, op.cit, p 388.

⁽⁴⁾ Asseboni Alida, op.cit, p 388.

⁽⁵⁾ -مبادرة آفاق 2020: من أجل منطقة أكثر نظافة في البحر الأبيض المتوسط حتى عام 2020. على الموقع: www.h2020.net/ar/pollution-reduction-inxistements/57-horizn-2020-ar/the-h2020-initiative/427-the-h2020-initiative.html

⁽⁶⁾ -مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 163.

خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، وهي إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها، خطط العمل الوطنية المعتمدة وإستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة التي تأسست بموجب خطة عمل المتوسط لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بالموازاة مع الإتفاقية الإطار⁽¹⁾.

كما أنه برنامج يهدف إلى توجيه ومراجعة ورصد وتنسيق النشاطات التي تساهم في حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة بشكل فعال من خلال دمج البعد البيئي في جميع القطاعات عبر منطقة المتوسط، وتتولى تنفيذ هذه الأهداف لجنة يتناوب على رئاستها (الأردن والإتحاد الأوروبي ممثلاً بالمفوضية الأوروبية) تسمى اللجنة التوجيهية لمبادرة آفاق 2020⁽²⁾، حيث يتشارك أعضاؤها بصورة متساوية في تولي مسؤولية تطبيق البرنامج، وهي تضم مؤسسات الإتحاد الأوروبي (المفوضية الأوروبية والمصرف الأوروبي للإستثمار والمنطقة الإقتصادية الأوروبية)، والمناطق الرئيسية للدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي ولبلدان البحر الأبيض المتوسط، وشركاء آخرون من أصحاب الشأن مثل المنظمات الحكومية الدولية والمؤسسات المالية والمنظمات الإقليمية والمؤسسات المحلية... وحتى اليوم عقدت اللجنة التوجيهية (08) لقاءات (مراكش 2007، تونس 2006، دوبروفنيك 2009، عمان 2011، برشلونة 2012، بروكسل 2016)⁽³⁾.

في الحقيقة ومن أجل تحقيق أهداف البرنامج، تم تنظيم مبادرة آفاق 2020 في ثلاثة مجموعات مترابطة هي: الإستثمار للحد من التلوث والوقاية منه، بناء القدرات، المراجعة، الرصد والبحث. وتبعاً لذلك فقد مرت المبادرة بمراحل، بحيث أُرست المرحلة الأولى للمبادرة (2007-2014) الأسس للحد من التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، بينما صممت المرحلة الثانية على تعزيز إنجازات المرحلة السابقة وتجاوز مكافحة التلوث بوقفه عند حدّ معيّن وعدم التماهي فيه⁽⁴⁾، حيث أكدت اللجنة التوجيهية لمبادرة آفاق 2020 على إلزام الأطراف المتعاقدة بأهداف البرنامج وأوصت بتطوير وإعتماد خطة عمل للمرحلة الثانية⁽⁵⁾.

وبناء على ذلك، تم إعداد برنامج العمل للمرحلة الممتدة من 2015-2020 والتي ركّزت على ما

يلي:

(1) -مبادرة آفاق 2020، مرجع سابق.

(2) -التقرير النهائي لمبادرة آفاق 2020: بحث على معالجة مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط، أثينا، ديسمبر 2020، ص 1-2.

(3) - تقرير مبادرة آفاق 2020 : من أجل منطقة أكثر نظافة في البحر الأبيض المتوسط حتى عام 2020، مرجع سابق.

(4) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 164-165.

(5) - مقال " I' Initiative H 2020 " على الموقع www.h2020.net/fr/the-h2020 ، تاريخ التصفح 2020/09/09 على الساعة 22:39.

-توسيع النطاق من خلال التركيز أكثر على الحدّ من التلوث والإهتمام بالقضايا الناشئة والتي تشمل الفضلات الخطرة والنفايات البحرية.

-زيادة جوانب التنسيق والتعاون بين الأطراف المتعاقدة من خلال الإلتزام بقرارات إتفاقية برشلونة خاصة المتعلقة بالإستهلاك والإنتاج والتطبيق المستدام للسياسات البيئية، الدمج والتقييم والرصد على المستوى الإقليمي...

-الإلتزام بشأن تطبيق وتنفيذ التشريعات الوطنية وإجراء تعديلات وإصلاحات من أجل خلق بيئة إستثمارية مشجعة.

-الإلتزام بتطبيق مشروع نظم المعلومات البيئية المشتركة تماشياً مع برنامج تحقيق الإمتثال للمعايير البيئية البحرية.

-الترحيب بمبادرة الإستثمار في النقاط الساخنة والأكثر هشاشة في منطقة البحر الأبيض المتوسط الثانية (MEDHSIP II)⁽¹⁾ بموجب مراجعة خطط العمل الوطنية المنبثقة عن إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها.

-تجديد عناصر المجموعة الفرعية لخفض التلوث البحري.⁽²⁾

-دمج مبادئ الإقتصاد الأخضر في برنامج عمل مبادرة آفاق 2020، من خلال الدعوة إلى تعزيز إستثمارات الحدّ من التلوث في البحر الأبيض المتوسط. وبموازاة ذلك تمّ تحديث خطط عمل البرنامج، بحيث قام في 2018 بالدعوة إلى إعتداد جدول أعمال بعنوان " نحو عام 2030: جدول أعمال من أجل متوسط أكثر إخضرار - المساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة البيئية في منطقة البحر الأبيض المتوسط".⁽³⁾

وعلى ضوء كلّ ما سبق، فإنه ورغم تأكيدات العديد من علماء البيئة على أن الأوضاع في العالم قد وصلت نقطة اللاعودة من ناحية التلوث، والتي قد لا يجدي نفعا إعادتها إلى سابق عهدها، فإنّ خطة العمل من أجل المتوسط تؤمن بقضية ضرورة الحدّ من آثار التلوث البحري وخفضها، فضلاً عن سعيها الدائم إلى القضاء على بؤر التلوث في المناطق الأكثر تضرراً وذلك من خلال التأكيد على أنّه من أجل تحقيق حماية مقبولة ومستدامة للبيئة المتوسطية يجب أن تكون آليات وتدابير الحماية مرتبطة

(1) - مبادرة آفاق 2020، مرجع سابق.

(2) - Développement Durable dans la région Méditerranéenne, Synthèse du bilan stratégique, PNUE/PAM/CMDD, Acthènes, 2001, p 04 .

(3) - التقرير النهائي لمبادرة آفاق 2020، مرجع سابق، ص 01.

إرتباطا وثيقا بالتنمية الاجتماعية والإقتصادية، إلى جانب تكريس نظام قانوني أكثر فعالية، متمثل في إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، التي تم إعتماها في 16 فيفري 1976، ودخلت حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978 وعدلت في 10 جويلية 1995، ثم ألحق بها مجموعة من البروتوكولات التنفيذية لمكافحة مختلف مصادر التلوث.

الفرع الثاني: إتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط والبروتوكولات الملحقة بها

في إطار حماية البيئة البحرية، دعت منظمة الأمم المتحدة عن طريق برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة بتاريخ 02 فيفري 1976، وذلك لمناقشة وسائل حماية البحر الأبيض المتوسط وإتخاذ التدابير المناسبة لمنع والحدّ من التلوث وتحسين البيئة في المنطقة، ولقد إنعقد المؤتمر فعليا وتمخّض عن إتفاقية تحدّد المبادئ العامة التي تقوم عليها حماية هذا البحر سميت إتفاقية "برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط" وذلك بتاريخ 16 فيفري 1976⁽¹⁾، وتبعها لها تلتزم الدول المتعاقدة بإتخاذ كلّ الإجراءات والتدابير اللازمة، من أجل حفظ الوسط البحري وتقليص وخفض التلوث بالمنطقة، وقد دخلت حيز النفاذ في 12 فيفري 1978⁽²⁾، ثم عدلت في 10 جويلية 1995 لتصبح "إتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية الساحلية"⁽³⁾.

هذا ويصاحب الإتفاقية مجموعة من البروتوكولات، التي تعتبر نصوصا ملزمة قانونيا للأطراف المتعاقدة، وهي تطبّق في مجالات محدّدة تتعلّق بكلّ مصدر من مصادر التلوث البحري، وذلك كما يلي: التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات، التلوث من السفن، التلوث من مصادر وأنشطة برية، التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر، التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلّص منها عبر الحدود. ثمّ قد تمّ إضافة بروتوكولين، يتعلّق الأول بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوّع البيولوجي ويتعلّق الثاني بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية⁽⁴⁾.

أولا: النظام القانوني لإتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط

(1) - رياض صالح ابو العطا، مرجع سابق، ص 121-122.

(2) - تجدر الإشارة إلى ان النول الأطراف في هذه الإتفاقية هي: الجزائر - تونس - البانيا - البوسنة والهرسك - كرواتيا - قبرص - فرنسا - اليونان - ايطاليا - لبنان - ليبيا - مالطا - موناكو - المغرب - صربيا والجبل الاسود - سلوفينيا - اسبانيا - سوريا - تونس - تركيا.
انظر: مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 144.

(3) - Mohamed Albakjaji, op . cit, p103.

(4) - Convention sur la protection du milieu Marin ET du littoral de la Méditerranée ET SES protales, Programme des Nations Unies pour l'environnement, Plan d'Action pour la Méditerranée, Secrétariat de la convention de Barcelone, Athènes, 2019, p 05-141.

تعتبر إتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، أول إتفاقية إقليمية تبرم في إطار برنامج البحار الإقليمية، الذي إعتد به برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1974، فهي قد وضعت نظاما قانونيا خاصا لحماية المتوسط من التلوث، يتكوّن من مجموعة من الأحكام التي تربط الدول الأطراف بالإتفاقية، ومن إطار مؤسّساتي يكفل حسن تطبيق هذه الأحكام ومن إلتزامات يمكن تقسيمها إلى إلتزامات بمكافحة مختلف أشكال التلوث والإلتزامات بإقامة تعاون أوسع من أجل تطوير علاقات تعاونية أكثر فعالية بين الأطراف⁽¹⁾.

1- أحكام إتفاقية برشلونة:

تشمل أحكام إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط، نطاق تطبيقها الذي يشمل بدوره النطاق الجغرافي، النطاق الشخصي والنطاق الموضوعي، وكذا مراحل الإنضمام إليها وكيفية الإنسحاب وتسوية النزاعات بين الأطراف وذلك كما يلي:

أ- قواعد التوقيع والإنضمام وبدء النفاذ:

في الواقع فإنّ إتفاقية برشلونة لعام 1976، وكغيرها من الإتفاقيات يجب أن تمرّ بعدة مراحل قبل أن تدخل حيز التنفيذ، فهي تبدأ بعد الإقتراح والصياغة بالتوقيع، التصديق والدخول حيز التنفيذ ثم تفتح للإنضمام.

- **التوقيع:** تتميّز إجراءات التوقيع على إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط، بخصوصية أصلية وهي العلاقة التي تربط الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، حيث تمّ ربط التوقيع عليها بالتوقيع على بروتوكول واحد على الأقل، أي أنّه لا يجوز لأيّ دولة أن تصبح طرفا في الإتفاقية أو البروتوكول من دون أن تصبح طرفا في النص الآخر، فهما يجب أن يدخل حيز النفاذ في وقت واحد⁽²⁾.

كما أنّ هذا الشرط لا يخضع للسلطة التقديرية للدول، إنّما تنص الإتفاقية على أنّه لا يمكن لأيّ دولة أو كيان أو مؤسسة أن يكون طرفا فيها ما لم ينضم إلى البروتوكول من البروتوكولات الملحقة بها، وبنفس الطريقة لا يمكن لأيّ أحد أن ينضم إلى البروتوكول، ما لم يكن أيضا طرفا في الإتفاقية. وفي واقع الأمر فإنّ هذا الشرط أو الإلتزام يعكس علاقة التكامل بين الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها ويؤكد على أنّ

(1)- Kahloula Mohamed, La protection du milieu Marin en droit Algérien ET la nécessité d'une coopération intermaghrébine. Revue Juridique de l'Environnement. n°(1) , 1995 . pp 5 - 25

(2)- المادة (29) فقرة (1) من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط.

الإتفاقية في الحقيقة ماهي إلا إطار عام لحماية البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾، وأن البروتوكولات هي الإطار التنفيذي لها، هذا التكامل والترابط يطلق عليه "نظام برشلونة"⁽²⁾.

وبصفة عامة، فقد جاءت إتفاقية برشلونة بالخطوط العريضة لحماية منطقة حوض المتوسط من خلال محاربة كل أشكال التلوث التي قد تؤثر على مياهه وموارده الطبيعية، ثم تركت تفصيل ذلك إلى البروتوكولات الملحقة التي قد تصادق عليها الدول لاحقا، وبالفعل فقد صادقت أغلب دول المنطقة على كافة هذه البروتوكولات والمقدر عددها بسبعة⁽³⁾.

وبوضع هذا بعين الاعتبار، يتم فتح هذه الإتفاقية وبروتوكولاتها للتوقيع في برشلونة في 16 فيفري 1976، وفي مدريد من 18 فيفري 1976 إلى 18 فيفري 1977، من قبل أي دولة دعيت للمشاركة في مؤتمر المفوضين للدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط الذي عقد في برشلونة في الفترة 6-16 فيفري 1976، ومن قبل أي دولة لها حق التوقيع على أي بروتوكول طبقا لأحكام هذا الأخير، كما تفتح أيضا حتى نفس التاريخ للتوقيع من قبل الجماعة الاقتصادية الأوروبية ومن قبل أي تجمع إقتصادي إقليمي مماثل يكون عضو واحد فيه على الأقل من الدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، ويمارس إختصاصا في ميادين تشملها هذه الإتفاقية، وكذلك أي بروتوكول يؤثر عليها⁽⁴⁾.

وعليه تعكس هذه الأحكام المميّزة للإتفاقية رغبة الدول المتوسطية في الإنفتاح على الدول الأخرى والاستفادة من تجاربها، لأن حماية البحر الأبيض المتوسط يتطلب أن تكون خطط وسياسات حمايته دولية واسعة.

- الإنضمام وبدء النفاذ:

(1) - المادة (04) من نفس الإتفاقية.

(2) - بن فاطمية بوبكر، مرجع سابق، ص 83.

(3) - تجدر الإشارة إلى أن البروتوكولات المتبعة وحدها فقط هي التي تمثل الأدوات الحقيقية للتدخل من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط والمحافظة على بيئته ومكافحة التلوث الذي قد أصابه. فإتفاقية تم إعدادها بطريقة مرنة وعامة. مما يجعل تأثيرها وحدها على البيئة لا تكفي، لذا تم إلحاق هذه البروتوكولات بها.

(4) - المادة (30) من إتفاقية برشلونة 1976.

تخضع إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها للتصديق أو القبول أو الموافقة، حسب القواعد الدستورية المعمول بها في كلّ دولة، ثم تودع صكوك هذه الإجراءات لدى حكومة إسبانيا التي تضطلع بوظائف المودع لديه⁽¹⁾، حيث تقوم هذه الأخيرة بصفتها هذه بإخطار الأطراف المتعاقدة بـ:

- التوقيع على هذه الإتفاقية وأيّ بروتوكول متعلّق بها وإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الإنضمام.
- تاريخ نفاذها وأيّ بروتوكول ملحق بها.
- بإخطارات الانسحاب.
- التعديلات المعتمدة بالنسبة للإتفاقية وأيّ بروتوكول وقبولها من الأطراف المتعاقدة وتاريخ بدء نفاذ هذه التعديلات.
- الملاحق الجديدة التي تمّ اعتمادها وأي تعديل قد خضع له أي مرفق للإتفاقية.
- الإعلانات التي تتعلّق بالزامية تطبيق إجراءات التحكيم المنصوص عليها في المادة (28) فقرة (03)⁽²⁾.

وفي مرحلة ثانية، تفتح الإتفاقية والبروتوكولات معاً للإنضمام من قبل الدول والجماعة الأوروبية وأي تجمع آخر⁽³⁾، حيث أنّ هذه النصوص مفتوحة للإنضمام بعد دخول الإتفاقية حيز التنفيذ على أن تخضع طلبات ذلك للموافقة المسبقة لثلاثة أرباع الأطراف المتعاقدة في البروتوكول المعني، وتودع صكوك الإنضمام فيما بعد لدى حكومة إسبانيا بصفتها المودع لديه⁽⁴⁾.

يبدأ نفاذ هذه الإتفاقية في نفس تاريخ بدء نفاذ أول بروتوكول⁽⁵⁾، أي في اليوم الثلاثين الذي يلي تاريخ إيداع ستة صكوك بالتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام إلى هذا البروتوكول من قبل الأطراف المتعاقدة، في حين يبدأ نفاذها بالنسبة للدول والجماعة الإقتصادية الأوروبية أو أيّ تجمع إقتصادي إقليمي بعد إمتثالها

(1) - المادة (31) من نفس الإتفاقية.

(2) - المادة (35) من نفس الإتفاقية.

(3) - وهي الدول المشار إليها في المادة (30) من الإتفاقية والجماعة الإقتصادية الأوروبية وأي تجمع إقتصادي إقليمي مماثل يكون وأحد فيه على الأقل من الدول الساحلية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

(4) - المادة (32) من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(5) - المادة (33) من نفس الإتفاقية.

للشروط والمتطلبات الرسمية لتصبح أطرافاً متعاقدة في أي بروتوكول آخر لم يبدأ نفاذه بعد⁽¹⁾، وبعد مضي (30) يوم من تاريخ إيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام⁽²⁾.

ب- قواعد الانسحاب وتسوية النزاعات:

على الجانب الآخر سمحت إتفاقية برشلونة بإمكانية الانسحاب منها، وتضمنت قواعد تسوية النزاعات في حالة قيامها بين الأطراف المتعاقدة وذلك على النحو التالي:

- الانسحاب:

نظمت إتفاقية برشلونة إمكانية الانسحاب بحيث يجوز لأي طرف من الأطراف المتعاقدة وفي أي وقت من الأوقات، بعد إنقضاء ثلاث سنوات من تاريخ بدء نفاذ هذه الإتفاقية، أن ينسحب من الإتفاقية عن طريق تقديم إخطار كتابي بالانسحاب⁽³⁾.

كما يجوز لأي طرف متعاقد في أي بروتوكول من البروتوكولات الملحقه بالإتفاقية أن ينسحب بعد إنقضاء ثلاث سنوات من تاريخ بدء نفاذ هذا البروتوكول، وذلك عن طريق تقديم إخطار كتابي بالانسحاب أيضاً⁽⁴⁾، يصبح هذا الأخير نافذاً بعد مرور تسعون يوماً (90) من تاريخ تلقي المودع لديه إخطار بالانسحاب من الإتفاقية أو البروتوكول، إلا أن هذا الإخطار لا يعفي الطرف المنسحب من الإلتزامات التي ترتبها هذه الوثائق خلال هذه الفترة، بل تصبح غير ملتزمة به بعد نفاذه⁽⁵⁾.

ومن البديهي، فإن إرتباط الإتفاقية والبروتوكولات يجعل من الانسحاب من أحدهما يعني انسحاباً من الآخر، بمعنى أدق إذا انسحب متعاقد من هذه الإتفاقية يعتبر كذلك منسحباً من أي بروتوكول كان طرفاً فيه، وإذا أصبح أي طرف منسحباً من أي بروتوكول فإنه يعتبر كذلك منسحباً من الإتفاقية⁽⁶⁾.

بوضع هذا بعين الاعتبار، فإنه يمكن القول بأن هذه القواعد يمكن أن تقلل من قوة الإتفاقية وإلزاميتها، بحيث يمكن أن تقلت الدولة الطرف من تطبيق قواعد المسؤولية الدولية عليها في حالة ما إذا إنتهكت أحكام الإتفاقية أو البروتوكولات الملحقه بها، فتتخذ طلب الانسحاب مخرجاً تتجو به من الإلتزامات التي تقع على

(1) - المادة (33) فقرة (2) من نفس الإتفاقية.

(2) - المادة (33) الفقرة (4) من نفس الإتفاقية.

(3) - المادة (34) الفقرة (1) من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة (34) الفقرة (2) من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة (34) الفقرة (03) من إتفاقية برشلونة.

(6) - المادة (34) الفقرة (04 - 05) من إتفاقية برشلونة.

عانقها، لذلك كان الأجدر تقييد هذا الحق على النحو الذي يجعل من إمكانية تنفيذه بعد إثبات الدولة المنسوبة عدم إنتهاكها لأي قاعدة من قواعد الإتفاقية أو البروتوكول الذي إنضمت إليه ومنه التأكد من أنها لم تكن متعمدة بذلك الهروب من المسؤولية بسبب عدم إلزامها بأحكام الإتفاقية⁽¹⁾.

- تسوية النزاعات:

نظمت إتفاقية برشلونة إجراءات تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة في المادة (28) منها، ففي حالة قيام نزاع بين الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية أو أحد البروتوكولات الملحقة بها، تقوم هذه الأخيرة بالسعي إلى البحث عن تسوية هذا النزاع بالتفاوض أو بأي طريقة سلمية حسب إختيارها⁽²⁾، وإذا عجزت الأطراف المعنية عن تسوية خلافاتها بالطرق الودية يقدم النزاع بالإتفاق المشترك، إلى التحكيم وفقا للشروط المنصوص عليها في المرفق "ألف" بالإتفاقية⁽³⁾.

ومع ذلك، يجوز للأطراف المتعاقدة أن تعلن في أي وقت بأنها تقبل الإلتزام الجبري بتطبيق إجراء التحكيم تماشيا مع المرفق ألف، ويخطر هذا الإعلان كتابة إلى المودع لديه الذي يقوم بدوره بإبلاغه إلى الأطراف الأخرى⁽⁴⁾.

ج- نطاق تطبيق الإتفاقية:

في إطار تعزيز التنمية المستدامة وحماية البيئة البحرية وصيانة وحفظ مواردها الطبيعية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، نظمت الإتفاقية قواعد نطاق سريان أحكامها، سواء من الناحية الجغرافية أو من الناحية الشخصية أو من الناحية الموضوعية، وذلك كما يلي:

- النطاق الجغرافي:

(1) - بن فاطمية بويكر، مرجع سابق، ص 87. وايضا: عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 108-109.

(2) - المادة (28) الفقرة 01 من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(3) - المادة (28) الفقرة (02) من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة (28) الفقرة (03) من نفس الإتفاقية.

تسري أحكام إتفاقية برشلونة لعام 1976 على منطقة البحر الأبيض المتوسط وتشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته، وخلجانه وبحاره التي يحدها خط الطول الذي يمرّ بمنارة "رأس سبارتل" عند مدخل مضيق جبل طارق وشرقا التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي "مهمتسيك وكمكالي"⁽¹⁾، وبذلك لا تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تقصدها الإتفاقية المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة.

هذا وإن بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر الأسود قد إستبعد من نطاق تنفيذ الإتفاقية بطلب من تركيا⁽²⁾، هذا الإستثناء سيكون له أثر سلبي على حماية البيئة البحرية للمتوسط بموجب هذه الإتفاقية، لأن هذا البحر سيكون عرضة للتلوث خاصة وأنّه وفي ظلّ غياب نص قانوني قد يتحول إلى مكبّ للملوثات البحرية، ومن ثمة ستنتقل تلك الملوثات إلى باقي أجزاء المتوسط بعوامل التيارات البحرية والرياح وكذلك الإتصال الحرّ بين أجزائه⁽³⁾. كما أنّ إستبعاد المياه الداخلية للدول المتوسطية من الإختصاص الجغرافي للإتفاقية هو الآخر له تأثير سلبي كبير، خصوصا وأنّ الغرض الأساسي الذي جاءت من أجله الإتفاقية هو مكافحة التلوث من مصادره المتعددة أو خفضه والسيطرة عليه، والمياه الداخلية للدول الساحلية تعتبر من أكثر الأجزاء تعرّضا للتلوث المستمر، نتيجة كثرة الأنشطة على السواحل ومن المصادر البرية خاصة التي منها الملوثات الصناعية والمياه القذرة المقذوفة في البحر، وكذا إنتشار السفن المحمّلة بمواد خطرة وضارة ورسوها من أجل تحميل ونقل أو تفريغ هذه المواد في الموانئ التي تعدّ كذلك جزءا من المياه الداخلية⁽⁴⁾.

عموما فإن هذه الاستثناءات ستجعل من الإتفاقية غير قادرة على تحقيق حماية فعلية للبيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، لذلك فقد سعت الدول المتوسطية إلى تدعيم الإتفاقية بمجموعة من البروتوكولات من أجل تفادي هذه الإستثناءات، أهمّها البروتوكول المتعلّق بالتلوث بمصادر برية لعام 1977، حيث نص على إمكانية إمتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية في المادتين (02-04) منه، لكنه قد ربط ذلك بضرورة وجود مجاري مائية لأجل إنطباقه، وهو ما يجعله أيضا غير قادر على تحقيق الحماية المرجوة للبيئة البحرية في المنطقة وحفظ مواردها الطبيعية هذا من ناحية⁽⁵⁾.

(1) - المادة الأولى من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(2) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 158.

(3) - Mohammed Albakjaji, op.cit, p 203.

(4) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 158.

(5) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، نفس المرجع، ص 159.

ومن ناحية أخرى، فقد تمّ تعديل الإتفاقية في عام 1995، إلّا أنّ هذا التعديل لم يأتي إلا بنصوص تتضمن عبارات إختيارية غير ملزمة للأطراف المتعاقدة حول حماية المياه الداخلية⁽¹⁾، في حين أنّها نصت على مجموعة من البدائل لتحقيق الحماية الكاملة للمتوسّط، تتمثل في إمكانية الإنضمام والدخول في إتفاقيات ثنائية، أو متعدّدة الأطراف بما في ذلك إتفاقيات إقليمية ودون إقليمية لتعزيز الحماية الفعّالة للمنطقة، شريطة أن تتماشى هذه الأخيرة مع هذه الإتفاقية والبروتوكولات وتتوافق مع القانون الدولي.⁽²⁾

هذا الحكم، يجعل من الإتفاقية متناقضة مع الهدف الأساسي الذي جاءت من أجله وهو تكريس حماية كاملة وفعّالة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث أنّه كان من الأجدر أن تأتي هذه الأخيرة لمعالجة النقص التي طرأت على الإتفاقيات العالمية لا للوقوع في نفس الإشكال، وهو كيفية المحافظة على البيئة البحرية وصيانة مواردها تحسين جودة ثرواتها الطبيعية⁽³⁾.

- النطاق الشخصي:

تسري إتفاقية برشلونة لعام 1976 على السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو مواد أخرى خطيرة، وكذا السفن والطائرات المسجّلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمها، يستثنى من ذلك السفن والطائرات التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية وكذلك الحربية، حيث أحالت الإتفاقية الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن في توفير الضمانة التي تكفل إحترام تلك السفن والطائرات لأحكام الإتفاقية⁽⁴⁾، مع أنّه كان يفترض أن لا تستبعد مثل هذه السفن والطائرات، حتى لا تجعل منها الدول الأطراف وسيلة لتلويث البيئة والتهرب من مسؤوليتها عن الأضرار التي قد تحدثها⁽⁵⁾.

ليس هذا فقط بل كان يحبّذ أن تضع الإتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه المنطقة من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطرافاً في الإتفاقية طالما أنّها تمرّ عبر البحر المتوسط مخلّفة آثاراً وخيمة على بيئته⁽⁶⁾.

- النطاق الموضوعي:

(1) - حيث تنص المادة (2/1) على أنّه يجوز أن يمتد تطبيق الإتفاقية إلى المناطق الساحلية كما يعرفها كلّ طرف متعاقد داخل ارضيه".

(2) - المادة (03) الفقرة (2) من إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط.

(3) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 159 - 160.

(4) - احلام حلايمية، مرجع سابق، ص 146.

(5) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 162.

(6) - Mohamed Albakjaji . op . cit . p 206

تنظم إتفاقية برشلونة لعام 1976 تقريباً جميع مصادر التلوث البحري⁽¹⁾، فقد ألزمت الأطراف المتعاقدة، منفردة أو على نحو مشترك، باتخاذ كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث في منطقة البحر المتوسط والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن وحماية البيئة البحرية وصيانتها في تلك المنطقة⁽²⁾.

تتعلق هذه الحماية بالحدّ من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو الترميد في البحر⁽³⁾، التلوث من السفن⁽⁴⁾، التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية⁽⁵⁾، التلوث من مصادر برية⁽⁶⁾، التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلّص منها عبر الحدود⁽⁷⁾.

أما بالنسبة للتلوث بالنفط فقد تمّ تنظيمه من خلال البروتوكول الملحق بالإتفاقية، المتعلّق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، وتمّ التأكيد على ذلك في المادة (09) من الإتفاقية، التي جاء فيها أنّه على الأطراف المتعاقدة أن تتعاون في إتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مهما كانت أسبابها والخفض أو القضاء على الضرر الناجم عن ذلك.

كما أكّد البروتوكول على أنّه يتعين على الأطراف أن تواظب على إتباع خطط للطوارئ، سواء على الصعيد الوطني أو بالتعاون مع بلدان أخرى من أجل التآهب لحوادث التلوث الناجمة عن النفط والمواد الخطرة والضرارة والتصدي له⁽⁸⁾.

خلاصة القول، فإنّ نطاق تطبيق إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها السبعة يشمل كلّ المياه البحرية للمنطقة، بما فيها المياه الإقليمية، المنطقة الاقتصادية، أعالي البحار والجرف القاري للدول المتعاقدة، كما أنّها تطبّق على كافة مصادر التلوث، فهي أشبه بالإتفاقيات العامّة رغم طابعها الإقليمي، وهي تسري على

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 160 .

(2) - المادة (04) من نفس إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(3) - المادة (05) من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة (06) من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة (07) من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(6) - المادة (08) من نفس الإتفاقية.

(7) - المادة (11) من نفس الإتفاقية.

(8) - المادة (04) من البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطارئة.

كل السفن والطائرات التابعة للدول المتعاقدة، ما عدا السفن والطائرات المخصصة للإستخدام غير التجاري وكذا الحربية.

2- الإطار المؤسسي للإتفاقية:

لغاية ضمان تنفيذ الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، وضعت إتفاقية برشلونة إطارا مؤسسيا، يركز على مجموعة من الهيئات التي تضطلع بأنشطة مختلفة على المستوى الإقليمي والوطني، والتي تهدف إلى حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية وتحقيق التنمية المستدامة في البحر المتوسط، وذلك كما يلي:

- إجتماعات الأطراف:

إجتماع الأطراف هو الهيئة العليا لصنع القرار، أنشأت بموجب إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، تجتمع دوريا لمواصلة المشاورات والمفاوضات، حيث تسمح هذه الهيئة بمتابعة التطورات العلمية، وكذا بمشاركة ممثلين المجموعات ذات المصلحة مثل المنظمات الإقتصادية والمنظمات غير الحكومية في إتخاذ القرارات⁽¹⁾.

تعقد الأطراف المتعاقدة إجتماعات عادية دورية مرة كل عامين، كما تعقد إجتماعات إستثنائية في أي وقت تراه ضروريا، وذلك بناء على طلب المنظمة أو أي طرف من الأطراف المتعاقدة بشرط الحصول على موافقة طرفين متعاقدين على الأقل⁽²⁾.

من الإختصاصات التي تضطلع بها هذه الهيئة:

- إستعراض متواصل لتنفيذ الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها وإتخاذ القرارات.
- إستعراض عام لعمليات الجرد التي تضطلع بها الأطراف المتعاقدة والهيئات الدولية المختصة بشأن حالة التلوث البحري على منطقة البحر المتوسط.
- النظر ومناقشة التقارير التي تقدّمها الأطراف.

⁽¹⁾-Alexandra Charles Kiss , les Traités – cadre : une technique Juridique caractéristique du droit international de l'environnement, AFDI , 1993, Volume (39), Numéro (01), p 796

⁽²⁾- تقرير الهيئات الإدارية والفرعية لإتفاقية برشلونة لعام 1976 ، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. على الرابط: www.Dnep.org/unepmap/who-we-are/governing-and-subsiary . تاريخ التصفح: 2021/08/18 على الساعة 02:27

- تقديم توصيات بشأن اعتماد أي بروتوكولات إضافية أو أي تعديلات على هذه الاتفاقية أو البروتوكولات.

- الموافقة على الميزانية المبرمجة⁽¹⁾.

كما أنه وبموجب المادة (19) من الاتفاقية يُنشأ مكتب الأطراف المتعاقدة، يتألف من ممثلي الأطراف المتعاقدة المنتخبين من قبل اجتماعات الأطراف، ويتناوب عليه ستة ممثلين من الأعضاء، وهو من يقدم التوجيهات بشأن تنفيذ برنامج العمل فيه ويوفر الإرشاد والمشورة لأمانة الخطة في الفترة الفاصلة بين كل اجتماعين من الاجتماعات⁽²⁾.

- الأمانة:

في إطار ضمان إستمرارية العمل من جهة، والتبادل الدوري للمعلومات المتعلقة بتنفيذ الإلتزامات القائمة من جهة أخرى، تم تعيين برنامج الأمم المتحدة للبيئة للإضطلاع بمسؤولية تنفيذ وظائف الأمانة⁽³⁾، والتي تتمثل في:

- الدعوة إلى عقد اجتماعات الأطراف المتعاقدة والمؤتمرات وإعدادها.

- إحاطة الأطراف المتعاقدة بالإخطارات، والتقارير وغيرها من المعلومات التي يتم إستلامها.

- تلقي الإستفسارات والمعلومات من الأطراف المتعاقدة، وكذا من المنظمات غير الحكومية والجمهور، ودراستها والرد عليها.

- تؤدي الوظائف التي تعهد إليها بمقتضى بروتوكولات هذه الاتفاقية.

- إخطار الأطراف المتعاقدة على نحو منتظم بتنفيذ الاتفاقية وبروتوكولاتها.

- تؤدي ووظائف أخرى تسند لها إليها الأطراف المتعاقدة.

(1) - بن فاطمية بوبكر، مرجع سابق، ص185.

(2) - وقد إنتخب الإجتماع الحادي والعشرون للأطراف المتعاقدة أعضاء المكتب التالية أسماؤهم لفترة السنتين (2020-2021)

- الرئيس: السيد جيوسيبي (إيطاليا)

- نواب الرئيس: بان خيرلغ (فرنسا) ، السيدة ايفانا ستويانونيتش (الجل الأسود) ، السيد محمد أمين برينان (تركيا)، السيدة ايلين روزن (إسرائيل).

- المقرر: السيد رشيد فرداني (المغرب).

(3) - المادة (17) من إتفاقية برشلونة لعام 1976

- التنسيق الضروري مع الهيئات التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة، والقيام بالترتيبات الإدارية كلما دعت الحاجة إليها.⁽¹⁾

هذا ويقدم برنامج الأمم المتحدة للبيئة خدمات للأمانة للأطراف المتعاقدة من خلال وحدة تنسيق خطة عمل البحر المتوسط التابعة له، التي أنشئت في أثينا في عام 1982 على أساس إتفاق البلد المضيف المبرم بين اليونان وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. تتمثل المهمة العامة لوحدة التنسيق في تعزيز وتيسير تنفيذ إتفاقية برشلونة وبروتوكولاته وإستراتيجياتها، وقرارات وتوصيات الأطراف المتعاقدة، كما تكفل عمل منظومة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وتيسر عملهم للوفاء بالتزاماتهم بموجب هذه الإتفاقية.

عموما تقوم وحدة تنسيق خطة عمل البحر المتوسط بوضع برنامج العمل وتنفيذه ورصده، وتنظم وتقدم خدمات الأمانة للإجتماعات الهيئات الفرعية المنشأة في إطار خطة عمل البحر المتوسط، وكذا الإبلاغ بانتظام عن حالة البيئة البحرية والتنمية في البحر الأبيض المتوسط وعن الوضع العام لتنفيذ إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقة بها. كما تكفل الإدارة المالية لمنظومة خطة عمل البحر المتوسط وتنسيق التنفيذ الفعال وتحديث سياسة المعلومات والإتصالات في هذه الخطة، وتتلقى هذه الأخيرة عند تنفيذ برنامج عملها الدعم والمساعدة التقنية من عناصر عمل البحر الأبيض المتوسط وفقا لولايات كل منها (مراكز الأنشطة الإقليمية).

- اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة:

أنشئت اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة في جويلية عام 1996، بعد مؤتمر الأطراف المنعقد في تونس "ميد 21" حول التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط المنعقد في بتونس عام 1994⁽²⁾، وهي هيئة إستشارية للأطراف المتعاقدة لمساعدتها في جهودها الرامية إلى جعل القضايا البيئية البحرية جزءا من برامجها الإجتماعية والإقتصادية وتعزيز سياسات التنمية المستدامة في منطقة وبلدان البحر الأبيض المتوسط، هذه اللجنة فريدة من نوعها في تكوينها، فهي لا تضم ممثلين حكوميين فحسب بل تشمل

(1) - تأتي المهام المركبة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة في إطار إسناد مهمة الإشراف على تنفيذ أحكام الإتفاقية، غير أن المتأمل في الوظائف المنصوص عليها في المادة (17) يرى أنها وظائف إجرائية تتعلق بالتنسيق بين الأطراف في تشكيل حلقة وصل بينها، أما فيما يتعلق بالجوانب الموضوعية فهو متروك للدول وهو يقلل من أهمية الإتفاقية.

انظر: أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 89.

(2) - المادة (04) من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

أيضا سلطات محلية، وأطرافا فاعلة في المجال الاجتماعي- الإقتصادي، منظمات غير حكومية، منظمات حكومية دولية والأوساط العلمية والبرلمانيين⁽¹⁾.

تمارس هذه الأخيرة مهامها عن طريق تكليف جماعات عمل متخصصة ومدعومة من عناصر خطة عمل المتوسط⁽²⁾، حيث تتولى اللجنة على الخصوص تنسيق الأعداد الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة⁽³⁾ بإعتبارها وثيقة إطارية إستراتيجية لجميع أصحاب المصلحة والشركاء لترجمة خطة عام 2030، ولتحقيق أهداف التنمية المستدامة التي تتضمنها على الصعيد الإقليمي وشبه الإقليمي والوطني والمحلي. كما تُعنى هذه الإستراتيجيات بالمجالات ذات الأولوية (المياه - السواحل - الطاقة - النقل البحري - السياحة - الزراعة - التجارة البحرية) إلى جانب بعض القضايا العامة⁽⁴⁾.

- لجنة الإمتثال:

إن إستراتيجية المناطق البحرية والساحلية تركز على تعزيز التطبيق والإمتثال لإتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحق بها، لذلك قد أنشئت لجنة إمتثال إلى جانب اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة، مخصصة لمساعدة الأطراف على تنفيذ هذه الإتفاقية، تتألف من سبعة أعضاء وسبعة أعضاء مناوبين يعينون عن طريق الإنتخاب من طرف إجتمع الأطراف المتعاقدة مع مراعاة التمثيل الجغرافي العادل وضمن التناوب⁽⁵⁾.

(1) - تتألف اللجنة من تسعة وثلاثين عضواً يضمون 22 مندوباً عن الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة، و15 مندوباً بالمناوبة عن المجتمع الدولي (05) للسلطات المحلية، (05) لمجتمع الأعمال، (05) للمنظمات غير الحكومية)، و(14) مندوباً مناوباً يتولون مهام مناصبهم لمدة سنتين من حيث المبدأ.

(2) - تجدر الإشارة إلى أنه وفي إطار تنفيذ مهام اللجنة، قد تم إصدار ثمانى مجموعات من توصيات اللجنة إعتدتها الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة وذلك بشأن الموضوعات التالية: الإدارة الساحلية، وإدارة الطلب المائي، السياحة، الصناعة البحرية، والتنمية الحضرية، التجارة البحرية. وتتصب الجهود حالياً على قضايا التعاون في مجال مكافحة التلوث البحري، والتسيير المحلي. انظر الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP على الرابط: www.unepnap.org. تاريخ الإطلاع : 2021/08/30 على الساعة 23:46

(3) - إعتدت جميع بلدان البحر الأبيض المتوسط الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة في الإجتمع التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة المنعقد في أثينا، اليونان في 9-12 فيفري 2016. انظر : القرار (IG 22/2) حول الإستراتيجية المتوسطة للتنمية المستدامة الصادر عن الإجتمع (19) للأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة بأثينا، 2016، ص 135.

(4) - وفي إطار ذلك حددت الإستراتيجية ستة أهداف رئيسية ترمي إلى تحقيق التنمية المستدامة في البحر الأبيض المتوسط وهي: ضمان تحقيق التنمية المستدامة في المناطق البحرية والساحلية، تعزيز إدارة الموارد، والإنتاج الغذائي والأمن الغذائي، تخطيط وإدارة مدن البحر الأبيض المتوسط المستدامة، تناول قضية تغير المناخ بإعتبارها قضية ذات أولوية لمنطقة البحر المتوسط، التحول إلى إقتصاد أخضر وأزرق وتحسين الحكومة في إطار دعم التنمية المستدامة. أنظر نفس القرار، ص 193-140.

(5) - الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، مرجع سابق.

خلاصة القول، فإنّ التنظيم المؤسّساتي هو أحد الجوانب الأكثر إثارة للاهتمام، بإعتباره الإطار العام الذي يمكن من خلاله ضمان تنفيذ أحكام الاتفاقية والبروتوكولات الملحق بها، وتحقيق أهدافها، خصوصا تحقيق التعاون بين الدول المتوسطية والأوروبية والتي تمثّل الأطراف المتعاقدة لاتفاقية برشلونة، ومنه المساهمة في تحسين البيئة الساحلية والبحرية وتعزيز التنمية المستدامة في منطقة البحر المتوسط.

وتأسيسا على ذلك وبعد أن أنشأت الأطراف المتعاقدة نظاما شاملا لحماية البحر الأبيض المتوسط، وضعت قواعد قانونية محدّدة ومنفصلة عن النصوص الإطارية ومتلائمة مع المبادئ والقواعد العامة التي تمّت دراستها والمتعلّقة بمختلف أشكال التلوث والمشاكل التي تطرحها حماية البيئة البحرية، وهي تتمثل في البروتوكولات التقنية والقانونية الملحق في الاتفاقية الإطار.

ثانيا: البروتوكولات الملحق باتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط:

إنّ العلاقة بين الاتفاقية الإطار والبروتوكولات قد تمّ التأكيد عليها صراحة في الاتفاقية، بحيث لا يجوز لأي دولة أن تصبح طرفا في هذه الاتفاقية ما لم تصبح في الوقت نفسه، طرفا متعاقدا على الأقل في بروتوكول واحد، ولا يجوز لأي طرف من الأطراف أن يصبح طرفا متعاقدا في بروتوكول، ما لم يكن أو يصبح في الوقت ذاته طرفا في هذه الاتفاقية⁽¹⁾. وفيما يلي تتعرض الدراسة لهذه البروتوكولات⁽²⁾، بإيجاز:

1- بروتوكول منع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات⁽³⁾:

أعتمد هذا البروتوكول عام 1976، ودخل حيز التنفيذ في عام 1978، والغرض منه هو أن تتخذ الأطراف المتعاقدة كافّة التدابير المناسبة لمنع تلوث المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات أو مواد أخرى والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن⁽⁴⁾، تمّ تعديل هذا الأخير عام 1995، وأعيد

(1) - المادة (29) من إتفاقية برشلونة لعام 1976

(2) - تمّ التوقيع على بروتوكولين مع الاتفاقية في آن وأحد، ويتعلق الأمر بالبروتوكول الخاص بالوقاية من تلوث البحر الأبيض المتوسط من إلقاء نفايات السفن والطائرات، والبروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بالنفط، وغير ذلك من المواد الضارة في الحالات الطارئة، أما باقي البروتوكولات فقد كانت نتائج جهود الدول الأطراف المتعاقدة وبالإشتراك مع برنامج الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة.

(3) - المرسوم رقم (02/81) المؤرخ في 17 جانفي 1981 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع في برشلونة في 16 فيفري 1976 والمعدل في 10 جوان 1995 ببرشلونة.

(4) - Mohamed Albakjaji . op . cit . p 107

تسميته بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات والتزويد في البحر، ولم يدخل بعد حيز النفاذ⁽¹⁾.

أما نطاق تطبيقه فهو منطقة البحر الأبيض المتوسط المحددة في المادة الأولى من الاتفاقية الإطار التي تتعهد من خلالها الأطراف المتعاقدة بالوقاية والتخفيف من حدة التلوث فيها والسيطرة عليها. وأما فيما يتعلق بقواعد إلقاء وإغراق⁽²⁾ النفايات والمواد الضارة⁽³⁾، فقد نضمها البروتوكول وفقا لثلاثة مميزات، تتعلق الأولى بحظر إغراق النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول بهذا البروتوكول في منطقة البحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾، هذه القائمة تسمى بإسم القائمة السوداء⁽⁵⁾، في حين تتعلق الثانية بضرورة إستصدار تصريح خاص مسبق من أجل إغراق النفايات والمواد المدرجة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول هذه القائمة تسمى بإسم القائمة الرمادية⁽⁶⁾، أما الميزة الثالثة فهي تتعلق بالأساس بضرورة إستصدار تصريح عام مسبق من السلطات المختصة عند إغراق أو إلقاء كافة أنواع النفايات والمواد الأخرى في منطقة⁽⁷⁾. يكون إستصدار تصاريح من إختصاص السلطات الإدارية للدول المتعاقدة، وهي الوحيدة المختصة بذلك، بحيث تراعي فيها بعض الشروط المبينة في الملحق الثالث من هذا البروتوكول منها خصائص المادة وتكوينها، خصائص مواقع الإغراق وطريقة الإلقاء وإعتبارات وظروف أخرى⁽⁸⁾، هذا الإختصاص لا ينطبق

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 152.

(2) - أخذ البروتوكول بالتعريف الذي طرحته إتفاقية لندن لعام 1972، حيث عرفه "بأنه أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن والطائرات، وأي تصريف في البحر من السفن أو الطائرات، بإستثناء تلك النفايات والمواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن أو الطائرات.

(3) - النفايات والمواد الضارة عرفتها المادة (03) من البروتوكول على أنها جميع المواد مهما كان نوعها وشكلها ووصفها.

(4) - المادة (04) من البروتوكول المتعلقة بمكافحة التلوث الناجمة عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات وتزويدها في البحر.

(5) - تشمل هذه القائمة: المركبات السليكونية العضوية والمركبات التي قد تتشابه مع هذه المواد في البيئة البحرية، بإستثناء المواد غير السامة، الزئبق ومتشقاته، الكاديوم ومركباته، مواد البلاستيك والمواد المختلفة الأخرى غير القابلة للتحلل، النفط الخام والمواد المشتقة منه، النفايات المشعة من المستويات الضئيلة والمتوسطة والعالية كما تحددها الوكالة الدولية للطاقة الذرية، المواد المنتجة لأغراض الحروب البيولوجية والكيميائية مهما كان شكلها صلبة أو سائلة أو غازية

(6) - تشمل هذه القائمة: الزرنيخ والرصاص والنحاس والزنك والبيريليوم والكروم والنيكل والفانديوم والسيلينيوم والأنتموني ومركباتها، مبيدات الآفات ومنتجاتها الثانوية التي لم يشمل عليها الملحق الأول، المواد الكيميائية العضوية التي لم يشر إليها الملحق الأول، مركبات الأحماض والقلويات التي لم يحدد تكوينها وكمياتها وفق الإجراءات المبينة في الملحق الأول، الصهاريج والنفايات المعدنية والنفايات كبيرة الحجم الأخرى التي تكون عارضة للغرق في البحر، المواد التي يمكن أن تصبح ضارة رغم طبيعتها غير السامة، النفايات المشعة والمواد المشعة الأخرى التي لم تدرج في الملحق الأول...

(7) - Mohamed Al bakjaji, op . cit , p 107

(8) - حيث تشمل هذه الظروف التأثيرات المحتملة على مناطق الترقية، التأثيرات المحتملة على الحياة البحرية وتربية الأسماك والمصائد ومزارع الأسماك، الأضرار الأخرى الناجمة عن إستخدامات البحر الجائرة، وأخرى أساليب برية علمية بديلة لمعالجة المواد والتخلص منها أو إزالتها أو معالجتها لجعلها أقل ضرر عند إغراقها في البحر. أنظر الملحق الثالث فقرة (03) من البروتوكول المتعلقة بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات.

فقط على النفايات والمواد التي يتم إلقيائها في إقليم الدول المتعاقدة ولكن ينطبق على السفن والطائرات المسجلة في إقليمها والحاملة لعلمها⁽¹⁾.

على الجانب الآخر أورد البروتوكول إستثناءين عن تطبيق أحكامه، فمن جهة لا تطبق أحكام هذا الأخير في حالة القوّة القاهرة الناجمة عن سوء الأحوال الجوية أو نتيجة أسباب أخرى، ومن جهة أخرى فإنّه وفي هذه الحالة الطارئة وإذا رأى أحد الأطراف أن النفايات والمواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول يمكن القضاء عليها على الأرض دون خطر أو ضرر على حياة الإنسان أو سلامته، فإنّه يسمح بإعتماد حسب الظروف طرق تخزين ووسائل فعّالة أخرى للقضاء على هذه النفايات⁽²⁾. كما إستبعد البروتوكول تطبيق أحكامه بالنسبة للسفن والطائرات، التي تستخدم خصيصا لأغراض حكومية وغير تجارية، وهو نفس النظام المطبق من طرف الإتفاقيات الدولية والإقليمية الأخرى التي تنظم الإغراق، حيث أحال ذلك إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن والطائرات المستثناة والتي تلتزم بتوفير وكفالة وإحترام هذه الأخيرة لأحكام البروتوكول⁽³⁾.

2- البروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط والمواد الضارة الأخرى وفي الحالات الطارئة⁽⁴⁾:

أُعتمد هذا البروتوكول أيضا في نفس الوقت مع الإتفاقية الإطار أيّ عام 1976، ودخل حيز التنفيذ في 12 فيفري 1976، ثم حلّ محله البروتوكول المتعلّق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث المتوسط في حالات الطوارئ، الذي أعتّمه في 25 جانفي 2002 ودخل حيز التنفيذ في 17 مارس 2004⁽⁵⁾، ويعتبر هذا البروتوكول من النصوص ذات الأهمية البالغة لمنطقة المتوسط التي تعبرها كميات هائلة من النفط وعدّة مواد خطيرة أخرى⁽⁶⁾، فهو يتضمن إطارا إقليميا للتعاون الدولي

⁽¹⁾-Falcon Michel, La protection de l'environnement marin par le Nations Unies, Programme d'activité pour les mers régionales, Publication du CNEXO, Rapports économiques et juridiques, n° (9), 1981, p 105

⁽²⁾- المادة (09) من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الإغراق من السفن والطائرات، مرجع سابق.

⁽³⁾- عبده عبد الجليل، مرجع سابق، ص 162.

⁽⁴⁾- المرسوم رقم (03/81) المؤرخ في 17 جانفي 1980 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع في برشلونة في 16 أفريل 1976.

⁽⁵⁾- إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة - خطة عمل على الرابط: www.Unep.org/unep تاريخ التصفح : 2020/09/21 الساعة 3:19 .

⁽⁶⁾- إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة - خطة عمل على الرابط:

www.Unep.org/unep تاريخ التصفح : 2020/09/21 الساعة 3:19 .

والمساعدة المتبادلة في التصدي لحوادث التلوث الناجمة عن استخدام ونقل أو إستخراج النفط والمواد الخطرة والضارة والسيطرة عليها.

كما أنه يقدّم مجموعة من القواعد التي تسمح بتنظيم التعاون بين الدول المتعاقدة في مجال مكافحة هذا النوع من التلوث، وهي قواعد مستلهمة من القواعد الدولية التي حدّتها بعض الإتفاقيات مثل الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، الإتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تلوث النفط لعام 1969، الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969⁽¹⁾.

وتماشيا مع ما تمّ ذكره، فإنّ مبدأ التعاون الوارد في هذا البروتوكول يتعلّق بنوع خاصّ من التلوث يتميز بشدّة إنتشاره وتعدّد مصادره بل ويشكّل خطرا حقيقيا يهدّد المناطق البحرية والموارد الطبيعية بالمتوسط، ممّا جعل من المبدأ يتخذ عدّة صور وأشكال، فهو إمّا ثنائي وإمّا متعدّد الأطراف، بحيث يمكن وفقا لذلك وضع خطط وسياسات مشتركة ووسائل فعّالة لمكافحته. كما يتمّ إنجاز هذا التعاون عبر مراحل متعدّدة، تبدأ بإنشاء تعاون خاصّ من أجل تعزيز وترقية وسائل المكافحة والرصد والإعلام⁽²⁾ قبل حدوث الحالة الطارئة وتنتهي بإتخاذ التدابير والإجراءات المناسبة عند وقوعها⁽³⁾.

وفي هذا الإطار أكّد البروتوكول على أن يقوم المركز الإقليمي للاستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط بدور تنسيقي هامّ، يشمل مساعدة الأطراف المتعاقدة على تنفيذ الإستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن والتصدي له في الفترة (2016-2021)، بالإضافة إلى التنسيق والإعلام وإقامة الإتصالات مع المراكز والهيئات الإقليمية والدولية المختصة⁽⁴⁾.

(1) - ديباجة البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

(2) - وتشمل هذه الوسائل خاصة التجهيزات، السفن، الطائرات، والعمال الضروريين للعمليات في الحالات الطارئة، النشر والإعلام والتبليغ عن الحوادث الخطيرة إلى الأطراف المتعاقدة أو إلى المراكز الإقليمية بأسرع الطرق وأنسبها... المادة 03، 06، 08 من نفس البروتوكول.

(3) - الملحق الأول نفس البروتوكول.

(4) - بن بوبكر فاطيمة، مرجع سابق، ص 116-144.

3- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية⁽¹⁾:

أُعتمد هذا البروتوكول في 07 مارس 1996 في سيراكوزا بإيطاليا، ودخل حيز النفاذ في 11 ماي 2008، وقد حلّ هذا الأخير محل "بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية والمعتمد في 17 ماي 1980 في برشلونة والذي سرى مفعوله منذ 17 جوان 1983.⁽²⁾

يتكوّن البروتوكول من نص قانوني يتضمن ستة عشر مادة، وثلاثة ملاحق تقنية، حيث يشمل الأول الإلتزام بتحديد الأهداف العامة والأطر التي تعتمد عليها الدول في مكافحة التلوث من مصادر برية، ويشمل الثاني الأحكام التي تنظم قواعد تصريف المواد والنفايات ذات المصدر البري والتدابير الموجهة لمكافحة التلوث الناتج عنها وآثاره بطريقة مناسبة.

يهدف البروتوكول إلى حثّ جميع الدول المتوسطية على إتخاذ كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث الناجم عن مصادر وأنشطة برية خاصة في ميداني التصنيع وال عمران وكذلك الزيادة الموسمية في عدد السكان في المناطق الساحلية نتيجة تواجد السياح، وكذا التخفيف منه ومكافحته والقضاء على آثاره عن طريق تخفيض المواد الضارة التي يمكن أن يؤدي إنتشارها إلى إحداث خلل في النظم الإيكولوجية للبيئة البحرية⁽³⁾.

ومن هنا يفهم الإهتمام الكبير للبروتوكول حول توسيع نطاق التعاون في الحدّ من هذا النوع من التلوث إلى الدول الأخرى غير الأطراف، وتوجيه إرادة الدول المتعاقدة إلى رصد ومواجهة بعض المصادر الواقعة قريبا من السواحل خاصة مياه الصرف الصحي المقذوفة في البحر ومخلفات المصانع... وذلك من خلال إختيار طرق ملائمة لتخفيض وتصريف النفايات بالنسبة للمصارف الصناعية، وبالمثل بالنسبة للمياه المنزلية المستعملة، مع مراعاة وجود إمكانية تطبيق عمليات المعالجة البديلة، طرق إعادة الإستعمال أو الإزالة، بدائل الإنزال أرضا، وأيضا التكنولوجيا التي تنتج مقدارا ضئيلا من النفايات.

(1) - المرسوم رقم (441/82) المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية المتوسط من مصادر برية المبرم في " أثينا " في 17 ماي 1980.

(2) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 152 .

(3) - تتعهد الدول الأطراف بالقضاء على التلوث من مصادر برية، المدرجة في المرفق الأول والمرفق الثاني من البروتوكول، يتم إختيار هذه المواد خصوصا على أساس سميتها وصمودها وتراكمها الإحيائي ومن المواد المدرجة في المرفق الأول: مركبات الفسفور العضوي، الزئبق ومركبات، الكاديوم ومركباته، المواد المشعة، المواد الصناعية الثابتة... وإما من المواد المذكورة في المرفق الثاني: النحاس، النيكل، الكروم، الرصاص، الزرنيخ، القصدير، المبيدات الحيوية ومشتقاتها، النفط الخام، والزيوت الهيدروكربونية من مختلف المصادر، مواد التطهير ومواد أخرى تتميز بسميتها ولها تأثير غير ملائم في البيئة البحرية ... المواد (05 - 07) من البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية.

هذا وقد أرفق البروتوكول بعض الأحكام التكميلية، لتكمّل القواعد المتعلقة بمكافحة التلوث من مصادر برية وتسهيل وتدعيم عمل الأطراف في هذا المجال وتتعلّق هذه الأحكام بالرصد المستمر والمتواصل⁽¹⁾، التعاون العلمي والتكنولوجي خاصّة فيما يتعلّق بالأبحاث في مدخلات التلوث ومصادرها وآثارها، البحث حول إعداد طرق جديدة لمعالجة وتخفيض أو إزالة هذه الملوثات، وأيضاً تبادل المعلومات العلمية والتقنية وتنسيق برامجها وخططها⁽²⁾.

4- البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوّع البيولوجي⁽³⁾

أُعتمد هذا البروتوكول في جنيف في عام 1982 ودخل حيز النفاذ في عام 1986، ثمّ حلّ محلّه "البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوّع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط" الذي أُعتمد في عام 1995 ودخل حيز النفاذ في عام 1999.

يتضمن هذا البروتوكول الإطار الإقليمي لحفظ التنوّع البيولوجي وإستخدامه المستدام في البحر الأبيض المتوسط، وبموجبه يسعى الأطراف إلى حماية المناطق ذات القيمة الطبيعية أو الثقافية الخاصّة من خلال إنشاء مناطق محمية خاصة ذات أهمية لدوله، حماية الأنواع المعرضة للخطر أو المهدّدة بالإنقراض من النباتات والحيوانات المدرجة أسماؤها في مرفقات البروتوكول التي تتضمّن كذلك المعايير المشتركة لإنشاء المناطق المحمية الخاصّة، وقائمة الأنواع التي يُنظم إستغلالها بموجب البروتوكولات الأخرى التي تمّ تحديثها خلال إجتماعات الأطراف المتعاقدة⁽⁴⁾، حيث وضعت هذه الأخيرة خطط عمل إقليمية تتضمن إجراءات محدّدة يتعيّن إتخاذها لحماية الأنواع الحية المدرجة أسماؤها في ملاحقها، وهي تتناول مسألة حفظ الأسماك، الحيتانيات، النباتات البحرية، أنواع الطيور، والسلاحف البحرية والتكّلات المرجانية وغيرها من التكتلات الإحيائية الكلّسية...

ويستكمل تنفيذ البروتوكول أيضاً من خلال الأعمال والأنشطة التي يقوم بها مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة والذي وضع المبادئ التوجيهية من أجل تنفيذ خطة العمل لحفظ الموارد البحرية في البحر الأبيض المتوسط⁽⁵⁾.

(1) - المادة (10) من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

(2) - المادة (09) من البروتوكول المتعلّق بحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية.

(3) - البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط الموقع في " جنيف " في 03 أبريل 1982.

(4) ملاحق بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوّع البيولوجي في البحر المتوسط. ص 58 وما يليها

(5) - Mohamed Albakjaji, op . cit, p 108 .

5- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية⁽¹⁾

أُعتد هذا البروتوكول في 14 أكتوبر 1994 في مدريد بإسبانيا ودخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011، وهو ينظم عمليات إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر، كما يضع القواعد والتدابير التي يجب إتباعها للحصول على الموافقة للقيام بهذه الأنشطة⁽²⁾. وفي سبيل ذلك، تتخذ الأطراف المتعاقدة على نحو فردي أو من خلال التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف جميع التدابير الملائمة لمنع وخفض والتحكم في التلوث الناجم عن أنشطة إستغلال وإستكشاف الرصيف القاري وقاع البحر، وذلك من خلال ضمان إستخدام أفضل تكنولوجيا متاحة وفعالة وملائمة ولا تؤدي بأي حال إلى حدوث تلوث⁽³⁾.

علاوة على ذلك، فقد تضمن البروتوكول مبادئ عامة حول نظام التراخيص الذي تخضع له هذه الأنشطة، حيث حدّد شروط الحصول عليها ومنحها وجاء فيه أنّ جميعها، بما في ذلك إقامة المنشآت، تقع تحت طائلة ضرورة الحصول على ترخيص مكتوب مسبق للإستكشاف أو للإستغلال من السلطة المختصة⁽⁴⁾، والذي لا يمكن الحصول عليه إلا بتوافر مجموعة من الشروط والشكليات⁽⁵⁾ تتمثل في:

- تقديم تقرير دقيق حول آثار الأعمال المقترحة على البيئة.

- تحديد دقيق للمناطق الجغرافية التي سيتم إستغلالها.

- المعلومات الكاملة عن المؤهلات المهنية والتقنية للمشغل المرشّح والعاملين في المنشأة.

- تدابير السلامة الواجب إتخاذها⁽⁶⁾.

- خطة الطوارئ التي وضعها المشغل في الحالة الطارئة⁽⁷⁾.

- تدابير الرصد المناسبة⁽⁸⁾.

وأيضاً: تقرير الإجتماع العادي العشرون للأطراف في إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها، البند (05) من جدول الأعمال، الأمم المتحدة، ألبانيا، 2017، الفقرة (114) وما يليها.

(1) - لم تنضم ولم تصادق الجزائر على البروتوكول إلى حد الساعة.

(2) - المواد (2، 3، 6) من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية.

(3) - المادة (03) من نفس البروتوكول.

(4) - المادة (04) من البروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية.

(5) - المادة (05) من نفس البروتوكول.

(6) - المادة (15) من نفس البروتوكول.

(7) - المادة (16) من نفس البروتوكول.

(8) - المادة (19) من نفس البروتوكول.

- خطط إزالة المنشآت بعد الإنتهاء من الأنشطة وذلك لضمان الملاحة البحرية⁽¹⁾.
- تعزيز التدابير الوقائية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة⁽²⁾.
- التأمين أو الضمان المالي لتغطية المسؤولية⁽³⁾.

ثم بعد فحص هذه الشروط من قبل السلطة المختصة، وفي حالة توافرها جميعا يتم منح الجهة الطالبة الترخيص الذي يكون محددا من حيث نوع الأنشطة، مدة الصلاحية، الحدود الجغرافية للمنطقة الخاضعة للترخيص، تحديد المتطلبات التقنية والمنشآت المرخص بها، وكذا مناطق السلامة الضرورية⁽⁴⁾. زيادة على ذلك يفرض الترخيص شروطا تتعلق بتدابير أو تقنيات أو وسائل مصممة لخفض مخاطر وأضرار التلوث الناجم من الأنشطة إلى أدنى حد ممكن وذلك حفاظا على التنوع البيولوجي والأحياء البحرية في المنطقة⁽⁵⁾.

وفي آن واحد تم إلحاق البروتوكول بسبعة مرافق تقنية، يتعلق الأول بقائمة المواد والمركبات الضارة والمحظور التخلص منها في منطقة البروتوكول، ويتعلق الثاني بقائمة المواد الضارة التي تخضع لتصريح خاص للتخلص منها، أما الثالث فقد حدد التدابير والعوامل الواجب إتخاذها في الإعتبار عند إصدار التصاريح، والمرفق الرابع يحدد عناصر تقييم الأثر البيئي، بعد ذلك الملحق الخامس الذي جاء بنصوص وقواعد حول عمليات الحفر للتنقيب عن النفط، ثم المرفق السادس حول تدابير السلامة الواجب إتخاذها خلال جميع مراحل الأنشطة، وأخيرا المرفق السابع الذي تعلق بخطة الطوارئ التي ينبغي على المشغل ضمانها عند حدوث حالة الطوارئ⁽⁶⁾.

6- بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود:

اعتمد هذا البروتوكول في 01 أكتوبر 1996 في أزمير بتركيا ودخل حيز النفاذ في 19 جانفي 2008، يعمل على التصدير أو الإستيراد أو العبور للنفايات الخطرة أو المشعة وكذلك المواد التالفة مثل

(1) - المادة (20) من نفس البروتوكول.

(2) - المادة (21) من البروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتيبه التحتية.

(3) - المادة (27) ف(ب) من نفس البروتوكول.

(4) - المادة (06) من نفس البروتوكول.

(5) - المادة (06 - فقرة 03) من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتحت ترتيبه.

(6) - انظر لمزيد من التفصيل المرافق السبعة الملحقة بنفس البروتوكول.

المبيدات من دول الإتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى وحضر الإتجار غير المشروع في تلك النفايات.⁽¹⁾ وهو يتكوّن من نص قانوني يتضمّن (17) مادة وأربعة ملاحق تقنية، بحيث تمّ في النص القانوني تحديد القواعد العامّة والمبادئ التي تلتزم بها الدول في مكافحة النفايات الخطرة وأضرارها على صحة الأشخاص والبيئة البحرية.

تتناول أحكامه الأهداف الرئيسية التالية: الحدّ من إنتاج النفايات الخطرة الخاضعة للنقل عبر الحدود والقضاء عليها حيثما أمكن ذلك، إنشاء نظام قانوني ينطبق على الحالات التي يجوز فيها القيام بعمليات نقلها⁽²⁾، الدعوة إلى تكريس التعاون بين الأطراف مع وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة. في حين تتعلّق الملاحق في تحديد فئات النفايات الخاضعة للبروتوكول⁽³⁾، وكذا العمليات المتاحة من أجل التخلّص من هذه المواد والمعلومات الواجب توافرها في الإخطار المتعلّق بتصدير وإستيراد هذه الأخيرة وتلك الواجب تقديمها في وثيقة النقل.⁽⁴⁾

7- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط:⁽⁵⁾

تمّ إعتقاد هذا البروتوكول في 2008/01/21 في مدريد ودخل حيز التنفيذ في 24 مارس 2011، وهو يعتبر آخر البروتوكولات الملحقّة بالإتفاقية. يتضمّن هذا الأخير إطاراً قانونياً للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبموجبه فإنّ الأطراف مدعوة إلى إتخاذ التدابير اللازمة لتعزيز التعاون الإقليمي من أجل تحقيق أهداف هذه الأخيرة، بحيث تشمل تدابير تتعلّق بحماية خصائص بعض النظم الإيكولوجية الساحلية المحدّدة مثل الأراضي الرطبة ومصبات الأنهار، السواحل البحرية، الغابات الساحلية، الكثبان الرملية... الخ، وأخرى تتعلّق بضمان الإستخدام المستدام للمنطقة الساحلية، وأخرى تهدف إلى تكثيف الإقتصاد الساحلي والبحري مع الطابع الهشّ للمناطق الساحلية.⁽⁶⁾

⁽¹⁾-Kiss(A) et Beurier (J-P), Op.Cit, P205.

⁽²⁾-Mohammed Albakjaji , Op.Cit , P 115.

⁽³⁾ - يميز البروتوكول بين نوعين من المواد الخطرة، خصص لكلّ نوع منها مرفق خاص بها. لمزيد من التفاصيل أنظر المرفق الأول والثاني من البروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.

⁽⁴⁾ - المرفق الرابع (ألف)، المرفق الرابع (ب) من البروتوكول نفسه.

⁽⁵⁾ - وقد وقعت عليه الجزائر في 2008/01/21، لكنها لم تصادق أو تقبل أو تنظم إليه.

⁽⁶⁾ - إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (خطة عمل البحر الأبيض المتوسط)، مرجع سابق.

ويتمثل الهدف الرئيسي لهذا البروتوكول في المساهمة في رؤية البحر الأبيض المتوسط والساحل على النحو التالي "منطقة بحر أبيض متوسط صحية ونظما إيكولوجية بحرية وساحلية منتجة ومتنوعة بيولوجيا مما يسهم في تحقيق التنمية المستدامة لصالح الأجيال القادمة والحالية"⁽¹⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن البروتوكول قد حثَّ الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة على إنشاء إطار عمل مشترك للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وإتخاذ الإجراءات اللازمة لتعزيز التعاون الإقليمي، ليتم تنفيذه بمساعدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة والتنسيق العام الذي يضمه مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج التدابير ذات الأولوية⁽²⁾.

على العموم فإنَّ تطبيق مبادئ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية يسمح بدمج البيئة البحرية في التخطيط الإقتصادي والتنمية المستدامة، وبمعنى أدقّ دمج السياسات ووضع أطر للتعاون بين جميع الأطراف المتعاقدة، حيث تعدّ مشاركتهم النشطة ورفع مستوى الوعي لديهم أفضل ضمانات التغيير المطلوب في السلوك المتبع تجاه البيئة البحرية، ويكون ذلك من خلال التعامل مع مصدر التلوث عبر تطبيق مبادئ الوقاية والإحتياطات، ومنه يمكن مواجهة التلوث قبل حدوثه وهذا هو البعد الحاسم لتحقيق الإستدامة، وبالتالي ينبغي معالجة هذه التحديات من خلال تطبيق النهج المتكامل لإدارة المناطق الساحلية التي تساعد في السيطرة على التوسع الحضري والحفاظ على سلامة النظم الإيكولوجية الساحلية والبحرية والتوجيه نحو الإستخدام المستدام للموارد الطبيعية للبحر المتوسط⁽³⁾.

من العرض السابق يتضح أن نظام برشلونة لعام 1976، قد أتى بأحكام مختلفة لحماية البيئة البحرية من جميع أشكال التلوث، لكن هذا النظام قد شابه العديد من أوجه القصور ، فالإتفاقية الإطار تميزت بكثرة الإستثناءات والتقيّد بصيغ العموم وفي أغلب الأحيان التكرار والإحالة إلى قواعد الإتفاقيات الدولية الأخرى، خاصة منها إتفاقية أعالي البحار لعام 1982⁽⁴⁾، إضافة إلى عدم وجود نظام خاص بالمسؤولية. كما قد أصابت عدوى القصور البروتوكولات الملحقّة بهذه الأخيرة، فهي بالمثل قد إكتفتها الغموض وعدم الدقة، وما يؤكد ذلك عدم إنضمام جميع الدول المتوسطية إليها ومنها الجزائر .

(1) - الاستراتيجية متوسطة الأجل لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة / خطة عمل البحر الأبيض المتوسط للفترة 2016-2021.

(2) - المادة الأولى من البروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية للمتوسط.

(3) - القرار رقم (IG.24/5) حول إطار العمل الإقليمي المشترك للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، الصادر عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة / خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، ص 259-260.

(4) - Kiss (A), Un model Méditerranéen de protection des mers régionales, In : Droit Méditerranéen de l'environnement, Paris, 1988, P 158.

ومن هذا المنطلق كانت الضرورة ملحة على الدول المغاربية لتبني نظام تشريعي مغاربي للتعاون الفعال من أجل حماية التلوث في جنوب المتوسط، ومن ثمة تبني نظام خاص لكل دول المتوسط من أجل تحقيق حماية أكثر فعالية لبيئتهم الهشة.

الفرع الثالث: التعاون المغاربي وإستراتيجية محاربة التلوث البحري

يساعد التنظيم الإقليمي في وضع خطط وبرامج فعالة لمكافحة التلوث وذلك من خلال تجميع الإمكانيات المادية وهيئة الوسائل والمعدات التقنية المتطورة، وكذا من خلال تكاتف الجهود بين المناطق التي تتشابه فيما بينها من حيث حدة المشاكل الناجمة عن التلوث البحري، وهو الحال في دول إتحاد المغرب العربي المطلّة على جنوب البحر الأبيض المتوسط. ففي إطار التعاون الدولي والإقليمي لمحاربة الظاهرة في المنطقة، إندفعت هذه الأخيرة نحو البحث عن آليات تشريعية تمكنها من تنفيذ برامجها حول التصدي لهذه الظاهرة، فإنضمت إلى العديد من الإتفاقيات، سواء الدولية أو الإقليمية، كخطوة منها للحد من الآثار الناجمة عن تلوث بيئتها⁽¹⁾.

كما لم تكتفي عند هذا القدر، بل فقد تبنت هذه الدول برامج مغاربية لتكريس التعاون الفعال في ذات المجال، ترجمت هذه المبادرة من خلال إبرام إتفاقية إتحاد المغرب العربي الموقعة في مراكش/ المغرب بتاريخ 17 فيفري 1989⁽²⁾، حدّدت أحكامها قواعد التعاون في محاربة التلوث والأهداف المشتركة لحماية المنطقة، وهي تتكوّن من نصين قانونيين هما: الميثاق المغاربي لحماية البيئة والإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري.

أولاً: حماية البيئة البحرية في الميثاق المغاربي:

يعتبر الميثاق المغاربي لحماية البيئة الموقع في الذي أعتمد من قبل قادة دوله أثناء إنعقاد قمة نواكشوط في نوفمبر 1992، أول نص قانوني يُعنى بشؤون البيئة في المنطقة، حيث حدّد الأهداف الكبرى في هذا المجال من خلال دمج قضايا حماية البيئة في برامج التنمية الإقتصادية، الإجتماعية والثقافية⁽³⁾.

(1)-Mohamed kahloula, La Protection Juridique du milieu marin en Droit Algérien et la nécessité d'une coopération inter-maghrébine, Revue Juridique Environnement n°1/1995, p 20-21.

(2)- والتي صادقت عليها الجزائر في سنة 1989 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 54/89 المؤرخ في 2 ماي 1989 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المنشأة للإتحاد المغربي العربي الموقعة بمراكش في 17 فيفري 1989، ج. ر مؤرخة في 3 ماي 1989، ص 399.

(3)-Charte Maghrébine pour la protection de l'environnement et le développement durable, Vème session du conseil de la présidence de l'U.M.A, Nouakchout, 11 Novembre 1992, in: http://www.maghrebarabe.org/admin_files/charte_envfr.pdf

وقد جعل الميثاق من أولوياته حماية الساحل والأوساط البحرية في المغرب العربي، وذلك نظرا لحساسية الوسط البحري والسواحل تجاه عوامل التدهور والتلوث.⁽¹⁾

وفي هذا الإطار تتعهد الدول المغاربية باتخاذ التدابير اللازمة، وخاصة التشريعية منها على مستوى حماية السواحل والإنجراف والتلوث والمحافظة على التوازن بينهما⁽²⁾. علاوة على ذلك تكون الدول الأعضاء ملزمة بالمحافظة على الموارد البحرية، ومقاومة تلوث البحار واتخاذ الإجراءات المناسبة لذلك، أهمها الإهتمام بالمسائل الوقائية لحماية الثروات البحرية والسواحل من أخطار التدهور والتلوث بجميع مصادره، من خلال تقادي إلقاء السوائل النفطية والنفايات السامة والمواد الخطرة والمخلفات المنزلية والصناعية في الشواطئ وفي المياه الإقليمية لدول الإتحاد المغاربي مع تشديد المراقبة والتنسيق لضمان ذلك⁽³⁾.

كما دعا الميثاق من جهة أخرى، الدول الأعضاء إلى تنسيق جهودهم وتوفير رقابة فاعلة لتقادي آثاره الضارة والعمل على توحيد الإجراءات القانونية لردع إغراق السفن أو القوارب البحرية عمدا أو تخلص هذه الأخيرة من نفاياتها في المياه الإقليمية لدول الإتحاد.⁽⁴⁾

ليس ذلك فقط فإنه وعيا بما تمثله الكوارث البيئية في البحر الأبيض المتوسط من إنعكاسات سلبية وإعترافا بأهمية التعاون في هذا الميدان، فإنّ دول الإتحاد قد سعت إلى تكثيف المزيد من التنسيق بين مخططات وبرامج مواجهة هذه الكوارث والحوادث الطارئة وإزالة أضرارها والوقاية منها وكذا إتخاذ كلّ الإجراءات التنظيمية والقانونية والعلمية في هذا الشأن⁽⁵⁾، كالمشاركة والمساهمة في المجهودات المبذولة من أجل إيجاد حلول للمخاطر التي تهدد البيئة البحرية في العالم وكذا التنسيق والعمل والتعاون مع المنظمات والهيئات العربية والإفريقية والدولية الناشطة في هذا المجال...

ثانيا: حماية البيئة البحرية في الإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري

بمناسبة إجتماع وزراء الصناعة لدول الإتحاد المغاربي في مدينة تريبولي الإيطالية في 21 و 22 مارس 1990، أنشأت اللجنة البحرية المغاربية وأسندت لها مهمة مراقبة القرارات والتدابير المتخذة من

(1)- Mohammed Albakjaji , Op.Cit , P 115.

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص ص 101-102.

(3)- Charte Maghrebie, Op.cit, P 04.

(4)- Mohammed Albakjaji , Op.Cit , P 21.

(5)- Charte Maghrebie, Op.cit, P 04.

طرف دول الإتحاد المغربي في المجال البحري، لاسيما ما تعلّق منها بالتجارة البحرية ونشاط الموانئ والتلوث البحري⁽¹⁾.

وعلى إثر ذلك تمّ اعتماد إتفاقية إطار تُعنى بحماية البيئة البحرية في هذه المنطقة، وتعزّز الشراكة المغربية في هذا المجال وسميت "الإتفاقية المغربية للتعاون في المجال البحري" والتي تمّ التوقيع عليها براس لانوف بليبيا في 09 - 10 ماي 1991⁽²⁾، وقد صادقت الجزائر عليها في 12 أكتوبر 1991 بموجب المرسوم الرئاسي رقم (91 - 379)⁽³⁾، وتعتبر حماية البيئة البحرية الهدف الأساسي لهذه الإتفاقية⁽⁴⁾، حيث ألزمت الدول الأعضاء بالتنسيق بين تشريعاتها وبرامجها من أجل التدخّل ومقاومة التلوث البحري.

هذا وتتوفر دول الإتحاد على مراكز وهيكل متخصصة في إعداد دراسات حول التلوث البحري بغرض محاربته بجميع أنواعه وكلّ مصادره، وكذا متابعة خطط الحماية التي إعتمدتها في هذا المجال⁽⁵⁾.

1- أهداف الإتفاقية:

لقد سطّرت إتفاقية التعاون من أجل حماية البيئة في منطقة الإتحاد المغربي مجموعة من الأهداف التي تلتزم بها هذه الدول وهي كما يلي:

- إتخاذ جميع التدابير والإجراءات المناسبة للمحافظة على البيئة البحرية بما في ذلك تقليل ومكافحة التلوث.
- إتخاذ جميع الإجراءات والوسائل لمنع وتقليل مكافحة تلوث البحر الناجم عن السفن خاصة إلقاء الفضلات وغيرها من الموارد الضارة والخطرة التي تحملها.
- الإلتزام بوضع المعايير والقوانين واللوائح الوطنية حسبما يقتضي ذلك التنفيذ الفعّال لأحكام الإتفاقية والسعي إلى تنسيق سياساتها الوطنية.

(1) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 103.

(2) Mohamed Kahloula, Op.Cit,P 22.

(3) -مرسوم رئاسي رقم (91-379) مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي الموقعة في راس لانوف ليبيا 9 -10 مارس 1991 ج.ر رقم (51) لسنة 1991.

(4) - المادة 03 من الإتفاقية المغربية للتعاون في المجال البحري.

(5) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 105-106.

- تعزيز التعاون مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية من أجل إعداد معايير إقليمية وإجراءات يوصى بها لصون البيئة البحرية بما في ذلك مقاومة كل أشكال التلوث ومصادره⁽¹⁾.
- حثّ الدول المغاربية على اعتماد، سواء منفردة أو مشتركة، جمع التدابير من أجل ضمان توافر المعدات والأجهزة فور الحاجة إلى تدخّل فعّال لمواجهة حالات التلوث الطارئة في البحر الأبيض المتوسط وإزالة التلوث الناجم عنها أو السيطرة عليه.
- تعزيز التعاون سواء مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية العالمية أو الإقليمية المتخصصة في مجال البحث العلمي والرصد والتقييم المتعلقة بالبيئة وإدارتها والتلوث البحري وتبادل المعلومات والخبرات العلمية تحقيقاً لأغراض الإتفاقية وخطط عملها.
- تكريس التعاون في تطوير وتنسيق البرامج الوطنية من أجل وضع وإقرار القواعد القانونية والإجراءات العقابية اللازمة⁽²⁾.

إلى جانب ذلك فقد دعت الإتفاقية إلى إنشاء هياكل وهيئات من أجل إيجاد آليات العمل المناسبة لحماية البيئة البحرية.

2- الإطار المؤسسي والعلمي للإتفاقية:

على إثر العديد من المساعي والدعوات التي قامت بها دول الإتحاد المغاربي، من أجل الحصول على الدعم المالي المناسب لمواجهة التلوث البحري، إقترح البنك الدولي - بإعتباره المشرف على الصندوق العالمي الخاص بالبيئة³ - على هذه الدول اعتماد برنامج جهوي ووطني خاص يتعلّق بوضع نظام لتسيير وإدارة حوادث التلوث البترولي الخاص بمنطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾.

وفي إطار ذلك تمّ بعث لجنة تنسيق تتكوّن من ممثلي هياكل الدول المنشئة لها الناشطة في مجال البيئة البحرية، ويتعلّق الأمر بمديرية الموانئ لوزارة النقل الجزائرية، الديوان الوطني لإستغلال الموانئ في المغرب وديوان الموانئ الوطنية بتونس⁽⁵⁾، أوكلت لها مهمّة التنسيق بين دول الإتحاد في ميدان حماية البيئة

(1) - المادة (03) من الإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري.

(2) - المادة (03) من الإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري.

(3) - الصندوق الدولي الخاص بالبيئة هو جهاز أنشأ سنة 1991 الغرض منه منح قروض لتمويل المشاريع الخاصة بحماية البيئة في الدول النامية، وهو يعمل تحت رقابة ومشاركة برنامج الأمم المتحدة للتنمية، برنامج الأمم المتحدة للبيئة والبنك الدولي.

(4) - Mohammed Albakjaji , Op.Cit , P 21.

(5) - واعي جمال مرجع سابق، ص 106.

البحرية من خلال توحيد النظم القانونية وتعزيز القانون بين المؤسسات البحرية التابعة لها والمركز الجهوي المتوسطي لمكافحة التلوث البحري بالمطا.

هذا وتتوفر الدول الأعضاء على مراكز وهيكل متخصصة في إعداد دراسات حول البيئة البحرية والقيام بتجارب علمية تهدف إلى إكتساب خبرات حول كيفية السيطرة على التلوث والحد منه أو خفضه، ومنها مركز البحث المتخصص في علم المحيطات والصيد البحري الكائن مقره بالجزائر، مركز البحث المتخصص في الصيد البحري مقره بليبيا، المركز الوطني المتخصص في البحث في علم المحيطات مقره بموريطانيا، المعهد العلمي للصيد البحري مقره الكائن بالمغرب، وأخيرا المعهد الوطني العلمي والتقني المتخصص في علم المحيطات الكائن مقره بتونس. إن التنسيق بين هذه المراكز والمؤسسات من شأنه أن يوحد الجهود ويعزز مشاركة وإستفادة الدول المغاربية من برامج أخرى، كبرنامج المركز الجهوي الخاص بالمحافظة على الأحياء ذات الحماية الخاصة في حوض البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾.

ختاما فإن قواعد الإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري تمثل فعلا وسيلة فعالة في مجال مكافحة آثار التلوث البحري التي تواجه سواحل الدول المغاربية ومياها الإقليمية، ومنه تلك التي تواجه الموارد الطبيعية للمنطقة والثروات البحرية التي تزخر بها، وقد ساندتها في ذلك أحكام وقواعد وطنية داخلية كلها من أجل ضمان تحقيق حماية حقيقية للبيئة البحرية ومنه أهداف التنمية المستدامة.

المطلب الثاني: التشريعات الداخلية المقررة لحماية البيئة في المتوسط

بعد أن تفاقمت أزمة تلوث البيئة البحرية وتدهور مواردها الطبيعية وهلاك نظمها الإيكولوجية نشطت الدول المتوسطية في وضع القوانين والأنظمة المتعلقة بحماية هذه الأخيرة، وذلك يقينا منها أن هذه البيئة هي تراث مشترك للإنسانية يجب العمل على صيانتها والحفاظ عليه لصالح الأجيال الحاضرة والقادمة، وأنّ الإتفاقيات الدولية، سواء كانت عالمية أو إقليمية، قد لا تصل إلى تحقيق الحماية البيئية المنشودة نظرا لإختلاف مصالحها.⁽²⁾

وتأسيسا على ذلك دعت معظم النصوص القانونية الدولية الدول إلى تبني ووضع تشريعات خاصة من أجل تحقيق حماية أفضل للبيئة عامة، وفي مجال البيئة البحرية قد نصّ مؤتمر البيئة الإنسانية الأول لعام 1972 المنعقد بستوكهولم، على أن تلتزم الدول بوضع التدابير التشريعية اللازمة لمنع تلوث البحار

(1) -واعلي جمال مرجع سابق، ص 107.

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 357 - 358.

بالمواد الخطرة والسامة والتي من شأنها أن تؤثر على الحياة والصحة الإنسانية والموارد الحية الطبيعية⁽¹⁾. كما أوردت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 العديد من النصوص التي تدعو صراحة إلى أن تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه⁽²⁾، وفي جميع الأحوال يلزم ألا تكون هذه القوانين والأنظمة أقلّ فعالية من القوانين والمعايير الدولية المعمول بها.

الفرع الأول: تكريس الحماية في التشريع الداخلي لبعض الدول المتوسطية

إهتمت جميع الدول المتوسطية بالبيئة البحرية وقد برز ذلك من خلال تكريس قواعد قانونية وإجراءات وتدابير تستهدف خفضها ومنع المساس بها، فأصدرت قوانين خاصة بحمايتها من التلوث بجميع أشكاله ومصادره، إلا أنه لا يمكن دراسة تشريعات جميع هذه الدول وإنما نكتفي ببعضها، إضافة إلى المشرع الجزائري.

أولاً: التشريع الفرنسي

لقد ظهرت بوادر قانون حماية البيئة البحرية في فرنسا لأول مرة إثر صدور قانون خاص بتنظيم صيد الأسماك سنة 1829، حيث نصت المادة (25) منه على حظر ومنع إلقاء أي نوع من النفايات والمخلفات التي من شأنها أن تؤدي إلى هلاك الثروة السمكية، تحت طائلة عقوبة مالية قدرها (30) فرنك والحبس من شهر إلى (03) أشهر، كما صدر قانون حماية الثروة المائية بتاريخ 08 أبريل 1898 وقانون الصحة العامة في 15 فيفري 1902، ومع ظهور الثورة الصناعية عمد المشرع الفرنسي إلى سنّ قانون خاص بالمنشآت المصنّعة سنة 1917 وبذلك تعدّ هذه الترسنة القانونية المرحلة الأولى من التشريع البيئي⁽³⁾.

ثمّ تطوّر النظام الفرنسي فيما بعد، خاصة بعد أن صادقت على العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية التي تدخلت في شأن حماية البيئة البحرية⁽⁴⁾، وفي هذا الإطار أصدر المشرع الفرنسي الكثير من النصوص القانونية التي ساهمت بشكل مباشر أو غير مباشر في حماية البيئة البحرية، منها القانون رقم (599/76) المؤرخ في 07 يوليو 1976 بشأن منع ومكافحة التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات، والقانون رقم (600/76) المؤرخ في 07 يوليو 1976 بشأن منع وقمع التلوث البحري الناجم عن عمليات الحرق،

(1) - المبدأ (04) والمبدأ (07) من مبادئ مؤتمر ستوكهولم، مرجع سابق.

(2) - المواد (207)، (208)، (210) الفقرة الأولى، من إتفاقية اعالي البحار، مرجع سابق.

(3) - Colas Rance, La pollution des Eaux, Presse Universitaire de France, 1962, p 48.

(4) - Philippe Cb-A Guillot, Droit de l'Environnements, Ellipses, 1998, p 60 – 61.

والقانون رقم (530/77) الصادر في 1977 بشأن المسؤولية المدنية والتزام التأمين من أصحاب السفن عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي⁽¹⁾، كما صدر القانون رقم (1245) لعام 1964 المتعلق بوقاية المياه من التلوث، ونص صراحة على أنه "يحظر صرف أو إغراق المواد أيًا كان طبيعتها في مياه البحر، خصوصا النفايات الصناعية والنووية، التي يمكن أن تلحق الضرر بالصحة العامة وبالحيوانات والنباتات البحرية وتعوق التنمية الاقتصادية والسياحية للمناطق الشاطئية" إضافة إلى العديد من الأحكام الأخرى التي تكافح هذا المصدر من التلوث.⁽²⁾

ثم صدرت في التسعينات قوانين متعلقة بحماية البيئة نخص بالذكر القانون رقم (646/92) المؤرخ في 13 جويلية 1992 المتعلق بالتخلص من النفايات الناجمة عن نشاطات المنشآت المصنفة.

ويبقى أهم قانون صدر لتدعيم حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة في فرنسا، هو القانون المسمى بقانون "بارني" نسبة إلى وزير البيئة آنذاك **Barnier Michel** الذي صدر سنة 1995، وأهم الأحكام التي تضمنها الوقاية من التلوث وتسيير النفايات، ومن أخطار الحوادث البحرية...⁽³⁾، إلى غاية صدور القانون رقم (108/95) المعزز بمبادئ مؤتمر قمة الأرض المنعقد بمدينة ريودي جانيرو البرازيلية سنة 1992.⁽⁴⁾

أما بحلول الألفينيات وتعزيزا لحماية المتوسط، فقد تبني المشرع الفرنسي التوجه الأوروبي الصادر في 27 ديسمبر 2002 والذي ينص على ضرورة تجهيز سواحل الدول الأوروبية المطلّة على المتوسط بمنشآت إستقبال النفايات الناجمة عن التلوث النفطي، بالإضافة إلى ما جاء في القانون البحري الفرنسي من أحكام تخصّ التلوث بالنفط وطرق مواجهته والذي إستمد هو أيضا أحكامه من الإتفاقيات الدولية التي صدرت في هذا الشأن وصادقت عليها هذه الأخيرة.

ثانيا: التشريعات العربية

تبدي الدول العربية المشاطنة للبحر الأبيض المتوسط عزا مضاعفا على محاربة التلوث البحري والسيطرة عليه وخفضه، وهي مهمة تشترك في القيام بها جميع هذه الدول، فمن أصل 23 دولة تطلّ على البحر الأبيض المتوسط هناك 08 دول عربية منها 03 في قارة آسيا و05 في قارة إفريقيا، حيث تمثل

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 101.

(2) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 364

(3) - علواني امبارك، مرجع سابق، ص 182 - 183.

(4) - طارق ابراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي، النظام القانوني لحماية البيئة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص 141 - 142.

فلسطين، سوريا ولبنان الدول العربية الآسيوية، وتمثل الجزائر، تونس، مصر، ليبيا والمغرب الدول العربية الإفريقية، وللوقوف على موقف هذه الدول الداعم لحماية البيئة البحرية، إرتأينا الإكتفاء بدراسة تشريعات بعض الدول فقط.

1- المشرع التونسي:

تخضع حماية البيئة في تونس إلى ترسانة قانونية هامة تعكس من جهة الإرادة الحريصة على معالجة القضايا المتعلقة بالتصرف في الموارد الطبيعية، ومن جهة أخرى تأكيد إلزام البلاد على الإستعمال الرشيد لإرث أجيال المستقبل، بحيث تتماشى هذه النصوص مع أحكام الدستور والقوانين والأوامر والقرارات الوزارية، وكذا مع المعاهدات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف المصادق عليها من الجمهورية التونسية⁽¹⁾.

وعليه يعدّ القانون الصادر في 2 أوت/ آب 1988 أول نص قانوني كرّس الحماية الشاملة للبيئة وأقرّ الضرر البيئي الصرف والجريمة البيئية الصرفة أيضا، فضلا على ذلك كرّس مجمل الآليات والتدابير الوقائية من خلال إقراره ضرورة القيام بدراسات التأثير على البيئة كإجراءات سابقة أو بإقراره مبدأ الملوث الدافع كإجراءات لاحقة⁽²⁾. كما قام ولأول مرة بإحداث صندوق لمكافحة التلوث وجعل من الوكالة الوطنية لحماية المحيط، الهيكل المختص في حماية البيئة وكذا تمثيل مصالح البيئة أمام القضاء دون سواها. ثم توالى عديد النصوص القانونية التي أقرّت "الحقّ في بيئة سليمة" ابتداء من الأمر الصادر في سنة 1993 والمتعلّق بإحداث اللجنة الوطنية للتنمية المستدامة، ثم أقرّته مجلة التهيئة الترابية الصادرة سنة 1994 وأكّده قانون نوعية الهواء لسنة 2007.

وفيما يتعلّق بمجال البيئة البحرية ونظرا لأهمية ثرواتها ومواردها الطبيعية فقد سعى المشرع التونسي إلى تنظيم قطاع الصيد البحري، إذ منع ممارسة الصيد بدون رخصة مسلمة من السلط المعنية طبقا لأحكام الفصل 05 من الأمر 26 جويلية 1951 المنقح بالقانون عدد 49 لسنة 1963 المؤرخ في 30 ديسمبر 1963، هذه الصبغة الوقائية التي إنتهجها المشرع التونسي بإستعمال آليات الترخيص والمنع لم تشمل فقط حماية الكائنات الحية بل شملت أيضا حماية إستغلال العناصر المادية للبيئة⁽³⁾.

(1) - وحيد الفرشيشي، الحق بالبيئة في الدستور التونسي الجديد، مجلة المفكرة القانونية، لبنان عدد 21/سبتمبر/ 2014، ص 01. متوفر على

الموقع: <https://legal-agenda.com/author/author79>

(2) - الطاهر دلول، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2006-2007، ص 55.

(3) - Saoul Imouna, Ordre public et libertés recherche sur la police administrative en Tunisie, thèse de doctorat en droit public, faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis, 1998, p 15.

علاوة على ذلك فقد سعى هذا الأخير إلى إتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة لصيانة الثروة الطبيعية البحرية ف جاء القانون رقم 73 لسنة 1995 المتعلق بالمجال البحري العمومي، والقانون 29 لسنة 1996 المتعلق بضبط خطة عمل وطنية عاجلة لمقاومة حوادث التلوث البحري، والقانون 41 لسنة 1996 المتعلق بالنفايات وبمراقبة التصرف فيها وإزالتها والنصوص التطبيقية لتنفيذها، والقانون 49 لسنة 2009 المتعلق بالمساحات المحمية البحرية والساحلية⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بميدان الوقاية من التلوث البحري فقد جاء الأمر عدد 50 لسنة 1985 المؤرخ في 02 جانفي 1985 ليخضع في فصله 12 تصريف النفايات في المحيط إلى الحصول على رخصة طبقا للشروط المقررة، وكذا القانون عدد 41 لسنة 1996 مؤرخ في 10/06/1996 أخضع مراقبة التصرف في النفايات على إختلاف أنواعها، وخاصة الفضلات المنزلية أو الصناعية التي من شأنها أن تضرّ بالصحة العمومية وكذلك بالحيوانات والنباتات البحرية أو أن تعرقل سير التنمية الجهات الساحلية من الوجهتين الإقتصادية والسياسية، وإزالتها إلى رخص مسبقة تسلّم من الوزير المكلف بالبيئة.

زيادة على ذلك الأمر رقم 252 لسنة 1995 المتعلق بضبط شروط منح رخص الصيد البحري والمعالم المستوجبة لإسنادها، والأمر رقم 1991 لسنة 2005 المتعلق بدراسة المؤثرات على المحيط وبضبط أصناف الوحدات الخاضعة لدراسة المؤثرات على المحيط وأصناف الوحدات الخاضعة لكرّاسات الشروط، وكذلك أوامر تتعلّق بتحديد الملك العمومي البحري أو بإقامة المزارع المائية...الخ.

هذا الإطار العام مهّد للمطالبة بدسترة الحقّ في بيئة سليمة، فمع سقوط نظام الحكم في 14 جانفي 2011 وبداية الإعداد لانتخاب المجلس الوطني التأسيسي في 23 أكتوبر من ذات السنة قامت كلّ الأحزاب والقوائم الانتخابية بإدراج حماية البيئة والحقّ فيها في برامجها الانتخابية، وكان لمنظمات المجتمع المدني في تلك الفترة دور هامّ في الترويج لهذه الدسترة، حيث كوّنّت هذه الأخيرة شبكة من الجمعيات الناشطة في المجال البيئي. وكت ترجمة لذلك أقرّ الدستور التونسي الجديد الحقّ في التمتع ببيئة سليمة والمحافظة عليها من جميع أشكال التلوث بصفة صريحة في توطئته التي جاء فيها "...الوعي بضرورة المحافظة على البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة..." ثم جاء الفصل 45 ليؤكد صراحة هذا الحق، حيث نص على أنّه "تضمن الدولة الحق في بيئة سليمة ومتوازنة..."، هذا الإقرار جاء عامّا وشاملا ويصنّفه كحقّ من حقوق الإنسان بل قد جاء ملزما على الدولة ضمانه وليس فقط المساعدة على التمتع به. ويكون بذلك الدستور الجديد قد

(1) - وحيد الفرشيشي، مرجع سابق، ص 01.

خصّ بعض المسائل البيئية بأحكام معيّنة، تميّزها عن غيرها أو تأكيداً لأهميتها، أين أكد وجوب "القضاء على التلوث البيئي" جاعلاً منه مسؤولية تقع على عاتق الدولة التي يجب أن توفر الوسائل الكفيلة بالقضاء عليه، ولكنه مع ذلك يبقى منقوصاً لأنّ واجب المحافظة على البيئة وسلامتها وتوازنها يبقى محمولاً على كافة مؤسسات وأفراد ومجموعات.

والأكثر أهمية أنّ المشرّع التونسي قد أكد منذ البداية على أهمية الخطط الوطنية والجهوية للتصدي للكوارث التي تصيب البيئة البحرية باعتبارها تمثل وسائل وقائية فعّالة وذلك من خلال إصدار القانون عدد 29 لسنة 1996 مؤرخ في 03 أفريل 1996 الذي بموجبه تمّ إحداث خطة وطنية للتدخل العاجل لمكافحة حوادث التلوث البحري، وهي تتضمن دراسة وتحليل الأخطار وإنعكاساتها المحتملة على الصحة العامة والبيئة وكذا وضع الإجراءات التي تمكّن كلّ المعنيين من القيام بمساهمتهم بطريقة متناسقة وبالتعبئة السريعة والناجعة لإمكاناتهم؛ وقد تمّ إسناد مهمة تنفيذ الخطة الوطنية لمكافحة التلوث البحري إلى اللجنة الوطنية للوقاية ولمكافحة حوادث التلوث البحري التي تمّ تنظيمها بمقتضى الأمر عدد 1250 لسنة 1996 مؤرخ في 15 جويلية 1996.⁽¹⁾

زيادة على ذلك فقد دعم المشرّع التونسي قوانينه بالمصادقة على العديد من الإتفاقيات الدولية، المتعلقة بهذا المجال، سواء الثنائية أو متعددة الأطراف، من ذلك الإتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 وإتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في ماي 1976 والبروتوكولات الملحقة بها، وكذلك الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن، الإتفاقية الموقع عليها بتونس في 20 أوت 1971 بين حكومة الجمهورية التونسية وحكومة الجمهورية الإيطالية والمتعلّقة بتحديد الجرف القاري بين البلدين المصادق عليها بالقانون رقم 16 لسنة 1976، الإتفاقيات المبرمة بين الجمهورية التونسية والجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية الخاصة بالجرف القاري أيضا المصادق عليها بالقانون 10 لسنة 1989، الإتفاقية بين حكومة الجمهورية التونسية وحكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية المتعلقة بالمخطط الإستعجالي شبه الإقليمي للإستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب⁽²⁾

(1) – NUTTONSON M.Y, The physical environment and agriculture of Morocco, Algeria, and Tunisia, American Institute of Crop Ecology, 1961, p. 55.

(2) - Ibid, p. 90.

البحر الأبيض المتوسط، المبرمة بالجزائر في 20 جوان 2005 والمصادق عليها بالأمر رقم 555 لسنة 2006...⁽¹⁾

ختاما ونظرا لتعدد القوانين الخاصة بالبيئة، إتجه المشرع التونسي إلى ضرورة الإسراع في إصدار مجلة قانونية تهتم بالبيئة خاصة، وهو مشروع في طور المناقشة، هذا إلى جانب الدعوة إلى اعتماد قوانين بيئية وإيكولوجية للمحافظة على الموارد الطبيعية، والإستفادة من الآليات والقوانين الدولية حتى تتأقلم تونس مع التغيرات المناخية في منطقة البحر الأبيض المتوسط بجميع أشكالها، خاصة إثر الفضيحة التي إنطوت على تسهيل نقل 282 حاوية تحتوي على 480 طن من النفايات الإيطالية إلى تونس عبر ميناء سوسة، والتي كانت تحتوي على نفايات مختلطة تضمنت نفايات منزلية يمكن أن تشكل خطورة على الصحة العامة.⁽²⁾

2- المشرع المصري:

تعدّ مصر من بين الدول التي أولت إهتماما كبيرا لحماية البيئة، فقد أصدرت العديد من التشريعات ذات الأبعاد البيئية، وتوجت إهتمامها بذلك بإصدار القانون رقم 04 لسنة 1994 في شأن حماية البيئة، الذي دخل حيز التنفيذ منذ 04 فيفري 1994، وهو يعدّ حدثا بيئيا هاما ونقله حضارية كبيرة تنوّت بها مصر مكانتها بين الدول المتحضرة التي أولت عناية خاصة لحماية هذه الأخيرة ومكافحة تلوثها وتنمية مواردها.

لقد وضع هذا القانون في شأن حماية البيئة تنظيمًا كاملا للإدارة البيئية، فنصّ في المادة الثانية منه على أنّه ينشأ في رئاسة مجلس الوزراء جهاز لحماية وتنمية البيئة يسمى جهاز شؤون البيئة تكون له الشخصية الاعتبارية العامة وميزانية مستقلة، ومركزه مدينة القاهرة.⁽³⁾ أنيط به رسم السياسة العامة وإعداد

(1) - NUTTONSON M.Y, op.cit, p. 90.

(2) - اتضح للرأي العام مدى ضخامة الفضيحة بعدما بث البرنامج الاستقصائي "الحقائق الأربع"، الذي يذاع على قناة الحوار التونسي، حلقة في 02 نوفمبر 2020 أماطت اللثام عن حجم المشكلة. وقد ألقى القبض على 23 مشتبه بهم على خلفية الفضيحة وتم استجوابهم، من بينهم مدير الوكالة الوطنية للتصرف في النفايات، الذي أطلق سراحه فيما بعد، وقنصل تونس في مدينة نابولي الإيطالية، ورغم تصدرها عناوين الأخبار في تشرين الثاني/نوفمبر فحسب، كانت النفايات المستوردة موجودة في ميناء سوسة منذ مطلع 2020. ووفقاً للتقارير، فقد وقعت الصفقة التي تم بموجبها نقل نفايات من منطقة = في جنوب إيطاليا إلى الساحل التونسي بين شركة موردة تونسية تدعى "سوريبلاست" وشركة إيطالية في مدينة نابولي تدعى "سفيليبو ريسورسي أمبينتالي"، خلافا للرواية المتداولة إعلاميا -التي تزعم أن شركة "سوريبلاست" استوردت نفايات بلاستيكية في مرحلة ما بعد التصنيع لمعالجتها وإعادة تدويرها ثم تصديرها مرة أخرى- يشير العقد الرسمي أن الهدف كان الحصول على النفايات ثم إتلافها لاحقاً بشكل دائم في تونس، مقابل 48 يورو لكل طن -بحد أقصى 120 ألف طن في السنة- بقيمة إجمالية تبلغ 5 مليون يورو. أنظر للمزيد من التفاصيل: لانا سلمان، حماية البيئة بعد اللامركزية: السياسات المحلية الخاصة بإدارة النفايات الصلبة في تونس، موقع مبادرة الإصلاح العربي، تونس، 2021، ص 01.

(3) - على السيد البار، ضحايا جرائم البيئة، إصدارات جامعة الكويت، 2005، ص 5

الخطط اللازمة للحفاظ على البيئة وتتميتها، من خلال متابعة تنفيذها بالتنسيق مع الجهات الإدارية المختصة، كما أوكلت إليه مهمة دعم العلاقات البيئية بين جمهورية مصر العربية والدول الأخرى والمنظمات الدولية والإقليمية، وأن يوصي بإتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بالبيئة وإعداد مشروعات القوانين والقرارات اللازمة لتنفيذ هذه الاتفاقيات⁽¹⁾.

علاوة على ذلك يتمتع جهاز شؤون البيئة في سبيل تحقيق أهدافه بإختصاصات عديدة منها إعداد مشروعات القوانين والقرارات المتعلقة بتحقيق تلك الأهداف وإبداء الرأي في التشريعات المقترحة ذات العلاقة بالمحافظة على البيئة ووضع المعايير الواجب على أصحاب المشروعات والمنشآت الإلتزام بها قبل الإنشاء وأثناء التشغيل والمتابعة الميدانية بعد تنفيذها وكذا الشروط التي تلتزم الأجهزة والمنشآت بتنفيذها⁽²⁾.

كما يقوم بإتخاذ الإجراءات التي ينص عليها القانون ضد المخالفين ويضع المعدلات والنسب اللازمة لضمان عدم تجاوز الحدود المسموح بها للملوثات والتأكد من إحترامها، ضف إلى ذلك فهو يضع أسس وإجراءات تقويم التأثير البيئي للمشروعات وإعداد خطة للطوارئ البيئية كحوادث السفن المحملة بالمواد الخطرة والسامة، والمشاركة في إعداد وتنفيذ البرنامج القومي للرصد البيئي والإستفادة من بياناته ووضع برامج التثقيف البيئي للمواطنين والمعاونة في تنفيذه⁽³⁾.

وفي المجال البحري أيضا يقوم جهاز شؤون البيئة بإدارة المحميات الطبيعية ومصادر الأسماك والإشراف عليها وتنفيذ المشروعات التجريبية للمحافظة على الثروات الطبيعية وحماية البيئة البحرية من التلوث والإستغلال المفرط وإعداد تقرير سنوي عن الوضع يقدم لرئيس الجمهورية ومجلس الوزراء⁽⁴⁾.

وتبعاً لذلك إهتم المشرع المصري بمشكلة تلوث البيئة البحرية، فأصدر القانون رقم 72 لسنة 1968 بشأن منع تلوث مياه البحر بالبتترول وذلك عملاً بأحكام الإتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالبتترول لسنة 1954 والتي إنضمت إليها في عام 1964، وضمّنه معظم الأحكام التي جاءت بها هذه الأخيرة وظلّ ساري المفعول إلى غاية صدور قانون البيئة المصري الجديد رقم 04 لعام 1994 الذي نصّ صراحة في المادة الثالثة منه على إلغاء القانون رقم 72 لعام 1968 في شأن منع تلوث مياه البحر بالنفط⁽⁵⁾، وأفرد

(1) - محسن عبد الحميد أفكرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 204.

(2) - على السيد الباز، مرجع سابق، 2005، ص 05.

(3) - محمد الجندي، صندوق البيئة ونظام الحوافز، مجلة البيئة والتنمية العربية، عدد 77/76، أوت 2004، ص 01.

(4) - محمد الجندي، نفس المرجع، ص 01.

(5) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 361.

لها الباب الثالث منه المواد (48 - 83)، أين نصّت المادة 48 على حماية الشواطئ والموارد الطبيعية والتعويض عن الأضرار، ثم تناول التلوث من السفن (الفصل الأول) وفي الفرع الأول منه التلوث بالزيت في المواد (48 - 59)، أما الفرع الثاني فقد خصّصه للتلوث بالمواد الضارة وذلك من خلال المواد (60 - 95)، أما الفرع الثالث فتناول فيه التلوث بمخلفات الصرف الصحي والقمامة في المواد (66 - 68)، ثم أخيراً تناول في الفصل الثاني التلوث من المصادر البرية (المواد 69 - 75) ونظّم في الفصول الأخرى أحكاماً تتعلق بالإجراءات القضائية والعقوبات وصندوق حماية البيئة البحرية.⁽¹⁾ ومنه فإنّ هذا القانون قد أورد أحكاماً تنظيمية خاصة بضرورة مكافحة التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية من كافّة مصادره، كما نظّم إجراءات استخدام السفن وتجهيز الموانئ المعدة لشحن وإستقبال ناقلات النفط.

وحرصاً منه على تحقيق أهدافه، فقد فرض المشرع المصري جزاءات تتراوح بين الغرامة والحبس، فضلاً عن ترتيبه المسؤولية المدنية بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالنفط.⁽²⁾ كما حظر على الشركات والهيئات الوطنية والأجنبية المصرّح لها بإكتشاف أو إستخراج أو إستغلال حقول البترول البحرية والموارد الطبيعية الأخرى، بما في ذلك وسائل نقل الزيت، تصريف أي مادة ملوثة ناتجة عن عمليات الحفر والإستكشاف وإختبار الآبار أو الإنتاج في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة للجمهورية⁽³⁾، وأورد العديد من القواعد الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بإغراق المواد الضارة، فيمتنع على ناقلات المواد السائلة الضارة إلقاء أو تصريف أية مواد منها بطريقة إرادية، مباشرة أو غير مباشرة، ينتج عنها ضرر بالبيئة المائية أو الصحة العامة أو الإستخدامات الأخرى المشروعة للبحر⁽⁴⁾.

بالإضافة إلى ذلك حرص المشرع المصري من خلال هذا القانون على إيراد العديد من القواعد الخاصة بحماية البيئة البحرية للمتوسط من التلوث بمصادر برية، حيث حظر على جميع المنشآت، بما في ذلك العامة والتجارية والصناعية والسياحية تصريف أو إلقاء أيّة مواد أو نفايات أو سوائل غير معالجة من شأنها أحداث تلوث في الشواطئ المصرية أو المياه المتاخمة لها سواء بطريقة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة⁽⁵⁾. أما بخصوص التلوث النووي فقد وردت بعض النصوص في قوانين متفرقة تحظر تلوث البيئة البحرية بالمواد النووية فمثلاً صدر قرار رئيس الجمهورية رقم 288 لسنة 1957 بإنشاء مؤسسة

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 361.

(2) - المواد 90 وما يليها من القانون رقم 04 لسنة 1994، ج.ر. عدد 05 مؤرخة في 03 فيفري 1994.

(3) - محمد الجندي، مرجع سابق، ص 02.

(4) - المادة 60 من القانون رقم 04 لسنة 1994.

(5) - المادة 69 والمادة 70 من نفس القانون.

الطاقة الذرية المصرية، التي تسهر على ما يتعلّق بإستخدام الطاقة النووية والآثار التي تنشأ عنه، بما في ذلك التلوّث النووي، كما صدر القانون رقم 59 لسنة 1960 في شأن تنظيم العمل بالإشعاعات النووية والوقاية من أخطارها⁽¹⁾.

وتأكيداً من المشرّع المصري على أنّ الهدف من حماية البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة هو حماية صحة الانسان والكائنات الحية، نصت المادة 95 من القانون على أنّه يعاقب بالسجن مدة لا تزيد عن عشر سنوات كلّ من إرتكب عمداً أحد الأفعال المخالفة لأحكام هذا القانون إذا نتج عنه إصابة أحد الأشخاص بعاهة مستديمة يستحيل شفاؤها، وتكون العقوبة السجن من 3 سنوات الى 15 سنة إذا نشأ عن المخالفة إصابة ثلاثة أشخاص فأكثر بهذه العاهة، فإذا ترتب على هذا الفعل وفاة إنسان تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة (السجن المشدّد من 3 سنوات الى 15 سنة)، وتكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدّة إذا ترتب على هذا الفعل وفاة ثلاثة أشخاص فأكثر، وهما العقوبتان المقرّتان في المادة 234 (عقوبات للقتل العمد بغير سبق إصرار ولا ترصد)⁽²⁾.

3- المشرّع السوري:

تعتبر سوريا من بين الدول المصدّرة للنفط ومواد الطاقة، حيث يبلغ إنتاجها النفطي حوالي 30 مليون طن سنوياً ويتم نقله عن طريق خطوط الأنابيب الى مدينة حمص لتكريره (5.5 مليون طن) والباقي يتم تصديره من مينائي بانياس وطرطوس، وفي عام 2007 تمّ تحديد عدد السفن الداخلة والمغادرة للموانئ السورية بما يقارب 8337 سفينة موزعة كالاتي: 4225 سفينة واردة و 4112 سفينة صادرة، وتمثّل ناقلات النفط والغاز نسبة 9.7% منها أيّ حوالي 815 ناقلة⁽³⁾.

علاوة على ذلك فإنّ الزيادة السكانية وكثرة المقذوفات في البحر وتطوّر التقنيات المتسببة بزيادة الآثار التدميرية على البيئة أدّت إلى تنامي مشاكل البيئة البحرية وبدأ المشرّع السوري يستشعر خطورة هذا الوضع، لذلك فقد أولى هذا الأخير القانون البيئي إهتماماً ملحوظاً، بسبب خاصية الإلزام التي يتمتّع بها وما يتضمنه من حظر وقيود وضوابط متنوّعة تهدف بمجموعها إلى توجيه السلوك البشري وفقاً لمتطلبات الحماية البيئية. ووفقاً لذلك إلترمت سوريا على الصعيد الدولي، بمعاهدات بيئية كثيرة، كاتفاقيات التنوّع

(1) - حلايمية مريم، مرجع سابق، ص 99.

(2) - محمد الجندي، مرجع سابق، ص 05.

(3) - هذه الإحصائيات مقدمة من: النقل، الاتصالات والتخزين في سوريا، تقرير وكالة الصحافة العربية السورية (سانا)، الفصل السابع (سوريا بالأرقام)، 2007، ص 17-18.

البيولوجي والأراضي الرطبة وحماية طبقة الأوزون وتغيّر المناخ ومكافحة التصحر، وإتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، وإتفاقية برشلونة بشأن حماية البيئة البحرية بصيغتها المعدلة وعدد من البروتوكولات المتصلة بها، وإتفاقية ماربول لمنع التلوث من السفن، وإتفاق حفظ حوتيات البحر المتوسط والبحر الأسود والمنطقة الأطلسية المتاخمة، وإتفاقية الإستعداد والتصدي للتلوث النفطي، وإتفاقية منع التلوث البحري بالمخلفات والمواد الأخرى، وغيرها من الإتفاقيات الدولية البيئية ذات الأهمية العالمية⁽¹⁾.

أما فيما يتعلّق بالتشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية، فهذه التشريعات قديمة جدًا ولم يتم تعديلها إلاّ أنّها كرّست البرامج الوطنية لتنفيذ هذه المعاهدات، كإقامة المحميات الطبيعية بمختلف أنواعها من بينها المحميات البحرية، ومشاريع وطنية بشأن التعامل السليم مع النفايات ومكافحة التلوث البحري بمختلف أشكاله ومصادره، وحماية البيئة وتنظيم الصيد البري والبحري، ومراقبة النشاطات والمنشآت ذات التأثير البيئي، ووضع خطط وإستراتيجيات لحماية البيئة البحرية ومواجهة الكوارث البيئية والحوادث والتدريب على تنفيذها بفعالية.

وتتعدّد التشريعات البيئية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، ومنها:

- المرسوم التشريعي رقم 154 لعام 1961 المتعلّق بتحديد مهام المديرية العامة للموانئ والذي يشمل تنفيذ القوانين والأنظمة البحرية والتحرّي عن الحطام والمقذوفات البحرية وضبط مخالفة السفن للقوانين والأنظمة البحرية وتأمين سلامة الأموال والأرواح في البحار وغيرها⁽²⁾.

- قانون حماية الأحياء المائية الصادر بالمرسوم التشريعي رقم 30 لعام 1964، والذي يهدف إلى حماية الأحياء التي تعيش في البيئة المائية من خلال تنظيم صيدها وفقا لمتطلبات حمايتها، فيحدّد وسائل الصيد المسموحة والمحظورة ومواصفاتها، ويحظر الإضرار ببيوض الأحياء المائية وفراخها وكذا تسرّب مخلفات المصانع والمواد الكيميائية في البيئة المائية. كما ينصّ على إخضاع بناء المصانع والمختبرات وتمديد مجاري النفط والمواد الكيميائية قرب المياه العامّة لواجب الترخيص⁽³⁾، الذي يحدّد التدابير التي يجب

⁽¹⁾ - Cynthia Yaoute EID, Le Droit et les Politiques de l'Environnement dans les pays Méditerranéenne : Approche de Droit Environnemental Comparée, Thèse de Doctorat en Droit International Public, Faculté de Droit – Université René Descartes 5, paris, 2007, p 70.

⁽²⁾ - Commission du développement durable, mesures entreprises par la Syrie pour l'application de l'Agenda 21. 2002, p. 32.

⁽³⁾ - جورج عساف، حماية البيئة السورية في ظل التشريعات، مجلة التنمية والبيئة - مجلة الكترونية، عدد 77/76، أوت 2004، ص 01.

مراعاتها لمنع الإضرار بالبيئة المائية. وفي واقع التنفيذ الفعلي لهذا المرسوم، تمت فعليا الملاحقة القضائية لأشخاص مخالفين لأحكامه، ومنهم من كان في حوزته وسائل صيد ممنوعة وأتخذت بحقهم الإجراءات القانونية⁽¹⁾.

- القانون رقم 10 لعام 1972، وهو يهدف إلى حماية المياه الإقليمية السورية والمياه الملاصقة لها من التلوث بالنفط ومخلفاته ومشتقاته أو بالزيت الضارة الأخرى، حيث أن المسؤول عن التلوث محدد بالقانون وملزم بإزالة التلوث على نفقته الخاصة، كما يلزم ربان السفينة بمسك سجل للزيت تدون فيه كافة الأنشطة والكوارث والحوادث الواقعة ويخضع للتدقيق من قبل سلطات الموانئ في أي وقت⁽²⁾.

ليس ذلك فقط ففي إطار التطور التشريعي والمؤسساتي، تم بموجب المرسوم التشريعي رقم 11 لعام 1991 إحداث هيئة متخصصة بشؤون البيئة هي "الهيئة العامة لشؤون البيئة" ومجلس أعلى للبيئة وهو "مجلس حماية البيئة"، كما تم بموجب المرسوم التشريعي رقم 16 لعام 1994 إحداث مركز الأبحاث العلمية والبيئية، ثم القانون رقم 50 لعام 2002 والمرسوم التشريعي رقم 71 لعام 2003 اللذين أضافا مهامًا أخرى إلى الهيئة والمجلس مع تعديل تشكيلة كل منهما وذلك بهدف تطوير الإطار المؤسساتي ضمن سياسة التطوير والتحديث في سوريا⁽³⁾، إضافة إلى إحداث صندوق متخصص باسم "صندوق دعم وحماية البيئة" يفتح لدى مصرف سوريا المركزي تودع فيه جميع التبرعات والهبات والأموال التي تقدمها المنظمات والهيئات والصناديق الدولية والعربية بالإضافة إلى ما تخصصه الدولة من أموال لصندوق دعم وحماية البيئة ومعالجة الأضرار البيئية وإزالة آثارها وذلك في الموازنة السنوية للهيئة⁽⁴⁾.

يمارس مركز الأبحاث العلمية والبيئية مهام عديدة تشمل القيام بالدراسات والأبحاث ورصد التلوث وحصر المشكلات البيئية المحلية ومتابعتها وإقترح الحلول المناسبة، وفي إطار ذلك قد قدم دراسات كثيرة تناولت مواضيع تلوث البحر والنفايات الصلبة وغيرها، وإقتراحات للتصدي لها تمت الاستفادة منها في الخطط والإستراتيجيات البيئية الموضوعة والمعتمدة.

أما الهيئة العامة لشؤون البيئة فتعمل على إرساء القواعد الأساسية لسلامة البيئة وحمايتها، ومن مهامها حصر المشكلات البيئية القائمة والمشاركة في الدراسات والأبحاث العلمية اللازمة لمعالجتها، وتقويم الأخطار

(1) - جورج عساف، مرجع سابق، ص 01.

(2) - جورج عساف، نفس المرجع، ص 02.

(3) - جورج عساف، نفس المرجع، ص 03.

(4) - المادة 18 من قانون البيئة السوري رقم 50 لسنة 2002 المؤرخ في 16/4/1423 هجري الموافق ل 26 جوان 2002.

الناجمة عن إستعمال مختلف المواد التي تهدّد سلامة البيئة بجميع عناصرها والتي من بينها البيئة البحرية، وتنمية الوعي البيئي، والرقابة البيئية على نشاطات الجهات العامة والخاصة للتحقق من مدى تقيدها بالشروط المطلوبة، وإعداد ما يلزم من تشريعات وأنظمة بيئية، وتدعيم العلاقات بين سوريا والجهات الدولية الأخرى في الشؤون والإتفاقيات ذات العلاقة بالبيئة⁽¹⁾.

أما فيما يتعلّق بمجلس حماية البيئة فهو يمثل السلطة العليا التي تهتم بالبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، فهو يقوم بدور أساسي في مجال التنمية المستدامة من خلال إقرار السياسة العامة لحماية البيئة والإستراتيجية الوطنية لها والخطط والبرامج الخاصة بها في إطار السياسة العامة للدولة، وإعتماد الأنظمة البيئية والمعايير والمواصفات لعناصر البيئة والتلوث، وإتخاذ قرارات بمنع أو توقيف أو فرض قيود على تشغيل أية منشأة أو نشاط يرى أنها تسبّب ضررا للبيئة أو خلا في توازنها، والنظر في الأمور المتعلقة بالبيئة التي يعرضها وزير الإدارة المحلية والبيئة على المجلس وإتخاذ ما يلزم من القرارات والتوصيات بشأنها.⁽²⁾

وأخيرا وفيما يتعلّق بصندوق دعم وحماية البيئة فيضطلع بمهام متعددة منها مواجهة الكوارث البيئية ومنها البحرية، إدارة المشروعات التجريبية والرائدة في مجال حماية الثروات الطبيعية وحماية البيئة من التلوث، نقل التقنيات الحديثة لأغراض الحماية، تمويل تصنيع النماذج الأولى للمعدات والأجهزة والمحطات التي تعالج ملوثات البيئة، إنشاء وتشغيل شبكات الرصد البيئي، إقامة المحميات الطبيعية ومنها البحرية بهدف المحافظة على الثروات والموارد الطبيعية، تمويل الدراسات اللازمة لإعداد البرامج البيئية وتقييم التأثير البيئي ووضع المعدلات والمعايير المطلوب الإلتزام بها للمحافظة على البيئة، المشاركة في تمويل المشروعات البيئية التي تقوم بها الوحدات الإدارية والبلديات وأخيرا إزالة التلوث بكافة أشكاله ومصادره⁽³⁾.

وفي إطار الجهود المبذولة كذلك من أجل حماية البيئة ودمج هذه الحماية في السياسة التنموية للبلاد ضمن إطار العمل على تحقيق التنمية المستدامة، وكذا نظرا لتعدّد القوانين الخاصة بالبيئة، إتجه المشرّع السوري والحال تلك إلى إصدار القانون رقم (12) للعام 2012 المتعلّق بإرساء القواعد الأساسية

(1) - المواد 02،03،04 من قانون البيئة السوري رقم 50 لسنة 2002 المؤرخ في 16/4/1423 هجري الموافق لـ 26 جوان 2002

(2) - المادة 17 من نفس القانون.

(3) - المادة 19 من نفس القانون.

اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث وتحقيق التنمية البيئية وتحديد المهام المنوطة بوزارة الدولة لشؤون البيئة⁽¹⁾.

وعموما فإن الجزائر لم تخرج عن هذا الإطار بإعتبارها دولة مطلة على البحر المتوسط، فهي معنية بحمايته وملزمة بكل القواعد الدولية الرامية لذلك سواء من خلال تشريعاتها الداخلية أو مصادقتها على الإتفاقات الدولية التي تعنى بحماية المتوسط، وهذا ما سيتم دراسته في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: تكريس الحماية في التشريع الداخلي الجزائري

يحظى موضوع التلوث البحري بعناية خاصة لدى المشرع الجزائري، خصوصا مع إتكاء الإقتصاد القومي على 98% من الأنشطة النفطية، ويعتبر الخبراء أن أكثر من 100 مليون طن من المواد الطاقوية التي تعبر سواحل البلاد أمر ليس بالمريح، لاسيما مع ما قد يفرزه من أضرار غاية في الجسام قد تهدد حياة الكائنات البحرية في المنطقة.

في هذا السياق عمل المشرع في بداية الثمانينيات على ضرورة وضع قانون يحمي البيئة ويحد من مضار التلوث التي أصبحت تهدد البيئة في مكوناتها الأساسية وهو القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة المؤرخ في 05/02/1983 الذي إرتكز على مجموعة من المبادئ⁽²⁾، لاسيما منها وقاية البيئة من التلوث وإدراج مسألة حمايتها في عمليات التخطيط الوطني، ثلثة نصوص تشريعية وتنظيمية مختلفة وكثيرة إلى درجة يصعب معها الحصر والتفصيل في فرع واحد، لهذا ستقتصر الدراسة على بعض الأطر التي نراها ذات صلة بموضوع البحث.

كما أن الجزائر وسعيا منها لضمان حماية أفضل للبيئة، شاركت في عدة ندوات دولية تناقش الموضوع، بل وتعدى الأمر ذلك حينما صارت تدمج بنود إتفاقيات دولية وتعالج مسألة حماية البيئة في

(1) - نصوص ومواد القانون رقم (12) للعام 2012 الخاص لشؤون البيئة السورية، على الموقع الإلكتروني:

<https://www.mohamah.net/law/%D9%86%D8%B5%D9%88%D8%B5-%D9%88-%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86-%D8%B1%D9%82%D9%85-12-%D9%84%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%85-2012-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%A7%D8%B5-%D9%84>

، تاريخ الإطلاع: 2021/08/25، على الساعة:

15:02.

(2) - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 06 صادرة بتاريخ 1983/02/08.

القانون الداخلي⁽¹⁾، وإلى جانبها توجد العديد من الهيئات الوطنية التي أنشأت خصيصا لحماية هذه الأخيرة بشكل مباشر وأغلبها أنشئ بعد صدور القانون 03-10 لسنة 2003⁽²⁾.

أولا: النصوص التشريعية

مع تفاقم مشكلة التلوث في المتوسط تدخل المشرع الجزائري بمجموعة من النصوص القانونية الغرض منها حماية الساحل الجزائري وثرواته من مخاطر التلوث، تركزت من خلال عدة قوانين منها العامة ومنها الخاصة:

1. حماية البيئة البحرية في الدستور:

لقد تمّ تقرير البعد البيئي في دساتير العديد من الدول، حيث كانت في البداية حوالي 30 دولة فقط التي ضمنت دساتيرها أحكاما تتعلق بحماية البيئة وبعدها توالى حركة دسترة حق البيئة لتصل مع نهاية العقد الأول من القرن الواحد والعشرين إلى 149 دولة⁽³⁾ من أصل 193، من بينها سويسرا عام 1971، اليونان عام 1975⁽⁴⁾، أيضا البرتغال عام 1976 في المادة 66 منه⁽⁵⁾، والدستور الإسباني عام 1978 المعدل في 2011 في المادة 45 منه، والدستور الفرنسي في المادة الأولى من ميثاق البيئة الفرنسي الصادر في 01 مارس 2005، كما تطرّق الدستور التركي لهذا الحق في مادته 56⁽⁶⁾.

وبالنسبة للدول العربية فقد أكدّ الدستور المغربي المعدل عام 2011 على الحق في بيئة سليمة في الفصل 31 منه⁽⁷⁾، والدستور التونسي عام 2014 في الفصل 45 منه⁽⁸⁾.

(1) - علي سعيداني، حماية البيئة من التلوث بالمواد الاشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية الجزائر، الطبعة الأولى 2008، ص 113.

(2) - قانون رقم 03-10 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ر. ج عدد 43 لسنة 2003.

(3) - بن تركية نصيرة، تكريس الدستور الجزائري للحق في البيئة في تعديل 2016 بموجب القانون 01/16، مجلة المعيار، العدد 18، تسمييلت، الجزائر، جوان 2017، ص 52.

(4) - منصور البابوري، الحماية الدستورية لحقوق البيئة في ليبيا، مقال منشور على الموقع الالكتروني:

works-bepress-com/manssour-elbabouri/20.com ، تاريخ التصفح: 2021/09/29 على الساعة 16:34، ص 01

(5) - رشيد مسعودي، الرشادة البيئية، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سطيف 02، الجزائر، 2012/2013، ص 26.

(6) - بن تركية نصيرة، مرجع سابق، ص 52.

(7) - الفصل 31 من دستور المملكة المغربية الصادر سنة 2011.

(8) - الفصل 45 من الدستور الجمهورية التونسية الصادر سنة 2014.

وأما التجربة الدستورية الجزائرية فقد كانت رائدة في منطقة المتوسط، حيث قد نصّت على الحماية غير المباشرة في عدة دساتير سابقة وعلى الحماية المباشرة في القانون 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016⁽¹⁾ وكذا آخر تعديل ضمن المرسوم الرئاسي رقم 442/20 المتعلق بإصدار التعديل الدستوري⁽²⁾.

أ- الحماية غير المباشرة للبيئة البحرية في ضوء الدساتير الجزائرية السابقة:

تميّزت الدساتير الجزائرية السابقة بخلوها من النص على الحقوق البيئية وعدم النص عليها صراحة، فـدستور 1963 الذي يعتبر أول دستور للدولة الجزائرية المستقلة⁽³⁾، لم يذكر حقّ التمتع ببيئة سليمة ونظيفة ضمن مواده بصورة مباشرة بل إكتفى بالنص على حقّ كلّ فرد في بيئة لائقة⁽⁴⁾، وهو الحقّ الذي يستلزم توفير البيئة السليمة والنظيفة⁽⁵⁾، والتالي إعترفت هذه المادة ضمناً بحقّ الإنسان في البيئة.

عقب دستور 1963 عرفت الجزائر دستور 1976 الذي أشار إلى حماية البيئة ضمناً من خلال نص المادة 151 والتي أكّدت على أنّ المجلس الشعبي الوطني يشرّع في مجالات عديدة والتي منها البيئة ونوعية الحياة وحماية الحيوانات والنباتات، والنظام العامّ للغابات والمياه.⁽⁶⁾ وهذا ما تضمنته التعديلات المتعاقبة لسنة 1979 - 1980 - 1988 حيث أنّها لم تأت بجديد يذكر في هذا المجال إلّا من خلال إختصاصات المجلس الشعبي الوطني الذي له كامل الصلاحية في التشريع في المجال البيئي عامّة والبحري خاصّة⁽⁷⁾.

(1) - نوال زباني، لزرق عائشة، الحماية الدستورية للحق في البيئة على ضوء التعديل الدستوري الجزائري 2016، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، العدد 15، جوان 2016، ص 283.

(2) - المرسوم الرئاسي رقم 442-20 المؤرخ في 15 جمادي الأولى عام 1442 الموافق لـ 30 ديسمبر سنة 2020 يتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر. عدد 82 المؤرخة في 2020/12/30.

(3) - مولود ديدان، مباحث في القانون الدستوري، دار بلقيس، الجزائر، 2010، ص 108.

(4) - المادة 16 من دستور 1963.

(5) - بن تركية نصيرة، مرجع سابق، ص 50.

(6) - المادة 151 1976 الفقرة 24، 25 من دستور الجزائر لعام الصادر بموجب الأمر رقم 97/76 في 22 نوفمبر 1976 المتضمن الدستور الجزائري المعدل بالقانون رقم 06/79 المؤرخ في يوليو 1979 المتضمن التعديل الدستوري، وكذا القانون رقم 01/80 المؤرخ في 12 يناير 1980 المتضمن التعديل الدستوري.

(7) - دستور الجزائر 1976، نفس المرجع.

أما دستور 1989⁽¹⁾ وكذا دستور 1996⁽²⁾ فقد سارا على نفس المنوال إذ لم ينصا صراحة على الحق في البيئة السليمة، وإنما إكتفيا بالنص على بعض الحقوق المرتبطة بها كالحق في الصحة والحياة اللائقة، وجعلا هذه الأخيرة من ضمن المجالات التي يشرع فيها البرلمان.

وعموما فهذه الدساتير وإن لم تنص صراحة على الحفاظ على البيئة بجميع أشكالها والتي من بينها البيئة البحرية، فهي قد إعترفت ضمنا وبصورة غير مباشرة بذلك.

ب - الحماية المباشرة للبيئة البحرية في الدستور الجزائري المعدل بموجب القانون رقم 01/16 وكذا المرسوم الرئاسي رقم 442/20:

على خلاف الدساتير السابقة للدولة الجزائرية فإن التعديل الدستوري لسنة 2016 ثم التعديل الأخير في 01 نوفمبر 2020، قد تمّ النص صراحة على الحق في البيئة ومن بينها البيئة البحرية من خلال الحفاظ عليها وحمايتها من جميع أشكال التلوث، وقد كانت البداية بديباجته التي إعتبرت الحفاظ عليها من قبيل تحقيق التنمية المستدامة وذلك من خلال ما ورد فيها "...ويعمل على بناء إقتصاد منتج وتنافسي في إطار التنمية المستدامة. يظلّ الشعب الجزائري منشغلا بتدهور البيئة والنتائج السلبية للتغير المناخي، وحريصا على ضمان حماية الوسط الطبيعي والإستعمال العقلاني للموارد الطبيعية وكذا المحافظة عليها لصالح الأجيال القادمة...".

كما وردت حماية البيئة في هذا التعديل الدستوري بأوجه مختلفة وضمن جملة من الحقوق والصلاحيات التي نصّ عليها في مواده، حيث جاء في المادة 64 من الفصل الأول الخاص بالحقوق الأساسية والحريات العامة من الباب الثاني المتعلق بالحقوق الأساسية والحريات العامة والواجبات للمواطن الحق في بيئة سليمة في إطار التنمية المستدامة. يحدّد القانون واجبات الأشخاص الطبيعيين والمعنويين لحماية البيئة".

والملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرّع لم يكتفي فقط بتكريس الحق في بيئة سليمة، بل إنّه قد ألقي على عبء الأشخاص سواء كانوا طبيعيين أو معنويين واجب الحفاظ عليها وحمايتها، وأحال تحديد كيفية الحماية إلى نصوص القانون بمختلف فروعه كالقانون الإداري والقانون الجزائي... وكذا نصوص القانون رقم 10/03 وأيضا بعض القوانين الخاصة المتعلقة بحماية مختلف عناصرها، وفيما يتعلّق بالبيئة

(1) - دستور الجزائر لسنة 1989، الصادر بتاريخ 23 فيفري 1989.

(2) - الماد 35، 54 و 55 من دستور 1999 الصادر بتاريخ 08 ديسمبر 1996.

البحرية نجد القانون البحري، القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل⁽¹⁾، القانون 02/03 المتعلق بالقواعد العامة لإستعمال وإستغلال السياحيين للشواطئ⁽²⁾، القانون رقم 07/04 المتعلق بالصيد البحري⁽³⁾... الأكثر من ذلك فقد أورد هذا التعديل التأكيد على أهمية البيئة بكافة أشكالها في الباب الأول منه المتعلق بالمبادئ العامة التي تحكم المجتمع الجزائري في الفصل الثاني منه المتعلق بالدولة، حيث جاء في المادة 21 منه " تسهر الدولة على:

- حماية الأراضي الفلاحية.

- ضمان بيئة سليمة من أجل حماية الأشخاص وتحقيق رفاههم.

- ضمان توعية متواصلة بالمخاطر البيئية.

- الإستعمال العقلاني للمياه والطاقات الأحفورية والموارد الطبيعية الأخرى

- حماية البيئة بأبعادها البرية والبحرية والجوية، وإتخاذ كل التدابير الملائمة لمعاقبة الملوثين"

بإستقراء أحكام هذه المادة نجد أنه قد تمّ التأكيد على أنّ النص الصريح على هذا الحقّ ضمن المبادئ العامة التي تحكم الدولة يجعل منه أساسيا وذو طابع إلزامي، وهي تؤكد بشكل واضح ودقيق على حماية البيئة البحرية بإعتبارها جزء أساسي من البيئة من خلال تحديد المبادئ والقواعد المتعلقة بتسيير وإستعمال وإستغلال الموارد المائية والطاقات الأحفورية والموارد الطبيعية الأخرى والعمل على تحسين جودتها والحدّ من أضرار التلوث التي قد تصيبها، وكذا إتخاذ كلّ التدابير والإجراءات اللازمة والملائمة لمعاقبة الملوثين.

علاوة على ذلك فقد ورد النص على البيئة بجميع عناصرها في نص المادة 139 من الدستور في الفصل الثاني المعنون بالسلطة التشريعية تحت الباب الثاني الخاص بتنظيم السلطات، وهو أمر غير جديد بالنسبة للدستور الجزائري، ذلك أن هذه المادة كانت ضمن مواد الدستور قبل تعديله، حيث جاء فيها تحديد المجالات التي يشرّع فيها البرلمان والتي منها: القواعد العامة المتعلقة بالبيئة ومن بينها النظام العام للبيئة البحرية⁽⁴⁾.

(1) - القانون رقم 02/02 المتعلق بحماية الساحل وتتمينه المؤرخ في 12/02/2002، جزر عدد 10.

(2) - القانون 02/03 المتعلق بالقواعد العامة لاستعمال واستغلال السياحيين للشواطئ المؤرخ في 17/02/2003، ج.ر عدد 11.

(3) - القانون رقم 07/04 المتعلق بالصيد البحري المؤرخ في 15/08/2004، ج.ر عدد 51.

(4) - المادة 64 من التعديل الدستوري لعام 2020.

ختاما يتجلى أثر تعديل 2016 ثم تعديل 2020 في مجال إقرار البيئة كحقّ دستوري في ضمان إستقلالية أكبر لهذا الحق، والتأكيد على أنّ الحقّ في البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة عملة ذات وجهين، فهو حقّ وواجب في آن واحد، حقّ من حيث أنّ للفرد حرية في العيش في بيئة نظيفة وسليمة ومتوازنة وواجب من حيث أنّه يقع عليه إلزام بحمايتها والحفاظ على جميع عناصرها، كلّ ذلك من أجل ضمان إستدامتها مستقبلا للأجيال القادمة.

2 - حماية البيئة البحرية في القوانين الخاصة:

ومن جانب آخر وعلى الصعيد الداخلي أيضا نجد أن إهتمام المشرّع الجزائري بالبيئة البحرية وحمايتها قد تجلّى من خلال مجموعة من القواعد القانونية كتلك التي تضمنتها نصوص العديد من القوانين لعلّ من أهمها: القانون البحري، القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، التشريع المنظم للصيد البحري، القانون رقم 02-02 المتعلّق بحماية الساحل وتنميته وكذا التشريع المنظم لتسيير النفايات، التشريع المنظم للسياحة... ومن بين هذه القوانين التي ذكرت حماية البيئة البحرية مباشرة نكتفي بذكر:

أ - حماية البيئة البحرية في القانون البحري⁽¹⁾:

صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 76-80 الذي عدّل وتمّم بموجب القانون رقم 05/98 وبموجب القانون رقم 04/10⁽²⁾، وتضمنت مواده عدّة تدابير وأحكام خاصّة بالتلوث البحري، أهمّها وضع المشرّع نظام خاص بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناتجة جزاء التلوث بالوقود، وكذا تحديد آليات تعويض المتضررين، وذلك إبتداء من المادة 117 إلى غاية المادة 149، حيث إعتد المشرّع الجزائري نظام المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي عملا بأحكام معاهدة خاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت المبرمة في بروكسل بتاريخ 1969/11/29، والتي صادق عليها بموجب الأمر الرئاسي رقم 72-17 الصادر في 07 جوان 1972⁽³⁾، كما تبني بعض قواعد القانون المدني بشأن المسؤولية

(1) - وهو: مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية، بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة والظروف التي تحيط بها. لمزيد من التفصيل أنظر: كمال حمدي، القانون البحري: السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر، ص 01.

(2) - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري، والمعدل والمتمم أيضا بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 16 أوت 2010، ج. ر رقم 47 لسنة 199، وأيضاً الجريدة الرسمية لسنة 2010 عدد 46.

(3) - أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات الموقعة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969.

المدينة في جبر الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي، فجعل المسؤولية تضامنية إذا تعدّد ملاك السفن عن إحداث الضرر الواحد الذي لا يمكن تقسيمه⁽¹⁾.

الأهمّ من ذلك فقد عالج هذا الأخير مسألة صبّ وغمر وحرق النفايات داخل البحر، حيث نص على مبدأ المنع لكلّ صبّ أو غمر أو حرق لهذه النفايات داخل الوسط البحري من خلال المادة 210⁽²⁾، ثم جعل له بعض الإستثناءات أوردها في المادة 214، فأجاز طرح بعض المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف إستثنائية وعلى وجه الخصوص في الحالات وهي: حالة تأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى، حالة تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة وحالة إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

كما أخضع كلّ إغراق أو غمر لمواد ملوثة في البحر لإلزامية الحصول على رخصة مسبقة تمنح من طرف السلطات المختصة⁽³⁾، وتعزيزا لهذه التدابير التشريعية نص المشرع الجزائري في المادة 216 على أن كلّ مخالفة لأحكام لهذه المواد تعرّض المخالف لعقوبات.

يمكن القول في الأخير بأنّ القانون البحري الجزائري قد وضع قواعد أساسية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث مستمدا أحكامه في ذلك من الإتفاقيات الدولية التي صدرت في هذا الشأن وصادقت عليه الجزائر.

ب- حماية البيئة في القانون المرجعي المتعلّق بحماية البيئة⁽⁴⁾:

إنّ التدهور الذي عرفته البيئة في عشية السبعينيات نبّه السلطات في بداية الثمانينيات بضرورة إعتقاد قانون يحمي البيئة ويحدّ من مزار التلوث التي أصبحت تهدّد البيئة في مكوناتها الأساسية وهو القانون رقم 83-03 المتعلّق بحماية البيئة المؤرخ في 05/02/1983⁽⁵⁾ الذي إرتكز على مبادئ أساسية لحماية البيئة، لاسيما وقايتها من التلوث وإدراج حمايتها ضمن عمليات التخطيط الوطني وكلّ ذلك في إطار مراعاة تحقيق التوازن الضروري بين متطلّبات حماية النمو الإقتصادي ومتطلّبات حماية البيئة والمحافظة على المستوى المعيشي للسكان.

(1) - المادة 220 من الأمر رقم 76-80، مرجع سابق.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 50.

(3) - المادة 215 من القانون البحري، مرجع سابق.

(4) - القانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 ج ر رقم 43 مؤرخة في 20 جويلية 2003.

(5) - قانون رقم 83-03 مؤرخ في 22 ربيع الثاني 1403 الموافق ل 05 فبراير 1983 يتعلّق بحماية البيئة، ج. ر عدد 06 لسنة 1983.

تضمن هذا القانون ستة أبواب، خصّصت أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث إلى حماية البحر بمجموع سبعة مواد، بالإضافة إلى إحالته لعدة نصوص تطبيقية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية⁽¹⁾، غير أنه قد عالج بعض مظاهر تلوث البحر فقط، فهو قد أغفل الكثير من القواعد والأحكام التي كان من المفروض أن ينص عليها خاصة وأنه قانون متخصص يتعلّق بالأساس بتكريس قواعد وتدابير حماية البيئة، مثل ظاهرة قذف المياه القذرة والمستعملة في البحر دون معالجة والتي نصّ عليها لاحقا في مراسيم مستقلة، مشكلة تطهير الموانئ وما ينجم عنها من نفايات، ظاهرة تعرية السواحل بفعل سرقة الرمال والحجارة... وهو ما جعل من هذا الأخير "قانون إطار" يحيل على الكثير من النصوص التنظيمية⁽²⁾، الأمر الذي أدى إلى الحدّ من فعاليته القانونية وجدية التدابير المتخذة في إطاره.

هذه الأسباب دفعت بالمشرّع الجزائري إلى تعديل مواد قانون 83-03 فأصدر القانون رقم 10-03 يتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بتاريخ 2003/07/19⁽³⁾ يواكب من خلاله المعطيات الدولية الجديدة ويربطها بالتحوّلات المتصاعدة للمجتمع، حيث أشار في ديباجته إلى سبعة عشر اتفاقية دولية وبروتوكول، إلترمت عن طريقها الجزائر بمقتضيات مختلفة في مجال حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽⁴⁾.

تأسس هذا القانون على مبادئ دولية تهدف في الأساس إلى تدعيم القواعد القانونية لحماية البيئة، حدّدها في المادة 03 منه والتي تتمثل في: مبدأ المحافظة على التنوّع البيولوجي الذي يجب بمقتضاه على كل نشاط تجنّب إلحاق ضرر كبير بالتنوع البيولوجي، مبدأ عدم إهدار الموارد الطبيعية والذي يقتضي عدم

(1) - منها المرسوم التنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 الموافق لـ 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج. ر رقم 46 لسنة 1993، وكذلك المرسوم التنفيذي عدد 93-161 مؤرخ في 20 محرم عام 1414 ينظم صب الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، ج. ر عدد 46 لسنة 1993، وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 94-279 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1415 الموافق لـ 17 سبتمبر سنة 1994 يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وأحداث مخططات استعجالية لذلك، ج. ر عدد 59 لسنة 1994...

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 54.

(3) - قانون رقم 10-03 مؤرخ 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003 يتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر عدد 43 لسنة 2003.

(4) - على سبيل المثال: الإتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود - إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1976 - البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن و الطائرات الموقع في برشلونة في 16 فيفري 1976 - البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976 البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1980 بأثينا - الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات المعدة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971 - بروتوكول عام 1992 المعدل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 - إتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود.

المغالاة في إستغلال العناصر الطبيعية، مبدأ الإستبدال الذي يمكن بموجبه إستبدال عمل مضر بالبيئة بآخر يكون أقل خطرا عليها حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة، الأهم فيها أن تكون مناسبة للقيم البيئية موضوع الحماية، مبدأ الإدماج الذي يقتضي دمج الترتيبات المتعلقة بحماية البيئة والتنمية المستدامة عند إعداد المخططات والبرامج القطاعية وتطبيقها، مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند الضرر الذي يكون بإستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة إقتصادية مقبولة مع إلزامية مراعاة مصالح الغير قبل التصرف، مبدأ الحيطة الذي يقتضي ألا يكون عدم توفر التقنيات، نتيجة للمعارف العلمية والتقنية الحالية، عائقا أو سببا في تأخير إتخاذ التدابير الفعلية والملائمة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة الماسة بالبيئة والذي يكون بتكلفة إقتصادية مقبولة، مبدأ الملوث الدافع الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والحد منه وإعادة الأماكن و بيئتها إلى حالتها الأصلية، ومبدأ الإعلام والمشاركة الذي يقتضي أن لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة و المشاركة في الإجراءات المسبقة عند إتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة⁽¹⁾...

وبخصوص حماية المياه البحرية فإنّ المشرع الجزائري قد نصّ في هذا الأخير على كافّة مصادر التلوث البحري، وخصّص لمقتضياتها الفرع الثاني المتعلّق بحماية البحر من الفصل الثالث المتعلّقة بمقتضيات حماية المياه والأوساط المائية في 07 مواد (من المادة 52 إلى 58)، إلّا أنّه مع ذلك لم يأت بالجديد بل إكتفى بإعادة نقل مواد قانون رقم 83-03 دون إضافة جديد، إلّا فيما يتعلّق بتشديد العقوبات المطبّقة على المخالفين حيث تمّ رفع مبلغ الغرامات في القانون الجديد مقارنة بغرامات قانون رقم 83-03⁽²⁾، كما حدّد مجال تطبيقه بحدود البحر الإقليمي، وجعل من كلّ المياه الخاضعة للقانون الجزائري مجالا لتطبيقه⁽³⁾.

كما أنّه تحقيقا لحماية فعّالة للبيئة البحرية، نصت المادة 52 على منع صبّ أو غمر داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، المواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنشطة البيئية أو إفساد نوعية المياه البحرية والتقليل من قيمتها الترفيهية، وإشترطت المادة 55 الحصول على ترخيص مسبق من الوزير المكلف بالبيئة في عمليات شحن أو تحميل المواد الخطرة أو النفايات الموجهة للغمر في البحر، وقد أشار المشرّع في هذه المادة إلى أنّ تراخيص الشحن أو التحميل تعادل تراخيص الغمر، كما أحالت نفس

(1) - واعلى جمال، مرجع سابق، ص 56.55، وكذا منور فريدة، مرجع سابق، ص 281 . 283.

(2) - المواد 91-93-94-97 من قانون رقم 03-10، مرجع سابق.

(3) - المادة 100 من نفس القانون.

المادة على التنظيم لتحديد شروط تسليم وإستعمال وتعليق وسحب التراخيص بالنسبة للسفن التي تحمل مواد خطرة أو سامة أو ملوثة وتعبر من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، كما ألزمت المادة 57 ربّان السفينة المعنية بأن يبلغ عن كلّ حادث يقع في سفينه ينتج عنه تهديد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه الساحلية الوطنية، في حين حمّلت المادة 58 مالك السفينة المسؤولية عن سفينه التي تحمل شحنة من المحروقات وتتسرّب أو تصبّ منها محروقات فيكون المالك مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث⁽¹⁾.

ج - حماية البيئة البحرية في القانون المنظم لتسيير النفايات:

ومن جانب آخر وعلى الصعيد الداخلي أيضا نجد أنّ المشرّع الجزائري قد أشار إلى البيئة البحرية، في نصوص القانون المنظم لتسيير النفايات، فبغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر النفايات السامة تدخّل هذا الأخير بمجموعة من النصوص لحمايته من خلال منع صبّ أية نفايات مهما كانت طبيعتها أو إلقاء أيّ مادة ملوثة فيه.

إنّ الإهتمام التشريعي الحقيقي والفعلي لحماية هذه البيئة من المخلفات الصناعية والمنزلية لم يتركّس إلّا في بداية الثمانينات، فكان أوّل نص قانوني عالج مشكلة النفايات هو المرسوم رقم 81-267 والذي جعل من مهام رئيس المجلس الشعبي البلدي السهر على تنفيذ العمليات المتعلقة بالتطهير من خلال إنشاء شبكات متخصصة⁽²⁾، ثمّ في القانون رقم 83-03 من خلال الحثّ على إتخاذ التدابير الكفيلة لإزالة النفايات وعدم رميها في الوسط الطبيعي دون معالجة، كما ربّت عقوبات مدنية وجزائية على كلّ من أخلّ بهذه التدابير. ثمّ تلاهما مرسوم جديد رقم 84-378 متعلّق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة⁽³⁾، حيث وضع شروطا للنظافة العامة يتعيّن على السلطات والمواطنين مراعاتها حتى لا تؤثر سلبا على الوسط البحري، وجعل من البلدية الجهة المختصة بتسييرها من أجل الحيلولة دون وقوع أضرار على هذا الوسط الحساس⁽⁴⁾.

(1) - المواد 52 إلى 58 من قانون 03 / 10، مرجع سابق.

(2) - مرسوم رقم 267/81 مؤرخ في 12 ذي الحجة عام 1401 الموافق ل 10 أكتوبر سنة 1981 يتعلّق بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية.

(3) - مرسوم رقم 378/84 مؤرخ في 15 ديسمبر 1984 يتعلّق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، ج.ر عدد 00 مؤرخة في 16 ديسمبر 1984.

(4) - المادة 03 من المرسوم رقم 84-378، مرجع سابق.

وعلى نفس المنوال تضمّن القانون رقم 85-05 المتعلّق بحماية الصحة وترقيتها الإشارة إلى موضوع الوقاية من مخاطر النفايات المنزلية⁽¹⁾، كما جعل القانون رقم 90-08 المعدّل والمتمم بالقانون رقم 11-10 وكذا بالأمر 21-13 من البلدية الجهة المختصة بتسيير هذه النفايات من خلال المواد 123 و124⁽²⁾، وكذا من خلال المادة 94 التي أكدت على ضرورة السهر على إحترام تعليمات نظافة المحيط وحماية البيئة. كما أشار المشرّع كذلك في القانون رقم 90-09 المتعلّق بالولاية المعدّل والمتمم بالقانون رقم 12-07⁽³⁾ إلى أنه من ضمن الصلاحيات التي يمارسها المجلس الشعبي الولائي السهر على حماية البيئة من النفايات بكافة مصادرها.⁽⁴⁾

عموما فإن المتصفح لأحكام هذه القوانين يرى بأنها جاءت مشتتة في مراسيم وتنظيمات متفرقة مما يصعب تتبعها والربط فيما بينها، كما أنّ أغلب موادها قد خصّصها المشرّع لتنظيم موضوع النفايات الصناعية فقط، ولعلّ ذلك راجع إلى مدى خطورتها على البيئة البحرية خاصة عندما تقذف فيها دون معالجة؛ هذا ما دفع بالمشرّع الجزائري إلى وضع مجموعة أخرى من النصوص القانونية التي حاول من خلالها الحدّ من ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالنفايات، منها المرسوم التنفيذي رقم 93-160 المتعلّق بتنظيم تصريف النفايات الصناعية السائلة وصبّها في الوسط الطبيعي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة⁽⁵⁾، حيث قرّر لكلّ عملية صبّ أو قذف أو إيداع ضرورة إستصدار رخصة إدارية مسبقة تحدّد فيها الشروط التقنية التي يخضع لها التصريف⁽⁶⁾، كما أكّد من خلاله على ضرورة منع صرف النفايات الصناعية في البحر إلّا بترخيص من الوزير المكلف بحماية البيئة⁽⁷⁾، ثمّ المرسوم التنفيذي رقم 93-161 الذي نظمّ التصدي

(1) - المادتين 29 و42 قانون رقم 85-05 المؤرخ في 16 فيفري 1985 والمتعلّق بحماية الصحة وترقيتها، المعدّل والمتمم بالقانون رقم 08-13 مؤرخ في 20 يوليو سنة 2008، ج.ر عدد 44 مؤرخة في 03 أوت 2008.

(2) - القانون رقم 90-08 المؤرخ في 7 أفريل 1990 والمتعلّق بالبلدية المعدّل والمتمم بالقانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 يونيو 2011 والأمر رقم 21-13 المؤرخ في 31 أوت 2021.

(3) - القانون رقم 90-09 المؤرخ في 7 أفريل 1990 والمتعلّق بالولاية المعدّل والمتمم بالقانون رقم 12-07 مؤرخ في الموافق 21 فيفري 2012، ج.ر عدد 12 مؤرخة في 29 فيفري 2012.

(4) - المادة 77 من نفس القانون.

(5) - المرسوم التنفيذي رقم 93-160 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم النفايات الصناعية السائلة، ج.ر رقم 46 لسنة 1993، مؤرخة في 14 يوليو 1993.

(6) - المادة 03 من نفس المرسوم.

(7) - المادة 06 من نفس المرسوم.

لحالات التلوث الناتجة عن صبّ الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي بالنظر إلى خطورتها على البيئة البحرية⁽¹⁾.

على الرغم من كلّ هذه الترسانة القانونية، فإنّ تلوث البحر بالنفايات قد إستمرّ جرّاء الانبعاثات الناتجة عن الأنشطة الصناعية والتخلّص العشوائي من المخلفات الكيميائية الخطرة عن طريق البحر لذلك سنّ المشرّع الجزائري القانون رقم 01-19 الذي يعتبر أول خطوة تشريعية مستقلة لتنظيم تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها⁽²⁾، ومن بين أهدافه تحديد كفاءات تسييرها ومراقبتها ومعالجتها على أن ترافق العملية جملة من المبادئ من بينها مبدأ الوقاية والتقليل من إنتاج النفايات من المصدر، وتنظيم فرزها وجمعها ونقلها وغيرها من المبادئ، كما يحدّد خصائصها وأنواعها وذلك من أجل إختيار أنسب طريقة لمعالجتها وتقادي آثارها السلبية، ذلك أنّ لكلّ نوع من النفايات مميزات خاصة مرتبطة بطبيعتها وتركيباتها ونوعها.⁽³⁾

بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 07-144 الذي بموجبه حدّد المشرّع مدوّنة تتضمن قائمة "المنشآت المصنفة" التي تنطوي نشاطاتها على مصادر الإضرار بالبيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة⁽⁴⁾، حيث إشتراط في نشاطها الحصول على ترخيص من الإدارة وفرض على مالكي هذه المنشآت الصناعية والتجارية التي غالبا ما تكون قرب السواحل ضرورة تقديم دراسة دقيقة حول تأثير المشروع الصناعي على البيئة، وتقييم الإنعكاسات والأضرار التي يمكن أن يلحقها المشروع على البيئة البحرية والجوار والصحة العامّة⁽⁵⁾.

د - حماية البيئة البحرية في إطار القانون رقم 02-02 المتعلّق بحماية الساحل وتثمينه

وفي إطار نفس التدابير المتخذة من أجل حماية البيئة البحرية فإن القانون رقم 02-02 المتعلّق بحماية الساحل وتثمينه⁽⁶⁾ قد وضع جملة من الإجراءات الوقائية لحماية البيئة البحرية في مختلف جوانبها،

(1) - المرسوم التنفيذي رقم 93-161 مؤرخ في 10 يوليو سنة 1993 ينظم صبّ الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، ج. ر رقم 46 لسنة 1993 مؤرخة في 14 يوليو 1993.

(2) - القانون رقم 01-12 المؤرخ في 19 ديسمبر 2001 يتعلّق بتسيير النفايات وإزالتها ومراقبتها، جريدة رسمية عدد 77 مؤرخة في 15 ديسمبر 2001.

(3) - وعلى العموم يمكن تصنيفها إلى: نفايات بحسب طبيعتها وهي تصنف بدورها إلى: فضلات أو مهملات، النفايات الصلبة أو السائلة، النفايات المضايقة والقابلة للمعالجة، النفايات بحسب درجة خطورتها والتي تصنف هي الأخرى إلى: النفايات الخطرة والنفايات غير الخطرة.

(4) - المرسوم التنفيذي رقم 07-144 المؤرخ في 19 مايو 2007 يحدّد قائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، ج. ر رقم 34 لسنة 2007 .

(5) - فتقديم دراسة مدى التأثير على البيئة بالنسبة للمنشآت المصنفة الخاضعة للترخيص الإداري المسبق بات أمر وجوبي بموجب المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 07-145 التي جاءت كقاعدة آمرة، ليتبع ذلك بإجراءات قانونية نص عليها المشرع تحت طائلة العقوبات متى أغفلت وغيبت من مستغل المنشأة الملوثة. واعلي جمال، مرجع سابق، ص 86-87.

(6) - قانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتعلّق بحماية الساحل وتثمينه، ج. ر رقم 10 لسنة 2002.

سواء فيما يتعلّق بحماية الموارد المائية أو الموارد الحيوانية أو المجال الطبيعي، وذلك من خلال الإجراءات القانونية التي تناولها والمتمثلة في التراخيص، دراسات التأثير، التصريح أو نظام التقارير.

وعلى ذات المنوال منع هذا القانون التوسّع الطولي للمحيط العمراني للمجمّعات السكنية الموجودة على الشريط الساحلي على مسافة تزيد عن 03 كلم من الشريط الساحلي، حيث أوجد لذلك هيئة عمومية تسمى "المحافظة الوطنية للساحل"⁽¹⁾ مكلفة بالسهر على السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه، وكذا وضع مخطط لتهيئة وتسيير المنطقة الساحلية في البلديات القريبة من البحر كأن تقوم بتوفير محطات لتصفية المياه القذرة قبل طرحها في البحر متى تعلّق الأمر بالمجمّعات السكنية الواقعة على منطقة الساحل، والتي يفوق عدد سكانها المئة ألف نسمة⁽²⁾.

وفيما يتعلّق بالأنشطة الصناعية فإنّ هذا القانون وفي مادته 15 حظر مطلقا إقامة نشاط صناعي على الساحل كأصل عامّ، وكإستثناء رخص بالأنشطة الصناعية والمرفئية ذات الأهمية الوطنية، وهو ينطبق مع النص الذي تضمنه قانون حماية البيئة القاضي بإخضاع المنشآت المصنّقة حسب أهميتها وحسب الأخطار الناجمة عن عمليات الإستغلال لترخيص من الجهات المكلفة، وهي الوزير المكلف بالبيئة والوزير المعني عندما تكون هذه الرخصة منصوصا عليها في التشريع المعمول به، الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي.⁽³⁾

وفي هذا الإطار إعتد المشرع الجزائري المرسوم 02 - 01 المتعلّق بإستغلال الموانئ وأمنها⁽⁴⁾، والذي يخصّ إنجاز منشآت معالجة النفايات بتدابير خاصة تتعلّق بالشواطئ بإعتبارها أكثر عرضة للتلوث لسهولة رمي النفايات فيها، حيث لا يمكن طرح مخلفات السفن في الميناء إلّا بعد التحقق عن طريق خبرة تنجزها السلطة المينائية من أنّ مياه الصابورة نظيفة، وبذلك يحظر طرحها في أحواض الميناء والمرسى إذا ما كانت تحتوي على المحروقات أو المواد الخطرة أو النفايات السامة أو المواد العالقة وبصفة عامة كلّ مادة مضرّة بالمحيط البحري⁽⁵⁾. وكذا القانون رقم 03 - 02 المتعلّق باستغلال الشواطئ، فقد منع رمي

(1) - أنشأت هذه اللجنة بموجب مرسوم تنفيذي رقم 04-113 مؤرخ في 13 أفريل سنة 2004 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيورها ومهامها، ج.ر رقم 25 لسنة 2004.

(2) - المادة 22 من نفس القانون.

(3) - المادة 19 من القانون 03 - 10، مرجع سابق.

(4) - المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها، المؤرخ في 06 جانفي 2002، ج.ر عدد 01 لسنة 2002.

(5) - المادة 58 من المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها.

النفائات المنزلية والصناعية والفلاحية في الشواطئ أو بمحاذاتها أو القيام بكل عمل يمسّ بالبيئة البحرية⁽¹⁾. خلاصة القول فإن أحكام هذه النصوص ماهي إلا وسيلة من وسائل حماية الموارد البحرية من التلوث وهي تهدف إلى محاربة مصدر من مصادر التلوث الناجم عن سوء استعمال وإستغلال الساحل.

في الواقع ورغم أهمية القوانين الداخلية في تكريس هذه الحماية فإنها تبقى غير كافية لوحدها لأنّ مخاطر التلوث البحري أصبحت مشكلة تشغل كلّ المجتمع الدولي، مما دفع بالمشرع الجزائري إلى المشاركة في عدة ندوات دولية تناقش الموضوع وصادقت على العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية وذلك سعيا منها لضمان حماية أفضل للبيئة، منها الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 بموجب الأمر رقم 72-17 مؤرخ في 07 جوان 1972⁽²⁾، الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات والمعدة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971 بموجب الأمر 74-55 مؤرخ في 13 ماي 1974⁽³⁾، الإتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة تلوث مياه البحر بموجب المرسوم رقم 344/63 بتاريخ 11 سبتمبر 1963⁽⁴⁾، إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16/02/1972 بموجب مرسوم 14/80 بتاريخ 26 جانفي 1980⁽⁵⁾، بروتوكول خاص بالتعاون على مكافحة تلوث مياه البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب مرسوم 03/81 بتاريخ 17 يناير 1981⁽⁶⁾، البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفائات من السفن والطائرات والموقع في برشلونة يوم 16 فيفري 1976 بموجب المرسوم 02/81 بتاريخ 17 يناير 1981⁽⁷⁾، البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 17 ماي 1982 بأثينا بموجب مرسوم 441/82 ممضي في 11/12/1982⁽⁸⁾، الإتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية والجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين

(1) - المواد 10 و 12 من القانون رقم 03 - 02 المتعلق بتحديد القواعد العامة للاستعمال والاستغلال السياحيين للشواطئ المؤرخ في 17 فيفري 2003، ج. ر عدد 11 لسنة 2003.

(2) - جريدة رسمية عدد 53 مؤرخة في 04 جويلية 1972.

(3) - جريدة رسمية عدد 45 مؤرخة في 04 جويلية 1974.

(4) - جريدة رسمية عدد 66 مؤرخة في 14 جوان 1963.

(5) - جريدة رسمية عدد 05 مؤرخة في 29 جانفي 1980.

(6) - جريدة رسمية عدد 03 مؤرخة في 20 جانفي 1981.

(7) - الجريدة الرسمية نفسها.

(8) - جريدة رسمية عدد 51 مؤرخة في 11 ديسمبر 1982.

الجزائر والمغرب وتونس للاستبعاد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب البحر المتوسط الموقع بالجزائر في 13 جمادي الأولى عام 1426 الموافق 20 جوان 2005، إتفاقية سنة 1979 الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 أبريل 1979 بهامبورج بموجب مرسوم رقم 340/82 ممضي في 13 نوفمبر 1982.⁽¹⁾

ثانيا: الهيئات الوطنية

لم يقتصر إطار حماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة على الجانب التشريعي فقط، بل هناك هيئات أوكت إليها هذه المهمة، لعل أهمها الوزارة المكلفة بتهيئة الأقليم والبيئة والتي تم تنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-09 المؤرخ في 07 جانفي 2001، وإلى جانبها توجد العديد من الهيئات الوطنية التي أنشأت خصيصا لحماية البيئة بشكل مباشر وأغلبها أنشئ بعد صدور القانون 03-10 لسنة 2003، كما أنها تقع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالبيئة وهي سبع مؤسسات بيئية عامة عملياتية، هي على التوالي: المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة ONED، المحافظة الوطنية للساحل CNL، الوكالة الوطنية للتغيرات المناخية ANCC، المركز الوطني لتكنولوجيات الإنتاج النظيف CNTPP، المركز الوطني لتنمية الموارد البيولوجية CNDRB، المركز الوطني للتكوينات البيئية CNFE، الوكالة الوطنية للغايات AND، وأخرى نوعية تتمثل في جهاز تل بحر، المركز الوطني والمراكز الجهوية لمباشرة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر و المجلس الأعلى للبحر، ونكتفي في إطار هذه الدراسة بالتركيز على البعض من هذه المؤسسات.

1- المؤسسات البيئية العامة:

نكتفي في هذا الإطار بذكر البعض منها وذلك كما يلي:

أ/ المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة:

في سياق التوصيات التي تقدّمت بها الجزائر خلال مشاركتها في قمة ريو وإتفاقية برشلونة تم إنشاء هذا المرصد بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02/115 المؤرخ في 03 أبريل 2002⁽²⁾، وهو يخضع بموجب المادة 02 منه إلى القواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، فهو هيئة عمومية ذات طابع

(1) - جريدة رسمية عدد 46 مؤرخة في 16 أكتوبر 1982.

(2) - مرسوم تنفيذي رقم 02 - 115 مؤرخ في 03 أبريل 2002 يتضمن إنشاء المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة، ج ر رقم 22 مؤرخة في 03 أبريل 2002.

صناعي وتجاري ويوضع تحت وصاية الوزير المكلف بالبيئة. فهو يدار من قبل مجلس إدارة يتكوّن من الوزير الوصي كرئيس له أو ممثله، و18 ممثل عن الوزارة وممثل الديوان الوطني للإحصائيات، بالإضافة إلى ممثلين عن جمعيتين ذات طابع وطني تعملان في مجال البيئة من ضمن الجمعيات الأكثر تمثيلاً. ويتمثل دوره في جمع المعلومة البيئية على الصعيد العلمي والتقني والإحصائي ومعالجتها وإعدادها وتوزيعها. وفي هذا الإطار يختص بوضع شبكات الرصد وقياس التلوث، وحراسة الأوساط الطبيعية ومنها البحرية وجمع المعلومات والمعطيات المتصلة بالبيئة والتنمية المستدامة، بالإضافة إلى معالجة المعطيات والمعلومات البيئية قصد إعداد أدوات الإعلام، كما يعمل على نشر المعلومة البيئية ويقوم بالمبادرة بالدراسات الرامية إلى تحسين المعرفة البيئية للأوساط والضغط الممارسة على تلك الأوساط، وإنجاز هذه الدراسات أو المشاركة في إنجازها.

ب/ المحافظة الوطنية للساحل:

المحافظة الوطنية للساحل مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تحت إشراف وزارة البيئة، أُنشئت بنص المادة 24 من القانون رقم 02 - 02 المتعلق بحماية وتنشيم الساحل، يسيّرهما مجلس توجيه ويديرها مدير عامّ وهي مزودة بمجلس علمي يتكوّن من مجموعة من الخبراء، كما تتكوّن من ثلاث دوائر تقنية ودائرة إدارية و14 محطة موزعة على مستوى 14 ولاية ساحلية.

بالإضافة إلى المهام المسندة إليها بموجب القانون 02 - 02 ووفقاً لأحكام المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 04-113⁽¹⁾، تكلف المحافظة الوطنية للساحل بحماية وتنشيم الساحل والمناطق الساحلية والأنظمة الإيكولوجية التي توجد فيها، تنفيذ التدابير التي يملئها التنظيم المعمول به لحماية الساحل والمناطق الساحلية، تقديم كلّ مساعدة تتعلق بميادين تدخلها للجماعات المحلية، صيانة وترميم وإعادة تأهيل الفضاءات البرية والبحرية الفدّة أو الضرورية للمحافظة على التوازنات الطبيعية من أجل المحافظة عليها، ترقية برامج إعلام وتحسيس الجمهور على الفضاءات الساحلية للحفاظ والاستعمال الدائم للمناطق الساحلية وتنوعها البيولوجي.

ج/ الوكالة الوطنية للنفايات:

مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري جاءت في ظلّ التغيرات الذي شهدتها المجال الصناعي والتكنولوجي وما لذلك من آثار وخيمة على البيئة، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي

(1) - مرسوم تنفيذي رقم 04 - 113 مؤرخ في 13 أفريل 2002 يتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيورها ومهامها، ج ر رقم 25 مؤرخة في 21 أفريل 2004.

وتخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة، وتوضع تحت تصرف وصاية الوزير المكلف بالبيئة، مقرّها بالجزائر وهذا وفقا لما تضمنته المادة الأولى من المرسوم 175/02⁽¹⁾ الذي حدّد إختصاصاتها، تشكيلتها وكيفية عملها⁽²⁾، وتضطلع هذه الأخيرة بمهمة تطوير نشاطات فرز النفايات ومعالجتها وتثمينها، وعلى هذا الأساس فهي تقوم بمعالجة المعطيات والمعلومات الخاصة بالنفايات وتكوين بنك وطني للمعلومات حول النفايات وتثمينها وأيضا المبادرة بإنجاز الدراسات والابحاث والمشاريع التجريبية والمشاركة في إنجازها.

إن الوكالة ومن خلال هذه المهام المخوّلة لها في مجال النفايات تعتبر بمثابة الجهاز المركزي الراسم للمنهج العام الذي يبيّن كيفية معالجة النفايات وتثمينها على المستوى الوطني، بغرض حماية الأحياء البيولوجية والمحافظة على الوسط البحري من مخاطر هذه النفايات.

2- المؤسسات البيئية النوعية (الخاصة بحماية البيئة البحرية):

تتمثل في:

أ/ جهاز تل بحر:

رأى هذا الجهاز النور عن طريق المرسوم التنفيذي رقم 94 - 279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 المتضمن تنظيم مكافحة التلوث البحري، وقد أسّس كجهاز للوقاية ومحاربة حوادث التلوثات البحرية بواسطة الهيدروكاربورات، وقد تمّ تعديله بموجب المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم محاربة التلوثات البحرية وتأسيس المخططات الإستعجالية⁽³⁾، حيث أصبح يهدف إلى تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يسبب أو قد يتسبب في تسرب كثيف في البحر من المحروقات أو أي منتجات أو مواد أخرى قد تشكّل خطرا جسيما أو وشيكا أو يلحق أضرارا بالوسط البحري وبأعماق البحار وعلى السواحل.⁽⁴⁾

(1) - مرسوم تنفيذي رقم 02 - 175 مؤرخ في 20 ماي 2002 يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للنفايات وتنظيمها وعملها، ج ر رقم 37 مؤرخة في 26 أفريل 2002.

(2) - تتكوّن الوكالة من مجلس إدارة متكوّن من وزير البيئة كرئيس له، الوزير المكلف بالجماعات المحلية، ممثل عن وزير المالية، ممثل عن وزير الصناعة، ممثل الوزير المكلف بالطاقة والمناجم، ممثل الوزير المكلف بالمؤسسات والصناعات المتوسطة، ويعينون لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد بناء على اقتراح السلطة التي ينتمون إليها.

(3) - المرسوم التنفيذي رقم 14 - 264 مؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر عدد 58 مؤرخة في 01 أكتوبر 2014.

(4) - المادة 01 من نفس المرسوم.

ويشمل مجال تطبيقه مجموع الفضاءات البحرية والساحل وكلّ فضاء بحري تمارس فيه الدولة الجزائرية سيادتها⁽¹⁾. فضلا عن ذلك يعتبر "مخطط تل بحر" جهاز تسيير وتدخل ويقوم في الوضعيات الحرجة بتفعيل الوسائل البشرية والمادية المطلوبة في عمليات محاربة التلوث، بحيث تنطلق هذه الأخيرة للمكافحة متى وقع حادث بحري أو بري أو جوي يتسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف في البحر من المحروقات أو المنتجات أو أية مادة أخرى قد تكون خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله وبالمصالح المرتبطة بذلك.

وفي هذا الإطار تم إنشاء مجموعة من اللجان مشكّلة على مستويات مختلفة لتنظيم مكافحة تلوث البحر وتمثل الهيكل التنظيمي لجهاز تل بحر، وهي لجان ولائية تل بحري تنشأ في كلّ ولاية ذات واجهة بحرية؛ لجان جهوية تل بحري وعددها 03 تتوافق مع الواجهات البحرية الثلاث الوسطى والشرقية والغربية ويرأسها والي كلّ ولاية من الولايات المعنية إلى جانب مجموعة من الأعضاء⁽²⁾، فأما الواجهة البحرية الغربية فتشمل ولايات تلمسان، عين تموشنت، وهران، معسكر ومستغانم، وأما الواجهة البحرية الوسطى فتشمل ولايات الشلف، تيبازة، الجزائر، بومرداس وتيزي وزو، أما الواجهة البحرية الشرقية فتشمل ولايات بجاية، جيجل، سكيكدة، عنابة والطارف؛ لجنة وطنية تل بحري يرأسها وزير البيئة أو ممثله إضافة إلى مجموعة من الأعضاء المعيّنين من بين القطاعات الوزارية⁽³⁾؛ وأخيرا أمانة دائمة تل بحري⁽⁴⁾.

يقوم هذا الجهاز بوضع مخططات التدخل السريع، على المستوى الوطني والواجهات الجهوية والولايات ذات الواجهة البحرية من أجل إنشاء وترتيب عمليات مكافحة التلوث، وفي الواقع فإنّ هذه المخططات يتم

(1) - المادة 02 من المرسوم 14 - 264، مرجع سابق.

(2) - وهم: قائد المجموعة الإقليمية لحراس الشواطئ، - قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني، - رئيس أمن الولاية، - مدير الحماية المدنية للولاية، - المدير الولائي المكلف بالطاقة، - المدير الولائي المكلف بالنقل، - المدير الولائي المكلف بالأشغال العمومية، - المدير الولائي المكلف بالبيئة، - المدير الولائي المكلف بالصحة، - المدير الولائي المكلف بتكنولوجيات الإعلام والاتصال، - المدير الولائي المكلف بالصيد البحري والموارد الصيدية، - رئيس المركز الفرعي لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر، - المديرين العامين لمؤسسات الموانئ المعنية، - ممثل عن المحافظة الوطنية للساحل.

(3) - وهم: ممثل عن الوزير المكلف بالداخلية والجماعات المحلية، - ممثل عن الوزير المكلف بالطاقة، - ممثل عن الوزير المكلف بالنقل، - ممثل عن الوزير المكلف بالأشغال العمومية، - ممثل عن الوزير المكلف بالبيئة، - ممثل عن الوزير المكلف بالصحة، - ممثل عن الوزير المكلف بتكنولوجيات الإعلام والاتصال، - ممثل عن الوزير المكلف بالصيد البحري والموارد الصيدية، - رئيس المركز الجهوي للمراقبة والإنقاذ المعني، - ممثل عن المديرية العامة لأمن الوطني على المستوى الجهوي، - قائد المجموعة للواجهة البحرية لحراسة الشواطئ المعنية، - ممثل عن القيادة الجهوية للدرك الوطني المعنية، ممثل عن المديرية العامة للحماية المدنية، - المفتش الجهوي للبيئة المعني، - ممثل عن المحافظة الوطنية للساحل. ويعين أعضاء اللجنة الجهوية تل بحر بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها وترسل نسخة من القرار إلى الأمانة الدائمة "تل بحر".

(4) - المادة 03 من المرسوم 14 - 264، مرجع سابق.

إعدادها من طرف لجان تل بحر وهي تهدف إلى إنشاء ترتيب لتحضير المكافحة ومكافحة تلوث البحر، لا سيما من خلال تنفيذ التدابير الخاصة المطلوبة بمواجهة الحوادث، إعلام وتحسيس المواطنين والفاعلين المعنيين بهذا النوع من التلوث حول التدابير المتخذة على مشارف الأماكن الملوثة والمخاطر التي تهدد الصحة، تنظيم وسائل المكافحة وتحديد أولويات التدخل مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة المناطق وتعرضها لمخاطر التلوث، تحديد كفاءات التنسيق بين القطاعات وتحليل الأخطار وإعطاء إجابة ملائمة لكل حالة، العمل على تقييم الأضرار التي يحدثها تلوث البحر، دراسة كل مسألة تتعلق بالتعويض المترتبة على تلوث هذا الأخير... (1)

عموما تجدر الإشارة إلى أن جهاز تل بحر مؤطر من طرف مختلف هيئات الأمم المتحدة وخاصة من طرف المنظمة البحرية الدولية (OMI)، ومن طرف المركز الجهوي للتدخل الاستعجالي ضد حوادث التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط (REMPEC).

ب/ المركز الوطني والمراكز الجهوية لمباشرة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر:

أستحدث هذا المركز بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، كانت الغاية منه إحداث الهياكل العملية للتدخل. (2)

تقع على عاتقه مهام مختلفة وكثيرة من بينها: حراسة العبور في البحر، مكافحة وحراسة كل أشكال التلوث البحري ومحاربتها، مراقبة الصيد البحري، الحراسة والإنقاذ في البحر، إضافة إلى كل المهام الأخرى التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني والوزراء المكلفون بالنقل والجمارك وحماية البيئة والصيد البحري. وفي هذا الإطار يكون المركز ملزما بتقديم إلى السلطات المعنية سواء كانت مدنية أو عسكرية المعلومات المتعلقة بالعمليات التي تتم في البحر أو على الشاطئ.

بالإضافة إلى ذلك وتكريسا لدور هذا الأخير في حماية البيئة البحرية فقد ألحق به مراكز مراقبة تعرف "بنظام عبور السفن" المعروف بـ VTS، وهو "نظام مراقبة متكامل غايته تحسين أمن الملاحة وفعاليتها وحماية البيئة في كل المجالات البحرية التابعة للسيادة الوطنية" (3)، كما تم إنشاء مركزان جهويان لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، بحيث يكون مقر كل منهما في وهران وجيجل ويعملان على مكافحة

(1) - المواد 22 و 23 من المرسوم 14 - 264، مرجع سابق.

(2) - المرسوم الرئاسي رقم 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، ج.ر. عدد 54 مؤرخة في 04 أكتوبر 1995.

(3) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 128

التلوث البحري في جميع اتجاهات رسم الشواطئ، بزا عن طريق عناصر الحماية المدنية وبحرا عن طريق ضباط الخدمة الوطنية لحراس الشواطئ.

ج/ المجلس الأعلى للبحر:

تم إنشاء هذا المجلس عن طريق المرسوم الرئاسي رقم 98 - 232 المؤرخ في 18 جويلية 1998⁽¹⁾، وفي الواقع فإن دوره إستراتيجي وقائي، فهو يتولى مهام تحديد الخيارات الكبرى للسياسة البحرية الوطنية وضبطها ومراقبتها، ويجعل الهياكل المعنية في الدولة تقوم بالدراسات المتصلة بمهمته²، كما يكلف بتحديد مجموع الوسائل الضرورية لحفظ أمن الملاحة البحرية ووقاية الوسط البحري وتحديد الإجراءات والوسائل اللازم إتخاذها والأدوات الواجب وضعها من أجل تسيير ناجع وفعل للمجالات البحرية الخاضعة لإختصاص القضاء الوطني وللشاحل، ومن هذه التدابير قام قطاع النقل البحري بتدعيم منشآت إستقبال مخلفات إستغلال السفن ورواسبها⁽³⁾.

من العرض السابق يتضح أنّ المشرع الجزائري حرص على إضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية بكافة أبعادها وعناصرها، ولن نخالف الحقيقة إذا قلنا أنّ الباحث عن النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر سواء كانت تشريعات تعنى بالأوساط البحرية مباشرة أو تشريعات ذات علاقة بالبيئة البحرية، يجدها لا تعد ولا تحصى، غير أنّه ورغم ذلك لم يكن لها التأثير الذي كان من المنتظر منها تحقيقه والذي وضعت من أجله، بحيث أن تلوث المتوسط لازال متواصلا وربما بدرجات أكبر ومستويات أعلى عما كان عليه الوضع في السابق، ولعل ذلك يرجع إلى عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في شأن حماية البيئة البحرية بل يوجد مجموعة من النصوص المبعثرة هنا وهناك والتي يصعب معها وضع نظام متكامل من أجل تحقيق حماية فعالة لها، وكذا قلة الإمكانيات المادية والبشرية المؤهلة اللازمة من

(1) - المرسوم الرئاسي رقم 98 - 232 المؤرخ في 18 جويلية 1998 يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله، ج.ر. عدد 52 مؤرخة في 19 جويلية 2019.

(2) - تنص المادة 05 من المرسوم رقم 98 - 232 أنه يستعين المجلس للقيام بمهامه بأربع لجان تقنية دائمة إضافة إلى لجان خاصة تتكون من ممثلي عدد هام من القطاعات الوزارية : وزارة الدفاع الوطني، وزارة الشؤون الخارجية، الوزارة المكلفة بالجماعات المحلية، وزارة العدل، وزارة المالية، وزارة النقل، الوزارة المكلفة بالصيد البحري ووزارة الطاقة والمناجم، الوزارة المكلفة بالتجارة، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الوزارة المكلفة بالصحة، الوزارة المكلفة بالبيئة، الوزارة المكلفة بالتهيئة العمرانية، الوزارة المكلفة بالسياحة والوزارة المكلفة بالثقافة، زيادة على 06 شخصيات يختارهم رئيس الجمهورية لخبرتهم وشهرتهم في المجال البحري.

(3) - Rapport établi par le gouvernement Algérien, juin 2016 : Algérie ; Objectifs du millénaire pour le développement – Rapport national 2000-2015, P 10 45.

أجل ضمان التطبيق الفعلي للنصوص القانونية وإعداد وإصدار تصوّر عامّ للسياسة والإستراتيجية البيئية البحرية، ومنه السيطرة على حوادث التلوث والحيلولة دون حصولها.

خاتمة الباب:

كخلاصة للباب الأول، يمكن القول بأن البيئة البحرية أصبحت تتعرض شأنها شأن غيرها من البيئات لمخاطر التلوث، لكن تلوث هذه البيئة يعدّ أخطر وأشدّ، فتلوث مياه المحيطات والبحار التي منها البحر الأبيض المتوسط، يعدّ تلوثاً كاملاً الكرة الأرضية. فالبيئة البحرية لها دور كبير ومهم في حياة البشرية، حيث أنّ البحار لم تعد مجرد طريق للنقل، أو خزان للغذاء بل هي كذلك خزان كبير للموارد والثروات الطبيعية، وتتمتع بأهمية بالغة في تحقيق التوازن الطبيعي وكذا الأمن البيئي.

إستخلصنا بأنّ التلوث البحري هو التحدي الجديد والخطر الحقيقي الذي يهدّد البيئة البحرية في المتوسط، والذي بدأت الدول المشاطئة له تعاني من آثاره وأضراره السلبية، مع عدم إستشراف لمستقبل أفضل في ظلّ تفاقمه وإستمرار حدوثه؛ من هذا المنطلق قمنا في هذا الباب بدراسة النظام القانوني المعني بمكافحة هذه المشكلة في هذه المنطقة، والتخفيف من آثارها، أو التكيف معها، من خلال فصلين: فتعرفنا على مشكلة التلوث ومصادرها في الفصل الأول، والجهود والآليات القانونية لحماية هذه البيئة في الفصل الثاني، واتضح لنا من خلال ذلك خطورة هذه المشكلة وما ينتج عنها من آثار لا يمكن علاجها أو تداركها في معظم الأحيان، وكذلك ضرورة وضع قواعد قانونية صارمة لتحكمها من أجل الحدّ منها أو القضاء عليها.

كما عاينا صعوبة وضع تعريف جامع مانع سواء للبيئة البحرية أو للتلوث البحري، ويعود سبب هذه الصعوبة إلى التقدّم العلمي والتكنولوجي الذي يكشف كلّ يوم شيئاً جديداً فلا يمكن دائماً تحديد مصادر هذا الأخير، فهي متنوّعة وكثيرة، فالتلوث أضحى يهاجم البحر المتوسط من كلّ النواحي برّاً، بحراً و جواً، حيث أكّدت إحصائيات عن المواد الصلبة والبلاستيك الموجودة في الهكتار الواحد من مساحة الحوض الغربي للمتوسط أين تقع المياه الجزائرية، خلال 30 حملة بحرية أجراها المعهد الفرنسي للبحث وإستغلال البحر IFREMER، وجود 8 250 000 مادة صلبة و 19 350 000 قطعة بلاستيك في المتوسط، كما بيّنت دراسة أجريت حول سواحل إسبانيا وفرنسا وإيطاليا وجود كثافة عالية من المخلفات البحرية، بمتوسط 1,935 صنف لكلّ كيلومتر مربع، حيث تشكّل مخلفات البلاستيك 76% منها 94 % أكياس بلاستيك، وأنّ نحو 75 % منها هي من مصادر برية⁽¹⁾.

إنّ أنواع الملوثات ذات المصدر البري التي تصل إلى المتوسط متنوّعة ومختلفة، فهي إمّا كيميائية كمواد التنظيف، الأسمدة، المعادن الثقيلة كالزنك، الزئبق والكاديوم...، أو بيولوجية وهي الملوثات التي

(1)- Henry Augier : Le livre noir de l'environnement, état des lieux planétaires sur les pollutions – Editions Alphée, Monaco 2008, p. 363

تحتوي على بكتيريا أو فيروسات أو مركبات فيزيائية تتمثل في شتى أنواع الأجسام الصلبة التي قد تغوص في الأعماق أو تطفو على السطح سابحة... كما هناك نوع آخر من التلوث البري، مصدره مياه الصرف الصحي المقذوفة في البحر مباشرة، أو محطات تحلية مياه البحر التي تستعمل مياه البحر لتبريد المولدات، فينتج عن ذلك تلوث حراري يغير من الخصائص الفيزيوكيميائية لماء البحر مما يتسبب في زيادة نسبة الكلور فيه، التلوث الإشعاعي بفعل النشاط النووي، التلوث الناجم عن الإستغلال السياحي المفرط، وكذا التلوث الناجم عن غمر وإغراق النفايات في البحر، وفي هذا الإطار تشكل الملوّثات النفطية أخطر ملوّثات السواحل والبحار والمحيطات وأوسعها انتشارا، حيث إن 20 % من النفط المنتج عالميا يستخرج من أعماق البحار، وفي المتوسط يضاف إلى هذه النسبة ما ترميه المصافي النفطية الموجودة على ساحل المتوسط والمياه الملوّثة الناتجة عن غسل ناقلات النفط العالمية يضاف إلى ذلك حوادث ناقلات النفط وخصوصا القديمة منها، كلّ هذا يؤدي بالضرورة الى التسبب بالبقع النفطية السامة على سطح هذا البحر وسواحل... إلى جانب نوع آخر من التلوث وهو التلوث من الجو أو من خلاله عن طريق الجزيئات المتساقطة سواء في شكل أمطار حمضية أو نتيجة للتجارب والتجويرات النووية، التي تحدث إشعاعات في الجو فتحدث الدمار في البيئة البحرية...

بعد وضع هذا بعين الاعتبار نال المتوسط إهتمام فقهاء القانون الدولي وعلماء الطبيعة وحظي بالتنظيم القانوني على مستوى التشريعات الدولية والإقليمية والوطنية، كما إستعطف المنظمات الدولية والإقليمية وأيضا الجمعيات البيئية، فأصبح الإلتزام بحماية بيئته البحرية يستمد قوّته من إعلانات المبادئ العالمية البيئية والتي تشكّل نصوصها الأساس القانوني لحماية البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها. ومنه فقد لعبت المنظمات الدولية (العامة والمتخصصة) والمنظمات الإقليمية دورا كبيرا في قيادة وتوجيه الجهود الدولية للتصدي إلى مشكلة التلوث البحري في منطقة المتوسط، ووضع الحلول القانونية والتنظيمية له للحفاظ على البيئة المتوسطة والصحة البشرية، حتى وإن كانت تعاني من بعض الصعوبات الناجمة عن خلوّ موثيقها من نصوص تخولها المساهمة في حماية البيئة البحرية بصورة فعّالة لعدم توافر القوّة الإلزامية التي تكفل التنفيذ. هذا ما تطلّب الإعتماد على الإتفاقيات بوصفها الأكثر إنتشارا، محدّدة الأطراف والأهداف وملزمة لأطرافها والأهم أكثر فعالية، وفي الواقع فإن إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 تعتبر من أهم الإتفاقيات الدولية التي إنعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية حيث دعت إلى تكثيف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري بجميع أنواعه ومصادره، وهي أكبر إتفاقية من حيث عدد الأعضاء الذي يبلغ عددهم (161) عضوا وغالبا ما يشار إليها باسم "دستور المحيطات"، وتتضمن قواعد قانونية

تبيّن فيها الإجراءات الواجب إتباعها من أجل حفظ هذه الأخيرة وكذلك التدابير المتبعة للوقاية من التلوث البحري والحدّ من آثاره من خلال مكافحة مختلف مصادره.⁽¹⁾

إتفاقية أخرى خصّصت حماية نوعية وإقليمية للبيئة البحرية المتوسطية هي إتفاقية برشلونة ويلحق بها مجموعة من البروتوكولات التنفيذية لمكافحة مصادر التلوث، فهي من وحدت بلدان المتوسط حول هدف واحد، وذلك وعيا منها بالقيمة الاقتصادية، الإجتماعية والثقافية للبيئة البحرية لهذه المنطقة. وزيادة في الوعي بضرورة المحافظة على الإرث المشترك لفائدة الأجيال الراهنة والقادمة ونظرا للخصائص المميّزة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، وكذا إستنادا إلى ضرورة التعاون الوثيق بين الدول والمنظمات الدولية المعنية على المستوى الإقليمي لحماية وتطوير البيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، إعتمدت هذه الإتفاقية في تعزيز حماية البيئة البحرية المتوسطية على مجموعة من الهيئات والمراكز الإقليمية التي تضطلع بأنشطة مختلفة على المستوى الإقليمي والوطني، وتهدف إلى حماية المناطق الساحلية وتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة، وفقا لمجموعة من البرامج والخطط أهمّها خطة عمل البحر المتوسط ⁽²⁾ PAM، التي تضم هي الأخرى مجموعة من البرامج أهمّها: برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط، برنامج المساعدة التقنية للبيئة في البحر الأبيض المتوسط وبرنامج مبادرة آفاق 2020 للمتوسط.

هذا وقد قد ساندتها في ذلك بعض الإتفاقيات الإقليمية **Accords Sous Régionaux** الموقعة بين دولتين متوسطيتين أو أكثر؛ وأخيرا وليس آخرا القوانين الوطنية التي تستند على تلك النصوص الدولية والتعليمات والتوصيات الناتجة عن اللقاءات والإجتماعات والبرامج الموضوعية من أجل ضمان تحقيق حماية البيئة البحرية ومنه أهداف التنمية المستدامة.

(1) - أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص90.

(2) - خطة عمل البحر الأبيض المتوسط. إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، مرجع سابق، ص 08 - 10.

الباب الثاني

قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة

البحرية ومدى فعالية آليات حماية

البحر المتوسط

إرتأينا البدء بالحديث عن النظام القانوني للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية في المتوسط في هذا الباب، لأنه في الواقع يعتبر المفتاح لمواجهة آثار الإعتداء على الوسط البحري من خلال الجزاءات المترتبة عنه وخصوصيتها التي تتوافق وخصوصية الضرر البيئي البحري، والمسؤولية المقصودة هنا، هي المسؤولية بكل أشكالها، دولية ووطنية لأن "المسؤولية القانونية بأنواعها المتعددة تتكامل في توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية، وهي تلعب دورا هاما وحاسما في هذا الشأن".¹

فالمسؤولية المدنية ينظر إليها من جانب مدى توافر ثلاثة عناصر هي: خطأ، ضرر وعلاقة السببية، والمسؤولية الجنائية يمكن يحصرها في فكرة الإسناد وفي الجانب العقابي من خلال الجزاءات التي تسلب الحرية والغرامات التي تمس بالذمة المالية أو الجزاءات ذات المنشأ الإداري كالغرامة وغلق المنشآت وسحب الترخيص...، أما الدولية فإنه يمكن فيها إستحضار مسؤولية الدولة، ما دام أنّ المسؤول عن تلوث البيئة البحرية ينتمي إلى دولة معينة.

وفي الواقع، نجد مظهرين قانونيين للمسؤولية الناجمة عن المساس بقواعد حماية البيئة البحرية، الأول ذو طابع ردي تحكمه قواعد القانون الجزائي، الثاني ذو طابع وقائي تحكمه قواعد القانون المدني، مع العلم أن المسؤولية في مجال الحوادث البحرية، تعدّ مسؤولية مدنية دولية، في حين أن المسؤولية عن الأفعال الملوثة تعتبر مسؤولية جزائية أو مدنية تحكمها عادة الأنظمة الداخلية للدول، مما يجعل الأنظمة التعويضية في تقرير الحماية تختلف من نظام إلى آخر، هذا من جهة.

ومن جهة ثانية فإنه سواء على مستوى الإتفاقيات الدولية أو على مستوى القانون الداخلي لدول المتوسط، فإنه لا يوجد نظام موحد وكامل يحكم المسؤولية عن الإعتداء على البيئة البحرية، إذ أننا نجد النصوص متفرقة هنا وهناك وحتمًا أنّ أدقّ مشكلة يمكن أن تثور في هذا المجال هو تحديد الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث في المتوسط وآثارها التي يجب أن تتلائم مع خصوصية الأضرار الناشئة (الفصل الأول)، وكذا حول مدى فعالية آليات حماية هذا الوسط البحري (الفصل الثاني).

¹ منور فريدة، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2020/2019، ص 264.

الفصل الأول

نظام المسؤولية القانونية عن تلوث البيئة البحرية في المتوسط

تعتبر المسؤولية القانونية عن الأضرار جزءاً أساسياً في كلّ نظام قانوني، حيث تتوقف مدى فعاليته على نضوج قواعد المسؤولية فيه، فهذه الأخيرة يمكن أن تكون أداة فعّالة لتطوير القانون عموماً، وذلك بما تكفله من ضمانات ضد التعسف ومخالفة الإلتزامات والواجبات القانونية. ومن هنا يأتي التأكيد على أهمية وجود مبدأ المسؤولية القانونية الدولية، المدنية والجنائية عن الأعمال غير المشروعة، وفي مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية يبدو ذلك التأكيد ضرورياً، ذلك أن حماية البيئة من كلّ تلوث يمكن أن يهددها في زمن تفاقم فيها الأخطار التي تهددها خصوصاً مع تطوّر الأدوات والإختراعات التي وضعها الإنسان لتحقيق تنميته وتحسين مستواه المعيشي. وتأتي البيئة البحرية في الدرجة الأولى، فبينما كان العالم يفخر بسيطرته وتوغله في هذه البيئة من خلال ما أحدثه من تقدّم علمي وتقني مهّد للإنسان فرض هيمنته على مجالات ومناطق كانت في السابق تعتبر غيباً مجهولاً بالنسبة له ثم أصبحت واقعا معلوماً، حتى برزت إلى السطح مخاطر لا مفرّ ولا مناص منها أهمّها إنتشار التلوث البحري، وهو الأمر الذي لا سبيل إلى تجاهله طالما هناك حوادث لتصادم السفن الصهرجية في البحر متكررة ومستمرة، وحوادث طمر وإغراق النفايات الخطرة فيه، وعمليات إستكشاف وإستغلال قيعان البحار وباطن ترتبها...

وعلى هذا الأساس، شغلت حماية البيئة البحرية عامة والبيئة البحرية للمتوسط خاصة حيزاً واسعاً من الإهتمام سواء على الصعيد الوطني أو الدولي وبات أمر حمايتها واجباً على الجميع، ومن ثمة مسألة كلّ من قام بمخالفة الإلتزامات المتعلقة بحمايتها، وإلزامه بإصلاح الضرر الذي ترتّب عن هذه المخالفة.

ومن هنا سيتمّ التطرّق إلى أنواع المسؤولية القانونية في هذا الفصل وآثارها من خلال مبحثين، يتعلّق الأول بقواعد المسؤولية عن أضرار التلوث البحري على المستوى الدولي، ويتعلّق الثاني بقواعد المسؤولية عن أضرار التلوث البحري على المستوى الداخلي.

المبحث الأول

قواعد المسؤولية عن المساس بضوابط البيئة البحرية

المسؤولية كمبدأ من المبادئ المسلم بها في النظام القانوني الدولي هي مجموعة من القواعد القانونية التي تلقي على عاتق أشخاص القانون إلتزامات بمنع وتقليل الضرر الذي يمكن أن يلحق بشخص آخر، وكذلك إلتزامات تتعلّق بإصلاح ما قد يلحق بالغير من أضرار⁽¹⁾، فتتقرّر بمقتضاها إلزام المخالف بإصلاح أو جبر الضرر الذي يلحق بالمضروور نتيجة قيامه بعمل أو إمتناع يخالف الإلتزامات التي تفرضها أحكام القانوني الدولي الإلتفاقي أو العرفي أو المبادئ العامة للقانون، أو يخرج عن مقتضيات السلوك القويم الذي ترسمه تلك الأحكام والمبادئ⁽²⁾؛ وبناء على ذلك تتعقد المسؤولية في المجال البيئي إذا تمّ إرتكاب عمل أو إتيان نشاط يشكّل تعدياً على البيئة ومواردها فيلحق الضرر بشخص من أشخاص القانون، فتكون بذلك مخالفة لقواعد القانون الدولي البيئي المتعلقة بالحفاظ على البيئة.

والجدير بالذكر أن موضوع المسؤولية عن الضرر البيئي، ولو أنّه يأخذ مكانه في النظام القانوني الدولي كأحد المبادئ المسلم بها، إلّا أنّه مازال من المسائل الغامضة والمبهمة، بل والمثيرة للجدل ويمثل مشكلة من أصعب المشاكل التي يواجهها القانون الدولي بشكل عامّ، وميدان حماية البيئة البحرية بشكل خاص.

هذا ويلاحظ من خلال القراءة الأولية، أنّ إلتفاقيّة قانون البحار لعام 1982 لم تحاول إزالة هذا الغموض أو التخفيف منه، عندما أقرّت في المادة 235 بمسؤولية الدول عن الوفاء بإلتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها⁽³⁾، وأحالت إلى أن تلك المسؤولية تكون وفقاً لقواعد القانون الدولي⁽⁴⁾، هذه الإحالة - في الواقع - تعني أن البحث عن أبعاد وحدود مسؤولية الدولة عند مخالفة إلتزامها الدولي بحماية البيئة البحرية، يكون وفقاً لقواعد القانون الدولي المنظمة لتلك المسؤولية بصفة عامة.

ومنه فإن قيام المسؤولية عن الضرر البيئي البحري، تحكمه القواعد العامة للمسؤولية، والتي يكاد يتفق الفقه الدولي على أنّه تحكمها ثلاث نظريات رئيسية هي: نظرية الخطأ، نظرية الفعل الدولي غير

(1) - صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دون دار نشر، القاهرة، 1991، ص76.

(2) - أحمد كريم عبد السلامة، مرجع سابق، ص426.

(3) - المادة 235 ف1 من إتفاقيّة الأمم المتحدة لأعالي البحار لعام 1982 "الدول مسؤولة عن الوفاء بإلتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولية وفقاً للقانون الدولي".

(4) - المادة 235 ف1 من إتفاقيّة قانون البحار السابقة.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المشروع ونظرية المخاطر⁽¹⁾، وبالنظر إلى الأنشطة الضارة بالبيئة فإن التساؤل يثار حول صلاحية هذه القواعد التقليدية لتأسيس المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، ولذلك سنقوم بعرض الأساس القانوني الذي يمكن أن تبنى عليه المسؤولية البيئية في القانون الدولي والقانون الداخلي وذلك وفقا لكل نظرية من هذه النظريات، ثم تطبيقاته في الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية

من المتعارف عليه أن المسؤولية المدنية يمكن أن تلعب دورا مهما وفعّالا في توفير الحماية للبيئة البحرية، حيث هذه الحماية لا تكون فعلية إلاّ بوضع نظام للمسؤولية يحقّق الردع والإصلاح في نفس الوقت.

وفي هذا الإطار فقد حظيت البيئة البحرية بنظامين للحماية المدنية، نظرا لأن تركيبها الفريدة من نوعها تقتضي ذلك، فالوسط البحري تحكمه قواعد القانون الدولي بينما يخضع جزؤه البري أو ما يعرف بالساحل للقانون الداخلي، وذلك كما يلي:

الفرع الأول: المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية على المستوى الدولي

كانت المسؤولية المدنية الدولية قديما مسؤولية جماعية، تقوم على أساس التضامن المفترض بين كافة الأفراد المكونين للجماعة التي وقع الفعل الضار من أحد أعضائها، وفي تلك الفترة كان يعتبر فعل أحد الأفراد المكونين لجماعة معينة وسبب ضررا لأحد الأفراد المكونين لجماعة أخرى، فإنّه يصبح جميع الأفراد المكونين للأولى مسؤولين بالتضامن عن تعويض هذا الضرر، وكانت الصورة المألوفة للحصول على هذا التعويض أن يلجأ الفرد ضحية الضرر إلى السلطات المختصة في دولته ليحصل على ما يعرف بخطاب الضمان، تخول له الحكم في إقتضاء التعويض المناسب من أي فرد من نفس جنسية الفرد المسبب للضرر، إذا صادف وجوده على إقليم الدولة الصادر منها الخطاب، ولل فرد الضرر الإستهانة بالسلطات العامة لدولته، في سبيل الوصول إلى هذا الهدف.⁽²⁾

وظلّ هذا الوضع مطلقا في الدول الأوروبية حتى أواخر القرن 17، حيث حدث تطور في القواعد المحددة للمسؤولية وظهرت نظرية الخطأ كأساس لقيامها، إلاّ أنّه وأمام الصعوبات التي تكتنف إسناد الخطأ أو الإهمال لأشخاص القانون الدولي، بحث الفقهاء عن أسس جديدة من شأنها سدّ القصور والثغرات التي

(1) - عبد العزيز محمد سرحان، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص500.

(2) - محمد سامي عبد الحميد ومصطفى سلامة حسين، القانون الدولي، الدار الجامعية، مصر، 1988، ص61.

كانت سببا في تصدّع نظرية الخطأ، ألا وهي نظرية الفعل غير المشروع، والتي إتخذت من مخالفة الإلتزام الدولي أساسا لها دونما إشتراط حدوث أو وقوع ضرر.

وعلى الرغم من صلاحية هذه النظرية في مجال المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إنتهاك إلتزام من الإلتزامات الدولية، فإنّه وتحت وطئة المتغيّرات التي طرأت على الحياة ونتيجة لظهور المستجدات التي أدت إلى حدوث أضرار فادحة جرّاء الأعمال المشروعة والأنشطة التي لا يحظرها القانون الدولي، ظهرت نظرية ثالثة وهي نظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة.

أولا: أساس المسؤولية المدنية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية

بالرغم من تعدّد النظريات التي تناولت أساس هذه المسؤولية، فإنّ الفقه والعمل الدوليين لم يستقرا على أساس موحد حتى الآن، وواقع الأمر أن متطلبات، وطبيعة العلاقات القانونية، ونوعية النشاط المسبّب للضرر، تفرض نفسها على الفقه والقضاء الدوليين لإختيار الأساس الذي يحكم تلك العلاقات القانونية ومن النظريات التي إعتمدها الفقه التقليدي للمسؤولية الدولية نظرية الخطأ، التي تعتبر الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية الدولية، وإلى جانب فكرة الخطأ ظهرت إلى الوجود نظرية العمل الدولي غير المشروع كأساس موضوعي للمسؤولية الدولية، والتي قد تضم في نطاقها صورا أخرى للمسؤولية حسب بعض الفقه، تتمثل في مبدأ التعسف في إستعمال الحق ومبدأ حسن الجوار، بإعتبارهما من الأفكار التطبيقية لنظرية العمل الدولي غير المشروع. وعليه نعرض هذه النظريات كما يلي:

1. نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية

تعود أصول هذه النظرية إلى بداية القرون الوسطى، أين عرفت هذه الحقبة الزمنية ظهور الدولة بمفهومها الحديث⁽¹⁾، وهي تقوم على أساس أن الدولة لا يمكن أن تعتبر مسؤولة ما لم تخطئ، ومن ثمة لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يحدث فعل خاطئ يضرّ بدولة ما نتيجة ما يصدر من دولة أخرى، سواء أكان الفعل متعمدا أو غير متعمد، ويترتب عن قيام هذه المسؤولية إلتزام بإصلاح الأضرار أو دفع تعويض كاف عنها.⁽²⁾

وقد تناول الفقه والقضاء الدوليين هذه النظرية كما يلي:

(1) - عبد العزيز العيشاوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص18.

(2) - محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، القاعدة الدولية، مؤسسة شباب الجامعة، ط2، ج1، د م ن، 1974، ص10.

في القرن الثامن عشر، قام الفقيه الهولندي "جروسيوس"، بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي، إلى مجال القانون الدولي، وأوضحها في كتابه "قانون الحرب والسلام"، حيث بنى مسؤولية الدولة على أساس توافر الخطأ من جانب الأمير⁽¹⁾ وحدّد الحالات التي يمكن للخطأ أن يتحقّق فيها:

• عدم إتخاذ الأمير الإجراءات والتدابير اللازمة للحيلولة دون وقوع الأعمال الخاطئة، وهو بذلك أصبح شريكا فيها.

• عدم إتخاذ الأمير الإجراءات الكفيلة والمناسبة لمعاقبة من قاموا بهذه الأعمال، وهو بذلك يجيز تصرفهم.⁽²⁾

كما ألحق "جروسيوس" بنظريته هذه فكرة الحرب غير العادلة، حيث اعتبرها خطأ يقوم على نشاط سلبي إذا لم تقدّم الدول الأخرى المساندة للدولة المتضررة، وللدول الحقّ في الحياد إذا لم تكن حالة الإتهام بالخطأ واضحة.⁽³⁾ والمقصود بالخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية، أنّ الدولة لا يمكن أن تعتبر مسؤولة ما لم تخطئ أيّ لا تقوم المسؤولية ما لم يصدر عنها تصرف خاطئ يضرّ بمصالح دولة آخر سواء أكان متعمداً أو غير متعمد. كما قد ذهب هذا الفقيه في هذا الإطار، إلى القول بأنّه لا يمكن أن تسأل دولة عن تصرف أحد أفرادها إلّا إذا نسب إليها الخطأ أو الإهمال أو الإخلال بقاعدة من قواعد القانون الدولي. أمّا الفقيه "جولدي" فهو يرى بأنّ المسؤولية الدولية على أساس الخطأ تدلّ على إرتباطها بعامل سبب الضرر عمداً أو بالإهمال، وأنّ الإهمال يحصل عندما يتجاوز الفاعل الإلتزام الملقى على عاتقه والذي يتطلّب بذل العناية اللازمة.⁽⁴⁾ ومن الذين تناولوا نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية، كذلك الفقيه "جورج سل Gearge Scell"، الذي ذهب إلى القول بأنّ مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي معناه إغتصاب أو تجاوز السلطة، أو التعسف فيها أو عدم القيام بإختصاص معين، وبكلّ بساطة وجود خطأ لأحد الأعوان في أداء

(1) – الأمير هو صاحب السيادة في الدولة في خلال تلك الفترة، حيث أصبحت الدولة تتجسد في إرادته مما ترتب عنه مسؤولية الدولة عن فعل خطأ يرتكبه الأمير إذا لم يتخذ الإجراءات لمنع وقوع الخطأ ولم يعاقب المرتكب، لمزيد من التفاصيل أنظر: عبد العزيز العيشاوي، مرجع سابق، ص 18 وما يليها.

(2) – Rousseau (CH) : La Responsabilité Internationale, cours de doctorat, Paris, 1990, P12.

(3) – Cohn (G) : La Théorie de la Responsabilité Internationale (Volume 68), in : Collected Courses of the Hague Academy of international Law, P243, تاريخ الاطلاع 2020/10/12 على الموقع الالكتروني:

Httpd://reference works.brillonline.com/entries/the-hague-academy-collected-courses/*A9789028610521-03 .

(4) – سكه نكه رداود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2012، ص 185.

وظيفته، كما أضاف أن المصطلح القانوني "خطأ" إن لم يكن يعني تصرفاً مخالفاً لقواعد القانون، فماذا سيعني؟⁽¹⁾

وعلى نفس المنوال ذهب الفقيه "لويس لوفير Louis la Fur" إلى أنّ من تسبّب في ضرر للغير يجب عليه إصلاحه شريطة توافر شرطين أساسيين، يتمثل الأول في حدوث الضرر بمعنى المساس بحق دولة أخرى، ويتمثل الثاني في عمل غير مشروع ينسب للدولة التي يفترض وجود خطأ في مواجهتها، ويشمل هذا الخطأ تقصير الدولة في إختيار الموظف أو الإشراف السيء وغير الكافي على الموظف الذي أساء إستغلال وظيفته أو إمتناع الدولة عن القيام بالتزام يفرضه عليها القانون الدولي مثل عدم القيام بتقديم المساندة للدول المتضررة نتيجة الحروب...

أما بالنسبة للفقهاء العرب فقد سلكوا أيضاً نفس الإتجاه، ومنهم الفقيه "حامد السلطان" الذي إعتبر الخطأ جوهرى لقيام المسؤولية الدولية، وأسس وجهة نظره على أنّه يشترط لثبوت تلك النظرية من جانب الدولة أن يقع الخطأ في أحد أعمالها أو أعمال موظفيها.⁽²⁾

بالرغم من التأييد السابق من الفقهاء لهذه النظرية، إلا أنّه يوجد إتجاه ثان من الفقهاء الذين عارضوها، يمثلها الفقيه "كيلسون Kelsen"، حيث يرى أنه "كيف يمكن القول بأن القانون نابع من إرادة أو قاعدة قانونية ساهمت في إقراره؟".⁽³⁾

يستند أنصار الرأي المعارض على إفتراضين:

فأما الإفتراض الأول: أنّ التصرف الضار يتفق مع القانون الداخلي، في حين أنّه يتعارض مع القانون الدولي، فأين الخطأ ومن هو مرتكبه؟ وهل يعتبر المواطن الذي صدر عنه الخطأ مخطئاً؟

أما الثاني: فيتمثل في التصرف الضار المتعارض مع القانون الداخلي والقانون الدولي، ومن خلال السؤال المطروح هل يعتبر مخطئاً؟، هل تتحمّل الدولة مسؤولية ذلك الخطأ؟ ذلك أنّه يفترض أن تتحمّل الدولة المسؤولية إذا قصّرت في إختيار الموظفين والإشراف عليهم، ولكن ما هو الإجراء في الحالات التي

(1)– Perret.R.L : De le faute et du devoir en droit international, Fondement de la responsabilité, 1997, p 83.

(2) – حامد سلطان، القانون الدولي وقت السلم، ط5، دار النهضة للنشر، القاهرة، 1962، ص210.

(3)– Kelsen.H, Théorie pure du droit, Dalloz, Paris, 1962, P 381.

لا تقوم فيها الدولة بإختيار الموظفين؟ وعندما يجرى إنتخابهم مباشرة من قبل الشعب، فهل ذلك يعني أنّ الخطأ جماعي وقد أرتكب من طرف الناخبين جميعاً؟⁽¹⁾

وفي النهاية، يذهب أنصار النظرية من الفقهاء إلى القول بأنّ هذه النظرية لا تقدّم الكثير في ميدان المسؤولية الدولية وأنّه يجب البحث عن أسس أكثر ملائمة وفعالية.

ب/ في القضاء الدولي:

بالنظر إلى الآراء التي أخذ بها فقهاء القانون الدولي حول مدى صلاحية نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية، نجد القضاء الدولي وعلى نفس المنوال قد سلّم في مرحلة من مراحل هذه النظرية، وإن كان هذا التسليم يختلف باختلاف الظروف المحيطة بالقضية، ذلك أنّ هذا الأمر يثير صعوبات كثيرة مردّها إلى عدم نقل نظرية الخطأ إلى القانون الدولي، وهذا أمر بديهي، لأن الشخص الطبيعي يمكن أن يسأل عن الخطأ بموجب القانون الداخلي، وتطبيق ذلك على الدولة كشخص معنوي أمر غير ممكن، كما أن اعتماد نظرية الخطأ على معيار شخصي ذاتي يجعل من الصعوبة تطبيقها في المجال القضائي.⁽²⁾

ج/ الإنتقادات الموجّهة لنظرية الخطأ:

سادت نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية ردحا من الزمن إلاّ أنّها تعرّضت لإنتقادات متعدّدة ولادعة من قبل العديد من فقهاء القانون الدولي، أهمّها:

● إنّ تطبيق قواعد المسؤولية الخطئية في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي قد يؤدي إلى إمكانية أن تستطيع الدولة المتسببة في التلوث الإفلات من المسؤولية، خاصّة إذا كان عملها مشروعاً ولا يعدّ خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي.³

● إنّ نظرية المسؤولية على أساس الخطأ ستؤدي إلى حرمان المضرور من الحصول على التعويض المناسب في أغلب الأحوال نظراً للصعوبات العديدة التي تقتض إثبات الخطأ في مجال التعويض عن أضرار التلوث البيئي.

أما في مجال المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، فقد أبدى جانب كبير من الفقه الدولي تخوّفه من اللجوء إلى هذه النظرية لإقامة المسؤولية عن الإضرار بهذه الأخيرة، خصوصاً وأنّ معايير الحرص والتنبؤ

⁽¹⁾– Quéneudec Jean Pierre, le rejet à la mer déchets radioactif, in: A.F.D.I, Volume 11, 1965, PP 750-782.

⁽²⁾ – أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص 429-438.

³ محمد حسونة، مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 59 وما يليها.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التي يُستند إليها في تقدير الخطأ، أصبحت معقدة ومتزايدة الإبهام بل وغير محدّدة، خاصّة في ظلّ التقدّم والتطوّر التقني والتكنولوجي المعاصر وما يصاحبه من نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف، بمعنى قد تتخذ الدولة الحيلة والحذر اللازمين، ممّا يمنع وجود الخطأ أو الإهمال ومع ذلك يحدث ضررًا للدولة الأخرى. فضلا عن ذلك قد أصبح من المتعذر إثبات الخطأ في أحوال الضرر البيئي العابر للحدود وذلك لما للتغيّر الذي قد يشوب الجسم المسبّب للضرر، أو لتأخّر ظهور الضرر وقتا طويلا بعد وقوع الحادث، مثلما هو الحال في التلوّث النووي، والتلوّث بإغراق النفايات السامّة أو المشعّة، وهو ما يصعب معه تحديد التلوّث بشكل دقيق وبالتالي يصعب نسبته إلى من إرتكبه حقيقة.⁽¹⁾

وطبقا لما سبق لا يجوز الاستناد إلى نظرية الخطأ لقيام المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، وبالتالي يجدر البحث عن نظرية أخرى لإقامة المسؤولية وبصورة خاصة بشأن الأضرار الناتجة عن التلوّث البحري، وهي نظرية الفعل غير المشروع دوليا.

2. نظرية الفعل غير المشروع كأساس لقيام المسؤولية:

على إثر الإنتقادات اللاذعة التي وجّهت إلى نظرية الخطأ ظهرت نظرية الفعل غير المشروع، حيث ترفض هذه النظرية الخطأ كأساس لمسؤولية الدولة تجاه غيرها من الدول⁽²⁾، جاء في قرار أصدره معهد القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية أنّ الدولة تُسأل عن كلّ فعل أو إمتناع يتنافى مع إلزاماتها الدولية أيّا كانت سلطة الدولة التي إرتكبتها، تأسيسية أو قضائية أو تنفيذية.⁽³⁾

هذه النظرية تعدّ بمثابة تطبيق لأحد المبادئ الراسخة في الفقه القانوني الدولي ووجدت لها تطبيقا واسعا في القضاء الدولي ومفادها أنّ الدولة تتحمّل المسؤولية عن سلوكات توصف بعدم المشروعية.⁽⁴⁾

أ/ في الفقه الدولي:

يعتبر الفقيه "أنزيلوتي" أول من تبنى نظرية الفعل غير المشروع، وقد ذهب إلى أنّه من حقّ الدولة المضرورة المطالبة بإصلاح الضرر وتقديم ضمانات للمستقبل وأنّ العلاقة القانونية التي تنشأ بها الروابط بين الدولة نتيجة الإخلال بالحقوق هي نفسها الملامح الرئيسية التي تتسم بها الروابط في قانون الإلتزامات

(1) - محمد حسونة، مرجع سابق، ص 61 .

(2) - سه نكه رداود محمد، مرجع سابق، ص186.

(3) - صلاح هاشم، مرجع سابق، ص120.

(4) - سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب، القاهرة، 1976، ص125.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

والتي تظهر في أعقاب تصرف غير مشروع يمثل عامّة إنتهاكا لالتزام دولي، فينشئ علاقة قانونية جديدة بين الدولة صاحبة التصرف الضار والدولة التي وقع الإخلال في مواجهتها، فتلتزم الأولى بالتعويض، ويحقّ للثانية المطالبة بذلك أيضا، وتلك هي النتيجة التي يمكن أن تعبّر عنها القواعد الدولية المتعلقة بالالتزامات المتبادلة بين الدول بالعمل المخالف للقانون⁽¹⁾. كما إعتبر الفقيه "بول روتر" العمل الدولي غير المشروع الوجه الأساسي لقيام المسؤولية الدولية بل الشرط الأهم لقيامها⁽²⁾، وذهب البعض من الفقهاء إلى أنّ المسؤولية الدولية أساسها العمل الدولي غير المشروع، وطبيعة هذا العمل هو إنتهاك الإلتزامات الدولية المفروضة على الأشخاص محل المسؤولية، سواء أكان هذا الإنتهاك إيجابيا⁽³⁾ أم سلبيا⁽⁴⁾.

وعموما فهذه النظرية لا تستوجب وقوع خطأ يثبت وجود الإهمال من جانب المسؤول بقدر ما تتطلب وجود إخلال بالالتزام تفرضه قاعدة قانونية، وعليه فهذه الأخيرة تقوم على كلّ عمل أو إمتناع ينتهك الإلتزام قائما بموجب قواعد القانون الدولي الإتفاقية أو العرفية أو للمبادئ العامة للقانون الدولي⁽⁵⁾.

ومنه نستنتج أنّ الفقه الدولي قد أجمع على أن نظرية الفعل الدولي غير المشروع تعتبر أساسا للمسؤولية الدولية، وتقوم على عنصرين، عنصر موضوعي وهو وجود إخلال بقاعدة قانونية وعنصر شخصي يقتضي نسبة هذا التصرف أو الفعل غير المشروع إلى شخص من أشخاص المجتمع الدولي⁽⁶⁾.

ب/ في القضاء الدولي:

لقد وُجدت تطبيقات عديدة لنظرية العمل غير المشروع من طرف القضاء الدولي، حيث إتخذ منها أساسا للمسؤولية الدولية في العديد من أحكامه ومنها في القضية التي رفعتها أستراليا ونيوزيلندا ضد فرنسا أمام محكمة العدل الدولية بشأن التجارب النووية في جنوب المحيط الهادي عام 1933، حيث طالبت أستراليا ونيوزيلندا من محكمة العدل الدولية بعدم مشروعية إستمرار هذه التجارب الفرنسية لمخالفتها لقواعد

(1)- Anzilotti.D: Cours de droit international, Panthéon Assas éditions, France, 1999, volume 01, p35.

(2) -سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، مرجع سابق، ص125 وما يليها.

(3) - من أمثلة الأعمال أو التصرفات الإيجابية والتي ينتج عنها إنتهاك لالتزام أو واجب دولي قيام السفن عمدا بإغراق أو إفراغ حمولتها من النفط في البحار والمحيطات بالمخالفة لنصوص وأحكام الاتفاقيات الدولية، ومنها أيضا قيام الدولة بإرتكاب عمل من الأعمال أو التصرفات التي ينتج عنها حالة من حالات التلوث سواء كان التصرف صادرا من الدولة بالذات أو بالواسطة الأمر الذي يجعلها في حكم مرتكبة العمل غير المشروع (كما هو الحال في التلوث الناجم عن السفن في الحالات الطارئة).

(4) - من أمثلة الأعمال أو التصرفات السلبية الإمتناع عن القيام بأعمال أوجب أو فرض القانون الدولي على الدولة ضرورة القيام بها، ومنها إمتناع الدولة الساحلية عن وضع وإعتماد التشريعات والأنظمة التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، ومنها أيضا امتناعها عن القيام بإتخاذ التدابير الضرورية من أجل مكافحة التلوث أو امتداده لمناطق أخرى ورفض التعاون مع غيرها من الدول إقليميا أو دوليا.

(5) - حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص124.

(6) - امبارك علواني، مرجع سابق، ص238.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

القانون الدولي المعمول به وطالبت بإتخاذ الإجراءات التحفظية للكفّ عن إجرائها إلى حين الفصل في ذلك من قبل المحكمة، وجاء الحكم ليقضي بوقف الحكومة الفرنسية لهذه التجارب الذرية التي تسببت في أضرار جسيمة على البيئة من خلال تساقط الغبار على الإقليم الأسترالي والنيوزيلاندي، مستندة في ذلك إلى أنّ هذه الأخيرة تسببت في إعاقة السفن والطائرات في البحر العالي والمجال الجوي الذي يعلوه، وأنّ هذا العمل يعتبر غير مشروع لأنّه يشكّل خرقاً لقاعدة دولية تتمثل في حرية البحر العالي، وأنّ أيّ تسريب للمواد المشعّة إليه يشكّل خطراً حقيقياً على البيئة البحرية ويصيبها بأضرار لا يمكن إصلاحها⁽¹⁾.

ومن هنا فإنّ المسؤولية الدولية القائمة على أساس نظرية العمل غير المشروع في مجال البيئة، قد إستقر العمل بها في العديد من الإتفاقيات الدولية، التي تقتضي من الدول بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزاماتها الدولية فيما يخصّ حماية البيئة، وذلك عند قيامها بنشاطاتها في حدود ولايتها شريطة عدم إلحاق الأضرار بالآخرين.

وفي مجال دراستنا وهو مدى إقامة المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية بوجه عام وبيئة المتوسط بوجه خاص على أساس نظرية العمل غير المشروع، فقد أشار البعض إلى أنّه في ميدان تلوث هذه البيئة تعتبر نظرية العمل غير المشروع هي المبدأ العامّ في تأسيس المسؤولية عن التلوث بصفة عامّة، ويبرز ذلك من خلال العديد من الإتفاقيات والمعاهدات المتعلقة بحماية البيئة البحرية التي تحتوي على العديد من النصوص التي تحدّد الواجبات المفروضة على الدول من أجل صونها وحماية مواردها من أخطار هذا الأخير⁽²⁾، الأمر الذي يجعل من خرق أي نص من هذه النصوص من قبل الدولة الطرف إنتهاكاً للقانون الدولي، ومن ثمّ فهو سلوك غير مشروع ينتج عنه قيام المسؤولية الدولية⁽³⁾.

ومعيار عدم المشروعية معيار دولي موضوعي، لا عبّارة فيه لمنشأ الإلتزام، لأن مخالفة أيّ إلتزام دولي أيّا كان مصدره، تنشأ معه المسؤولية الدولية، وذلك بصرف النظر عن وصف الفعل في القانون

(1) - صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، الجزائر، 2010، ص179.

(2) - المادة 194 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تنص على "تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيّا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى للمواءمة بين سياستها في هذا الصدد....".

(3) - هميسي رضا، المسؤولية الدولية، دار القافلة للنشر والتوزيع، الجزائر، 1999، ص31.

الداخلي، كذلك لا يعتد بالوسيلة التي يتحقق بها إنتهاك القانون الدولي، سواء كان ذلك بفعل أو بإمتناع أو بإهمال⁽¹⁾.

على الرغم من إجماع الفقه والقضاء الدولي على ضرورة الأخذ بنظرية العمل غير المشروع دولياً كأساس للمسؤولية الدولية، إلا أنه قد وجهت لها العديد من الإنتقادات أهمها، أنها لم تتمكّن من مسايرة التطوّرات العلمية والتقنية التي شهدتها العالم في مجالات عدّة مثل إستغلال البحار والمحيطات في تجارب الطاقة الذرية وإستعمال أسلحة الدمار الشامل التي أدّت إلى ظهور أخطار إستثنائية تلحق أضراراً مدمّرة بالدول كافة، كما أنها قد أثبتت عجزها في تحديد الأساس القانوني عن الأضرار التي تعدّ من وجهة نظر القانون الدولي أعمالاً مشروعة⁽²⁾.

3. نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية

لقد أحدثت الثورة العلمية والتكنولوجية وما لحقها من تقدّم علمي أثراً كبيراً على العلاقات بين الدول، حيث أصبح إستخدام الوسائل التقنية المتقدّمة على الصعيدين الداخلي والدولي وأصبحت الأنشطة المشروعة تحدث أضراراً جسيمة، الأمر الذي دفع الفقه للبحث عن أساس جديد للمسؤولية بعيداً عن مفهوم الخطأ الذي أصبح صعب الإثبات وعن نظرية الفعل غير المشروع الذي أصبح من العسير اللجوء إليها لتغطية كافة حالات المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأنشطة المشروعة، فكان أن توصل فقهاء القانون إلى نظرية المخاطر⁽³⁾ لإقامة المسؤولية عن الأضرار⁽⁴⁾.

وقد كانت الغاية الأساسية من الأخذ بهذه النظرية هو معالجة عيوب ونقائص كلّ من نظرية الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع، وجوهرها ضمان تعويض المضرور دون الحاجة إلى إثبات الخطأ أو الإهمال، أو حتى نسبته إلى شخص معين. ويقصد بنظرية المخاطر إقامة المسؤولية على عاتق المسؤول عن نشاط

(1) - هاشم صلاح، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة ماجستير في القانون، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1990-1991، ص116.

(2) - هاشم صلاح، نفس المرجع، ص117-123.

(3) - تجدر الإشارة إلى أن رجال القانون قد استخدموا العديد من المصطلحات للتعبير عن المسؤولية الدولية القائمة على نظرية المخاطر، منها: « المسؤولية دون الخطأ » و « المسؤولية عن المخاطر » و « المسؤولية الموضوعية » و « المسؤولية العارضة » و « المسؤولية المطلقة » و « المسؤولية دون جريمة »، ورغم أن هذه المصطلحات أو المفاهيم المختلفة ليست دائماً مترادفة إلا أنها جميعاً تتوافق وتتطابق مع مفهوم المسؤولية دون خطأ أو إنتهاك. لمزيد من التفاصيل راجع:

Mont Joie (M), The concept of liability in the absence of an Internationally Wrongful act, Crawford (J), Lettel (A), Olleson (S) and Parbeett (K), the law of international responsibility, in : Oxford University Press, 2010, p503.

(4) - هاشم صلاح، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص133.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

خطير وعمّا ينتج عنه من آثار تضرّ بالغير، دون اللجوء إلى إثبات الخطأ في جانبه، وتعدّ هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى معيار شخصي لإقامة المسؤولية الدولية.⁽¹⁾

وقد تبلورت أحكام هذه النظرية أيضا في الفقه والقضاء الدوليين.

أ/ في الفقه الدولي:

إنّ أول من ناقش فكرة المسؤولية الناتجة عن المخاطر ونادى بضرورة نقلها إلى القانون الدولي الفقيه "فوشيل Fauchille" وذلك في دورة معهد القانون الدولي في سبتمبر سنة 1900 في سويسرا، في محاولة منه لوضع قاعدة بموجبها يحصل الأجانب الذين يتضررون جرّاء الحرب الأهلية على أقاليم الدول التي يوجدون بها على التعويض المناسب⁽²⁾. وعلى نفس المنوال قرّر الفقيه "ريغلاد Reglade" أنّه وفقا لفكرة المسؤولية الدولية المؤسسة على المخاطر، فإنّ الدولة تعتبر مسؤولة دوليا عن أيّ عمل يسبّب ضررا لمصلحة يعترف بها ويحميها القانون الدولي، ومن ثم لا يعتد عند قيام مسؤولية الدولة إلا بالضرر والفعل أو النشاط الصادر عنها ورابطة السببية بينهما، دون الحاجة للبحث عن مدى مطابقة هذا الفعل للقانون⁽³⁾.

وفيما يخصّ تطبيق هذه النظرية في المجال البيئي، فيمكن القول أنّ أغلب الفقهاء أكّدوا على أنّ أغلب الأضرار الناتجة عن التلوّث البيئي هي أضرار ترتبت نتيجة أعمال غير مشروعة للدول المتسببة فيها أو عن أنشطة مشروعة وفقا لمعايير القانون الدولي، حيث يذهب الدكتور "عبد الواحد الفار" إلى أنّ الأعمال والأنشطة التي تقوم بها الدولة ويترتب عليها تلوّث البيئة البحرية، أو تشكّل إنتهاكا للإلتزام الدولي بحماية هذه الأخيرة، قد تكون أفعالا مشروعة وقد تكون غير مشروعة؛ ومن ثمة الأخذ بالقاعدة التقليدية والتي مفادها أنّ إتصاف الفعل بعدم مشروعيته على إطلاقه لا يعتبر أساسا كافيا لقيام مسؤولية الدولة في جميع حالات التلوّث، مما يعني الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة⁽⁴⁾.

هذه المسؤولية يمكن الأخذ بها في معظم الأوضاع ذلك أنّ بعض نشاطات الدولة في البحار وما يترتب عليها من أخطار جسيمة للبيئة البحرية يقتضي عدم النقيّد بفكرة العمل غير المشروع، سواء أكان

(1) - أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 108-109.

(2) - Fauchille (Paul): Traité de droit international public, Tome 01 partie 01, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1922, p 521-522.

(3) - بن عامر تونسي، أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989، ص 116.

(4) - عبد الواحد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوّث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 321.

عن خطأ أو إهمال كأساس وحيد تقوم عليه المسؤولية الدولية البيئية، بل يجب اللجوء إلى فكرة المسؤولية المطلقة حيث لا تسأل الدولة إلا عن إنتهاكها لالتزام دولي سواء ترتب عن ذلك ضرر أم لا⁽¹⁾.

ب/ في القضاء الدولي:

بالمثل فقد قطع القضاء الدولي شوطا كبيرا في الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة عن الأضرار البيئية، حيث لم تتهاون المحاكم وهيئات التحكيم الدولي في إقرار مسؤولية الدولة في حال إنتهاكها لالتزام من الإلتزامات المفروضة عليها، مستندة في ذلك إلى نظرية المخاطر⁽²⁾، وكان القضاء الفرنسي أول من أقر المسؤولية المطلقة في ميدان الأضرار البيئية بصرف النظر عن المستغل للمصنع أو المنشأة إذا ما راعى أو لم يراعي القوانين واللوائح المعمول بها، كان قد حصل أو لم يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة، إحترم نطاق الترخيص أم لا، بذل عناية أو لا، لأنّ الهدف من هذا الترخيص هو حماية حقوق ومصالح العامة في عدم إحداث أي إضرار أو إخلال بالنظم البيئية التي يعيشون فيها⁽³⁾.

ومن القضايا الدولية التي تمّ الإستناد فيها إلى نظرية المخاطر، قضية مصهر (تريال) الذي شُيّد سنة 1896 في (تريال) في مقاطعة كولومبيا المجاورة لحدود الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴⁾، وكان الغرض منه صهر الرصاص والخراسين بكميات كبيرة، إلّا أنّه وأثناء عملية الصهر إنبعث منه كميات كبيرة من ثاني أكسيد الكربون وانتشر في الفضاء الأمر الذي سبّب أضرارا جسيمة لممتلكات متساكني الحدود الأمريكية⁽⁵⁾. تمّ الفصل في القضية بين الولايات المتحدة وكندا بقرار تحكيمي صادر عن محكمة التحكيم، يقضي بوضع نظام خاص لتشغيل المصهر، كما تضمّن إلتزام كندا بدفع التعويضات عما يصيب الولايات المتحدة الأمريكية من أضرار نتيجة تطاير أبخرة هذا الأخير حتى ولو كانت أنشطة الصهر تتفق مع النظام الخاص التي تضمنه حكم المحكمة. ويفهم من هذا القرار أنّ المحكمة قد أخذت بنظرية المخاطر من خلال إلتزام الحكومة الكندية بدفع التعويضات عن الأضرار التي تسبّب فيها المسبك ولو كانت هذه الأخيرة ناتجة

(1) - عبد الواحد الفار، مرجع سابق، ص 321.

(2) - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 109-113.

(3) - المذهان نايف، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في القانون الأردني، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن، ص 180-181.

(4) - عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص 183.

(5) - عباس الساعدي، نفس المرجع، ص 183-186.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

عن أعمال مشروعة⁽¹⁾، وأيضا القرار التحكيمي على قضية بحيرة "لانو" وقضية مضيق "كورفو" فقد بُررت من خلالهما أيضا المسؤولية القانونية المطلقة كمبدأ عام في القانون الدولي⁽²⁾.

تعتبر نظرية المخاطر من أفضل النظريات التي يسعى إليها الفقه والقضاء في بسط حماية شاملة لمضوري التلوث البيئي عامة والبحري خاصة، ولكن ومع ذلك فإن هذه النظرية تعرّضت للنقد إستنادا على أنّ فكرة المخاطر التي أخذت بها العديد من الأنظمة والقوانين الوطنية لا يمكن نقلها إلى القانون الدولي، فالمسؤولية الدولية تقتض دائما وقوع خطأ أو عمل مخالف لقواعد القانون الدولي وأحكامه. كما أنّ جانبا كبيرا من الفقه الدولي يرى عدم قبول نظرية المخاطر إلّا في إطار مسبق يتضمن تحديدا دقيقا للحالات التي تطبّق فيها هذه النظرية، على أن يتناول هذا الإتفاق كلّ حالة على حدة، وهذا ما أشارت إليه لجنة القانون الدولي بقولها أن أية محاولة لإعتماد هذه النظرية، سوف تلقى إعتراضا من الدول على أساس أنّ فرض هذه النظرية يعدّ تعديا وتدخلًا في مبدأ حرية الدول ذات السيادة⁽³⁾.

مما سبق يتضح أنّ هناك تطوّرا قد طرأ على نشوء قواعد المسؤولية المدنية الدولية ويتجلى ذلك في العديد من النظريات الفقهية، هي نظرية الخطأ، نظرية الفعل غير المشروع ونظرية المخاطر، حيث أنه لكلّ نظرية مجال تطبيق ولا تصلح نظرية واحدة كأساس كاف عن المسؤولية في جميع الحالات، وإنما يتمّ إعمال كلّ نظرية حسب ظروف كلّ حالة على حدة، ومعنى ذلك أن تطبيق نظرية المسؤولية المطلقة مثلا، لا يعني عدم إمكانية مساءلة الدولة عن الأعمال والأنشطة التي تقوم بها على أساس الخطأ أو العمل غير المشروع، حيث أنه إذا توافر أحدهما تسأل الدولة على أساسه، وإلّا تمّ اللجوء إلى نظرية المخاطر كأساس للمسائلة وهكذا.

أما فيما يتعلّق بالمسؤولية عن الضرر البيئي البحري، فإنّ التطوّر الصناعي والتقدّم التكنولوجي الذي طرأ على مواصلات النقل البحري وآلات إستكشاف البحار والمحيطات، قد أدّى إلى تزايد المخاطر والأضرار التي تصيب البيئة البحرية وعناصرها، ونظرا لجسامة هذه الأضرار من جهة، وصعوبة إثبات الخطأ المرتب لها من جهة ثانية، فقد إتجه الفقه الدولي منذ نهاية القرن التاسع عشر إلى تأسيس المسؤولية بمجرد وقوع الضرر دون الحاجة إلى إثبات الخطأ، وبذلك تقوم مسؤولية الدولة في حالة إرتكابها لأعمال أو أنشطة

(1) - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 114.

(2) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، لبنان، 2010، ص 222-223. ولتفصيل أكثر حول هذه القضايا أنظر أيضا عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص 183-186.

(3) - هاشم صلاح، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة ماجستير في القانون، جامعة القاهرة، كلية القانون، 1990، ص 139.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

مشروعة تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية وإلحاق الضرر بها، أي عندما يكون التلوث غير مقصود ووقع نتيجة خطأ أو إهمال أو عدم مراعاة لالتزامات القانون الدولي بهذا الشأن⁽¹⁾، كما تقوم مسؤولية الدولة عن الفعل غير المشروع وذلك في حالة ارتكابها أفعالا عمدية تلحق أضرارا بهذه البيئة أي عندما يكون التلوث مقصودا نتيجة إنتهاك إلتزاما من الإلتزامات التي تقع على عاتقها⁽²⁾.

في الواقع إن تحميل الدولة المسؤولية على أساس الفعل غير المشروع رغم وجود الضرر، جاء نتيجة أن آثار التلوث البحري قد تكون متراخية ولا تظهر حالا، بل تحتاج إلى وقت طويل قد يصل إلى عشرات السنين في بعض الأحيان لتظهر معالمها وبذلك يصعب إسنادها إلى الفعل المولد للضرر، كما أنه والملاحظ فإن قيام المسؤولية على هذا الأساس تمثل الجانب الوقائي لحماية البيئة البحرية، لأنها تقع على عاتق الشخص الذي يقوم بأعمال قد منعتها وحظرتها الإتفاقيات الدولية الخاصة، فهي قد ألزمتة بإتخاذ جميع الإجراءات والتدابير المناسبة للحد من التلوث البحري أو التقليل منه والسيطرة عليه، أما المسؤولية على أساس المخاطر أو وجود الضرر، فهي تمثل الجانب الردعي للحماية لأنها تلزم الملوث البحري بجبر الأضرار التي أصابت البيئة البحرية الناجمة عن أعماله وذلك عن طريق إصلاح ما ترتب من الضرر وإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو دفع التعويض للمضررين.

ومن إنعكاسات ذلك فقد بذلت جهود عديدة على مستويات مختلفة لتوحيد هذه القواعد من قبل المنظمات الدولية والإقليمية من خلال عقد إتفاقيات ذات طابع عالمي أو إقليمي عالجت فيها مسألة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

ثانيا: الأنظمة القانونية للمسؤولية عن إحداث التلوث في المتوسط

لعبت الإتفاقيات عبر جميع العصور دورا فعّالا في إنشاء القاعدة القانونية الدولية، وهي تتنوع وتتعدّد من حيث المسائل التي تتناولها وتنظمها منها الملاحة البحرية، التلوث النفطي، نطاق البيئة البحرية... إلخ، كما قد أبرمت العديد منها بحيث تقتصر على تنظيم قواعد المسؤولية الدولية مستندة إلى القواعد والأحكام

(1) - يكون التلوث عمديا مثلا عند إلقاء مواد سامة أو ضارة مباشرة في البحر، أو إفراغ مياه الصابورة في المناطق غير المخصصة لذلك، أو عند استعمال آلات أو أدوات استكشاف واستغلال قاع البحار وباطنها، إلقاء مياه الصرف الصحي دون معالجة ومباشرة في المناطق الساحلية، أو إغراق وإلقاء القمامة والفضلات في البحار... أنظر تفصيلا: سليم حداد، التنظيم القانوني للبحر والامن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، لبنان، 1994، ص 91.

(2) - يتمثل التلوث البحري غير العمدى في الحوادث البحرية الطارئة التي تقع نتيجة الكوارث البحرية على ناقلات المواد الضارة او السامة وكذا الحوادث التي قد تقع أثناء عمليات وضع أنابيب النفط، أو تلك التي تقع أثناء عمليات استكشاف واستخراج الموارد الطبيعية للبحار والمحيطات... لمزيد من التفاصيل: أنظر سليم حداد، نفس المرجع، ص 92.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التي أتت بها النظريات الفقهية حول أساس المسؤولية، وإذا كنا لا نستطيع أن نحصر كل تلك المعاهدات والاتفاقيات، فأنا سنشير من خلال هذا المطلب إلى إرتباط مفاهيمها بموضوع المسؤولية الدولية عن الأضرار البحرية، في البعض منها.

وفي الواقع إن دور الاتفاقيات الدولية الإقليمية لا يقل أهمية عن تلك الدولية العالمية من حيث أنها تمثل مصدرا من مصادر القانون الدولي، وهي عديدة لا يمكن حصرها جميعا، لذلك سنكتفي بالإشارة إلى البعض منها وإلى الاتفاقية الأقرب إلى مجال دراستنا وهي إتفاقية برشلونة لعام 1976 الإطار وبروتوكولاتها، التي يطلق عليها القواعد المتوسطة.

1. القواعد الدولية

من أهم الإتفاقيات في هذا الشأن تلك التي تنظم التلوث البحري بالبترول، بالمواد النووية، وكذا تلك المنظمة للتلوث البحري الناجم عن الأنشطة الخطرة.

أ/ الأحكام المطبقة على التلوث البحري بالمواد النووية:

في مجال التلوث بالمواد النووية لقطاع البيئة البحرية وقطاعات البيئة الأخرى، أخذ المشرع الدولي بنظرية المسؤولية المطلقة من خلال نصه صراحة على ذلك في نصوص بعض الإتفاقيات⁽¹⁾، والتي منها إتفاقية بروكسل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية التي نصت المادة الثانية منها فقرة 01 على أنه "يعتبر مشغل السفينة مسؤولا مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية، نتيجة عن إنتاج الوقود النووي، أو بقايا أي فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة"⁽²⁾؛ ومنه فإن هذه الأخيرة تتضمن نظام المسؤولية المطلقة من حيث إسنادها للمشغل، وتتضمن أيضا إعفاء هذا الأخير كليا أو جزئيا من مسؤوليته إتجاه المضرور إذا أمكن له إثبات أن ما وقع من ضرر نووي قد نجم كليا أو جزئيا نتيجة فعل أو تقصير إرتكبه هذا المضرور قاصدا إحداث الضرر، ويرد قيد بشأن ذلك وهو أنه لا يمكن للمشغل الإستفادة من هذا الإعفاء إذا كان هذا الضرر قد حدث عمدا من أحد مستخدميه⁽³⁾.

(1) - أحمد كريم عبد السلامة، مرجع سابق، ص 446.

(2) - المادة 02 فقرة 01 من الاتفاقية المتعلقة بتشغيل السفن النووية لسنة 1962 المبرمة ببروكسل عام 1962.

(3) - المادة 05 فقرة 01 من نفس الإتفاقية.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

كذلك إتفاقية بروكسيل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية والتي جاء في ديباجتها "أن مشغل المنشأة النووية يكون وحده مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها حادثة أثناء النقل البحري للمواد النووية"، فالمسؤولية بموجبها إذا مسؤولية مطلقة تقع على عاتق المشغل، بحيث يدخل في نطاقها المسؤولية عن أيّ خسارة أو أيّ ضرر لأشخاص أو ممتلكات أيّ شخص آخر. ولما كانت هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقية باريس لعام 1960 الخاصة بالمسؤولية المطلقة لمشغل المنشأة النووية عن الأضرار التي تحدث للغير⁽¹⁾، فلا خلاف في أنها تتبنى نفس قواعد المسؤولية المطلقة المنصوص عليها في هذه الأخيرة، حيث يكون بذلك مشغل المنشأة النووية مسؤولاً عن الأضرار التي تنتج عن الحادث النووي الذي يقع خارج المنشأة وسببته مواد نووية، كما يكون مسؤولاً عن الحوادث التي تقع بعد تحميل المواد النووية على وسيلة النقل المستخدمة في نقلها⁽²⁾.

ب/ الأحكام المطبقة على التلوث البحري بالنفط ومختلف المواد المنقولة بحراً

في مجال التلوث بالبترول والمواد الخطرة المنقولة بحراً، أخذت جلّ الإتفاقيات بمبدأ المسؤولية المطلقة، بحيث يمكن الإعتداد بمجرد التسبب في إحداث التلوث بصرف النظر عن الخطأ أو الإهمال⁽³⁾، وهذا النوع من المسؤولية يعرف بالمسؤولية الموضوعية، حيث حلّ الخطر محل الخطأ، أو كما يقول بعض الفقهاء فإن "الخطأ أمتص عن طريق الخطر"⁴.

ومن بين الإتفاقيات التي أقرت المسؤولية الموضوعية، ووضعت أحكاماً خاصة في هذا المجال نجد إتفاقية بروكسيل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 التي تستهدف توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي وكذا ضمان حصول المضررين على تعويضات عادلة وملائمة، وفي نفس الوقت تكون في الحدود التي لا تحول دون إستمرار مسار نشاط نقل النفط بحراً.

(1) - إتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية اتجاه الغير في مجال الطاقة النووية، إبرمت في 1960/07/29 بباريس، ودخلت حيز التنفيذ في أبريل 1968 بإيداع خمسة من اعضائها وثائق التصديق عليها، وقد وقعت عليها 16 دولة اوروبية وهي: ألمانيا، اليونان، النمسا، إيطاليا، المملكة المتحدة، بلجيكا، لوكسمبورغ، السويد، الدانمارك، النرويج، سويسرا، اسبانيا، هولندا، تركيا، وفرنسا. كما قد تم تعديلها مرتين الاولى في 1964/01/28 والثانية في 1982/11/16.

(2) - American Journal of International Law, vol 75, p 268-1

(3) - أحمد كريم عبد السلامة، مرجع سابق، ص 445.

(4) - « La faute est absorbée par le risque » KHODJET EL KHIL Lilia, op. cit, p.395

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وقد بنت هذه الإتفاقية مسؤولية مالك السفينة⁽¹⁾ عن أضرار التلوث البحري، على أساس نظرية المسؤولية المطلقة⁽²⁾، وبموجب ذلك يسأل هذا الأخير عن الضرر الحاصل للمياه البحرية دون البحث عن توافر الخطأ من جانبه حيث جاء في المادة 03 فقرة 01 منها على أن "... مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو وقت وقوع أول حادث إذا اشتملت الحادثة سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث"⁽³⁾. كما أوردت الإتفاقية حالات تتعلق بالإعفاء من المسؤولية وهي حالة الحرب الدولية أو الأعمال العدوانية أو الحروب الأهلية أو الظواهر الطبيعية الطارئة التي لا يمكن مقاومتها، حيث يقع على مالك السفينة إثبات أن الحادث قد وقع أثناء تلك الظروف. بالإضافة إلى ذلك يعفى مالك السفينة إذا ما أثبت أن الأضرار نجمت كلياً أو جزئياً عن فعل أو إغفال أو إهمال صادر بنية إحداث الضرر⁽⁴⁾، من جانب الشخص المصاب أو بسبب تقصيره، وعليه فهذه الحالات تتعلق بالأساس بالأعمال العمدية التي يقوم بها طرف ثالث⁽⁵⁾.

كذلك الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط التي صدرت في 28 ديسمبر 1971 لضمان تنفيذ أحكام وقواعد المسؤولية عن أضرار التلوث لعام 1969، وبذلك فهي تتبنى فكرة الأخذ بنظرية المخاطر من أجل تحديد أساس المسؤولية الدولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي. الأهم من ذلك فإن هذه الإتفاقية، إهتمت بتحديد معايير تقدير التلف الذي يلحق بالبيئة، ومن بينها تكاليف إعادة الحال إلى ما كان عليه وتقدير مدى الضرر الذي أصاب البيئة البحرية من جراء حادثة التلوث النفطي، وتحديد تكلفة التدابير الوقائية للحيلولة دون حدوث مثل ذلك مستقبلاً.

(1) - مالك السفينة هو الشخص أو الأشخاص المسجلة أسمائهم في السفينة، وفي حالة عدم التسجيل فإن المالك هو الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة على أي حال، وفي حالة تملك الدولة للسفينة وإدارتها بواسطة شركة ما، فالمالك في هذه الحالة يكون الشركة، للمزيد من التفاصيل أنظر: إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط وفقاً لاتفاقية بروكسيل 1969، بحث مقدم إلى مؤتمر (نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتأمينها في دولة الإمارات العربية المتحدة)، العين، من 2 إلى 4 ماي 1999، ص19.

(2) - وتجدر الإشارة إلى أن الأمر كان محل خلاف بين ممثلي الدول الأطراف عند إبرام الإتفاقية، حيث كان المشروع المقدم من طرف المنظمة البحرية الدولية يقيم المسؤولية على أساس الخطأ مع نقل عبء الإثبات على عاتق المشغل، وهو المشروع الذي أيده مندوب الاتحاد السوفياتي السابق. وقد قام هذا الاقتراح على أساس أن إلقاء المسؤولية على عاتق المشغل سيحثه على اتخاذ كافة التدابير والوسائل المناسبة لمنع التلوث وخفضه إلى الحد الأدنى الممكن، وهذه الإجراءات لا يمكن اتخاذها إلا من قبل المشغل فهو الشخص الذي يأخذ على عاتقه ممارسة الرقابة الفعلية وأن المالك لا يملك أي رقابة أو سلطة على إستغلال السفينة في أغلب الحالات، ولكن هذا المشروع لم يأخذ بعين الاعتبار واتجهت الإرادة النهائية للدول الأطراف إلى الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة. راجع في ذلك:

REMOND.M, GOUILLOU: Prevention and control of marine pollution introduction, in IUCN: The Environmental law of the sea, edited by D.M JOHNSTON, Gland Switzerland, 1981, p193-199.

(3) - المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية بروكسيل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 المبرمة ببروكسيل في 1969/11/29.

(4) - المادة 03 فقرة 02 من الإتفاقية نفسها.

(5) - عباس هاشم الساعي، مرجع سابق، ص189-190.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

كما تساهم في تحديد تقدير التعويض المناسب الذي يجبر الضرر البيئي، وفي سبيل ذلك فقد تم إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي⁽¹⁾، حيث أنه بمقتضى المادة 04 منها يتعهد الصندوق بتعويض كل شخص تكبد ضررا بسبب التلوث النفطي إذا لم يحصل هذا الأخير على تعويض عادل عن الضرر على أساس إتفاقية 1969، سواء لعدم وجود مسؤولية عن هذه الأضرار أو بسبب عدم القدرة المالية للمالك الذي تقررت مسؤوليته عن الأضرار⁽²⁾.

وعليه فقد أسست إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 وإتفاقية صندوق التعويضات لعام 1971 المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤولية الدولية المدنية عن التلف بسبب التلوث البحري⁽³⁾، ثم بعد ذلك تم تعديلهما ببروتوكولين في عام 1992، لكنه دخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996، أهم ما جاء فيه زيادة الحد الأعلى للتعويضات وتوسيع نطاق ودائرة هاتين الإتفاقيتين⁽⁴⁾.

أما فيما يتعلق بالتلوث العابر للحدود، فإنه طبقا لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي "تتمتع الدول بحق إستغلال ثرواتها طبقا لسياستها البيئية والتنمية وعليها واجب يقتضي ألا تتسبب النشاطات التي تمارس داخل إطار صلاحياتها أو تحت مراقبتها، في إحداث أضرار للبيئة في بلدان أخرى أو في مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة"⁽⁵⁾ كما ورد واجب تقادي الدول الأضرار البيئية خارج حدودها والحرص على منعها عن الدول المجاورة نتيجة النشاطات التي تمارس فوق إقليمها أو تحت مراقبتها في إطار المبدأ 94 من إعلان ستوكهولم الذي أعاد صياغته المبدأ 09 من إعلان ريو دي جانيرو، ليتوافق مع المادة 03 من الإتفاقية حول التنوع البيولوجي. وطالما يثير هذا النوع من التلوث إشكالات عديدة ناجمة عن المساس بالبيئة البحرية بسبب الحركة بين الحدود، فإنه تم التوصل إلى إجراءات مختلفة تسمح بالحل السلمي للخلافات، منها ما تضمنته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي سيتم التطرق لها بمزيد من التفصيل في الجزء الموالي من الدراسة.

أيضا من الأعمال ذات القيمة القانونية التي أرسى مبدأ المسؤولية عن الأضرار البيئية، المبدأ 21 من مجموع المبادئ التي إعتدتها مؤتمر ستوكهولم حول البيئة، حيث نصّ على أنّ "الدول تتحمل مسؤولية ضمان أنّ الأنشطة التي تقع داخل حدود سلطتها، أو تحت رقابتها لا تلحق ضررا ببيئة الدول الأخرى،

(1) - المادة 02 من الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط.

(2) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 174-175، وكذلك محمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص 103.

(3) - محمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 103.

(4) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 378.

(5) - المبدأ الثاني من إعلان ريو حول البيئة والتنمية.

أو بالمناطق التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية⁽¹⁾، وهو ما تم الإشارة إليه أيضا في المبدأ الثاني من إعلان ريو لعام 1992، وكذلك المادة 13 من الإعلان الذي نصّ على أنّه "ينبغي على الدول أن تضع قانونا وطنيا بخصوص المسؤولية والتعويض فيما يتعلّق بضحايا التلوّث، كما وعلى الدول أن تعمل على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية التي تلحق بنشاط خارج ولايتها، من جرّاء أنشطة تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها"⁽²⁾.

علاوة على ذلك فقد أدرج فيما بعد بمصطلحات مماثلة في ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيّر المناخ لعام 1992، وفي المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وفي المادة 03 من إتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، ففي جميع هذه الإتفاقيات تمّ التأكيد على مسؤولية الدول عن الأنشطة التي تقع في نطاق ولايتها أو سيطرتها وتتسبّب في أضرار لبيئة الدول الأخرى⁽³⁾. أيضا في عام 1993 تمّ تبني نظام المسؤولية المطلقة عن الأضرار الناجمة عن نقل النفايات الخطرة بين الدول، من خلال البروتوكول الملحق بإتفاقية بازل وذلك من أجل تقديم التعويض لضحايا الضرر الناجم عن نقل هذه النفايات⁽⁴⁾.

من خلال ما سبق يتضح أنّ جلّ الإتفاقيات الدولية إعتمدت مبدأ المسؤولية المطلقة، بإعتبار قواعدها ذات طبيعة خاصة، فهي تنظّم علاقات الدول فيما بينها وتفرض إلزامات محدّدة على عاتقها فيترتّب على مخالفتها بعض النتائج القانونية، كما أنّ هذه القواعد تهدف إلى التقليل من اللجوء إلى تدابير تؤدي إلى حظر الأنشطة ذات النفع أو إعاقتها، وكذا الوقاية والتعويض عن الأضرار التي قد تنجم عن نشاط مشروع في حدّ ذاته⁽⁵⁾. فبالنظر إلى مضمون نظرية المسؤولية المطلقة، فهي تلزم تقرير المسؤولية الدولية عند حدوث ضرر ناتج عن فعل قامت به دولة ما دون النظر لنوعية ذلك الفعل، وما إذا كان مشروعا أو محضورا، كما أنّ الأخذ بها لا يرتبط بالبحث عن العنصر النفسي أو المعنوي المسبّب للضرر، ولكنه يرتبط بإلزام الدولة بحظر الأضرار التي لا يمكن أن تنتج عن نشاطها بكلّ الوسائل والأدوات المتاحة⁽⁶⁾. ولذا فإنّ

(1) -CHAZOURNES, R.Desgagné, C.Romano, Protection international de l'environnement, Rec.d'instrnments Juridiques, Paris, Pedone, 1998, p22-29.

(2) - Ariane Ayer, Droit international de l'environnement responsabilité de l'Etat pour inactivité législative et droits des particuliers, Helbing et lichtenlahm, 2001, p132.

(3) - وليد فؤاد المحاميد، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوّث، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، العدد 10 المجلد 01، العراق، 2011، ص15.

(4) -D.Murphy, The Prospective Liability Regimes for the Transboundary Movement of Hazardous Waste, A.J.I.L, vol 88, n°01, 1994, p24.

(5) - علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوّث عبر الحدود، رسالة دكتوراه، كلّية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007، ص174.

(6) - محمد عادل عسكر، القانون الدولي البيئي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013، ص820.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المسؤولية المطلقة تعدّ مبدأ قانونياً فعّالاً لضمان حقوق الدول المتضررة وتسهيل الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة وخاصة في الحالات التي تعجز فيها هذه الأخيرة عن إثبات خطأ المسؤول⁽¹⁾. كما أنّه يمكنها أن تعالج المشاكل الناجمة عن تلوث البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها، فهي لا تركز على الخطأ بل إنّ مجرد وقوع خطر أو نشوء الضرر تقوم المسؤولية الدولية، وهو ما يتماشى مع موقف بعض الفقهاء الدوليين الذين يرون أنّ هذه النظرية صالحة للتطبيق في كلّ حالات التلوث، مستندين في ذلك إلى مضمون المبدأ 22 من إعلان ستوكهولم والذي يدعو الدول إلى تطوير القانون الدولي فيما يتعلّق بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي يحدثها التلوث البحري، والآثار الأخرى الضارة على البيئة البحرية خاصة تلك الناتجة عن الأنشطة التي تحدث داخل حدود إختصاصها أو تحت رقابتها وتسبّب أضراراً على أقاليم خارج هذه الحدود⁽²⁾.

2. القواعد المتوسطة:

لقد كان العمل على حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من أكثر الموضوعات التي جذبت عناية الدول المشاطئة له وإهتمامها، فدفعت بها إلى وضع قواعد وأحكام تتعلّق بتنظيم كيفية حماية مياهه ضد أخطار التلوث تم تضمينها بنصوص إتفاقية برشلونة لعام 1976 والبروتوكولات الملحقة بها، حيث أنّها إتجهت إلى فرض مجموعة من الواجبات على عاتق الدول المتوسطة، وهي الواجبات تتبع من الولاية الخالصة التي يمنحها القانون الدولي لأشخاصه وتستهدف التصدي للخطر الذي تتسم به بعض الأنشطة المشروعة التي تقام في عرض البحر الأبيض المتوسط، وذلك بهدف تقليل وجبر الأضرار البحرية العابرة للحدود.

ومن هذا المبدأ نصّت المادة 16 من إتفاقية برشلونة لعام 1976 على تعهّد الأطراف بالتعاون في أقرب وقت لتنظيم قواعد المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمنطقة، وهو نفس الحكم الذي تضمّنه البروتوكول المتعلّق بالتلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه لسنة 1994،⁽³⁾ ومنه فالإتفاقية لم تتعرّض لأساس المسؤولية بل تحدثت فقط عن ضرورة التعاون بين الدول الأطراف حول تحديد أساس قانوني لقيام المسؤولية عن الأعمال التي يمكن أن تسبّب أضراراً للبيئة

(1) - نزيه محمد الصادق المهدي، نطاق المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، بحث مقدم لمؤتمر حول (نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الامارات العربية)، العين، 2-4 ماي 1999، ص25.

(2) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، دار النهضة العربية للنشر، مصر، 2007، ص378-382.

(3) - المادة 27 من البروتوكول والمادة 16 من الاتفاقية، مراجع سابقة.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

البحرية. ولذلك وفي سبيل تنفيذ هذه التعهدات أخذت الأطراف المتعاقدة خلال إجتماعها العادي التاسع بعين الاعتبار موضوع المسؤولية والتعويض ودعت أمانة خطة عمل البحر المتوسط إلى عقد أول إجتماع للخبراء القانونيين المعيّنين من طرف حكومات الدول الأعضاء من أجل دراسة المشروع الذي أعدته الأمانة والمتعلق بتحديد أساس قانوني فعال لقيام المسؤولية وكذا التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية للمتوسط، وقد انعقد الإجتماع فعلا بتاريخ 23-25 سبتمبر 1997 بريوني بكرواتيا، إلا أنه لم يتم اعتماد أي نص قانوني صريح يتعلق بالمسؤولية إلا مجرد إتفاق حول الشكل الذي يمكن أن يتخذه هذا القرار حيث إتفقوا على إصداره في شكل بروتوكول ملحق بالإتفاقية مستقبلا⁽¹⁾.

ثم توالى الإجتماعات حول هذا الموضوع خاصة بعد تفاقم ظاهرة التلوث البحري في المنطقة التي أصبحت تعدّ إحدى المناطق التي تسجل أعلى معدلات تلوث وفقدان للتنوع البيولوجي في العالم وفق ما ورد في تقرير "حالة البيئة والتنمية في منطقة البحر الأبيض المتوسط" الذي أعدّه مركز الخطة الزرقاء، فجاء الإجتماع الثاني في 2006 بليتراكي باليونان، ثم الإجتماع الثالث في 2007 بأثينا باليونان وفي الإجتماع الخامس في الفترة 15-18 جانفي 2008 المنعقد في ألميريا بإسبانيا تمّ اعتماد مشروع قرار يتضمن مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث في المنطقة أين تمّ فيه تعزيز تطبيق مبدأ الغرم على الملوث⁽²⁾، الذي يقتضي أن المشغل لنشاط خطير يسبّب أضرارا للبيئة عليه إصلاح الضرر، أي أنّ المسؤول عن الأنشطة المضرة بالبيئة يتحمّل كافة النفقات الضرورية لمنع وقوع هذه الأضرار أو لتجاوزها حدود أو مستويات معينة⁽³⁾. كما إتفق المجتمعون على أن النظام الكلاسيكي للمسؤولية القائم على الخطأ، هو نظام ناقص، لذا يجب اعتماد المسؤولية الموضوعية التي تستجيب لمبادئ الإنصاف والعدالة والتوازن بين الأخطار الناجمة عن بعض النشاطات والفوائد العائدة منها. هذا، ورأى هؤلاء أن نظام المسؤولية الموضوعية يعدّ نظاما صارما وهو أكثر ملائمة للبحر الأبيض المتوسط نظرا لطبيعته الهشة وما تتميز به عمليات النقل الدولية من خصائص بارزة⁽⁴⁾، وكذا قوّة التبادلات التجارية بين الدول المتوسطية ذاتها والتي تمثل حوالي 16 % من مجموع السلع المنقولة بحرا عبر العالم.⁽⁵⁾

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 176.

(2) - مريم حلايمية، الحماية القانونية لبيئة الابيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام اتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها (وفقا للتعديلات)، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد الثالث، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة ثلجي الاغواط، د س ن، ص 134-136.

(3) - معمر رتيب محمد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، مرجع سابق، ص 124.

(4) - أشرف عرفات أبو حجازة، مبدأ الملوث الدافع، دار النهضة العربي، القاهرة، مصر، 2002، ص 12-13.

(5) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 387.

الفرع الثاني: المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية على المستوى الداخلي

إن المسؤولية المدنية داخليا وعلى غرار المسؤولية القانونية بأنواعها المتعددة يمكن أن تلعب دورا هاما في توفير الحماية الفعالة للبيئة، إلا أن أهم مشكلة أثرت في هذا المجال هو تحديد أساسها القانوني عن أضرار التلوث البيئي وكيفية التعويض عنها. فالقواعد الكلاسيكية لهذه المسؤولية، أصبحت لا يمكن إستعارتها بحذافيرها في تعويض هذه الأضرار في كل أشكاله، ذلك أن الجزء المدني التقليدي عنها، يمكن القول، بأنه كان ينحصر في إعادة الحال إلى ما كانت عليه، أو ما يعرف بالتعويض العيني إذا كان ذلك ممكنا، فإذا استحال فالتعويض بمقابل أو التعويض المالي الذي لا يكن تصوره في هذا النوع من الضرر. فكان لابد من إيجاد حلول وتقنيات جديدة تحمي هذه البيئة، حيث أخذت الجزاءات الحديثة منعرجات أخرى مختلفة تماما عن الأولى، وهي تتمثل في اتقاء وقوع الضرر من مصدره وفقا لمبدأ الحيطة من جهة، وإلزام الملوث بدفع مبالغ مالية مسبقة، مقابل نسبة معينة من التلوث الذي سوف يتسبب في إحداثه للبيئة البحرية، بعد ممارسته لنشاطاته الإقتصادية طبقا لمبدأ الملوث الدافع.

أولا: تحطم الأركان التقليدية للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية

إن تزايد التقدم الصناعي والعلمي وظهور الصناعات والإنجازات الحديثة أدى إلى تزايد الإضرار بالبيئة، جعل من المهتمين والباحثين في موضوع المسؤولية المدنية يتجهون نحو البحث عن أسس جديدة لدعوى المسؤولية عن جريمة تلوث البيئة البحرية، التي وجدت نفسها مرتبكة أمام الحماية الإصلاحية لهذه البيئة وتعويض الأضرار الناجمة عن المساس بضوابط حمايتها التي لم تعد كافية لإحتواء كل مظاهرها. فبعد أن كانت فكرة الخطأ تمثل العمود الفقري لقانون المسؤولية المدنية، فإنه قد أصبح لا يحل المشكلة عندما يمارس المسئول عن الضرر نشاطه الملوث في ظل إحترام التدابير الإدارية المفروضة عليه من قبل الإدارة بالرغم من أن الضرر الناتج كان بفعل نشاطه، الأمر الذي إستوجب البحث حول مدى فعالية الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية في توفير الحماية اللازمة للمتضررين وللبيئة البحرية جراء الأضرار المتزايدة بفعل الأنشطة الملوثة المشروعة.

1. قصور دور الخطأ في المسؤولية الناجمة عن المساس بالبيئة البحرية

تهدف المسؤولية المدنية وفقا للقواعد الكلاسيكية إلى إصلاح الضرر بإعادة الحال إلى ما كانت عليه أو التعويض عنه إذا كان ذلك غير ممكن، وهي تقوم على أساس الخطأ سواء كان العمدي أو الناتج بفعل الإهمال، أو كان نتيجة عمل إيجابيا أو سلبيا. إلا أن هذه الفكرة قد بدأت تتراجع خاصة مع ظهور الثورة الصناعية نظرا

لعدم إمكانية إثبات الخطأ في أغلب الحالات، وبالتالي حرمان بعض الضحايا من التعويض، فهذه المفاهيم التقليدية أصبحت لا تعبر بصدق عن المظاهر الجديدة للأضرار الماسّة بالبيئة البحرية، وهي لم تعد ذات طابع فردي، بل أضرار جماعية من حيث مصدرها بحيث يتعدّد الفاعلون مثل المنشآت المصنفة الواقعة في منطقة الساحل والتجمّعات السكانية، وهي أضرار إنتشارية كتلّوث الهواء بالمواد المشعّة وتلّوث مياه البحر، وهي أضرار تهدّد البشرية كافّة، كتلك المترتبة عن ظاهرة تحمّض المحيطات أو تلك التي تمسّ البحار نتيجة لتسرّب مئات آلاف من أطنان النفط...⁽¹⁾

في واقع الأمر، فإنّ الأضرار البيئية تمكّنت من هدم ركن الخطأ الذي يعتبر عماد المسؤولية المدنية التقليدية، سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، وإتخذت معياراً جديداً هو الخطر الذي أدّى إلى إستحداث تقنيات جديدة لتقرير المسؤولية كمبدأ الحيطة والملوّث الدافع.

2. التخلي عن عنصر علاقة السببية في المسؤولية عن الإعتداء على البيئة البحرية

تقتضي القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، فالضرر الذي حدث للمضرور يجب أن يكون نتيجة للخطأ الذي إرتكبه المخطئ. إلّا أنّ الضرر البيئي الذي يختلف عن الأضرار الأخرى يحتاج إلى قواعد خاصة تحكمه، إذ أنّه من نوع خاص ويتميز بالطابع غير الفوري، أي أنّ آثاره قد لا تظهر في أغلب الأوقات في الحال ولكن بعد مدة من الزمن، ممّا يجعل علاقة السببية تنقطع مع مرور الوقت ويصعب جدّاً التوصل إليها بين الفعل الضار والضرر الناشئ عنه وبالتالي إثباتها⁽²⁾، والأمثلة كثيرة عن الحوادث البيئية التي لم تقدر بعد كل نتائجها على البيئة البحرية، ومنها حادثة توري كانيون وكذا حادثة ناقلة البترول العملاقة Erika...

وهكذا، فإن علاقة السببية المطلوبة لتحقق المسؤولية المدنية نتيجة للإعتداء على البيئة البحرية لم يعد لها جدوى ولا فائدة، حيث أنه في ظل كل هذه الإعتبارات فإن الضرر لا "يعتبر نتيجة طبيعية" للخطأ أو الفعل الضار، كما تشترطه القواعد العامة للمسؤولية المدنية. والمشرّع الجزائري قد أدرك جيداً تميّز الضرر البيئي عن غيره من الأضرار وصعوبة إعمال ركن السببية في إطاره، فأقرّ في نص المادة 37 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الأخذ بالضرر غير المباشر إلى جانب الضرر المباشر.⁽³⁾

(1) -Michel PRIEUR, Ouvrage cité, P.918.

(2) -Ibid, P 916.

(3) -منور فريدة، مرجع سابق، ص 466.

ثانيا: الأسس الحديثة للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية:

إنّ التقدّم الصناعي والعلمي وظهور صناعات وإنجازات حديثة أدّى إلى تزايد الإضرار بالبيئة البحرية، كما أصبحت المطالبة بالتعويض على أساس قواعد المسؤولية المدنية التقليدية إذا كانت هذه الأخيرة هي المستهدفة في حد ذاتها غير ممكنة، لذا كان لا بدّ من إيجاد حلول وتقنيات جديدة تحمي البيئة البحري تمثلت في وضع صيغ بديلة ومختلفة لوظيفة هذه المسؤولية لمحافظة، وخير ما تمّ التوصل عليه في هذا الشأن مبدأ الحيطة ومبدأ الملوث الدافع بحيث تطوّرت وظيفة المسؤولية المدنية من وظيفة الإصلاح والجبر إلى وظيفة وقائية تمنع وقوع الضرر أصلاً.

1. مبدأ الحيطة:

لقد برزت الملامح الأولى لمبدأ الحيطة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، ثمّ إستمر في التطوّر في إطار الإتفاقيات البحرية، حيث تبنته أغلب هذه الإتفاقيات، التي منها إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، ثمّ تمّ تأكيد وجوده بصورة تدريجية في كافّة النصوص الإقليمية والوطنية. ويقتضي هذا المبدأ بأنّه يقع على عاتق الأفراد والدول ضرورة الإلتزام بإنتهاج سبل وأساليب تتخذ فيها التدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية، وذلك تطبيقاً لمبدأ حماية هذه الأخيرة في إطار التنمية المستدامة الذي يلزم كلّ مستغل لأيّ نشاط من شأنه أن يضرّ بها باتخاذ كافّة الإجراءات والإحتياطات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئية المؤكد وقوعها، وإنّما أيضاً الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك.⁽²⁾

وتبعاً لذلك، فقد ظهر مبدأ الحيطة كشكل جديد من أشكال تقاضي وقوع الضرر من جذوره لحماية المجتمع والبيئة من الأخطار غير المعروفة أو غير المحقّقة؛ كما ساهم في تطوّر مبادئ المسؤولية المدنية.

أ/ شروط تطبيق مبدأ الحيطة:

يقوم التطبيق الصحيح لمبدأ الحيطة في المجال البحري على مجموعة من الشروط التي يمكن إجمالها: في غياب اليقين العلمي وإحتمال الخطر والضرر ومدى خطورته، فهذه الخطورة هي التي تبرّر

(1) - نص المادة 206 من الإتفاقية المعنونة "بتقييم الآثار المحتملة للنشاطات" وهي الواقعة في الجزء الثاني عشر منها المخصص "لحماية والمحافظة على الوسط البحري"

(2) - محمد صافي يوسف، مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية "دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة"، دار النهضة العربية، مصر، 2007، ص 177 وما يليها.

العمل الفوري المتمثل في أخذ التدابير الحمائية، دون إنتظار الحصول على اليقين بأنّ النشاط المزمع القيام به لن يخلّف أضرارا على البيئة والصحة الإنسانية.⁽¹⁾

ويقصد بإحتمال الخطر أو الضرر، أنّ مبدأ الحيطة يقوم على أساس تقادي وإتقاء أخطار احتمالية تقوم على الشكّ، أيّ غير ثابتة في الحاضر ولكن يتوقع حصولها في المستقبل⁽²⁾، وهو ما يتماشى مع الوظيفة الحديثة للمسؤولية المدنية التي لم تعد مقتصرة على تغطية الأضرار الواقعة بل تشمل أيضا الأخطار المستقبلية المحتملة، فهي لم تعد لها وظيفة تعويضية بل أيضا وظيفة احتياطية.⁽³⁾ والجدير بالذكر فإنّ الفقه قد ميّز بين ثلاثة أصناف من الخطر، حيث هناك الأخطار المرفوضة التي تخضع لمبدأ الوقاية، وبعدها الأخطار الثانوية والتي هي أخطار مفترضة يجب إحتمالها من طرف الجماعة ولا تقع تحت نفوذ التدابير الأمنية، لذا فهي لا تخضع لا لمبدأ الوقاية ولا لمبدأ الحيطة، وأخيرا الأخطار الواقعة بين الأخطار المرفوضة والأخطار الثانوية وهي من إختصاص مبدأ الحيطة.⁽⁴⁾

أمّا غياب اليقين العلمي فيقصد به الشكّ وإنعدم المعرفة العلمية الثابتة حول العلاقة السببية بين حجم وطبيعة إحتمال الخطر وحجم وطبيعة الأضرار الناجمة عنه، لذلك يقع خارج نطاقه المخاطر المعروفة أو المعلومة يقينا أو إفتراضا. وهو ما يجعل من عنصر الشكّ شرط جوهري يستلزم أخذه في الحسبان في أغلب الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية، وعليه يمكن القول بأنّ اليقين أو العلم بوجود آثار ضارة لنشاط ما يسمح بتبني إجراءات وتدابير وقائية من أجل الحدّ أو حتى التقليل من هذه الآثار التي يمكن أن تتعرّض لها هذه البيئة⁽⁵⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أنّه من أجل تطبيق مبدأ الحيطة يلزم توافر شرط ثالث يتمثل في خطورة وجسامة الضرر البيئي لأن الخطورة هي التي تبرّر إتخاذ التدابير اللازمة دون إنتظار الحصول على اليقين بأنّ النشاط المزمع القيام به لن ينتج أضرارا خطيرة على البيئة البحرية، وهو شرط مهم وضروري ويسمح بتحديد الدرجة اللازمة التي تسمح للمبدأ بتأكيد فعاليته، خاصة وأن هذا الأخير على عدة أخطار ولكن على حسب مجالات وإختصاصات ذلك، ومن ثمة لا يمكن تفعيله إلّا في حالة ما إذا كان الضرر الذي وقع

(1) - فريدة تكارلي، مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، مذكرة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن عكنون، 2006/2005، ص 19.

(2) - يوسف الجبالي، آثار تطبيق مبدأ الحيطة، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة، جامعة وهران، العدد الأول، جوان 2008، ص 130.

(3) - رحموني محمد، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف 02، 2015/2016، ص 58.

(4) - بن بوبكر فاطيمة، مرجع سابق - المطوية -، ص 132.

(5) - محمد صافي يوسف، مرجع سابق، ص 178.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

يتسم بالجسامة أي أنّ تأثيره على البيئة والصحة الإنسانية يكون بشكل كبير ويخلف نتائج ومشاكل ضارة وخطرة ويمكن أن تستمر على المدى الطويل.⁽¹⁾

ب/ مبدأ الحيطة في القانون الدولي:

لقد نصّت إتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 206 على أنّه "عندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للإعتقاد بأن الأنشطة التي تعترزم القيام تحت ولايتها أو رقابتها، قد تحدث تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارة فيها، فيمكن لهذه الدول أن تعتمد إلى أقصى حد ممكن عملياً إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقوم بتقديم تقارير نهائية عن نتائج تلك التقييمات."⁽²⁾

كما قد تمّ خلال المؤتمر الدولي الثاني حول حماية بحر الشمال المنعقدة بلندن في 24 و25 نوفمبر 1987 الاعتراف بضرورة الأخذ بمبدأ الإحتياط في مجال تنظيم تصريف المواد الخطيرة في بحر الشمال، إذ يجب إتخاذ كلّ ما يلزم لمراقبة تصريف المواد السامة حتى في غياب اليقين العلمي القاطع بين تصريف المواد الخطيرة والسامة وبين الآثار الضارة التي قد تتسبّب فيها لهذا البحر.⁽³⁾

ثمّ أخذ هذا المبدأ في التطوّر إلى أن برز نهائياً خلال التسعينات وتمّ تطبيقه في مختلف قطاعات حماية البيئة بل قد تجاوز مجال مكافحة تلوث البحار وحماية طبقة الأوزون، ليكرّس كمبدأ عامّ في الإتفاقيات الدولية المبرمة بعد ذلك، كالإتفاقية المتعلقة بمنع إستيراد النفايات الخطيرة ومراقبة حركتها العابرة للحدود بإفريقيا والتي دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1996 والتي نصّت في المادة 04 فقرة 03 منها على "حماية البيئة والمساهمة في التنمية المستدامة..... تطبق الأطراف المتعاقدة مبدأ الحذر الذي يستند على وجود تهديدات خطيرة أو ضرر دائم، وأن الإفتقار إلى يقين علمي كامل لا يستخدم كسبب لتأجيل إتخاذ تدابير ذات مردودية للتكاليف لمنع تدهور البيئة".⁽⁴⁾

كما تمّ التنصيص على هذا الأخير في مؤتمر ريو دي جانيرو حيث جاء في المبدأ 15 منه على أنه "من أجل حماية البيئة، تتخذ الدول على نطاق واسع، تدابير إحتياطية حسب قدرتها وفي حالة ظهور أخطار

(1) - فريدة تكارلي، المرجع السابق، ص 46 - 53.

(2) - إتفاقية قانون البحار، مرجع سابق.

(3) - المادة 02 من إتفاقية باريس لحماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي الصادرة في 22 سبتمبر 1992.

(4) - والذي صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04 المؤرخ في 28 أبريل 2004، المتضمن التصديق على تعديلات إتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، المعتمدة ببرشلونة يوم 10 جوان 1995، ج.ر عدد 28 الصادرة بتاريخ 2004/05/05.

ضرر جسيم أو أخطار ضرر لا سبيل إلى عكس اتجاهه، لا يستخدم الإفتقار إلى اليقين العلمي الكامل سببا لتأجيل إتخاذ تدابير تتسم بفعالية التكاليف لمنع تدهور البيئة⁽¹⁾، كما تمّ التأكيد على ذلك في تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية الخاص بمؤتمر ريو دي جانيرو أين تمّ التنصيص على أنّه من الأمور اللازمة لمنع تدهور البيئة البحرية إتباع نهج قائمة على الحيلة والحذر والتنبؤ لا على ردّ الفعل،⁽²⁾ بحيث يقتضي ذلك إتخاذ تدابير مسبقة، وإجراء دراسات لتقييم الأثر البيئي وإتباع أساليب الإنتاج النظيفة وإعادة التدوير ومراجعة حسابات النفايات والتقليل منها إلى أدنى حد...⁽³⁾

أيضا تمّ الإشارة إلى هذا المبدأ بشكل صريح في بروتوكول قرطاجنة الخاصّ بالسلامة الإحيائية التابع للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي بمونتريال لسنة 2000، حيث أكدت المادة 16 منه على إلتزام الدول الموقعة إتخاذ آليات وتدابير وإستراتيجيات ملائمة لتنظيم وإدارة ومراقبة المخاطر بشأن السلامة الإحيائية عند نقل ومناولة وإستخدام الكائنات الحية⁽⁴⁾.

ليس هذا فقط بل فقد تمّ التأكيد على أهمية مبدأ الحيلة في معاهدة "الإتحاد الأوروبي" لعام 1992، وإن كان قانون الإتحاد الأوروبي لعام 1986 قد سبق أن أشار إلى الأدوات التي يجب إتباعها في سياسة حماية البيئة منها الإعتماد على العمل الوقائي الذي يشابه إلى حدّ كبير مبدأ الحيلة⁽⁵⁾، ونظرا لأهميته فقد سارعت جلّ التشريعات إلى الأخذ بهذا المبدأ والتنصيص عليه ضمن قوانينها وذلك تأكيدا على مدى فعاليته في حماية البيئة وضمان إستمرارية مواردها وعناصرها.

ج/ مبدأ الحيلة في التشريعات الداخلية:

لقد كان للقانون الألماني السابق في الأخذ بمبدأ الإحتياط وخصوصا بعد صدور قانون "vorsorgeprinzip" الذي يعتبر من بين أحد الأسس المهمة للسياسة البيئية، حيث قامت ألمانيا بإنشاء جهاز برلماني يضمّ 11 عضوا من البرلمان، و11 مختصا في شؤون البيئة لصياغة توصيات بخصوص المشروع الخاصّ بالإنقاص من المستويات العامة لإرسالات غاز ثاني أكسيد الكربون المقترح من طرف

(1) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 03 - 14 حزيران 1992 ، المجلد الأول، نيويورك 1993 ، ص 05.

(2) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 03 - 14 حزيران 1992، نفس المرجع، ص 255.

(3) - نفس المرجع، ص 255 وما يليها.

(4) - وقد صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 04-170 مؤرخ في 19 ربيع الثاني عام 1425 الموافق لـ 08 يونيو سنة 2004

يتضمن التصديق على بروتوكول قرطاجنة بشأن السلامة الإحيائية التابع للاتفاقية المتعلقة بالتنوع البيولوجي المعتمد بمونتريال يوم 29 يناير سنة

2000 ، ج ر رقم 38 لسنة 2004

(5) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 268.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الحكومة الألمانية، وقد أطلق على هذا الجهاز اسم "لجنة البحث عن إجراءات الاحتياط الواجب إتخاذها لحماية الجو والأرض".⁽¹⁾

وفي مجال دراستنا لا يفوتنا أن نعرض على أحكام القانون الفرنسي الذي أخذ به لأول مرة في قانون بارنييه "Barnier" لسنة 1995، فهي كغيرها من الدول الأوروبية تخضع لمعاهدات الاتحاد الأوروبي التي تتبنى في أغلب توجيهاتها الحديثة بشأن حماية البيئة على مبدأ الاحتياط، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الرابعة من التوجيه الأوروبي رقم EC/ 18/2001 بشأن المواد المعدلة وراثيا بأنه "يجب على الدول الأعضاء وانسجاما مع مبدأ الحيطة التأكد من أنه قد تم إتخاذ المقاييس المناسبة لتفادي التأثير السلبي على الصحة والبيئة".⁽²⁾

وتطبيقا لذلك فقد قرّرت المحكمة الأوروبية في قضية "Environtech Europe" بأنه لا يجب التقرير بأن الضرر وشيك وكيفي أن يكون الضرر في موضع مساءلة، خصوصا عندما يعتمد على حدوث عدة عوامل وتتبع به بدرجة كافية من الإحتمالية. "وهو نفس التوجّه الذي توخّته محكمة إيفيز سنة 1999 والتي حكمت "بوقف نشاط المشغل لقيامه بإعادة إحراق الفضلات المنزلية، تطبيقا لمبدأ الاحتياط"، لأنّ الإحراق يؤدي بالضرورة إلى انبعاث غاز الديوكسي وهو غاز به مواد يشكّ المختصين في أنها مصدر للتسوّهات الخلقية، هذا وقد حدّدت المحكمة الإدارية الفدرالية الألمانية بتاريخ 1984 الشروط التي يمكن من خلالها اللجوء إلى مبدأ الاحتياط فقضت أنّه "لابدّ من اللجوء إلى مبدأ الاحتياط في حالة ما إذا تواجدت أسباب تدعو للإعتقاد بأنّ إشعاع الملوثات سيؤدي إلى نتائج سلبية على البيئة حتى ولو لم تتوافر الحالة المادية للعلاقة السببية".⁽³⁾

وأما المشرّع المصري فقد جاء في قانون البيئة رقم 04 لعام 1994 النص ضمنا على هذا المبدأ، حيث جاءت المادة الأولى منه في البند التاسع لتقرّر أنّه لحماية البيئة يتوجّب المحافظة على عناصرها ومنع تعرّضها لأضرار من شأنها أن تؤدي إلى تدهور هذه العناصر أو تلويثها بالمواد السامة، وتتكوّن هذه العناصر من الهواء والمياه الداخلية بما فيها النيل والبحيرات والمياه الجوفية والمحميات الطبيعية... كما

(1) - P.I CARD, le principe de précaution: exception à l'application du droit communautaire, Revue Trimestrielle de droit Européen (RT), DALLOZ, N° 03, 2002, pp.476.480.

(2) -Augusto Alemanno, le principe de précaution en droit communautaire: stratégie de gestion des risques ou risque de marché intérieur, droit de l'environnement, revue trimestriel, n°93, novembre 2001/09eme Année.P242.

(3) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 268-269.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

جاء في المادة 25 من نفس القانون بأنه يجب على جهاز شؤون البيئة أن يقوم بوضع خطة للطوارئ لمواجهة الكوارث البيئية والأخطار التي تهددها.⁽¹⁾

والملاحظ بذلك أنّ المشرّع المصري وخلافاً للمشرّع الفرنسي والألماني، لم ينص صراحة على مبدأ الحيطة وإنما أشار إليه بصورة ضمنية وغير مباشرة وذلك من خلال النص على ضرورة وضع خطط ووسائل فعّالة من شأنها مواجهة الكوارث البيئية المحتملة ودرء الأخطار والأضرار التي قد تهددها.

أما المشرّع الجزائري وكغيره من تشريعات الدول المتوسطية قد سعى إلى الأخذ بمبدأ الحيطة إيماناً منه بدوره الناجع في تحقيق حماية فعّالة للبيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة، حيث جاء في الفقرة السادسة من المادة الثالثة من القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أنّ "مبدأ الحيطة: الذي يتعيّن بمقتضاه أن لا يكون عدم توفّر التقنيات نظراً للمعارف العلمية والتنمية الحالية، سبباً في التأخير في اتخاذ التدابير الفعلية والمتناسبة للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرّة بالبيئة، و يكون ذلك بتكلفة إقتصادية مقبولة". حسب هذه المادة فشرط تطبيق مبدأ الحيطة هي توافر عدم اليقين العلمي والتناسب بين الضرر الشديد والتكلفة الإقتصادية، فلا يمكن تطبيق هذا المبدأ إلّا في حالة ضرر جسيم.

كما تكرّس أيضاً مبدأ الحيطة بموجب المرسوم رقم 88-149 الذي يضبط التنظيم المطبق على المنشآت المصنّعة والذي يشترط إرفاق طلب الترخيص لإنشاء المنشآت المصنّعة بوثيقة المخاطر والتدابير المتخذة لتجنّبها والتي تعدّ تدابير إحتياطية.⁽²⁾ إضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 07-145 الذي تضمن فكرة الإحتياط عندما يشترط أن تحتوي دراسة التأثير على التدابير التي ينوي صاحب المشروع إتخاذها لإزالة عواقب المشروع المضرّة بالبيئة أو تخفيفها.⁽³⁾

وعموماً فإنّه يمكن الإشارة إلى أنّ مبدأ الحيطة كأساس للمسؤولية المدنية وإن كان لم يسلم من الإنتقاد، إلّا أنّه يمكن اعتباره تحوّل مهم لإتقاء وتقادي المخاطر، وفي ذلك تعزيز للأثر الوقائي للمسؤولية المدنية. والأهمّ فإنّ الإعتراف بمبدأ الإحتياط يلزم صاحب النشاط بوضع تدابير للأمان والإنتفاع بنشاطه

(1) - عمارة نعيمة، مبدأ الحيطة ومسؤولية المهنيين، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلقايد تلمسان، 2014/2013، ص 90-93.

(2) - المادة من المرسوم رقم 88-149 مؤرخ في 26 جويلية 1988 يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنّعة ويحدد قائمتها، ج.ر. العدد 30 لسنة 1988.

(3) - المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007، المحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، ج. ر عدد 34، المؤرخة في 22-05-2007

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة، وذلك من خلال مكافحة أسبابه القائمة والمحتملة، وكذا تأكيد التقييم المستمر لآثار الأنشطة الملوثة على البيئة من خلال إتخاذ كل التدابير الوقائية للإبقاء على الحال كما هو عليه، بدل إصلاحه بعد وقوع الضرر الذي لا يمكن تحقيقه في بعض الحالات.

هذا ومن مميزات تطبيق مبدأ الحيطة أنّ الخطر يجب أن يكون مفاجئاً وعدم ثبوت حدوثه لتبقى الظروف التي سيقع فيها هذا الخطر غامضة، وهذا ما يميّزه عن غيره من المبادئ خاصة مبدأ الوقاية الذي يكون فيه اليقين حول وجود الآثار الضارة ثابت ونوعيتها معروفة، مما يساعد على تبني الإجراءات الكفيلة بالحدّ منها أو تفاديها، عكس الحالات التي يكون فيها الخطر مجهول وغير معروف فهنا يؤخذ بمبدأ الحيطة لمواجهة أي مشكل قد يحدث⁽¹⁾.

2. مبدأ الوقاية:

لقد عرّفت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت⁽²⁾، وكذلك البروتوكول المعدّل لها، مبدأ الوقاية على أنّه: "أية تدابير معقولة يتخذها شخص طبيعي أو معنوي بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث".⁽³⁾

وتبعاً لذلك يلتزم المسؤول عن الضرر بإتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبّب أو يساهم في تدهور البيئة البحرية.

إن مبدأ الوقاية يقتضي منع إستخدام الشكّ والإحتمال في سلامة الأنشطة البيئية كذريعة لعدم إتخاذ إجراءات وتدابير تضمن سلامة البيئة، حتى ولو إستلزم الأمر في الحالات القصوى منع ممارسة النشاط الملوّث الذي يثير حوله الشكّ، وهو كذلك يدعو للتحرك قدماً لمواجهة المخاطر البيئية المحتملة إستباقياً، وعدم إنتظار اليقين العلمي لإثبات سلامة النشاط البيئي لأنّ ذلك سيؤدي حتماً إلى تعرّض البيئة لأضرار قد يصعب أو يستحيل معالجتها.⁽⁴⁾

(1) - فريدة تكارلي، المرجع السابق، ص 17.

(2) - المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 17/72 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق لـ 07 يونيو سنة 1972 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 28 نوفمبر سنة 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972.

(3) - صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ في 18 أفريل سنة 1998 المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، ج.ر، عدد 25، لسنة 1998.

(4) - عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي (النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 61.

أ/ مبدأ الوقاية في القانون الدولي:

لقد اختلف فقهاء القانون حول تاريخ أول ظهور لمبدأ الوقاية في القانون الدولي، إذ يرى بعض الباحثين أن هذا الأخير قد ظهر منذ الإعلان النهائي لمؤتمر استكهولم حول البيئة الإنسانية الصادر عام 1972⁽¹⁾، وكذا المصادقة على إتفاقية لندن لعام 1972 بشأن الوقاية من تلوث البحار الناجم عن إلقاء النفايات⁽²⁾، وبعدها إتفاقية باريس المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من المصادر البرية لعام 1974، والبعض الآخر يرى أن الإرهاصات الأولى للمبدأ قد ظهرت في العقد الثامن من القرن الماضي مع إصدار الجمعية العامة للأمم المتحدة للميثاق العالمي للطبيعة عام 1982 وإبرام إتفاقية قانون البحار في العام ذاته حيث جاء في المادة 194 منها المعنونة بـ "تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه"، ولم يتوقف هذا المبدأ بعد ذلك من التوسع، فقد أصبح في أعقاب ذلك يدرج بصفة منتظمة في جميع الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.⁽³⁾

ومنه فإن معظم الإتفاقيات الدولية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية قد نصت صراحة على هذا المبدأ ضمن أحكامها وفصولها، ومنها الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلنطي في عام 1992 في المادة (2/2) منها، وأيضاً إتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية وساحل المتوسط في المادة (3/4 - أ)، وإتفاقية 1992 المتعلقة بحماية البيئة البحرية في منطقة البلطيق في المادة (2/3) منها⁽⁴⁾.

كما تمّ التأكيد على هذا الأخير في مؤتمر ريو دي جانيرو لعام 1992، حيث جاء في تقرير المؤتمر وفي الفصل 17 منه والمتعلق بإجراءات حماية المحيطات وأنواع البحار، أن الدول ملزمة باتخاذ إجراءات وقائية من أجل حماية البيئة البحرية وذلك من خلال إتباع نهج وسبل تحويطية في تخطيط المشاريع وتنفيذها بما في ذلك التقييم المسبق والرصد المنتظم لآثار المشاريع الكبرى، وكذا وضع وإعتماد خطط قائمة على الوقاية والتنبؤ من أجل تلافي تدهور هذه البيئة والتقليل من خطر الآثار الضارة طويلة المدى أو التي لا

(1) - المبدأ 07 من إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية لعام 1812.

(2) - المادة 01 من إتفاقية لندن بشأن الوقاية من تلوث البحار الناجم عن إلقاء النفايات، المعتمدة في 28 ديسمبر 1972، التي نصت على "... تتخذ الدول الأطراف كافة التدابير للوقاية من تلوث البحار الناجم عن إلقاء النفايات..."

(3) - محمد صافي يوسف، مرجع سابق، ص 23.

(4) - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 01 ما يليها.

يمكن عكس اتجاهها عليها.⁽¹⁾ كما جاء في المبدأ 14 من الإعلان على أنه " من أجل حماية البيئة، تأخذ الدول، على نطاق واسع، بالمنهج الوقائي، حسب قدراتها".

وبناء على ما ذكر سابقا فإن الملاحظ أنّ الاتفاقيات الدولية تسمح بالقول بأنّ مبدأ الوقاية يشكل بالنسبة لأطرافها قاعدة قانونية واجبة الاحترام والتنفيذ، فهي تتخذ كأساس تقوم عليه حماية البيئة، إذ أنّها تجبر الدول على إتخاذ كلّ الإجراءات المعقولة والفعّالة المتاحة لتجنّب والتقليل والسيطرة على أية آثار هامة أو ملحوظة عابرة للحدود للنشاطات التي تنفّذ داخل إقليمها أو تحت سيطرتها. كما أنّ إلزام الدول بإتخاذ التدابير الوقائية من مخاطر الأضرار البيئية، هو إلزام ببذل العناية الواجبة وليس غاية، فهو يتطلّب من الدول إتخاذ تدابير معيّنة بإرادتها المنفردة، وتشمل وضع السياسات الرامية إلى الوقاية من الأضرار البيئية أو التقليل منها إلى أقصى حدّ ممكن، وكذلك تنفيذها بشكل فعلي.⁽²⁾

ب/ مبدأ الوقاية في التشريعات الداخلية:

تماشيا مع الإتفاقيات الدولية وأهمية مبدأ الوقاية ضمّنت معظم الدول المتوسطة قوانينها هذا المبدأ، خاصة مع التزايد الملحوظ لحجم التلوث البحري في المنطقة والذي أصبح من غير الممكن تلافي آثاره الجسيمة، ومن بينها المشرّع الجزائري والفرنسي والمصري.

فأمّا المشرّع الجزائري فقد أعطى لهذا المبدأ إهتماما خاصا في قانون البيئة الجديد 03 - 10 حيث جعلت المادة الثانية منه في فقرتها الثانية حول الوقاية من كلّ أشكال التلوث والأضرار الملحقة بالبيئة من بين أهدافها، كما أن المادة الثالثة في فقرتها الخامسة نصّت على أنّه من المبادئ العامة لهذا القانون مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر، بحيث يقتضي هذا الأخير إستعمال أحسن التقنيات المتوفرة وبتكلفة إقتصادية مقبولة ويلزم كلّ شخص يمكن أن يلحق نشاطه ضررا كبيرا بالبيئة مراعاة مصالح الغير قبل التصرف.⁽³⁾

كما تبني المشرّع الجزائري مبدأ الوقاية في مجال نقل النفايات السامة والخطرة من خلال وضع شروط ملزمة وإجراءات صارمة سواء عند شحنها أو نقلها وذلك بسبب خطورتها الجسيمة على البيئة وخصوصا

(1) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 03 - 14 حزيران 1992، مرجع سابق، ص 249 وما يليها.

(2) - معمر رتيب محمد عبد الحافظ، إتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الكتب المصرية، مصر، 2008، ص 153.

(3) - المادة 03 من القانون رقم 10/03، مصدر سابق.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

البيئة البحرية بإعتبارها تمثل منطقة عبور لها، كما شدد المشرع في الشروط المرتبطة بتعليمات الأمن في حالة وقوع حادث أثناء عملية النقل أو في حالة تسربها في البحر.⁽¹⁾

وفي نفس السياق أشار المشرع الفرنسي في القانون رقم 699-2003 الذي أطلق عليه اسم "Loi Bachelot" إلى هذا المبدأ⁽²⁾ في العديد من المواد التي ألزمت المنشآت بإعداد خطة الوقاية من المخاطر التكنولوجية وإتخاذ التدابير الأولية الإستعجالية عند ممارستها لأنشطتها أو في حالة وقوع حادث، وذلك من خلال إلزام مشغلي هذه المنشآت تضمين معلومات بشأن الأخطار المحتملة الوقوع والناجمة عن أنشطة هذه الأخيرة.

أما المشرع المصري فقد كان له إتجاها مختلفا عنهما، حيث أن القانون رقم 04 لسنة 1994 لم يشر في مواده إلى هذا المبدأ كأساس لحماية البيئة البحرية، وإنما إكتفى بالمصادقة على الإتفاقيات الدولية التي لها علاقة بالبيئة البحرية والتي تتبنى هذا المبدأ.⁽³⁾

3. مبدأ الملوث يدفع:

لقد ألزمت السياسات البيئية الجديدة المتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة تحمّل كافة النفقات المتعلقة بالتدابير الوقائية من التلوث، وكذا إعادة الأماكن التي تضررت من جراء النشاط إلى حالتها الأصلية إستنادا إلى مبدأ أطلق عليه تسمية "الملوث الدافع" أو "الملوث يدفع"⁴، وهو من المبادئ القانونية الرئيسية التي تقوم عليها المسؤولية البيئية في المجتمعات الغربية والذي تمّ التأكيد عليه في تشريعات العديد منها وفي عدة إتفاقيات دولية، منها إتفاقية بروكسل المؤرخة في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث الناجم عن الزيت والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72-17 السابق الإشارة إليه، وكذا

(1) - مرسوم تنفيذي رقم 04-409 مؤرخ في 02 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 14 ديسمبر سنة 2004 يحدد كفايات نقل النفايات الخاصة الخطرة، ج.ر رقم 81 لسنة 2004

(2) - loi n 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, j.031/03, P 13021 .

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 273.

(4) - تجدر الإشارة إلى أن للفقهاء دور كبير في ظهور هذا المبدأ، حيث قد أعطى له عدة مفاهيم بعضها ذو بعد سياسي وآخر قانوني وإقتصادي، فيرى البعض أن هذا المبدأ يتجسد في إرادة السلطات العامة في توفير الأعباء المالية المتعلقة بإتقاء التلوث ومكافحته عن الخزينة العامة وتحميلها بصورة مباشرة للمتسببين في التلوث، فهو واحد من المبادئ البيئية الذي تحول من مجرد شعار سياسي إلى قاعدة قانونية وقد انعكس ذلك على نحو متزايد في القانون الوطني والدولي، ويرى آخرون أن له مفهوم إقتصادي ذلك أن كلّ شخص طبيعي أو معنوي كان سببا في حدوث تلوث أصاب البيئة ملزم بأن يدفع للغير المتضرر التكاليف اللازمة لمكافحة هذا التلوث ومنع انتشاره وتفاقمه، وأن هذه التكاليف تقررها وتحددها الهيئات المختصة في حماية البيئة. أنظر آيات محمد سعود، مبدأ مسؤولية الملوث في القانون الدولي للبيئة، الحوار المتمدن، المقال المنشور على الموقع الإلكتروني:

<http://www.ahewar.org> تاريخ الإطلاع: 2021/12/04 على الساعة: 12:08.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض عن الأضرار المترتبة على التلوث بسبب المحروقات والموقعة في بروكسيل 1971، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 55-74 المؤرخ في 13 ماي 1974.

في الواقع إنّ مبدأ الملوث الدافع هو تطبيق لقاعدة إقتصادية لتوزيع التكاليف يعود مصدرها إلى نظرية "سيادة العوامل الخارجية" التي وضعها العالم الإقتصادي الإنجليزي "Pigou" في بداية العشرينيات من القرن الماضي، ومفادها أنّه عندما يسبّب إنتاج أو إستهلاك سلعة أو خدمة ضرراً للبيئة، تكون هناك سيادة للعوامل الخارجية، وتكون هذه السيادة سلبية عندما لا تؤخذ تكلفة الأضرار في حساب تكلفة الإنتاج أو الخدمة.⁽¹⁾

كما يعني هذا المبدأ أنّ السلع أو الخدمات المعروضة في السوق يجب أن تعكس كلفة المواد المستغلة بما في ذلك الموارد البيئية، ذلك أنّ إلقاء نفايات ملوثة في الهواء أو المياه أو التربة هو نوع من إستعمال هذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج ويؤدي عدم دفع ثمن إستخدامها إلى هدرها وتحتيّمها والقضاء عليها.⁽²⁾

بهذا المنطق فإنّ تطبيق مبدأ الملوث الدافع يؤدي إلى المساهمة في إرساء القواعد الجديدة للمسؤولية المدنية الحديثة، كونه مبدأ يتجاوز القواعد التقليدية لهذه الأخيرة التي تقوم على أساس الخطأ في تحديد المسؤول عن تلوث البيئة البحرية، كما يطبق بصورة آلية حتى في غياب ذلك، وذلك بإعتباره مفهوماً إقتصادياً لا يبحث عند تطبيقه عن المسؤول المباشر عن التلوث البحري أو العوامل المتداخلة للمسؤولية المدنية عن أضرار هذا الأخير، بل يضع أعباء مالية بطريقة موضوعية وليست شخصية على مجموع النشاطات التي من المحتمل أن تؤثر على البيئة البحرية وتحدث تلوثاً بها.⁽³⁾

ومنه فإنّ مبدأ "الملوث الدافع" يرمي إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقرّها السلطات العامّة لحماية البيئة البحرية، وتبعاً لذلك فقد تمّ الإقرار بهذا الأخير من قبل الإتفاقيات الدولية كمبدأ عامّ من مبادئ القانون الدولي للبيئة منذ بداية التسعينات.

(1)-Pigou Arthur Cécil, (The economics of Welfare, Londres, MacMillan, 2 ed. 1924), in Pascale STEICHEN, Droit de l'environnement "Notes de cours", Faculté de droit de Nice, 2005-2006, p.60.

(2)-Jean Philippe Barde, économie et politique de l'environnement, Presse Universitaire de France, 2ème édition, Paris, 1992, p210.

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 274.

أ/ مبدأ الملوث الدافع في الإتفاقيات الدولية:

لقد تمّ تكريس مبدأ الملوث الدافع رسمياً ولأول مرة في توصية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) الصادرة في 26 ماي 1972 حول "المبادئ التوجيهية المتعلقة بالجوانب الاقتصادية والسياسية للبيئة على المستوى الدولي"، حيث نصت على أنّه "يتحمّل الملوث المصاريف المتعلقة بالتدابير التي تحدّدها السلطات العامّة من أجل المحافظة على البيئة"⁽¹⁾، وفي المجال البحري نصّت على تشجيع الإستخدام الأمثل والرّشيد للموارد الطبيعية التي تحتويها البيئة البحرية كهدف أساسي للمبدأ.⁽²⁾

ثمّ أكّدت على هذا الأخير كمبدأ إقتصادي يرمي إلى تحمّل الملوث البحري تكاليف منع ومكافحة التلوث والسيطرة عليه كي تكون البيئة البحرية في وضعية مقبولة إلى حدّ ما.⁽³⁾

لاحقاً ورد مبدأ الملوث الدافع في العديد من الإتفاقيات الدولية الأخرى، وتعتبر إتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات المبرمة في 15 فيفري 1972 والمعدّلة ببروتوكول لندن الصادر في 07 نوفمبر 1996 أوّل إتفاقية دولية أوردت المبدأ، ثم بدأ الاعتراف به يتوسّع إلى إتفاقيات دولية أخرى منها إتفاقية لندن المتعلقة بالتعاون في مجال التلوث بالنفط المبرمة في 30 نوفمبر 1990، وإتفاقية هلسنكي لحماية بحر البلطيق المبرمة في 02 أفريل 1992، وأقربها لدراستنا إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 والمعدّلة في 10 جوان 1995 في الفقرة الرابعة من المادة الثالثة، والبروتوكول المتعلّق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم في 07 مارس 1996.⁽⁴⁾

وفي مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية المنعقد في ريو دي جانيرو عام 1992 تمّ إدراج مبدأ الملوث الدافع في المبدأ السادس عشر من الإعلان الذي نصّ على أنّه ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع الوفاء بالتكاليف البيئية داخلياً، وإستخدام الأدوات الاقتصادية، آخذة في الحسبان النهج القاضي بأنّ

(1) - أشرف عرفات أبو حجازة، مبدأ الملوث يدفع، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص 11 وما يليها.

(2) - Michel prieur, Droit de l'environnement, op. cit, p. 137 - 124

(3) - أشرف عرفات أبو حجازة، مرجع سابق، ص 12.

(4) - وتجدر الإشارة إلى أنه وفي إطار إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط، فإن مبدأ الملوث الدافع يستند على أن تكاليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف منه يتحملها الملوث، مع إيلاء العناية للمصلحة العامة. المادة الثالثة من إتفاقية برشلونة لعام 1976، المصدر السابق.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل، من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع إيلاء المراعاة الواجبة للصالح العام ودون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين.⁽¹⁾

ومن ثم أصبح المبدأ كقاعدة قانونية ذو حجة مباشرة في مواجهة جميع الدول التي وحرصا منها على حماية البيئة البحرية ضمنت تشريعاتها البيئية فيما بعد، خاصة وأن العديد من الاتفاقيات أكدت التزام المشغل الذي يمارس نشاط من الأنشطة الملوثة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة البحرية دون تمييز بأي حال من الأحوال بين المشغلين من حيث المسؤولية والتعويض سواء كانوا كيانات خاصة أو عامة، ودون حاجة المتضرر لإثبات توافر عنصر الخطأ في جانب ممارس النشاط.⁽²⁾

ب/ مبدأ الملوّث الدافع في التشريعات الداخلية:

لقد تمّ اعتماد مبدأ الملوّث الدافع وإدخاله حيز التنفيذ في التشريعات الداخلية للدول المتوسطية، عن طريق إدخال سياسة جبائية خاصة بحماية البيئة بجميع عناصرها بمقتضى القوانين الداخلية أو التشريعات الخاصة بحماية البيئة.

وتطبيقا لذلك فقد تبنى المشرع الفرنسي مبدأ الملوّث الدافع وضمّنه في تشريعاته الداخلية الخاصة بحماية البيئة مباشرة، ومنها قانون المنشآت المصنّفة الصادر في 19 جويلية 1976 الذي إستحدث أدوات خاصة بالنشاطات الملوّثة، وكذلك الرسم الخاص بالتلوث الجوي الناجم عن إفراز الغازات السامة كغازات الأزوت وغيرها بمقتضى المرسوم 389/90، وكذلك قانون المياه الصادر 03 جانفي 1993.⁽³⁾

أما المشرع المصري فلم ينص صراحة على هذا المبدأ، بل قد تضمّن قانون حماية البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994 المعدّل بالقانون رقم 09 لسنة 2009 على إشارات غير مباشرة تؤكّد التطبيق الضمني للمبدأ دون ذكره بالتحديد، حيث نصّ في المادة 17 منه بشأن ضرورة تطبيق الحوافز والغرامات المالية والتي جاء فيه "يضع جهاز البيئة بالإشتراك مع وزارة المالية نظاما للحوافز التي يمكن أن يقدمها الجهاز والجهات الإدارية المختصة للهيئات والمنشآت والأفراد وغيرها الذين يقومون بأعمال ومشروعات من شأنها حماية البيئة"، علاوة على ذلك فقد أخذ بفكرة التعويض وجبر عن الأضرار الواقعة على البيئة في

(1) - المبدأ السادس عشر من الإعلان.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 275.

(3) - Michel Prieur, op. cit , p 137.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المادة 94 مكرر من التعديل، كما أنه وبموجب المادة 96 من نفس القانون أخذ بمبدأ تضامن الملوثين في جبر الأضرار وإزالة نتائجها ومنه إعادة الحال إلى ما كانت عليها.⁽¹⁾

أما بالنسبة للمشروع الجزائري فقد كان له اتجاه مخالف للمشروع المصري، حيث نصّ على مبدأ الملوث الدافع صراحة ضمن أحكام القانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والذي يعتبر الشريعة العامة لحماية البيئة، كما نصّ عليه في مجموعة من القوانين المرتبطة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بحماية البيئة كقانون المياه وقانون تسيير النفايات ومراقبتها...

وقد جاء في القانون رقم 03 - 10 أنه من بين المبادئ الأساسية التي يقوم عليها لحماية البيئة والحفاظ على مواردها وعناصرها، مبدأ الملوث الدافع الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق ضرر بالبيئة أو أحد عناصرها، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية⁽²⁾، ويتضح من مضمون المادة أن المبدأ يغطي مسؤولية الملوث عن الأضرار التي تلحق ليس بالأموال والأشخاص فحسب وإنما حتى تلك التي تلحق بالبيئة، كما يلاحظ أيضا أن المشروع الجزائري قد أخذ بالمفهوم الإقتصادي أكثر من المفهوم القانوني للمبدأ إذ أنه قد استخدم مصطلح "كل شخص يتسبب نشاطه" بدلا من المسؤول عن التلوث، كما أشار إلى أنه يتحمل نفقات التلوث بالمفهوم الإقتصادي والمتمثلة في تدابير الوقاية والتخفيض من التلوث وإعادة الأماكن إلى بيئتها الأصلية، وذلك عن طريق دفع مجموعة من الرسوم التي يلتزم المتسبب في التلوث بدفعها حدّد المرسوم رقم 06-198⁽³⁾ طريقة تحصيلها وطريقة ووقت دفعها.⁽⁴⁾

هذا وقد تضمنت بعض القوانين الأخرى ذات الصلة بحماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة إشارة إلى ضرورة الاستناد إلى مبدأ الملوث الدافع وتطبيقه إما صراحة أو ضمنا، منها قانون المياه⁽⁵⁾ من خلال

(1) - دعاس نور الدين، مبدأ الملوث الدافع في القانون الدولي للبيئة، رسالة ماجستير، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لأمين دباغين، سطيف، 2016.

(2) - المادة 03 فقرة 07 من القانون رقم 03 - 10 السابق الذكر.

(3) - مرسوم تنفيذي رقم 06-198 مؤرخ في 04 جمادى الأولى عام 1427 الموافق لـ 31 مايو سنة 2006 يضبط التنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج.ر. رقم 37 لسنة 2006.

(4) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص ص 276 - 277.

(5) - القانون رقم 05-12 المتعلق بالمياه المؤرخ في 28 جمادى الثانية عام 1426 الموافق لـ 04 أوت سنة 2005 والمعدل والمتمم بالأمر رقم 09-02 مؤرخ في 22 يوليو 2009، ج.ر، عدد 60

المادة 03 فقرة 04 منه⁽¹⁾، والقانون المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها² من خلال ما أكدته المادة 08 والمادة 16 فقرة 1 منه⁽³⁾... إلخ

من العرض السابق يتضح أنه إذا كانت المسؤولية المدنية في ظلّ القواعد التقليدية لا تقوم إلا بموجب حكم قضائي بعد عرض النزاع أمام الجهة القضائية المختصة وبعد توافر كافة أركانها، فالأمر يختلف فيما إذا كنّا أمام المسؤولية المدنية على أساس مبدأ الملوث الدافع، لأنّه يطبّق تلقائياً ومباشرة بغضّ النظر عن مشروعية الفعل، علاوة على ذلك فإنّه وخلافاً للمسؤولية التقليدية فإنّ الإلتزام بالدفع في المسؤولية في ظلّ مبدأ الملوث الدافع يبدأ بمجرد مزاولة النشاط ويمتد إلى ما بعده إن وقع الضرر، كما أنّه لا يتمّ الدفع إلى الضحية مباشرة في جميع الحالات كما هو الحال في المسؤولية التقليدية وإنما تدفع في الأغلب إلى جهات أخرى كالإدارة العمومية المكلفة بالتحصيل.⁽⁴⁾

ومنه فمبدأ الملوث الدافع يعدّ بمثابة طرح جديد للمسؤولية المدنية لأنّها تختلف عن تلك المتعارف عليها في القواعد العامة، فهي مسؤولية إجتماعية تقتضي تحمّل الملوث للتكلفة الإجتماعية للأضرار البيئية التي أحدثها نشاطه، ولذلك فإنّ هذا المبدأ يعدّ لباس جديد ينسجم مع طبيعة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية بغضّ النظر عن خصائصها سواء كانت أضرار مباشرة أو غير مباشرة، فهو المبدأ الوحيد الذي يغطي الضرر البحري بمفهومه الفني.

4. مبدأ الإعلام والمشاركة:

يقصد بمبدأ الإعلام والمشاركة نشر المعطيات والمعلومات المختلفة حول الأنشطة البيئية، أو الإجراءات التي يمكن إتخاذها للحيلولة دون حدوث أضرار للبيئة⁵، فهو بذلك يتضمّن عنصرين، فأما الأول فيتعلّق بالتعريف بالبيئة ومكوناتها ووصف عناصرها للأفراد بهدف تمكينهم من إستغلال مواردها والمحافظة على مكوناتها بشكل يتفق مع الإستعمال الرشيد والعقلاني لمواردها، وأمّا الثاني فيتعلّق بإبراز كيفية إستعمال

(1) - حيث جاء في الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من قانون المياه... الأخذ في الحسبان التكاليف الحقيقية لخدمات تزويد بالمياه ذات استعمال منزلي وصناعي وفلاحي وخدمات جمع المياه القذرة وتصنيفها بإستعمال أنظمة تسعيرية"

(2) - قانون رقم 01 - 19، مرجع سابق.

(3) - حيث جاء في المادة الثامنة من هذا القانون: "أنه في حال عدم مقدرة منتج النفايات و/أو الحائز لها تقادي إنتاج و/أو الحائز لها على تامين نفاياته، فإنه يلزم بضمان أو بالعمل على ضمان إزالة هذه النفايات على حسابه الخاص بطريقة عقلانية بيئية" وهذا ما تؤكدته الفقرة الأولى من المادة 16 منه إذ تنص على أنه "يجب على منتجي النفايات الخاصة و/أو الحائزين لها ضمان أو العمل على ضمان تسيير نفاياتهم على حسابهم الخاص."

(4) - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 200.

(5) - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 29.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الموارد البحرية، وتحديد الإحتياطات والتدابير الواجب إتخاذها عند إستعمال هذه الموارد من خلال توجيه إنتباه المستغل إلى حجم المخاطر وخطورة المضاعفات التي تنجر عن نشاطاته الخاطئة عند إستعمال الموارد البحرية¹.

ونظرا لأهمية المبدأ فقد تمّ التأكيد عليه في المؤتمرات والإتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الداخلية.

أ/ مبدأ الإعلام والمشاركة في الإتفاقيات والمؤتمرات الدولية:

لقد حظي مبدأ الإعلام والمشاركة بمكانة خاصة في الإتفاقيات والمؤتمرات الدولية، وقد صاحب ذلك إدراج الجانب الإعلامي في بنود ما تتوصل إليه هذه المبادرات الدولية، فجميع المؤتمرات والإتفاقيات الدولية قد خصّصت جانب من أعمالها لدور الإعلام وأهميته في التطرّق للمشاكل البيئية.⁽²⁾

وقد أشارت الكثير من البحوث إلى أنّ نقطة إنطلاق المجهودات الإعلامية لقضايا البيئة بدأت منذ إنعقاد مؤتمر ستوكهولم لعام 1972، بحيث أصدر هذا المؤتمر إعلانا دوليا تضمن حقّ كلّ شخص دون تمييز في معرفة الأنباء والمعلومات البيئية بشكل حقيقي وغير وهمي⁽³⁾، وكذا ضرورة تطوير التعليم البيئي للأجيال الشابة والكبار⁽⁴⁾، وذلك من خلال المبدأ التاسع عشر الذي عبّر بقوة عن دور الإعلام في جعل الأفراد والمؤسسات في إطلاع مستمر على القضايا البيئية، وأنّ إكتساب المعلومة الخاصّة بذلك يشكل أهمية كبيرة في بروز ردّة فعل إيجابية من طرفهم. كما قد أكّد على ضرورة تطوير مناهج التعليم، وإدراج محاور بيئية في الجوانب الأكاديمية، وكذا على إيصال المعلومة لعامة أفراد المجتمع وتنويرهم، وتحسين مستواهم وتوعيتهم بأهمية البيئة خاصّة مع تزايد الأوضاع البيئية خطورة.⁽⁵⁾

وفي نفس الصدد دائما، فقد جاء في المبدأ 10 من إعلان ريو دي جانيرو أنّه تعالج قضايا البيئة على أفضل وجه بمشاركة جميع المواطنين المعنيين على المستوى المناسب، ويجب توفير لكلّ فرد فرصة

(1) - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 277 - 278.

(2) - ليلي زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلّية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو 2010، ص 49.

(3) - عبد الرزاق مقري، مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية، دار الخلدونية، ط1، 2012، ص 265.

(4) - تجدر الإشارة إلى أنّ المبدأ الرابع من إعلان ستوكهولم 1972 ينص على " يتحمل الإنسان مسؤولية خاصة في المحافظة والتسيير العقلاني للثروة المؤلفة من النباتات والحيوانات البرية ومساكنها ..."، ونص المبدأ التاسع عشر من نفس الإعلان على " ضرورة تطوير =التعليم البيئي للأجيال الشابة والكبار، وتنوير الرأي العام، وتحسيس الأفراد والمؤسسات والجماعات بمسؤوليتهم فيما يتعلق بحماية وترقية البيئة".

(5) - وناس يحيى، المجتمع المدني وحماية البيئة "دور الجمعيات والمنظمات غير الحكومية والنقابات"، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر 2004، ص 73.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

مناسبة على الصعيد الوطني للوصول إلى المعلومات التي تحتفظ بها السلطات العامة بشأن البيئة بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالمواد والأنشطة الخطرة في مجتمعاتهم.

ويضيف هذا الإعلان أنه يجب أن تتسنى لكل فرد على المستوى الداخلي فرصة المشاركة في عمليات صنع القرار، وعلى الدول أن تقوم بتسيير، تشجيع وتوعية المواطنين ومشاركتهم عن طريق إتاحة المعلومات على نطاق واسع، وأشار في إطار ذلك أيضا إلى تهيئة فرص الوصول بفعالية إلى الإجراءات القضائية والإدارية بما في ذلك دعوى التعويض عن الأضرار البيئية...⁽¹⁾ هذا ولم تخرج باقي المؤتمرات عن هذا الهدف الأساسي، فتجسّد ذلك من خلال الإتفاقيات الدولية التي لعبت الدور البارز في إقرار هذا المبدأ والنص عليه ضمن أحكامها، فإنفاقية قانون البحار لسنة 1982 عبّرت في شكل توصيات في ديباجها عن وعيها وإدراكها بأنّ المشاكل المتعلقة بالمناطق البحرية مرتبطة ارتباطا وثيقا ويجب النظر فيها جميعا، فأكدت على ضرورة حماية الطبيعة وبصفة خاصة حماية الأنواع الحيوانية والنباتية البحرية، كما نصّت على ضرورة إعلام كلّ شخص طبيعي أو معنوي وحقه في معرفة كلّ ما يتعلّق بالوسط البحري ومخاطره نتيجة للحوادث التي يتعرّض لها، بحيث سمحت بتدخّل الأفراد الطبيعية في حال معرفتهم بالمشاكل والحوادث التي يتعرّض لها الوسط⁽²⁾، هذا وقد نصّت جميع الإتفاقيات المتعلقة بالوسط البحري على ضرورة تبليغ المواطن والهيئات بجميع المعطيات والمعلومات العامة من أجل تفادي خطر التلوّث المؤدي إلى مشاكل كبيرة يصعب تداركها.⁽³⁾

وبالنسبة للبحر الأبيض المتوسط فقد تأسست أيضا "شبكة الإعلاميين البيئيين لحوض البحر المتوسط" كشبكة إقليمية للربط بين الإعلاميين ومسؤولي الإتصال المعنيين بقضايا البيئة عبر الكتابة وتعزيز التوعية البيئية، وقد خرجت الشبكة إلى حيز الوجود في شهر جويلية 1995 في جنيف كأحد توصيات ورشة عمل عقدت في ذلك التاريخ حول الإعلام والإتصال البيئي نظّمها برنامج البحر المتوسط للمساعدات الفنية البيئية.⁽⁴⁾

(1) - ليلي زياد، مرجع سابق، ص 50.

(2) - الفقرة 03 من ديباجة اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مرجع سابق.

(3) - ومنها الإتفاقية المتعلقة بأعالي البحار التي دخلت حيز النفاذ في 30 ديسمبر 1962، الإتفاقية المتعلقة بالجرف القاري التي دخلت حيز النفاذ في 10 جوان 1964، الإتفاقية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والتي دخلت حيز التنفيذ في: 10 سبتمبر 1964، إتفاقية الصيد وحماية الموارد الحية في أعالي البحار والتي دخلت حيز النفاذ في: 20 مارس 1966.

(4) - La planète terre entre nos mains, conférence des nations unies sur l'environnement de Rio de Janeiro – juin 1992, la documentation Française, Paris-1994, p 55.

وفي عام 1997 عقد الاجتماع التأسيسي في عمّان بالأردن، ومؤخراً تمّ تسجيل الشبكة عضواً في الاتحاد الدولي للصحفيين البيئيين من أجل زيادة الإتصال بين الصحفيين والإعلاميين على المستوى العالمي، ويقدم حالياً الصندوق الدولي للأحياء البحرية بروما الدعم الفني والمالي من أجل تقوية عملها وفتح مجال الإتصال مع عدد آخر من المؤسسات الإعلامية، وهي تضمّ في عضويتها حوالي 100 عضو، ومنذ تأسيسها استطاعت التوسّع والمشاركة في دور الإعلام في رفع مستوى الوعي العام في قضايا البيئة، حيث كان التوسّع في العضوية على مستوى الدول والأفراد.⁽¹⁾

خلاصة القول، فإن الوصول إلى بيئة سليمة لن يتمّ إلا من خلال تضافر جهود الجميع وتنامي الوعي البيئي بشكل سريع ومتطوّر، لذلك قد إنتقل ذلك إلى تشريعات الدول في قوانينها الداخلية، فإعترفت هذه الأخيرة بالحقّ المطلق للهيئات والمؤسسات الدولية والوطنية في معالجة القضايا البيئية، وتقرّر حقّ الأفراد في أخذ المعلومة البيئية وتبليغها للسلطات المختصة، ومن هذه التشريعات التشريع الفرنسي والجزائري.

ب/ مبدأ الإعلام والمشاركة في التشريع الداخلي:

لقد وضع المشرّع الفرنسي نصّاً دستورياً يسمى ميثاق البيئة، تمّ تبنيه بموجب القانون الدستوري رقم 205-2005 المؤرخ في 01 مارس 2005، جاء بالعديد من المبادئ كرسها في المادة 110 الفقرة 01 التي نصّت على مبدأ المشاركة والإعلام إلى جانب مبدأ الحيطة والوقاية ومبدأ الملوث الدافع⁽²⁾، ووفقاً لهذا المبدأ يمكن للمواطنين مباشرة أو عن طريق الجمعيات المنتسبين لها أن يتحصّلوا على المعلومات البيئية أو يشاركوا في القرارات التي لها تأثير على البيئة.⁽³⁾

كما أدخل المشرّع الفرنسي هذا المبدأ في العديد من النصوص القانونية التي أصدرها مدركاً بأنّه من حقّ المواطن والمؤسسات العمومية أو أيّ جهة مشكّلة للمجتمع الفرنسي حقّها في الحصول على المعلومات البيئية، لذلك لعبت وسائل الإعلام في فرنسا دورها الفعّال في إيصال المعلومة بشكل حقيقي ودقيق، وهو

(1)- La planète terre entre nos mains, conférence des nations unies sur l'environnement de Rio de Janeiro – juin 1992, la documentation Française, Paris-1994, p 55.

(2) - خلاف وردة، وسائل تفعيل ميثاق البيئة الفرنسي كمصدر للمشروعية الإعلامية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 23، 2011، ص 110.

(3)- "cette participation est un apport majeur de la conservation de l'environnement et à la protection des droits de l'homme: par son double aspect qui apporte à la fois droit et devoirs aux individus, le droit de l'environnement transforme tout ce domaine en sortant les citoyens d'un statut passif de bénéficiaires et leur fait partager des responsabilités dans la gestion des intérêts de la collectivité tout entière " d'après Michel Prieur , op., cit., P 101

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الأمر الذي تدعّم منذ أن أنشأت وزارة البيئة التي عملت على تمكين جمعيات حماية البيئة بالخصوص بالمعلومات المتعلقة بالبيئة والمشاكل المرتبطة بها.

أما المشرّع الجزائري فقد أكد المشرّع الجزائري في قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على الحقّ في الإعلام البيئي، مؤكداً في ذات الوقت على ضرورة تطويره والأخذ به في المجالات أو القضايا ذات الأولوية كالتلوث البحري⁽¹⁾، وإعتبره من أدوات التسيير البيئي في الجزائر، حيث نص عليه في المادة 05 من هذا القانون على أنّه تتشكّل أدوات تسيير البيئة من هيئة للإعلام البيئي. وبوضع هذا بعين الاعتبار نشأ نظام خاص وشامل لهذه الهيئة يتضمن شبكات جمع المعلومات البيئية التابعة للهيئات أو الأشخاص الخاضعين للقانون العامّ أو الخاص، كيفية تنظيم هذه الشبكات وكذلك شروط جمع المعلومات البيئية، إجراءات وكيفية معالجة وإثبات هذه الأخيرة، قواعد المعطيات حول المعلومات البيئية العامة العلمية والتقنية والإحصائية والمالية والاقتصادية، كلّ عناصر المعلومات حول مختلف الجوانب البيئية على الصعيدين الوطني والدولي المتضمنة للمعلومات البيئية الصحيحة، وإجراءات التكلّف بطلبات الحصول على المعلومات...⁽²⁾

هذا وقد جاء الإعلام البيئي وفقاً لهذا القانون على نوعين: حقّ عامّ وحقّ خاصّ، فرّق المشرّع الجزائري بينهما من خلال تحديد ما هو مطلوب من كلّ شخص سواء طبيعي أو معنوي في أخذ المعلومة من أجل الإستفسار عن حالة البيئة أو واجبه في نقل المعلومة للهيئات المعنية.⁽³⁾ تفسيراً لذلك يتمثل الحقّ الخاص للإعلام البيئي، في واجب كلّ شخص سواء طبيعي أو معنوي يحوز معلومات لها علاقة بالعناصر البيئية أن يبلغ الجهات المعنية والسلطات المكلفة بالبيئة، وذلك من أجل أخذ التدابير بصفة سريعة لمنع حدوث أي أضرار أو آثار قد تصيب صحة الإنسان والممتلكات البيئية⁽⁴⁾، أمّا الحقّ العامّ فيتمثل في أنّ لكلّ شخص طبيعي أو معنوي يطلب من الهيئات المعنية معلومات متعلّقة بحالة البيئة الحقّ في الحصول عليها، ويجب أن تتعلّق هذه المعلومات بكلّ المعطيات المتوفرة في أيّ شكل مرتبط بحالة البيئة والتنظيمات والتدابير والإجراءات الموجهة لضمان حمايتها وتنظيمها.⁽⁵⁾

(1) - الفقرة الثامنة من المادة الثالثة من القانون 10/03.

(2) - المادة 06 من نفس القانون.

(3) - المواد 07، 08 و 09 من نفس القانون.

(4) - المادة 08 من نفس القانون.

(5) - المادة 07 من نفس القانون.

كما وقد تمّ التأكيد على هذا المبدأ في بعض التشريعات الأخرى كقانون حماية الساحل حيث أنشأ المشرع بنك معلومات خاصّ بالقطاع السياحي وأكّد على ضرورة العمل على تجسيده بشكل يضمن التوجيه والحقّ في الإعلام من أجل نشر الوعي البيئي⁽¹⁾، كما أشارت المادة الثامنة من القانون رقم 04-20 المتعلّق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في فقرتها الخامسة إلى مبدأ المشاركة بإعتباره من المبادئ التي تقوم عليها قواعد الوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث، والذي يجب بمقتضاه أن يكون لكلّ مواطن الحقّ في الإطلاع على الأخطار المحدقة به وعلى المعلومات المتعلّقة بعوامل القابلية للإصابة المتصلة بذلك وبمجموع ترتيبات الوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث.

ختاماً لقد إستقرت مختلف النتائج المتعلّقة بالقواعد الكلاسيكية للمسؤولية حول منع التلوّث على أنّها غير ملائمة للتعامل مع بعض مشكلات البيئة البحرية المعقّدة، ومن إنعكاسات هذه الفكرة أقرّ الفقه أنّ النظام القانوني لهذه المسؤولية يحتاج إلى تحديث وإعادة نظر في مبادئه وأساسه بشكل يجعلها تستجيب للمخاوف الناجمة عن تزايد أشكال الإعتداء على العناصر البيئية، وتتوافق أيضاً مع سعي المجتمع إلى إحتواء الأضرار التي تمسّ خصوصاً سلامة البيئة البحرية. تحقيقاً لذلك تمّ إستحداث بعض الآليات الحديثة لإمكانية تفعيل هذه المسؤولية وأبرزها مبدأ الحيطة، مبدأ الملوث الدافع ومبدأ الإعلام والمشاركة، هذه المبادئ تساعد في تسريع الإجراءات بإعتبار أن إجراءات المسؤولية المدنية التقليدية تتميز ببطئها وطول المدة للتوصّل إلى معرفة الشخص المسؤول، زيادة على أن الضرر البحري يتميّز بتشعب مصادره وتعدّد المسؤولين؛ وهو ما يتماشى مع أحدث ما توصّل إليه القانون الدولي في مجال حماية البيئة.

المطلب الثاني: المسؤولية الجنائية عن أضرار تلويث البيئة البحرية

في ظلّ الصعوبات التي تعترض تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية في مجال البيئة البحرية، خصوصاً بعد حادثة **Erika**، ذهب إتجاه حديث في الفقه الدولي إلى البحث عن الحلول المناسبة وذلك من خلال تطوير مفهوم المسؤولية الدولية وكذا المدنية، والمناداة بتطبيق قواعد المسؤولية الجنائية التي تعتبر الوسيلة الأكثر فعالية في حماية البيئة لما تتمتع به من سلطة الإكراه والردع، فجريمة تلويث البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة صورة جديدة من الجرائم التي تعبّر عن مفهوم حديث نسبياً، ولم تكن معروفة لسنوات قليلة خلت، سواء من الناحية التشريعية أو الفقهية أو من حيث التطبيق القضائي، فضلاً على أنّ

¹ القانون رقم 02/02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل وتنظيمه.

تلك الجرائم وإن كانت تخضع للقواعد العامة، إلا أنها تتسم ببعض الخصوصية التي تستدعي خضوعها إلى أحكام خاصة، لذلك رأى المجتمع ضرورة ترتيب مسؤولية وجزاء على المتسببين في الإضرار بالبيئة البحرية.

الفرع الأول: الأركان القانونية لجريمة تلوث البيئة البحرية

تعتبر جريمة تلوث البيئة البحرية من الجرائم الأكثر خطورة والأشدّ جسامة من حيث الأضرار سواء أكانت أضراراً إقتصادية أو إجتماعية أو حتى سياسية، وذلك راجع لأهمية البيئة البحرية وخصوصيتها في حدّ ذاتها، وكذا إلى خصوصية هذه الأضرار التي تمتد من حيث الزمان والمكان فهي قد تنتشر لتغطي أقاليم دول متعدّدة وتصيب أجيال متعاقبة. وبوضع هذا بعين الاعتبار فإنّ جريمة تلوث البيئة البحرية لا تقوم إلا بتوافر كلّ الأركان القانونية التي يستوجبها القانون من المادي إلى المعنوي إلى الشرعي.

أولاً: الركن الشرعي في جرائم تلوث البيئة البحرية

تتطلب دراسة الركن الشرعي لجريمة تلوث البيئة البحرية البحث في خصوصية مبدأ الشرعية بالنسبة لهذه الجريمة، ثمّ البحث في المصادر المختلفة للتجريم في هذا المجال وذلك كما يلي:

1. مبدأ الشرعية في جريمة تلوث البيئة البحرية:

من المبادئ القانونية الراسخة مبدأ الشرعية الذي يقتضي أنّه "لا جريمة ولا عقوبة إلا بقانون"⁽¹⁾، وتبعاً لذلك لا يجوز تجريم فعل لم ينص القانون الساري وقت وقوعه صراحة على تجريمه كما لا يجوز توقيع عقوبة على مرتكب الجريمة ما لم ينص القانون عليها نوعاً ومقدراً.⁽²⁾

ونحن بصدد جريمة تلوث البيئة البحرية نجد أنّ المشرّع قد أضفى خصوصية مميزة لركنها الشرعي، فلئن كان مبدأ الشرعية يسلّتم أن يكون النص الجنائي المجرم للإعتداء مبيّناً بصورة واضحة تسهّل عملية تطبيقه، فإنّ ذلك أصبح مستبعداً في التشريع الجنائي البيئي. فقد تبنى المشرّع سياسة جنائية أكثر مرونة تتماشى مع هذه الخصوصية، وذلك من خلال إتخاذ العديد من الأساليب منها أسلوب الإحالة وأسلوب النصوص المرنة⁽³⁾، هذا السياسة الجديدة تتميز إذا بتجاوز القواعد التقليدية للتجريم على نحو يحاول يتم فيه التكيّف مع خصوصيات هذا النوع من الجرائم وإحتواء كل جوانبها، وبمعنى أدقّ يلجأ المشرّع إلى اعتماد منطق الليونة والمرونة في تطبيق ركن الشرعية عندما يتعلّق الأمر بجرائم المساس بالبيئة.

(1) - المادة الأولى من قانون العقوبات الجزائري.

(2) - أحسن بوسقيّة، مرجع سابق، ص 22.

(3) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 321.

يقصد بأسلوب الإحالة، أن يقوم المشرع بالنص على العقوبة ورسم الإطار العام للتجريم ثم يحيل إلى نصوص أخرى لتحديد مضمون الفعل الإجرامي وعناصره وبيان شروطه بطريقة تفصيلية دقيقة وواضحة، ومن النصوص التي أعتمد فيها على أسلوب الإحالة ما جاء به القانون رقم 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها⁽¹⁾، حيث يعتبر هذا الأخير من أهم القوانين الإطار الذي يكتفي فيه المشرع برسم القلب العام الذي ينبغي على السلطات التنفيذية وضعه حيز التنفيذ عن طريق المراسيم والقرارات التي تصدرها، وتبعاً لذلك فقد جاءت الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون في صيغ عامة، ثم تحيل إلى المراسيم والقرارات من أجل تحديد عناصرها ووضعها موضع التطبيق الفعلي، وعلى سبيل المثال المادة 64 منه التي تنص على أنه "يعاقب من سنة إلى ثلاثة سنوات وبغرامة قد تصل إلى 900.000.00 دج كل من قام بإيداع النفايات الخاصة الخطرة أو رماها أو طمرها في مواقع غير مخصصة لهذا الغرض"، فهي بذلك لم تحدّد طبيعة ونوع هذه المواد الخطرة وإنما إكتفت فقط بتجريم فعل طمرها أو رميها في مواقع غير مخصصة لذلك، وهو ما يعني أنّ المشرع يحيل بشأن ذلك إلى الجهة الإدارية المختصة من أجل تحديدها تحديداً مفصلاً وواضحاً، وكذا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-104 المؤرخ في 25 فيفري 2006 الذي يحدّد قائمة النفايات الخاصة الخطرة في ملحقه ويصنفها بحسب طبيعتها ونوعها، كما قد أضاف شرطان أساسيان لقيام هذه الجريمة، يتعلّق الأول بالطبيعة الكيميائية للمواد والنفايات المطمورة والثاني يتعلّق بطلب الإدارة المختصة للمعلومات.⁽²⁾

عموماً فإنّ أبرز النصوص التي جاءت مطابقة لهذا النوع من الصياغة، قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، إذ أحال في 32 مادة منه إلى التنظيم⁽³⁾، قانون حماية الساحل وتنظيمه الذي أحال بدوره إلى هذا الأخير في 11 مادة منه⁽⁴⁾، كذلك القانون المتعلّق بتسيير النفايات الذي أرجع إلى التنظيم من جهته في 18 مادة⁽⁵⁾، زيادة على القانون المتعلّق بحماية التراث الثقافي، الذي كانت إحالته إلى التنظيم في 11 مادة منه⁽⁶⁾، هذه النصوص هي نصوص تقنية بحتة، تحتاج إلى ترك المجال لذوي الخبرة والإختصاص

(1) - قانون رقم 01-19 مؤرخ في 27 رمضان لعام 1422 الموافق لـ 12 ديسمبر 2001 يتعلّق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج.ر. عدد 77 لسنة 2001.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 322.

(3) - وهي المواد: 14، 10، 12، 7، 6، 24، 23، 19، 16، 15، 27، 28، 32، 33، 41، 47، 49، 50، 52، 55، 57، 62، 63، 64، 66، 65، 68، 69، 70، 74، 78، 80.

(4) - وهي المواد: 11، 14، 15، 16، 17، 18، 19، 21، 24، 26، 33، 34.

(5) - وهي المواد: 05، 10، 14، 16، 18، 21، 24، 25، 26، 31، 32، 36، 37، 38، 39، 52، 67.

(6) - وهي المواد: 7، 8، 9، 30، 63، 69، 76، 77، 79، 80، 90.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

لبيان الجوانب التفصيلية فيها، مما يقلل من نجاعتها وفعاليتها لأنها غير مضبوطة وغامضة، خاصة في ظل غياب التنظيمات وعدم السرعة في ضياعها.

أما أسلوب النصوص المرنة أو المفتوحة، فهو أسلوب يعتمد على صياغة النصوص الجنائية بعبارات مرنة قابلة بطبيعتها للتفسير، مانحا بذلك لأجهزة تنفيذها حرية أكبر في تحديد الوقائع الإجرامية التي تمس بالمصلحة القانونية المحمية، أي أنه أسلوب يعمل على وضع صيغ غير محددة ضبابية ويترك مسألة تأويلها لرجال الميدان، خصوصا أنه في كل مجال من مجالات حماية البيئة البحرية، قد كلف أعوان لمراقبة الوضع والبحث عن المخالفات، ثم إتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها.

وبالرجوع دائما إلى القانون المرجعي في هذا المجال، القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، إستعمل المشرع بكثرة عبارتي "بصفة عامة" و "كل" في صياغة معظم مواده التي تذكر الأفعال الإجرامية، حيث تختم تعددها بالعبارتين المذكورتين وبذلك يعتبر هذا القانون من أبرز "القوانين المفتوحة"، ومثال ذلك المادة 06 منه التي ألزمت كل منتج للنفايات أو حائز لها بإعتماد وإستعمال تقنيات أكثر نظافة وأقل إنتاجا للنفايات، الإمتناع عن تسويق المواد المنتجة للنفايات غير القابلة للإنحلال البيولوجي وكذا الإمتناع عن إستعمال المواد التي من شأنها أن تشكل خطرا على حياة الإنسان، ثم ألزمته "بإتخاذ كل الإجراءات الضرورية لتفادي إنتاج النفايات" هذه الإجراءات غير موضحة وغير دقيقة، وبالتالي كل واحد يمكن له أن يتخذ منها ما يراها ضرورية للإنقاص من إنتاج النفايات أو تفاديها. كذلك نص المادة 15 منه التي أخضعت لدراسة التأثير المسبقة أو لموجز التأثير على البيئة، مشاريع التنمية والهياكل والمنشآت الثابتة والمصانع والأعمال الفنية، وختم هذا التعداد بعبارة "وكل الأعمال وبرامج البناء والتهيئة" وهذا يتنافى مع ركن الشرعية الذي يستلزم ويقتضي تحديد الفعل المحظور بدقة مع تخصيص العقوبة المناسبة له⁽¹⁾.

كذلك نصوص القانون رقم 02-02 السالف الذكر، حيث يمنع كافة صور المساس بالساحل وبمكوناته التي قد تنشأ عنها آثار جسيمة على البيئة البحرية، كما أنه لم يكتفي عند هذا الحد بل قد أضاف من خلال نص المادة 10 منه عبارة "وكل المواقع الأخرى ذات الأهمية الإيكولوجية"، فالمشرع بذلك قد إعتد صيغة عامة في تحديده للمجال البحري المشمول بالحماية بحيث يمكن إدراج كل موقع ذو قيمة بيئية في مجال الحماية ضد التلوث بجميع مصادره، وهذا أمر يخرج عن قواعد الشرعية الجنائية التقليدية التي

(1) - المواد 15 و 06 من القانون رقم 10/03، مرجع سابق.

تقتضي أن يكون الفعل الإجرامي مضبوطا، فالمساس بأيّ موقع من المواقع الموجودة على الساحل ولو لم يتمّ ذكرها في متن النص، قد يعتبر عملا إجراميا إذا قرّرت الجهات المعنية بالبحث عن المخالفات ذلك.

وعلى نفس المنوال تبنيّ المشرّع الفرنسي أسلوب النصوص المرنة عند صياغة القانون رقم 76-663 الصادر في 19 جويلية 1976 بشأن المنشآت المصنّعة، حيث أضاف عبارات "بصفة عامة كلّ المنشآت المستغلة" إلى نصوصه عند تعداد هذه المنشآت المضرّة بالبيئة وهو نفس الشيء بالنسبة لتحديد طبيعة ونوع الأخطار التي يمكن أن تنشأ عن هذه المنشآت تلويثا للبيئة بما فيها البيئة البحرية⁽¹⁾.

عموما فإنّ اعتماد هذين الأسلوبين في جرائم تلويث البيئة بما فيها البحرية سلاح ذو حدين، فمن جهة قد ينجر عنه عدم الفعالية والنجاعة في تكييف الجريمة وتقرير العقوبة وهو ما يترتب عليه إختلاف كبير في الإجتهاادات القضائية، حيث قد يكتفّ الفعل الواحد بوصفين في محكمتين مختلفتين، خصوصا وأنّ القضاة لم يهينوا وليس لهم دراية كافية لمعالجة القضايا المتعلقة بالمساس بالبيئة البحرية. ومن جهة ثانية، فإنهما يمكن أن يكونا أداة فعّالة ومنتجة في حماية البيئة البحرية ذلك أنّ التشريع في هذا المجال يتطلّب خبرة فنية قد لا تتوفر إلّا لدى السلطات الإدارية المختصة، كما أنّهما يحقّقان المرونة في الأداة التشريعية التي تمكنها من مواجهة الظواهر المستحدثة التي تمسّ بعناصر البيئة ومواردها. وفي الواقع فإنّ الأسلوبين لا يعتبران تعديا على مبدأ الشرعية ولا يؤديان إلى الإخلال به، ذلك أنّ المشرّع يُعهد إليه وضع النصوص العامّة للتجريم والعقاب، أمّا السلطة الإدارية فيقتصر دورها على تحديد عناصر وشروط التجريم في إطار المبدأ العامّ المنصوص عليه في القواعد القانونية، كما أنّهما يساعدان على توسيع نطاق الرقابة التي يمارسها القضاء بشقيه الجنائي والإداري من جهة والتوسيع في مساحة سلطتهما التقديرية من جهة ثانية، ومن ثمة فهما يفتحان المجال واسعا للإجتهااد القضائي الذي يعتبر مصدرا من مصادر القانون.⁽²⁾

2. مصادر التجريم والعقاب في جرائم تلويث البيئة البحرية:

تتمثل مصادر التجريم في نوعين من المصادر، مصادر غير مباشرة وهي أنظمة غير جزائية كالداستير والإتفاقيات الدولية وتوصيات المنظمات الدولية في هذا المجال، ومصادر مباشرة تتمثل في القوانين البيئية البحرية الخاصة التي تنص على جرائم وجزاءات جنائية كمصدر أول، والمصدر الثاني يأتي

⁽¹⁾ - W.Coulet et M.Despax, loi et pratique concernant le contrôle de la pollution en France, L.T.C.C.E, 1997, p28.

⁽²⁾ - واعلي جمال، مرجع سابق، ص325، وكذلك أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، دار هومة، الطبعة 2014، الجزائر، 2014، ص68.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

في شكل قانون عام لحماية البيئة يحتوي على جرائم وجزاءات كذلك، ثم المصدر الثالث وهو قانون العقوبات الذي يمكن أن تدرج فيه جرائم الإعتداء على البيئة البحرية كذلك.

لقد سعت العديد من التشريعات إلى إدراج الجرائم البيئية ضمن قوانين عقوباتها لما لذلك من دور في المساهمة في نشر الوعي إزاء الطابع الإجرامي الخطير لهذه الجرائم، وقد إنقسمت هذه التشريعات إلى قسمين منها من حسمت الوضع بإدراج هذه الجرائم في صلب التقنيات العقابية كما فعل المشرع الألماني الذي خصص لأحكامها فصل كامل به تحت تسمية **جرائم البيئة**⁽¹⁾، وكذلك المشرع الإيطالي الذي قام بتعديل أحكام قانون العقوبات بإضافة جرائم الإعتداء على البيئة ضمن أحكامه بداية من المادة 102⁽²⁾، ومنها من بقيت مترددة بين النص والإدراج أو تخصيص قوانين خاصة بها منها المشرع الجزائري الذي إقتصر على إدراج بعض الجرائم فقط في قانون العقوبات، مما يجعل من ذلك من قبيل الحماية غير المباشرة للبيئة البحرية، وتتمثل هذه الأحكام والنصوص في نص المادة 87 مكرر منه التي إعتبرت الإعتداء على البيئة فعلا إرهابيا⁽³⁾، إذ كان الغرض منه الإعتداء على المحيط أو إدخال مادة سامة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقائها عليها أو في المياه الإقليمية ومن شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر.

والملاحظ أنّ أحكام قانون العقوبات قد فرضت الحماية ضد التلوث الهوائي، البري والبحري، وهي حماية تشمل الكائنات الحية وغير الحية وكذا الموارد الطبيعية لعناصر البيئة جميعا، إلا أنها لم تكن مقصودة لذاتها أو لمكافحة التلوث بجميع مصادره، وإنّما المقصود منها هو حماية راحة أمن الأفراد وسلامتهم. كما أن نطاق هذه الجرائم ضيق، فمثلا تلويث البيئة البحرية لا يجرم إلا إذا كان ناتج عن إلقاء مواد سامة أو تسريبها في المياه الإقليمية فقط، بمعنى آخر لا جريمة إذا ما تمّ إلقاء هذه المواد في المياه الداخلية أو المنطقة المتاخمة أو أعالي البحار أو منطقة الجرف القاري، ولا جريمة إذا ما تعلّق الأمر بمصدر آخر من مصادر التلوث، مما يعني قصور هذه الأحكام في تحقيق حماية حقيقية لهذه البيئة،

(1) - عادل ماهر سيد أحمد الألفي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة المنصورة، مصر، 2009، ص 45.

(2) - نفس المرجع، ص 45-46، وكذلك محمد ابراهيم زيد، الإصلاح العقابي ومشروع قانون العقوبات الإيطالي الجديد، بحث مقدم في المؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائي، القاهرة، أكتوبر 1993، ص 60.

(3) - تنص المادة 87 مكرر من قانون العقوبات: "يعتبر فعلا إرهابيا أو تخريبا في مفهوم هذا الامر كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية وإستقرار المؤسسات وسيرها العادي عن طريق عمل غرضه ما يأتي: الإعتداء على المحيط = إدخال مادة سامة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقائها عليها أو في المياه الإقليمية من شأنها جعل صحة الانسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطره".

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بحيث كان من المفروض أن تنصب على جميع العناصر البيئية في ذاتها وكذا ضد مصادر التلوث المختلفة.

على الجانب الآخر وحتى يشعر الأفراد بأهمية المحافظة على البيئة، فقد تبنت بعض الدول نصوصا خاصة لتجريم الأفعال الماسة بالبيئة البحرية تحمي مباشرة عناصرها المختلفة، وهي غالبا ما تكون نصوصا تنظيمية تتعلق بإدارة وتنظيم وإستغلال مختلف الموارد البحرية والثروات الطبيعية لهذه البيئة، والمشرع الجزائري كغيره من المشرعين قد إهتم بإصدار قوانين خاصة ضمّنها أحكاما عقابية تهدف إلى حماية عناصر البيئة بمختلف عناصرها بطريقة مباشرة، خاصة بعد تفاقم الأخطار البيئية وتأثيرها المباشر وغير المباشر على حياة الإنسان والكائنات الحية الحيوانية والنباتية.

لقد أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 03-10 السالف الذكر والذي ألغى أحكام القانون رقم 83-03⁽¹⁾، حاول من خلاله أن يواكب الطرح الجديد الذي تم تكريسه بموجب إعلان ريوديجانيرو⁽²⁾، كما يعدّ على رأس مجموعة القوانين التي تناولت في طياتها الجرائم البيئية بحيث أفرد لها بابا كاملا، وهو الباب السادس تحت عنوان الأحكام الجزائية⁽³⁾.

ونظرا لأهمية حماية البحر من كافة مصادر التلوث، فقد خصّص له عددا معتبرا من الأحكام والنصوص، بداية من المادة 52 منه إلى المادة 58 وكذا من المواد 88 إلى 100 وكلّها تتعلّق بالعقوبات الخاصة بحماية الماء والأوساط المائية، ومثال ذلك المادة 84 التي تنص على عقوبة الغرامة من خمسة آلاف إلى خمسة عشر ألف دينار عن الأفعال المجرّمة المنصوص عليها في المادة 47 منه، وهي تلك الأفعال المتصلة بالإنبعاثات الملوّثة للجوّ الصادرة عن الوحدات الصناعية والحرفية والزراعية؛ المادة 88 بدورها تمنح صلاحية إيقاف السفينة أو الطائرة التي أستخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات لوكيل الجمهورية

(1) - القانون رقم 03-10 المتعلق بالبيئة والتنمية المستدامة، مرجع سابق.

(2) - وهو مفهوم حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والذي ورد ذكره في المادة الاولى من إعلان ريوديجانيرو التي تنص على (يقع البشر في صميم الإهتمامات المتعلقة بالتنمية المستدامة، ويحق لهم ان يحيوا حياة صحية ومنتجة في وئام مع الطبيعة)، عونتر هاندل، إعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية (إعلان استكهولم) 1972 وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية 1992، United Nations Audiouisnal Library of International Law، كلية الحقوق، جامعة تولان، 2012، ص01.

(3) - والذي تضمن 29 مادة من المادة 81 إلى 110 منه، بحيث خصص الفصل الرابع منه العقوبات المتعلقة بحماية الماء والالوساط المائية.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

والقاضي عن أفعال الصبّ أو الغمر أو الترميد لمواد تضرّ بالأنظمة البيئية البحرية⁽¹⁾، المادة 98 تقرّر العقوبة بغرامة من مائة ألف إلى مليون دينار لكل من خالف أحكام المادة 57⁽²⁾.

وعلى نفس المنوال تضمّن القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري⁽³⁾ أحكاما جزائية تعاقب على تلويث البيئة البحرية تفاوتت بين الغرامة والحبس لتصل في بعض الأحيان إلى الإعدام⁽⁴⁾، كما تضمن أحكاما تتعلّق بالتلوث البحري بالمحروقات، وكذا التلوث الناجم عن الإغراق أو الغمر أو التصريف والدفن لمواد سامّة وخطيرة في المتوسط والتي من شأنها التأثير على عناصره ومن ثم على الأحياء البحرية فيه⁽⁵⁾، وبالمثل تضمن القانون رقم 02-02 نصوصا تجزيمية خاصة عندما يتعلّق الأمر بإقامة أيّ نشاط صناعي ملوّث على الساحل وقد خصّص لها الباب الثالث منه من المواد 37 إلى 45⁽⁶⁾، فالمادة 39 تقرّر عقوبة الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنة وبغرامة من مائة ألف إلى ثلاثمائة ألف أو بإحدى العقوبتين عند مخالفة تدابير إقامة أي نشاط صناعي جديد على الساحل⁽⁷⁾، المادة 40 بدورها تنصّ على عقوبة الحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائتي ألف إلى مليوني دينار، أو بإحدى العقوبتين، لكلّ من خالف أحكام المادة 20 من هذا القانون المتعلقة بالفعل الإجرامي الخاص بإستخراج الرمال من الشواطئ، بحيث منعت هذه الأخيرة هذا الفعل منعا باتّا.

وبنفس التدبير أيضا تضمن القانون رقم 15-08 المتعلّق بالصيد البحري نصوصا تجزيمية عندما يتعلّق الأمر بالصيد المفرط ودون ترخيص وكذا عندما تكون الأرصدة السمكية مهدّدة بالإنقراض أو عندما تستعمل وسائل صيد غير مرخصة ومحضورة ويمكن أن تهدّد توازن البيئة البحرية، وقد خصّص لذلك الباب

(1) - المادة 52 من قانون 10/03 ، مرجع سابق.

(2) - بالرجوع إلى المادة 57 نجدها تلزم ريان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامّة أو ملوّثة، تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، بإبلاغ السلطات المعنية عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه من شأنه أن يهدّد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية.

(3) قانون رقم 98-05 مؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمّ الامر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، ج-ر عدد 47 لسنة 1998 والمعدل والمتمم أيضا بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج-ر عدد 46، المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

(4) - حيث تنص المادة 500 من القانون رقم 10-04 على أنه (يعاقب بالإعدام كلّ ريان سفينة جزائرية أو أجنبية، ألقى عمدا النفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني)، وكذا المادة 481 منه التي تنص على أنه (يعاقب بالإعدام كلّ شخص يعمد بأية وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي).

(5) - المواد من 479 إلى 499، من نفس القانون.

(6) - القانون 02-02 ، مرجع سابق.

(7) - المادة 15 من نفس القانون.

الثالث عشر منه تحت مسمى "العقوبات" من المادة 74 إلى المادة 102⁽¹⁾، حيث أنه قضى في المادة 83 منه، بمعاقبة كل من يستعمل آلات للصيد بالإضاءة بغرامة من خمسمائة ألف إلى مليون دينار⁽²⁾، المادة 88 من جهتها أقرت عقوبة الغرامة من مائة ألف إلى مئتي ألف دينار لكل من يقوم بإدخال أو قنص أو بيع الفحول والدعاميص واليرقنات في الأوساط المائية⁽³⁾.

علاوة على ذلك، فإنّه من بين التشريعات المتوسطية التي سعت إلى حماية البيئة البحرية التابعة لسيادتها، المشرّع الفرنسي الذي بدوره قام بسنّ مجموعة من القوانين التي تناولت نصوصاً عقابية تهدف إلى ضمان الحماية الجنائية للبيئة البحرية وكذا تحقيق الردع من المخالفين لأحكام ومقتضيات حماية هذه الأخيرة والحفاظ على مواردها الطبيعية، منها القانون رقم 599-76 المتعلّق بمنع التلوّث الناشئ عن عمليات الدفن والإغراق، وأيضاً القانون رقم 583-83 المتضمن مكافحة التلوّث العامّ بالزيت، حيث ضمن النصان موادهما أحكام الإتفاقيات الدولية المتعلّقة بهذا الشأن، كإتفاقية لندن لعام 1954⁽⁴⁾ والتي تعتبر المصدر الأول لكافة التشريعات الجزائية والنصوص التجريبية ضد التلوّث النفطي العام.

ثانياً: الركن المادي لجريمة تلويث البيئة البحرية:

يعرّف الركن المادي للجريمة بوجه عامّ بأنّه "السلوك أو النشاط الخارجي المادي الملموس أيّ الظاهر في العالم الخارجي، الذي يأتيه الإنسان ويجرّمه القانون"⁽⁵⁾، ولا ينسب النشاط الإجرامي إلّا للإنسان وبالتالي لا بدّ أن يقترن النشاط بالإرادة حتى تتمّ التفرقة بين السلوك الإجرامي وبين فعل الطبيعة والحيوان⁽⁶⁾، كما أنّه يقوم على عناصر ثلاثة تتمثل في السلوك والنتيجة والعلاقة السببية، فأما السلوك فهو النشاط الخارجي الذي يترتّب عنه الإعتداء على حقّ أو مصلحة يحميها القانون وهو إما سلبي أو إيجابي، وأما النتيجة فهي الأثر الخارجي لذلك النشاط، وأما العلاقة السببية فهي الرابطة التي تجمع بين السلوك والنتيجة⁽⁷⁾.

(1) - المادة 16 من القانون رقم 15-08 مؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1436 الموافق لـ 02 أبريل سنة 2015 يعدل ويتم القانون رقم 01-11 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق لـ 03 يوليو سنة 2001 والمتعلّق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر. عدد 18 مؤرخة في 08 أبريل 2015.

(2) - تحليل هذه المادة إلى المادة 55 لبيان مفهوم الإنارة، هذه الأخيرة تؤكّد على إمكانية منع أو تقييد ممارسة الصيد البحري ببعض الوسائل المحظورة، وأحالت إلى التنظيم في بيان نوعية هذه الوسائل والمواقع التي يمنع فيها إستعمال تلك الوسائل والأوقات الذي يسري فيه هذا المنع.

(3) - تحليل هذه المادة إلى المادة 39 في تفصيل هذا الفعل الإجرامي.

(4) - وإعلي جمال، مرجع سابق، ص 328.

(5) - أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات: القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 308.

(6) - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، الطبعة 01، منشأة المعارف الاسكندرية، 1999، ص 90.

(7) - أحمد فتحي سرور، مرجع سابق، ص 309.

والركن المادي في جرائم تلوث البيئة شأنه شأن أي جريمة أخرى يتكوّن من نفس العناصر، ولا تختلف جرائم تلوث البيئة البحرية عن ذلك بوصفها أحد عناصر البيئة، وبناءً على ذلك تكون عناصر جريمة تلوث البيئة البحرية كالآتي:

1. السلوك الإجرامي في جريمة تلوث البيئة البحرية

السلوك الإجرامي في جرائم البيئة البحرية يمكن أن يكون سلوكاً إيجابياً من خلال القيام بإدخال مواد ملوّثة أيًا كانت طبيعتها في الوسط البحري، أو أن يكون سلبياً كالإمتناع الذي يترتب عليه الإضرار بأحد عناصره⁽¹⁾.

ويتجسّد السلوك الإجرامي في فعل (التلوث) بإعتباره النشاط الذي يؤدي إلى تحقيق نتيجة يجرّمها المشرّع وهي الإضرار بالبيئة البحرية، وهو يتميّز بطابع خاص يتمثل في العناصر المكوّنة له والتي تتمثل في فعل التلوث وطبيعة المواد الملوّثة ومحلّ التلوث⁽²⁾، فأما محلّ التلوث في جرائم تلوث البيئة فهي المياه الخاضعة لسيادة كلّ دولة⁽³⁾، وأما فعل التلوث فإنّ معناه يختلف من تشريع إلى آخر، حيث يقصد به على ضوء ما نص عليه المشرّع الجزائري في القانون رقم 10-03 بأنّه "إدخال أيّ مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغيّر الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للماء، وتتسبّب في مخاطر على صحة الإنسان والحيوان والنباتات البرية والمائية وتمسّ بجمال المواقع أو تعرقل أيّ إستعمال طبيعي آخر للطبيعة"⁽⁴⁾، كما يتخذ فعل التلوث شكل الصبّ أو الغمر أو الترميد⁽⁵⁾ في البحر لمواد ملوّثة يمكن أن تؤثر سلباً على التوازن البيئي فيه. وفي نفس السياق أضافت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار شكلاً آخر لفعل التلوث وهو أنّ الخلطة ومجرّد التحريك للمواد الموجودة أصلاً في البيئة البحرية إذا نجم عنها أو كان من الممكن أن ينجم عنها أضرار يعتبر تلوثاً لها⁽⁶⁾.

(1) - محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلّية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 2005، ص 62.

(2) - محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص 62 وما يليها.

(3) - وعلى سبيل المثال نصت المادة 90 من القانون 10-03 على معاقبة كلّ ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كلّ شخص يشرف على عمليات الغمر والترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، والمادة 66 من القانون 04 لعام 1994 المصري التي تنص على أنه "يحضر على السفن والمنصات البحرية تصريف مياه الصرف الصحي الملوث داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية"، أنظر محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 173.

(4) - المادة 04 فقرة من القانون رقم 10-03، مصدر سابق.

(5) - المادة 52 من نفس القانون.

(6) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 60-61.

وأما بالنسبة لطبيعة المواد الملوثة، فإنه لا يشترط لقيام الجريمة أن تكون هذه المواد من طبيعة أو نوعية محدّدة أو تتخذ شكلا معيّنًا، بل يكفي أن يؤدي إدخالها للوسط البحري إلى الإضرار بموارده وعناصره الطبيعية محل الحماية⁽¹⁾.

من الأمثلة العملية للركن المادي في جرائم المساس بسلامة البيئة البحرية ما نصت عليه المادة 499 من القانون البحري، وهو عدم إخطار ربانة السفن الجزائرية أو الأجنبية التي تحمل موادًا مشعّة، السلطات المينائية بوقت دخولها إلى المياه الإقليمية، وكذا المادة 30 من القانون المتعلّق بحماية الساحل وتثمينه، التي نصت على فعل مادي آخر يمنع إرتكابه في حقّ الساحل، وهو الدخول إلى المناطق الشاطئية حيث تكون التربة هشّة ومعرّضة للانجراف.

2. النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية:

إنّ جرائم تلوث البيئة البحرية شأنها شأن باقي الجرائم التي يتطلّب المشرّع فيها حدوث نتيجة مادية ملموسة ومحدّدة تتمثل في حدوث ضرر وإضطراب في الوسط البحري، وتتميّز هذه الأخيرة في هذا النوع من الجرائم بأنّها عادة ما تترخى في تحقّقها، فتحدث في مكان أو زمان مختلفين عن زمان ومكان حدوث السلوك الإجرامي، الأمر الذي قد يجعل منه تلوث عابر للحدود أيّ أنّه ينبعث مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة، ويتسبّب في تلوث وإحداث أضرار بالبيئة البحرية داخل نطاق إقليم دولة أخرى، وعليه فإنّ هذه النتيجة تتميّز بطابع إنتشاري فلا تتوقف عند حدود المكان الذي حدث فيه فعل التلوث وإنّما تنتشر بفعل حركة الأمواج والتيارات البحرية والرياح لمسافات بعيدة قد تتجاوز حدود الدول البحرية إلى حدود دول أخرى⁽²⁾، هذا من جهة.

من جهة ثانية، فإنّه قد يؤدي السلوك الإجرامي في هذه الجرائم إلى نتيجة ضارة مباشرة وفورية، تتحقّق حالا أو بعد مدة زمنية قصيرة⁽³⁾، أو إلى نتيجة غير مباشرة يتراخى ظهورها بعد إرتكاب الفعل لفترة زمنية طويلة قد تصل إلى عشرات السنين.

(1) -وعلى سبيل المثال المادة 03 من القانون 10-03 التي عرفت المواد الملوثة "بأنها أي مادة من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء ...". والمادة 232 فقرة 02 من القانون الزراعي الفرنسي الجديد على "أن المواد الملوثة هي المواد أيا كانت طبيعتها أو شكلها أو كميتها من شأنها أن تتسبب في هلاك الأسماك أو الإضرار بتغذيتها أو تكاثرها أو الإنتقاص من قيمتها الغذائية، أنظر: M.Perieur, le droit de l'environnement, op.cit, p706.

(2) - أحمد سكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الاول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013، ص20.

(3) - أحمد سكندري، نفس المرجع، ص20.

ومما سبق يتضح بأنّ النطاق الزمني للنتيجة الإجرامية في هذه الجرائم يحدّد طبيعة الجريمة، فهي إما وقتية وذلك عندما يستغرق الركن المادي فترة زمنية قصيرة، وإما مستمرة إذا كانت الفترة الزمنية طويلة⁽¹⁾، والعبرة في تقدير ذلك هو قدرة النشاط الإجرامي على الإستمرار زمنيا، لذلك استحدث المشرّع معيارا جديدا للتجريم، و هو الإكتفاء بالسلوك المادي دون إنتظار أية نتيجة، وبالتالي، فإن " حدوث النتيجة فور وقوع الإعتداء أو النشاط الجرامي أو بعد فترة معينة منه طالت أو قصرت" لا يؤثر في طبيعة السلوك الإجرامي وبالنتيجة في قيام الجريمة⁽²⁾.

ومن الأمثلة التي تؤكد ذلك نص المادة 19 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، التي تخضع المنشآت المصنفة لضرورة الحصول على ترخيص من الوزير المكلف بالبيئة والوزير المعني، والمادة 52 التي تمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي، كل صبّ أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها تغيير خصائص الماء أو تعريض الموارد البيولوجية للخطر، والمادة 57 التي تلزم كلّ ربّان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائي أن يبلغ عن كلّ حادث ملاحى يقع في مركبه، إن فعل طلب الرخصة وصبّ وغمر لمواد في الوسط البحري وعدم التبليغ عن الحوادث، سلوكيات مادية يعتبرها المشرّع من الأفعال الإجرامية دون إنتظار حصول النتيجة السلبية على البيئة البحرية.

كذلك في قانون حماية الساحل وتنظيمه، نص المادة 15 التي تمنع إقامة أي نشاط جديد على الساحل، والمادة 23 التي لا تجيز للعربات المرور والتوقّف على الضفة الطبيعية، والفقرة 02 من المادة 20 التي تجعل أعمال إستخراج مواد الملاط من الشاطئ عملا محظورا، فكّلها أفعال يمنعها القانون دون إنتظار نتائجها، وأيضا القانون المتعلّق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها. وفي هذا الإطار يمكن ذكر المادة 20 التي تخص إيداع وطمر وغمر النفايات الخاصة الخطرة في غير الأماكن والمواقع والمنشآت المخصصة لها، والمادة 25 التي تمنع منعاً باتاً إستيراد النفايات الخاصة الخطرة، وهي كلّها أفعال لا ينتظر النتيجة فيها لكي تصبح أفعالا إجرامية بل يكفي فقط قيام السلوك المادي فيها.

ما يمكن أن نستنتجه هو أنّ الأخذ بالسلوك المادي وحده دون النظر إلى تحقّق النتيجة من عدمه، يتماشى والاتجاهات الحديثة لحماية البيئة البحرية، وعلى وجه الخصوص للمبادئ المستحدثة لقيام المسؤولية المدنية

(1) - محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص 72.

(2) - لحر نجوى، مرجع سابق، ص 74.

خاصة منها مبدأ الحيطة ومبدأ الملوث الدافع لأنه يسعى إلى منع وقوع الضرر أو الوقاية من المصدر مباشرة⁽¹⁾.

3. العلاقة السببية في جريمة تلوث البيئة البحرية:

يكتمل الركن المادي للجريمة بوجود علاقة سببية بين السلوك المادي والنتيجة، ولكن إيجاد الرابطة السببية بينهما يعتبر صعبا إذا ما تراخى تحقق النتيجة أو تغير مكان وزمان حدوثها⁽²⁾. وتجدر الإشارة إلى أن البحث في العلاقة السببية في جرائم تلوث البيئة البحرية لا يثير صعوبة إذا ما تحققت النتيجة في الحال أو إذا كان فعل الجاني هو الوحيد الذي أدى إليها، لكن الصعوبة تثار في حالة بطئ تحققها أو تحققها في مكان غير مكان حدوثها، مما يعني تداخل عوامل وأسباب أخرى إلى جانب فعل الجاني في تحققها، ومعالجة هذه الصعوبة لا تخرج عن الإتجاه العام الذي وجدت فيه نظرية السبب الملائم تطبيقا واسعا في الأوساط القضائية والفقهية، ومفادها أن هذا النوع من الجرائم وفي حالة تعدد العوامل التي تساهم في إحداث النتيجة الإجرامية يعزى ترتب النتيجة إلى النشاط الإجرامي الذي كان محتملا أن تترتب عليه هذه الأخيرة طبقا لمعيار الرجل العادي ووفقا للمجرى العادي للأمر⁽³⁾.

ثالثا: الركن المعنوي لجريمة تلوث البيئة البحرية:

الركن المعنوي للجريمة قوامه علاقة نفسية بين مادية الجريمة وشخصية الجاني وجوهر هذه العلاقة هو الإرادة، فالجريمة تفترض وجود العمد كما تفترض وجود الخطأ غير العمد في السلوك الإجرامي، ولقد اجتمعت كل التشريعات الجنائية المعاصرة على اعتبار الركن المعنوي في جريمة الإعتداء على البيئة البحرية، إما تصرفا عمديا أو تصرفا جاء نتيجة للخطأ غير العمد⁽⁴⁾.

1. الجريمة العمدية:

تكون الجريمة عمدية في حالة ما إذا إقترفها الفاعل عالما بحقيقتها الواقعية وبمناصرتها القانونية، أي أن يكون الجاني محيطا بحقيقة السلوك الإجرامي سواء من حيث الوقائع أو من حيث القانون ومع ذلك تتجه إرادته إلى القيام به.

(1) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 504.

(2) - Aglaya, Tsitsoura, la protection pénal du milieu naturel en France, Rev-inter de droit pénal, 1978, n°4, p129.

(3) - أحسن بوسقيعة، مرجع سابق، ص 22.

(4) - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 62.

ويتعلق عنصر العلم في جريمة تلوث البيئة البحرية من حيث الوقائع بموضوع الحقّ المعتدى عليه وبخطورة هذا الفعل وكذا مكان ووسيلة إرتكابه⁽¹⁾، وبالعناصر المفترضة المتعلقة بالجاني⁽²⁾ والمجني عليه⁽³⁾، في حين يتعلق العلم بالقانون بمبدأ "لا يعذر بجهل القانون" أي أنّ الجاني يجب أن يعلم أنّ ما يقوم به من أعمال وأفعال يعتبر من قبيل جرائم تلوث البيئة البحرية وإن كانت هذه الأخيرة من الجرائم القانونية المستحدثة التي لم ترسخ بعد في علم الأفراد بصورة كبيرة⁽⁴⁾.

أما عنصر الإرادة فهو يتعلق بالباعث الذي يدفع الجاني إلى إرتكاب نشاط التلوث أيّ الغاية التي يرجوها الفاعل من عمله مثل فعل التخلص من المواد الضارة بإلقائها في المياه الإقليمية للدولة البحرية.

2. الجريمة غير العمدية

تقوم الجريمة غير العمدية على فكرة الخطأ غير العمدية، ولقد عبّر المشرع الجزائري عنه في قانون حماية البيئة رقم 03-10 بصور مختلفة⁽⁵⁾ منها سوء التصرف⁽⁶⁾ والرعونة⁽⁷⁾ والغفلة⁽⁸⁾ والإخلال بالقوانين والأنظمة⁽⁹⁾.

وما يلاحظ بصدد هذه الفكرة أنّه في عدد من جرائم المساس بالبيئة البحرية، فإن القانون يكتفي بالقيام بالفعل أو الإمتناع عن القيام به، دون اشتراط توفّر قصد خاص للإعتداء، ففي جريمة الصيد غير المشروع للمرجان مثلاً والممنوعة منعاً باتاً، فإن الجاني لا يقصد القضاء على هذه الثروة بل إنّ كلّ ما يسعى إليه هو تحقيق الربح، فإتيان الفعل في حدّ ذاته يعتبر جريمة يعاقب عليها القانون لأنه بكل بساطة منع القيام

(1) - محمد أحمد المشاوي، مرجع سابق، ص 236-240.

(2) - حيث يشترط المشرع فيمن يرتكب الفعل الإجرامي أن تكون له صفة قانونية أو فعلية معينة، كريان السفينة أو مالكها أو مستغل الطائرة أو الآلية أو القاعدة القائمة، المادة 57-92 من القانون رقم 03-10، مصدر سابق.

(3) - قد يشترط المشرع توافر صفة معينة في المجني عليه، ومن الأمثلة على ذلك ما نصت عليه المادة 88 من القانون رقم 08-15 المتعلق بالصيد البحري "يعاقب بغرامة من 200 ألف دج (200.000 دج) إلى 400 ألف دج (400.000 دج) كلّ من يقوم بإدخال أو قنص أو نقل أو بيع الفحول... واليرقات بدون رخصة...".

(4) - محمد أحمد المشاوي، مرجع سابق، ص 243.

(5) - المادة 97 من القانون رقم 03-10، مصدر سابق.

(6) - وكمثال على ذلك من يقوم بتصريف المياه القذرة في البحر أو من يقوم برش وإستخدام مبيدات كيميائية دون مراعاة للأنظمة والضوابط المنصوص عليها قانوناً...

(7) - مثال ذلك من يقوم بنقل مواد خطرة بغير ترخيص أو من يقوم بترك تسرب هذه المواد في مياه البحر بصفة مباشرة أو غير مباشرة.

(8) - مثال ذلك من يقوم بصب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري...

(9) - مثال ذلك من واصل إستغلال منشأة مصنفة دون الإمتثال لقرار الإعذار بإحترام المقضييات والضوابط التقنية والفنية المنصوص عليها قانوناً، وكذلك مخالفة أي شخص للتعليمات التي يضعها الوزير المكلف بالبيئة والتي بموجبها عملية الصب أو الغمر أو الترميد في البحر وفقاً للشروط التي تضمن إنعدام الخطر وعدم الإضرار...

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بهذا التصرف، كذلك نصّ المادة 97 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، إذ إكتفى المشرع بالخطأ غير العمدي المتمثل في "سوء تصرف الربان أو رعونته أو غفلته"، الذي أدّى إلى وقوع الحادث الملاحي، من أجل توقيع عقوبة الغرامة عليه دون إشتراط نيته الآثمة في إحداث الضرر؛ كذلك وفي هذا الإطار، المادة 102 من القانون المتعلّق بتنظيم أحكام المنشآت المصنّفة، الذي يعاقب مستغل المنشأة المصنّفة إذا لم يتخذ التدابير اللازمة للحصول على ترخيص.

أما المشرّع المصري فهو كذلك يعاقب على جريمة تلويث البيئة البحرية على أساس الخطأ غير العمدي في المادة 91-01 من القانون المتعلّق بالبيئة بعقوبة الحبس والغرامة لكلّ من خالف الأحكام والضوابط التي يفرضها القانون نتيجة الإهمال وعدم الإنتباه⁽¹⁾. في حين أنّ المشرّع الفرنسي فقد حدّد صور الخطأ غير العمدي في الإهمال وعدم اليقظة أو عدم مراعاة القوانين واللوائح، وذلك في القانون الصادر في 02 جانفي 1972⁽²⁾.

في الواقع ونتيجة لتطوّر القانون وبروز معطيات جديدة في ميدان جرائم تلويث البيئة البحرية والرغبة في توفير حماية فعّالة للمصالح ضد بعض صور هذه الجريمة، وبصفة خاصة تلك التي ترتكب في إطار المشروعات الإقتصادية والمؤسسات الصناعية، دعت الحاجة إلى الخروج عن القواعد العامّة، حيث برز إتجاه فقهي وقضائي في كلّ من فرنسا، بريطانيا وأمريكا يقيم المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية على أساس الأفعال المادية فقط، أي دون الإعتداد بفكرة الركن المعنوي ويطلق عليها جرائم لائحية تنظيمية، وهي تلك الجرائم المادية المحضة التي تقوم بمجرد وقوع ماديّات الجريمة التي لا تتطلّب القصد الجنائي في الجريمة⁽³⁾، والعبرة من ذلك هو تفعيل حماية البيئة البحرية والحدّ من التلوّث والسيطرة عليه أو التقليل منه خاصة في الأحوال التي يفترض فيها تحقّق نتيجة معيّنة سواء وقعت عن عمد أو عن إهمال⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: أحكام المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية

إنّ الجرائم المرتكبة على البيئة البحرية قد تتمّ من طرف الشخص الطبيعي فيتمّ مساءلته شخصيا، لكن مع تطوّر الأنشطة الإقتصادية والتجارية التي تقوم بها الهيئات أو المؤسسات أو الشركات عن طريق

(1) - عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، دون بلد نشر، 2009، ص 356-357.

(2) - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 258.

(3) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 330-331.

(4) - محمد حسن كندري، مرجع سابق، ص 108.

النقل البحري وأنشطة إستكشاف قاع البحار، إستوجب إقرار المسؤولية الجنائية للأشخاص الاعتبارية عن الجرائم التي ترتكب في إطار هذه الأنشطة خاصة منها جرائم التلوث.

لذلك فإن المسؤولية المترتبة على تلوث البيئة البحرية لا تخضع للقواعد العامة للمسؤولية سواء في فكرة الفاعل أو أشكال المساهمة الجنائية⁽¹⁾.

أولاً: المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي:

تطبيقاً لمبدأ شخصية المسؤولية الجنائية لا يسأل أحد إلا عن فعله الشخصي لا عن فعل غيره⁽²⁾، وعليه لا يمكن معاقبته إلا على الجريمة التي إرتكبها كفاعل أو ساهم فيها كشريك، إلا أنه مع تطوّر النظام القانوني ورغبة في ضمان حماية فعّالة لحقوق الأفراد خاصة ضد الجرائم الخطيرة، دعت الحاجة إلى وضع قواعد جديدة تخرج عن المبادئ التقليدية للمسؤولية حيث أصبح من الممكن عقاب أشخاص لم يكونوا هم الفاعلين الماديين للجريمة وذلك تطبيقاً لفكرة المسؤولية الجنائية عن فعل الغير، ومنه فإن المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية قد تكون مسؤولية شخصية، كما قد تكون مسؤولية عن فعل الغير وذلك كما يلي:

1. المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن فعله الشخصي:

إن تحديد المسؤول الفعلي عن إرتكاب جريمة تلوث البيئة البحرية غالباً ما تعثر به بعض الصعوبات من الناحية العملية، خاصة وأنّ هذه الجرائم قد تنشأ من عدة مصادر تساهم جميعها في إحداث النتيجة الإجرامية، وبالتالي فإن تحديد الشخص المسؤول يخضع للقواعد العامة التي كرّسها الفقه والقضاء، أيّ بواسطة الإسناد القانوني أو الإسناد المادي أو الإسناد عن طريق الإنابة في الإختصاص.

ويكون الإسناد القانوني عن طريق النص القانوني الذي يجرم فعل التلوث، حيث هو من يتولى تحديد الفاعل أو المسؤول عن الجريمة، ولقد إتجه المشرّع في أغلب نصوص حماية البيئة البحرية إلى تحديد شخصية الجاني في الرّبان أو مالك السفينة أو مستغلها⁽³⁾، ومن بين التشريعات التي تعتمد على هذا الأسلوب التشريع الجزائري من خلال نصوص القانون رقم 03-10 الذي ينص في المادة 57 منه على أنه "يتعين على ربّان كلّ سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوّثة ... أن يبلغ عن كلّ حادث ملاحى

(1) - محمد أحمد المناشوي، مرجع سابق، ص 265.

(2) - نور الدين هنداي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 1985، ص 82.

(3) - محمد لموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون الوضعي، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر،

بسكرة، 2008-2009، ص 224.

يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدّد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية" وبالمثل المادة 92 و 90 أين حدّد فيها المشرّع صفة الجاني في ربّان السفينة أو مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة أو كلّ شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر.

أمّا الإسناد المادي فيكون المسؤول عن تلويث البيئة البحرية كلّ من يرتكب النشاط المادي الإيجابي أو السلبي المكوّن للجريمة بنفسه أو بالمساهمة مع غيره والذي ينجر عنه تلويث الوسط البحري طبقا للقوانين واللوائح⁽¹⁾. وبالرجوع إلى معظم التشريعات البيئية خاصّة المتعلقة بحماية البيئة البحرية يلاحظ أنّها قد توسّعت في تحديد مفهوم النشاط المادي وذلك بهدف توفير أقصى درجات الحماية الجنائية لها، حيث نجد أن المشرّع لم يعطي أهمية كبيرة لشكل النشاط الإجرامي أو لوسيلة إرتكابه أو طريقة إتيانه، بل قام بتجريم كلّ فعل مادي يمكن أن يؤدي إلى الإضرار بالوسط البحري وموارده وعناصره الطبيعية، ومن بين التشريعات التي أخذت بهذا الأسلوب المشرّع الجزائري كذلك الذي تبني هذا الأخير من خلال الكثير من النصوص القانونية كنص المادة 100 من القانون 10-03⁽²⁾، والمشرّع المصري من خلال أحكام ونصوص قانون حماية البيئة لسنة 1994⁽³⁾، وكذا المشرّع الفرنسي الذي جرّم كلّ فعل إلقاء أو تصريف أو ترك لأي مواد في المجاري المائية والتي من شأنها التأثير في الأسماك المتواجدة فيه أو الإضرار بتغذيتها⁽⁴⁾.

على الجانب الآخر، يتمثل أسلوب الإنابة في الاختصاص في أن يقوم الرئيس أو صاحب العمل أو مدير المؤسسة بإختيار شخص آخر من الأشخاص التابعين له ويقوم بتعيينه للقيام بالمهام والالتزامات المنوطة به، ويترتب عن ذلك بأن يتحمّل الشخص التابع أو المفوض مسؤولية الجرائم التي قد تحدث أثناء قيامه بتلك المهام أو الالتزامات، والملاحظ في هذا المجال أنّ المشرّع الجزائري قد أخذ بهذا النوع من الإسناد في القانون 10-03 من خلال نص المادة 92 منه التي حدّد فيها صفة الجاني في الشخص أو الأشخاص الممثلين الشرعيين أو المسييرين الفعليين الذين يتولون الإشراف والإدارة، إذا كان المالك أو المستغل شخص معنوي⁽⁵⁾.

(1) - نور الدين هنداي، مرجع سابق، ص 267.

(2) - المادة 100 من القانون 10-03 .

(3) - محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النشر الذهبي، القاهرة، 2002، ص 253-254.

(4) - Michel Prieur, le droit de l'environnement, op.cit, p 706.

(5) - تنص المادة 92 و 03 من القانون رقم 10-03 على أنه "عندما يكون المالك شخصا معنويا تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الأشخاص الممثلين الشرعيين أو المسييرين الفعليين الذين يتولون الإشراف أو الادارة أو كلّ شخص آخر مفوض من طرفهم".

2. المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم تلوث البيئة البحرية:

لئن كانت حالات المسؤولية الجنائية عن فعل الغير تمثل إستثناء عن مبدأ شخصية المسؤولية الجنائية، فإن إقرارها في جرائم تلوث البيئة البحرية بصفة خاصة يمثل جوهر ضمان حمايتها، وذلك كون أغلب جرائم المساس بها ترتكب بمناسبة تقصير مالك أو مستغل السفينة أو الآلية أو القاعدة العائمة، بواجب الإشراف أو الرقابة على التابعين له أو لعدم إتخاذ إجراءات الحيطه والوقاية التي تقتضيها القوانين واللوائح التي تنظم هذه الأنشطة⁽¹⁾.

ليس هذا فقط بل إن من مبررات إقرار هذه المسؤولية عن جرائم تلوث البيئة البحرية كذلك، هو ضمان تنفيذ قوانين حمايتها وتطبيقها خاصة فيما يتعلق بضرورة إتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لحماية هذه الأخيرة من التلوث الناجم عن الأنشطة التي تمارسها المؤسسات والمنشآت الصناعية. إضافة إلى ذلك يعدّ إتساع نطاق التجريم في مجال تلوث البيئة البحرية من أهم أسباب إقرار هذا النوع من المسؤولية الجنائية، حيث إتسعت التشريعات الحديثة لتشمل صور جديدة من الجرائم التي ترتكب ضد هذا الوسط، خاصة في ظلّ حدوث كوارث مدمرة خلال السنوات الأخيرة أثّرت على العديد من الدول وأصبحت تهدّد الإنسانية بأسرها في أسس بقائها وأسباب وجودها⁽²⁾.

وفي واقع الأمر فإنّ إقرار المسؤولية الجنائية عن فعل الغير يستلزم توافر مجموعة من الشروط التي تتمثل بالأساس في إرتكاب جريمة تلوث البيئة البحرية بواسطة التابع الذي فوّضه المتبوع أو صاحب المنشأة للقيام بمهام والتزامات قانونية تحت رقابته وإشرافه، أمّا الشرط الثاني فيتمثل في قيام علاقة سببية بين سلوك التابع وخطأ المتبوع، بمعنى أنّه لا يسأل المتبوع عن أفعال تابعيه إلّا إذا إرتكب خطأ شخصياً نتيجة إهمال وسوء تصرّف أدّى إلى إنتهاك القواعد القانونية من طرف الأول⁽³⁾، ويتمثل الشرط الثالث في أن لا يكون المتبوع قد فوّض أو أناب غيره للقيام بواجب الرقابة والإشراف على أعمال تابعيه⁽⁴⁾.

(1) - محمد لموسخ، مرجع سابق، مرجع سابق، ص 232.

(2) - أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 275.

(3) - تجدر الإشارة إلى أن خطأ المسؤول عن فعل الغير من صور السلوك السليبي المتمثل في الإمتناع عن القيام بواجب الرقابة أو الإشراف وفقاً للنص القانوني ويبرز هذا الخطأ في تقصير المتبوع في القيام بواجب الحرص العام المنوط به الذي تحدده النصوص واللوائح القانونية والأعراف والعادات المهنية المنظمة للنشاط أو الحرفة، أنظر: عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2009، ص 394.

(4) - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 393.

ثانيا: المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي

تعتبر المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي من أهم القضايا التي إنقسم الفقه حولها إلى اتجاهين، إتجاه يعارض قبول تلك المسؤولية وإتجاه آخر يؤكد على وجوب تقريرها، والملاحظ أن أغلب السياسات الجنائية في العصر الحديث إتجهت إلى إقرار هذا النمط من المسؤولية، خاصة مع تغيّر الأوضاع الإجتماعية والإقتصادية وظهور أبعاد جديدة ناشئة عن سوء إستخدام الأنشطة المؤسسية التي ترتب عليها الكثير من الأضرار التي تهدّد الإنسانية في بقائها. ونظرا لأهمية الشخص المعنوي المتزايدة لما يقوم به من أعمال جسيمة يعجز الشخص الطبيعي عن القيام بها، أضحت من الممكن أن يكون مصدرا رئيسيا للجريمة والانحراف في إطار ممارسته للأنشطة من قبل ممثليه بإسمه ولحسابه⁽¹⁾.

لهذه الأسباب إتجهت الكثير من التشريعات الحديثة إلى الإعتراف بالمسؤولية الجنائية للشخص المعنوي مع تفعيل جزاءات تتماشى وطبيعته الخاصة من أجل ردعه وإجباره على الإلتزام بالقوانين واللوائح والتنظيمات خاصة في مجال التلوث البحري الذي ينجم بصفة جوهرية عن نشاطات الأشخاص المعنوية أكثر من نشاطات الأشخاص الطبيعية، فالتلوث البحري يتمّ في غالبيته عن طريق السفن والمنشآت البحرية وبالخصوص شركات التنقيب عن البترول والقواعد العائمة المتعدّدة الإختصاصات وعمليات إستكشاف قاع البحار والمحيطات وباطنها وكذا الصناعات البحرية الإستخراجية⁽²⁾، هذا ويعدّ كذلك تطوّر الأوضاع البيئية مبررا وراء تقرير هذه المسؤولية للأشخاص المعنوية في هذه الجرائم.

1. مبررات الأخذ بالمسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية:

مع تطوّر الأوضاع البيئية نتيجة تغير نمط الحياة، أصبح من الضرورة تقرير المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في جرائم تلويث البيئة البحرية، وما يبرّر ذلك يمكن إجماله فيما يلي:

- إنشاء الشركات وظهور المنشآت العملاقة التي تقوم بأنشطة متعدّدة ومختلفة، أدّى إلى تشابك

الإختصاصات وتعقدها على نحو أصبح معه تحديد الفاعلين والمساهمين في إرتكاب الجريمة أمرا صعبا، وقد يؤدي إلى إفلات الفاعل الأصلي من المسائلة والعقاب خاصة إذا كان يمارس نشاطه بإسم هذه الشركات

(1) - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 403.

(2) - حاليا يوجد الآلاف من آبار البترول والغاز الطبيعي في جميع البحار، تنتج ما لا يقل عن خمس الإنتاج العالمي.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

والهيئات ولحسابها تحقيقا لمصالحه، وبالتالي يصبح الشخص المعنوي هو الفاعل للجريمة ويسأل عن الأضرار التي خلفها⁽¹⁾.

- إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية يعدّ ضمانا ووسيلة فعّالة للضغط على شركات النقل البحري والمنشآت الصناعية البحرية من أجل ضبط أنشطتها وأعمالها وفقا لما تقتضيه أحكام وقواعد حماية البيئة البحرية، ومنه الحدّ من التلوث أو السيطرة عليه أو تقليل درجته، فخاصية العقوبات المطبقة عليها وكذا خشيتها من العقاب يجعلها حريصة على إتباع السبل القانونية لتفادي إقتراف الأخطاء وبذل العناية اللازمة عن طريق الرقابة والإشراف على المسؤولين والممثلين القانونيين التابعين لها على الوجه الصحيح والفعال⁽²⁾.

- إن إمتلاك الأشخاص المعنوية لإمكانات ووسائل كبيرة وإعتماد أساليب حديثة، يجعلها مصدرا لجرائم مستحدثة شديدة الخطورة على البيئة، ويتضح ذلك من خلال الكوارث البحرية التي تكون نتيجة غرق سفينة أو نتيجة الحوادث الناجمة عن أنشطة إستغلال وإستكشاف قاع البحار وباطنها.

- عدم قدرة القواعد التقليدية للمسؤولية على مكافحة الآثار الجسيمة الناتجة عن أعمال تلوث البيئة، خاصة إذا تعلّق الأمر بالجرائم التي يتم فيها إعتداد الوسائل العلمية والتقنية، وعلى ذلك يعدّ إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي وسيلة دفاع فعّالة بشأن الآثار الضارة الناجمة عن التلوث البحري الذي أصبح يمثل مجالا خصبا لإهتمام المجتمع الدولي بالحدّ منه ومكافحته⁽³⁾.

2. شروط قيام المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي:

حتى تقوم مسؤولية الشخص المعنوي عن جرائم تلوث البيئة البحرية، يجب أن يتوافر شرطين أساسيين، يتعلّق الأول بالزامية ارتكاب جريمة التلوث البيئي لحساب الشخص المعنوي، أي أن تكون الجريمة قد ارتكبت بهدف تحقيق مصلحة له، ويستوي أن تكون هذه المصلحة مادية أو معنوية مباشرة أو غير مباشرة، محققة أو احتمالية، أي يكفي أن يكون فعل التلوث البحري قد ارتكب بهدف ضمان تنظيم أعمال الشخص المعنوي أو تحقيق أغراضه حتى ولو لم يحصل هذا الشخص في نهاية على فائدة، ونجد هذا الشرط في كثير من التشريعات ومنها التشريع الجزائري في نص المادة 51 مكرر، حيث أنّه وبالرجوع

(1) - عادل ماهر الالفي، مرجع سابق، ص 418.

(2) Picard., la responsabilité pénale des personnes morales de droit publique fondement et champ d'application , Revue des Sociétés, 1993, p261.

(3) Ibid, p261.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

لنصها نجد أنّ المشرّع الجزائري قد إستثنى من المسائلة الجنائية للشخص المعنوي الدولة والجماعات المحلية والأشخاص المعنوية العامة، وبالتبعية يكون قد قصر المسؤولية الجنائية على الأشخاص المعنوية الخاصة كالشركات والمؤسسات الصناعية والتجارية الخاصة، كما جعل من مسائلة الشخص المعنوي لا تمنع من مسائلة الشخص الطبيعي سواء بإعتباره فاعلا أصليا أو شريكا.⁽¹⁾

في حين يتعلّق الشرط الثاني بضرورة إرتكاب الجريمة من طرف أو بواسطة أحد ممثلي الشخص المعنوي، بمعنى أن يكون مرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية شخص طبيعي ممن يمتلك حق التعبير عن إرادة الشخص المعنوي حتى يمكن إسناد التهمة إلى هذا الأخير، ويدخل في مدلول ممثلي الشخص المعنوي الأشخاص الطبيعيين الذين لديهم سلطة التصرف بإسمه ولحسابه⁽²⁾، حيث أضاف المشرّع الجزائري بموجب القانون رقم 04-15 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، بأن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا تمنع مسائلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو كشريك في نفس الأفعال⁽³⁾.

من الواضح أنّ هذا الأخير قد أدرك مدى خطورة الأنشطة التي تقوم بها المؤسسات الإقتصادية والمنشآت الصناعية فأعترف بمسؤوليتها عن إرتكاب جريمة تلويث البيئة البحرية، وأقرّها كمبدأ عام يسود النظام القانوني الجزائري من خلال تبني أحكامها في قانون العقوبات، أو من خلال قانون خاص يعنى بحماية البيئة عامة والبحرية خاصة من جميع الأخطار التي يمكن أن تصيبها. ومن ذلك فقد أكد في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في المادة 18 منه على أنّ المصانع والورشات والمشاغل ومقالع الحجارة وبصفة عامة المنشآت التي يستغلها أو يملكها أي شخص طبيعيا كان أو معنويا، خاضعا للقانون الخاص أو العام، إذا تسببت أنشطتها في أخطار على الأنظمة البيئية والموارد الطبيعية دون إستثناء سواء كانت برية أو بحرية فهي تخضع لأحكام هذا القانون، الذي يقرّ بالمساءلة الجزائية.

ثانيا: موانع المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية:

تحرص التشريعات البيئية أثناء معالجتها لمسائل التجريم والعقاب على النصّ على حالة الضرورة والقوة القاهرة كسببين لإمتناع قيام المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية، ثم أضاف الفقه

(1) المادة 51 مكرر من قانون العقوبات الجزائري "إستثناء الدولة والجماعات المحلية والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام، يكون الشخص المعنوي مسؤولا جزئيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك..."

(2) المادة 51 مكرر فقرة 02 من قانون العقوبات "إن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا تمنع مسائلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو كشريك في نفس الأفعال".

(3) قانون رقم 04-15 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 71 لسنة 2004.

والقضاء حالة الجهل بالقوانين البيئية وكذا التراخيص الإدارية كموانع مستحدثة للمسؤولية الجنائية، وعليه يمكن تقسيم هذه الموانع إلى موانع تقليدية وأخرى مستحدثة وذلك كما يلي:

1. الموانع التقليدية للمسؤولية الجنائية في جرائم تلوث البيئة البحرية

إن الموانع التقليدية هي تلك الأعذار القانونية المحددة في القانون على سبيل الحصر، يترتب على توافرها قيام الجريمة وتحمل المسؤولية وعدم عقاب الجاني⁽¹⁾، وبالرجوع إلى التشريعات البيئية فإنها تنص على سببين أساسيين من شأن توافر أحدهما إمتناع المسؤولية عن مرتكب الجريمة، وهذان السببان هما حالة الضرورة⁽²⁾ والقوة القاهرة.

أ/ حالة الضرورة: تمثل حالة الضرورة وسيلة دفاع أساسية في جرائم تلوث البيئة البحرية، وهي تتميز بخصائص تتماشى مع الطبيعة الخاصة لهذه الجريمة، وذلك من حيث التوسع في مفهومها ونطاقها أيضاً، وتبعاً لذلك فإنه ووفقاً للأحكام العامة السائدة في أغلب قوانين العقوبات، لا تعتبر حالة الضرورة سبباً لإنتفاء المسؤولية الجنائية إلا إذا كان هناك خطر جسيم يهدد الشخص في حياته أو عرضه أو سلامته الجسدية، فهي بذلك تتعلق فقط بحفظ النفس من الخطر دون المال⁽³⁾، وهو عكس ما ذهبت إليه معظم التشريعات البيئية التي خرجت عن هذه الأحكام العامة بأن جعلت الخطر الذي يهدد النفس وذلك الذي يهدد المال في مرتبة واحدة، بحيث تعتبر حالة الضرورة قائمة حتى ولو كان ارتكاب فعل التلوث من أجل حفظ الأموال أو من أجل تأمين سلامة السفينة، وعليه فإنّ المشرع في جرائم تلوث البيئة البحرية قد ساوى بين الخطرين، ومن أمثلة ذلك نص المادة 97 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة أين جاء أنه لا يعاقب كذلك عن التسرب أو التدفق الذي تبرره حالة الضرورة من أجل تقادي خطر جسيم وعاجل يهدد أمن السفينة أو حياة البشر أو عناصر البيئة⁽⁴⁾، وكذا نص المادة 05 من القانون الفرنسي الصادر في 1977/05/11 بشأن التلوث البحري بالزيت الناشئ عن إستكشاف قاع البحر على عدم قيام الجريمة

(1) - محمد لموسخ، مرجع سابق، ص 253.

(2) - تجدر الإشارة إلى أنه يقصد بالضرورة تلك الظروف القاهرة عارضة أو مصطنعة، تجعل المرء مهدداً بخطر جسيم وشيك الوقوع لا مناص من دفعه شخصياً إلى ارتكاب جريمة معينة.

(3) - محمد أمين المنشاوي، مرجع سابق، ص 334.

(4) - تنص المادة 97 فقرة 03 من القانون 10-03 السابق على "لا يعاقب بمقتضى هذه المادة عن التدفق الذي بررته تدابير اقتضتها ضرورة تقادي خطر جسيم وعاجل يهدد أمن السفينة أو حياة البشر أو البيئة".

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

عندما يتم تصريف المواد الملوثة بغرض ضمان سلامة الأجهزة أو المنشآت أو تقادي أضرار خطيرة تهدد البيئة أو سلامة الأشخاص أو إنقاذ الأرواح في البحر⁽¹⁾.

ومنه يلاحظ أن المشرع الجزائري قد اعتبر حالة الضرورة مانعا من موانع المسؤولية في الجرائم البيئية، حيث لا يعاقب مرتكب الجريمة ولكن يبقى الجرم قائما، وبالتالي لا يحول دون قيام المسؤولية المدنية لهذا الأخير، في حين أن المشرع الفرنسي قد جعل من حالة الضرورة سببا من أسباب الإباحة وانتفاء علة التجريم أي عدم قيام المسؤولية الجنائية من الأساس ولا حتى المدنية.

ب/ القوة القاهرة: تعتبر القوة القاهرة سببا من أسباب إنتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية، كونها تؤثر تأثيرا مباشرا على إرادة مرتكب فعل التلويث الذي يرتكب جريمته تحت الإكراه الذي لا يملك له قوة لدفعه، فهي تكون وسيلته الوحيدة لحفظ نفسه أو غيره⁽²⁾، وفي هذا السياق نصت المادة 54 من القانون 03-10 على أنه لا تطبق أحكام المسؤولية في حالة القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عن كل العوامل الأخرى، عندما تتعرض حياة البشر أو أمن الطائرة أو السفينة للخطر المحقق.

وفي واقع الأمر يشترط لقيام القوة القاهرة كسبب لإمتناع قيام المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية توافر مجموعة من الشروط تتمحور معظمها حول أن يكون الحادث غير متوقع أي أن يتصف بالمفاجأة والشذوذ وعدم التوقع، أن يكون من المستحيل تقاديه إستحالة مطلقة، أن يكون مرتكب جريمة التلويث قد بذل العناية القصوى في إتخاذ جميع التدابير والسبل والإحتياطات من أجل منع ذلك، وأخيرا ألا يكون التلوث قد حدث بمعرفة الجاني نتيجة الإهمال، أي أن يحدث نتيجة قوة خارجة عن إرادته.

2. الموانع المستحدثة للمسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية:

لقد أخذت بعض التشريعات الحديثة بأنظمة جديدة في موانع المسؤولية، المسؤولية الجنائية عامة والمسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية خاصة، وهي التراخيص الإدارية والجهل أو الخط في القانون.

(1) - عادل ماهر الالفي، مرجع سابق، ص 446.

(2) - حسونة عبد الغاني، الحماية القانونية في إطار التنمية المستدامة، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر

بسكرة، 2012-2013، ص 116.

تعتبر التراخيص الإدارية في مجال حماية البيئة البحرية أحد موانع المسؤولية الجنائية، ذلك أنه يصدر قبل ممارسة أنشطة معينة قد ينجم عنها أضرار تمسّ بالوسط البحري من طرف سلطات إدارية مختصة، كأنشطة الملاحة البحرية والصناعة البحرية الإستخراجية...، لذلك يستند عليه أصحاب هذه النشاطات الملوثة للتملّص من العقاب في أغلب الأحيان، ومن بين التشريعات التي أخذت بهذا النظام كسبب من أسباب الإباحة في هذا النوع من الجرائم:

- **التشريع الجزائري:** من خلال نص المادة 53 من القانون 10-03 الذي يجيز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصّب أو الغمر أو الترميد في البحر، ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات إنعدام الخطر وعدم الإضرار به⁽²⁾، وهو ما أكدته المادة 55 من نفس القانون على أنه يشترط في عمليات الشحن أو تحميل كلّ المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة⁽³⁾، وكذا المادة 19 منه التي نصّت على أنه تخضع المنشآت المصنّفة لترخيص من الوزير المكلف بالبيئة وذلك حسب أهميتها وحسب الأخطار أو المضار التي تنجر عن إستغلالها⁽⁴⁾.

- **التشريع المصري:** لقد جاء في المادة 56 من القانون رقم 04 لعام 1994 المتعلّق بحماية البيئة، أنه لا يجوز الترخيص لأية سفينة أو ناقلة بالقيام بأعمال الشحن والتفريغ إلّا بعد الرجوع إلى الجهة الإدارية المختصة لإستقبالها وتوجيهها إلى أماكن التخلّص من هذه النفايات وكذا مياه الصابورة الملوثة، كذلك المادة 67 من نفس القانون التي تحظر على جميع السفن والمنصّات البحرية التي تقوم بأعمال إستكشاف وإستغلال الطبيعة في البيئة المائية، إلقاء القمامة أو الفضلات في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية مصر، بل يجب أن تسلمها في الأماكن التي تحدّدها الجهات الإدارية المختصة بعد الترخيص لها بذلك⁽⁵⁾، وعلى نفس المنوال جاءت المادة 70 من نفس القانون، حيث أكّدت على أنّ إقامة المنشآت أو المصانع على شاطئ البحر أو قريبا منه يخضع لضرورة الحصول على ترخيص صادر من الإدارة المختصة

(1) - تجدر الإشارة إلى انه يقصد بالتراخيص الإدارية: القرارات الإدارية التي تصدرها السلطات المختصة قبل ممارسة نشاط أو مهنة معينة بهدف ضمان حماية المجتمع وكافة عناصره من الأخطار أو الأضرار التي تتجم عن هذه الأخيرة بشكل غير آمن نتيجة لسوء الفهم أو تقدير من أصحاب هذه النشاطات.

(2) - المادة 53 من القانون 10-03.

(3) - المادة 55 من من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة.

(4) - المادة 19 من نفس القانون.

(5) - المادة 67 من القانون رقم 04 لعام 1994.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وذلك وفقا لمجموعة من الشروط، منها إجراء دراسات التأثير البيئي وتوفير وحدات لمعالجة المخلفات⁽¹⁾. وهو ما تمّ تكريسه كذلك من خلال الاجتهادات القضائية، إذ أنّ المحكمة الدستورية العليا بمصر حظرت إلقاء المخلفات الصلبة أو السائلة أو الغازية في المجاري المائية وإستثنت في ذلك الحالات التي يرخص بها الوزير المختص وفق ترخيص يصدره بعد القيام بإجراءات دراسة كلّ التأثيرات البيئية وتقادي كلّ الأضرار⁽²⁾.

- **التشريع الفرنسي:** كذلك لقد إعتترف المشرّع الفرنسي بالترخيص الإداري كسبب من أسباب الإباحة وذلك من خلال العديد من الأحكام والقرارات القضائية الصادرة عن الجهات القضائية، حيث أكدت محكمة النقض الفرنسية في حيثيات حكمها لنقض حكم محكمة إستئناف روان (Rouen) بأنّ الترخيص الإداري المسبق يعدّ سببا من أسباب الإباحة ومنه يبرئ مدير شركة "Kofaz" من تهمة الإضرار بالموارد الحية في مياه البحر المتوسط إذا ما تمّ الفعل وفقا لما يسمح به هذا الترخيص⁽³⁾، وكذا قضت المحكمة سانت كونتان (Saint Quentin) في الملف رقم 372 بتاريخ 2009/04/23 بمتابعة شركة متخصصة في حرق النفايات الصناعية بتهمة إستغلال منشأة بدون رخصة قانونية⁽⁴⁾.

عموما يعدّ الفعل مباحا في حالة ما إذا وقع الفعل وفقا لما يقتضيه الترخيص الإداري ويسمح به، أمّا إذا وقع هذا الفعل في غيابه فإنّه يكون مجرّما وغير مشروع ومنه يتحمّل الملوّث المسؤولية الجنائية على إرتكابه⁽⁵⁾.

ب/ الجهل أو الغلط في القانون:

القاعدة العامّة المقرّرة في معظم التشريعات هي إفتراض العلم بالقوانين إفتراضا لا يقبل العكس فلا يجوز الإعتذار بالجهل بها أو الغلط في أحكامها⁽⁶⁾، غير أنّ الواقع يفترض أنّ إحاطة الكافة بالتنظيمات والتشريعات خاصّة البيئية منها يعدّ من الأمور التي يصعب العلم بها خاصة في ظلّ التضخّم الهائل لأحكام هذه التشريعات واللوائح والتنظيمات التنفيذية لها، فبما تتضمنه من معايير ومواصفات أو معدلات أو

(1) - المادة 70 من القانون رقم 04 لعام 1994.

(2) - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 359.

(3) - Cass.Crim, 13 février 1986, Pourvoi n 82-93 743, Bull, crim, n°59, p138.

(4) - Tribunal de Grande Instance de Saint Quentin, n° 372/09 date du jugement 21 Avril 2009.

(5) - عادل ماهر الالفي، مرجع سابق، ص 461.

(6) - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 348.

إختبارات ودراسات التأثير يستحيل الإلمام بها، الأمر الذي يساهم في ظهور اتجاه حديث يعتبر الجهل بالقانون أو الغلط راجحا إلى تقصير من جانب المتهم وأن يكون حتما يتعذر تفاديه.

في ضوء ذلك فإن هناك تشريعات تقبل بالجهل بالقانون أو الغلط في قوانين العقوبات، الأمر الذي ينعكس على جميع القوانين الخاصة الأخرى، والتي من بينها القانون الخاص بحماية البيئة، حيث يتطلب تطبيق أحكامه إعداد اللوائح اللازمة بما تتضمنه من ملاحق وجدول تتعلّق بتقنيات خاصة، ومنه يعتبر عدم نشر هذه الملاحق والجداول مبرّرا وسببا مناسبا للتمسك بالغلط أو الجهل بالقانون ومنه عدم تحمل المسؤولية الجنائية عن السلوك المرتكب⁽¹⁾، هذا من ناحية.

من ناحية ثانية هناك تشريعات لم تعالج هذه المسألة مباشرة ولكنها تتبنى أساليب مختلفة للتخفيف عن صرامة إفتراض العلم بالقانون في مجال حماية البيئة، بتصحيح مخالفاته أو إعادة الحال إلى ما كانت عليه خلال فترة زمنية محدّدة وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نصوص قانون حماية البيئة من خلال نص المادة 113 منه، وكذا القانون 01-19 المتعلق بإدارة وتسيير النفايات الذي منح لمستغلي المنشآت الخاصة بمعالجة النفايات الخاصة والنفايات المنزلية وما شابهها مهلة 05 سنوات للإلتزام بأحكام قانون النفايات كما منح مهلة أقصاها 03 سنوات بالنسبة لمستغلي مواقع النفايات الهادمة⁽²⁾.

المبحث الثاني

آثار المسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية

عندما تتوافر أركان المسؤولية عن أضرار التلوث وجب توقيع الجزاء على المتسبّب فيه، فيقع عليه عبء تعويض المضرور عمّا لحق به من ضرر، والإلتزام بالتعويض عن الضرر الواقع على البيئة البحرية أكّدت عليه مختلف الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، وإلتزمت به الدول بمقتضى المادة 235 فقرة 02 من إتفاقية الأمم المتحدة القانون البحار عام 1982 والتي أكّدت على اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلّق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية، هذا من جهة.

من جهة ثانية وأمام المخاطر العديدة للتلوث البحري فقد إتجهت أنظار الدول وإنصب إهتمامها بصورة أساسية أيضا إلى فرض جزاءات جنائية لكلّ جريمة تلويث للبيئة البحرية.

(1) - أمين مصطفى محمد، الحماية الاجرائية للبيئة: المشكلات المتعلقة بالضبطية القضائية والاثبات في نطاق التشريعات البيئية، دار الجامعة للنشر، 2001، ص 81-85.

(2) - حسونة عبد الغاني، مرجع سابق، ص 120.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وعليه يمكن القول بأن الآثار المترتبة عن قيام المسؤولية عن جرائم تلوث البيئة البحرية، تركز على دعامتين تتمثل الأولى في الجزاءات الجنائية التي تهدف إلى مكافحة رادعة وفعالة لهذا النوع من الإجرام، وتتمثل الدعامة الثانية في نظام التعويض وخصوصيته بالنسبة للأضرار التي تصيب هذه البيئة، ومنه سنتناول هذا المبحث من خلال مطلبين، يتعلّق الأول بالجزاءات الجنائية المقررة لجرائم تلوث الوسط البحري وكذا إجراءات متابعة الملوّثين وفقا للقانون الجزائري، وذلك بما أنّ الجزائر تعتبر من الدول المتوسطية المنتجة للنفط بكميات كبيرة، ضف إلى ذلك حركة المرور الكثيفة التي تعرفها سواحلها.

ثمّ مطلب ثان يتعلّق بأشكال التعويض التي نصّت عليها الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

المطلب الأوّل: جزاء المسؤولية الجنائية عن الإضرار بالبيئة البحرية

مع زيادة التطوّر الصناعي والتكنولوجي والسعي إلى تحقيق المزيد من الرفاهية والتقدّم، ونتيجة لتطوّر المواد الملوثة وكثرتها مثل الملوّثات الكيميائية والنوية والصناعية ظهرت تحديات جديدة في مجال حماية البيئة البحرية، ممّا تتطلّب وجوب مواجهتها من خلال تطوير وسائل البحث والتحري عنها وتأهيل رجال الضبط القضائي والأشخاص المؤهلين لمعاينتها من أجل مواجهة فعالة لها وذلك ضمن مجموعة من القواعد الإجرائية والموضوعية التي تمكّن الدولة من بسط سلطتها في توقيع العقاب على مرتكب هذه الجريمة. وفي هذا الإطار يتولى جهاز الضبط القضائي مباشرة كافّة الإجراءات اللازمة للكشف عن جرائم تلوث البيئة البحرية وعن مرتكبيها.

ومن خلال إستقراء مختلف الأحكام القانونية التي عيّنت بهذا الجانب، نستنتج أنه من الناحية القانونية ضمنت هذه الأخيرة شطرا مهما من الحماية للبيئة البحرية، وتركزت مدى فعاليتها للبحث والدراسة وذلك عن طريق فحص مضمونها سواء من الجانب الموضوعي منها أو الجانب الإجرائي. وبعبارة أخرى، البحث في طريقة تعامل المشرّع الجزائري مع هذا النوع من الجرائم إجرائيا، من ناحية تحريك الدعوى العمومية ونوعية الجزاءات المطبقة عليه، دون التركيز على الجانب الوصفي من العقوبات المقررة لأن الدراسات السابقة في مجال المسؤولية الجزائية عن الجرائم البيئية والتي منها جرائم تلوث البيئة البحرية، قد تطرّقت بإسهاب لبيان ووصف الأفعال المجرّمة وكذا العقوبات المخصّصة لها.

وعليه، ولكي يتسنى معرفة طريقة تعامل المشرّع الجزائري في تفعيل هذه المسؤولية، يجب بداية التطرّق إلى إجراءات تحريك الدعوى العمومية في جرائم تلوث البيئة البحرية والبدائل التي أقرّها المشرع

الجزائي لحماية هذه الأخيرة، ثم كمرحلة ثانية تحديد وتصنيف الجزاءات التي تمّ تقريرها لمكافحة هذه الجريمة.

الفرع الأول: المتابعة الجزائية في جرائم تلوث البيئة البحرية

مع زيادة التطور الصناعي والتكنولوجي والسعي إلى تحقيق المزيد من الرفاهية والنقدّم ظهرت تحديات جديدة في مجال حماية البيئة البحرية نتيجة تطور المواد الملوثة وكثرتها مثل الملوثات الكيميائية والنوعية والصناعية، ممّا تتطلب وجوب مواجهتها من خلال تطوير وسائل البحث والتحري عنها وتأهيل رجال الضبط القضائي والأشخاص المؤهلين لمعاينتها من أجل مواجهة فعّالة لها وذلك ضمن مجموعة من القواعد الإجرائية والموضوعية التي تمكّن الدولة من بسط سلطتها في توقيع العقاب على مرتكب هذه الجريمة.

وجرائم المساس بالبيئة شأنها شأن سائر الجرائم الأخرى من حيث القواعد الإجرائية التي تطبق عليها، إلّا أنّها تنتمي بنوع من الخصوصية تعزى إلى كون هذه الجرائم فنية بحتة يصعب في غالب الأحيان العثور على آثارها المادية ولا يتم كشفها إلّا بعد مرور مدة زمنية قد تطول أو تقصر، أو قد تكتشف بمحض الصدفة أو من طرف أشخاص لديهم من الخبرات ما تأهلهم لمعينة وكشف مثل هذه الجرائم وهم رجال الضبط البيئي المنوط بهم مهمّة البحث والتحري عن الجرائم بصفة عامّة وعن الجرائم البيئية بصفة خاصّة والتي من بينها جريمة تلوث البيئة البحرية، وذلك حتى يتمّ متابعة مرتكبيها من طرف الجهات المختصة، ومن هنا تأتي مرحلة المتابعة الجزائية التي تتولها النيابة العامة كإختصاص أصيل وبما لها من سلطة ملائمة في تحريك الدعوى العمومية ومباشرتها وكاستثناء تتولها جمعيات حماية البيئة المستحدثة بموجب القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽¹⁾.

الفرع الأول: معاينة جرائم تلوث البيئة البحرية ومتابعتها

تعتبر معاينة الجرائم البحرية من المهام التي يضطلع بها أيضا رجال الضبطية القضائية، أمّا متابعتها فهي من المهام التي أنيط بها جهاز النيابة العامة بإعتباره ممثل الحق العام، وعموما فإنّ هذه المهام وكذا الإجراءات التي تتخذها هذه الأجهزة المختصة تكون وفقا للقواعد العامّة المقررة قانونا، وسنكتفي في هذا الإطار بإبرازها من خلال إستقراء نصوص قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

(1) - المواد 36 و38 من القانون 10/03 المؤرخ في 19 يونيو 2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، مصدر سابق.

أولاً: البحث والتحري في الجرائم تلويث البيئة البحرية

لم يكفي المشرع الجزائري في مجال حماية البيئة البحرية بالحماية المقررة بموجب أحكام القانون الإداري ولا تلك المقررة بموجب أحكام قوانين حماية البيئة بل ذهب إلى أبعد من ذلك وأقر حماية جنائية ردعية لها بهدف قمع ومواجهة الإعتداء على عناصرها.

وتختص سلطة الضبط البيئي بمعاينة مختلف الإعتداءات والتجاوزات الواقعة على البيئة سواء كان ذلك في إطار مهام الضبط الإداري الوقائي من خلال مراقبة وإتخاذ التدابير الوقائية القبلية لوقوع الجريمة عن طريق الإلتزام باللوائح والنصوص القانونية خصوصا في مجال التراخيص والآجال وغيرها أو ضمن مهام الضبط القضائي والمتمثل في ملاحقة الجناة وتعقبهم ومتابعتهم وجمع الأدلة والكشف عن ملبستها ومعاينة الجريمة، ومنه تعتبر المعاينة الميدانية من أبرز مقومات الضبط البيئي بإعتبار الطابع الفني والتقني الخاص بهذا النوع من الجرائم التي يصعب إثباتها أو الكشف عنها.

1- صفة الضبطية القضائية في جرائم البيئة:

تلامس مهام إجراءات الضبط حريات الأفراد وحقوقهم وهو ما إستوجب تحديد أشخاص مؤهلين وذوي خبرة عالية الكفاءة للقيام بها بمنحهم صفة الضبطية القضائية، ويتولى مهمة الضبط القضائي رجال القضاء والضباط والأعوان والموظفين المبيينين في الفصل الأول من قانون الإجراءات الجزائية.⁽¹⁾

وبالرجوع إلى نص المادة 111 من قانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة نجدها تنص على أنه "إضافة إلى ضباط وأعوان الشرطة القضائية العاملين في إطار أحكام قانون الإجراءات الجزائية، وكذا سلطات المراقبة في إطار الصلاحيات المخولة لهم بموجب التشريع المعمول به يؤهل للقيام بالبحث وبمعاينة المخالفات طبقا لأحكام هذا القانون: الموظفون والأعوان المذكورون في المادة 21 وما يليها من قانون الإجراءات الجزائية، مفتشوا البيئة، موظفوا الأسلاك التقنية للإدارة المكلفة بالبيئة، ضباط وأعوان الحماية المدنية، متصرفوا الشؤون البحرية، ضباط الموانئ، أعوان المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، قواد سفن البحرية الوطنية، مهندسو مصلحة الإشارة البحرية، قواد سفن علم البحار التابعين للدولة، الأعوان التقنيون بمعهد البحث العلمي والتقني وعلوم البحار، أعوان الجمارك، يكلف القناصل الجزائريون في

(1)-المواد 12 إلى 21 من قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم بالقانون رقم 07/17 المؤرخ في 27 مارس 2007

الخارج بالبحث عن مخالفات الأحكام المتعلقة بحماية البحر وجمع المعلومات للكشف عن مرتكبي هذه المخالفات وإبلاغها للوزير المكلف بالبيئة والوزراء المعنيون⁽¹⁾.

ومن خلال هذا النص يتبين أن الضبطية القضائية نوعان الأولى ضبطية ذات إختصاص عام في كل الجرائم والثانية ضبطية ذات إختصاص خاص إلا في الجرائم البيئية عامة والبحرية خاصة، وهو ما يخص دراستنا.

لقد حددت المادة 111 من قانون حماية البيئة الأشخاص المؤهلين لمعاقبة الجرائم المتعلقة بالبيئة وهم مفتشوا البيئة، الذين يعتبرون الجهاز الأساسي المؤهل قانونا للمتابعة والتحقيق في هذه الجرائم وهم موظفون يعملون لدى الوكالة الوطنية لحماية البيئة يتم تفويضهم تحت وصاية الوزير المكلف بالبيئة، ومؤهلون لمعاقبة المخالفات والجنگ البيئية سواء المنصوص عليها في قانون حماية البيئة أو تلك المدرجة في القوانين الخاصة، تتمثل مهامهم في السهر على تطبيق النصوص القانونية في مجال حماية البيئة في كل المجالات الحيوية سواء كانت أرضية، بحرية أو هوائية، القيام بمراقبة مدى مطابقة المنشأة المصنفة للتشريع المعمول به، وكذا شرط إثارة الضجيج، التعاون والتشاور مع المصالح المختصة لمراقبة النشاطات المستعملة فيها مواد خطيرة، وكذا إعداد حصيلة سنوية عن نشاطهم وتدخلات هم في المجال البيئي، ووضع تقارير بعد كل عملية تفتيش أو تحقيق لترسل إلى الوزير المكلف بالبيئة والولاية المعنيين⁽²⁾.

بالإضافة إلى وجود أعوان آخرين منصوص عليهم في قوانين خاصة لهم صلة وثيقة بالبيئة كشرطة العمران، شرطة المناجم، رجال الضبط الغابي... وفي مجال حماية البيئة البحرية شرطة المياه، حراس الشواطئ ومفتشوا الصيد البحري...

2- سلطة الضبطية القضائية في حماية البيئة البحرية:

تسند مهمة معاقبة الجرائم البيئية إلى جهاز الضبطية القضائية والأشخاص المؤهلين لذلك وما يلاحظ في قانون حماية البيئة أنه لم يحدّد صلاحيات هذه الأخيرة في مجال جرائم البيئة البحرية، مما يعني ضرورة الرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات الجزائية في تحديد ذلك، والمتمثلة بالأساس في تلقي الشكاوى والبلاغات وجمع الإستدلالات وإجراء التحقيقات الابتدائية، الأمر الذي لا يتوافق ولا يتماشى مع الطبيعة

(1)-المادة 111 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة، مرجع سابق.

(2)-المادة (02) من المرسوم 122/88 المؤرخ في 1988/11/02 المتضمن إختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمها وعملها، ج ر عدد 46 لسنة 1988.

التقنية والفنية للجريمة لتلوث الوسط البحري، لذلك فإن تدخل الضبطية القضائية يكون قاصرا على الجرائم الخطيرة ذات الآثار الظاهرة والتي يمكن معاينتها وفقا للقواعد العامة. فالجرائم البيئية ذات طابع فني بحت وهو ما يستلزم خبرة علمية وعملية وموظفين ذوي كفاءة عالية ودراية كافية بعناصر الإضرار بالبيئة.

أ - القواعد العامة في معاينة الجرائم البيئية:

نصت المادة 17 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه "يباشر ضباط الشرطة القضائية والسلطات الموضحة في نص المادتين 12 و 13 ويتلقون الشكاوى والبلاغات ويقومون بجمع الاستدلالات وإجراء التحقيقات الابتدائية." (1)

يتم جمع الاستدلالات والقيام بالتحريات من خلال البحث عن البيانات حول الجريمة ومركبيها، وفي سبيل ذلك لهم أن يتحققوا ويتحرروا المزيد من المعلومات من قبل الشاكي أو من الشهود أو الانتقال إلى مكان وقوع الجريمة البيئية بهدف الكشف عن الحقيقة وتحديد مرتكبها ومعاينة الجريمة معاينة مادية والفحص الدقيق للأشياء الموجودة في مسرح الجريمة ومن ثمة إستخلاص النتائج.

في حين أن تلقي البلاغات والشكاوى يتم من خلال قيام ضباط الشرطة القضائية بتدوين الشكاوى والبلاغات في دفاتر خاصة بها بعد التدقيق في المعلومات خصوصا من حيث زمان ومكان وقوع الجريمة، كما يجب إثبات بيانات الشخص المبلغ وكذا نوع المادة الملوثة وطبيعة الضرر البيئي. ولهذا الإجراء أهمية قصوى، بحيث يساعد على الكشف المبكر عن الجريمة وإحتوائها رغم أن الجرائم التي تمس سلامة البيئة البحرية عادة ما يستعصى إكتشافها من طرف الشخص العادي، فهي تحتاج إلى أجهزة وأدوات لكشفها، حيث أن التسربات السائلة التي قد تتدفق من وحدة صناعية مثلا يصعب معرفة طبيعتها، فهي تبدو كالماء العادي في كثير من الأوقات.

وفي إطار ذلك ألزم القانون 03 - 10 بعض الأشخاص بوجوب التبليغ على كل حادث مضر بالبيئة على غرار قانون العقوبات، ذلك أنه يصعب أو يستحيل أن يعلم أحد بهذه الجرائم على خلاف هؤلاء الأشخاص ذوي الاختصاص العلمي والمهني، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 57 منه عندما بينت أنه "على كل ربان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة لإختصاص القضاء الجزائري أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبته ومنشأته أن يهتد بتلويث أو إفساد الوسط البحري

(1) - المادة 17 من قانون الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

أو المياه أو السواحل الوطنية⁽¹⁾. بعدها، تبدأ عملية البحث والتحري لجمع البيانات والمعلومات اللازمة للوصول إلى حقيقة فعل الإعتداء على البيئة البحرية ومدى تجريمه من طرف القانون، وصفة مرتكبيه وظروف وقوعه.

ب -القواعد الخاصة في معاينة الجرائم البيئية:

فضلا عن القواعد العامة في معاينة الجرائم البيئية فقد حدّد قانون حماية البيئة مجموعة من القواعد والإجراءات التي يقوم بها رجال الضبطية القضائية في نطاق مكافحة الجريمة البيئية والتي تتمثل بالأساس في:

1. الدخول إلى مواقع إرتكاب الجريمة البيئية:⁽²⁾

إنّ الدخول إلى مواقع إرتكاب الجريمة البيئية متاح للأشخاص المؤهلين بمعاينة هذا النوع من الجرائم، وذلك بعد تلقي البلاغات والشكاوي بشأن وجود جريمة، ومن ذلك دخول المنشآت الصناعية المقامة على السواحل أو بالقرب منها وكذا القواعد العائمة أو في مكان آخر، ولهم في ذلك التحقيق وسماع وإستقاء المعلومات من القائمين على المنشأة التي حدثت بها جريمة التلويث أو العاملين فيها أو غيرهم، كما لهم الحقّ في الإطلاع على بيانات السجل البيئي للمنشأة والتأكد من مطابقتها للوقائع وتحديد مدى إلزامها بالمعايير الموضوعية لحماية البيئة. كذلك إثبات وقوع الجريمة البيئية بالوسط البحري من عدمه، وذلك بواسطة الأجهزة والأدوات والوسائل الخاصة بمعاينة الجرائم وكذا البحث عن سبب التلوث ومصدره ومقداره، بالإضافة إلى تحديد ظروف إرتكابها وعلاقة المتسبب بها وتحديد وقت إرتكابها.

2. تحرير محاضر خاصة بالجرائم البيئية البحرية:

لقد نصت المادة 101 من القانون 03 - 10 على ذلك بقولها " تثبت المخالفات بمحاضر يحررها ضباط الشرطة القضائية ومفتشوا البيئة في نسختين وترسل إحداها للوالي والأخرى إلى وكيل الجمهورية". والمحاضر تختلف من حيث قوّة الإثبات، فبالنسبة لمحاضر الضبطية القضائية ذوي الإختصاص العام لها قوّة ثبوتية نسبية إذا إستوفت الشروط القانونية لصحتها حيث يأخذ بها على سبيل الإستدلال، في حين تكون تلك المحررة من طرف ذوي الإختصاص الخاص في الجرائم البيئية قوّة إثبات قاضية بما تتضمنه من معلومات ومعائنات وتصريحات ووقائع، الأمر الذي ينعكس على الجرائم تلويث البيئة البحرية، بحيث تبقى

(1)-المواد 09 و35 والقانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة، مرجع سابق.

(2)-فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 165 .

حجبتها قائمة إلى أن يثبت خلاف ما تتضمنه⁽¹⁾. وبعد تحريرها ترسل جميع هذه المحاضر إلى وكيل الجمهورية الذي يتخذ بشأنها ما يراه مناسباً وفقاً لمبدأ الملائمة الذي يتمتع به.

3. أخذ العينات:

تعتبر العينات من أهم الأدلة الفنية لإثبات مدى توافر الجريمة البيئية والتي يستوي أن تكون من الهواء أو الماء أو من الوسط الطبيعي، وأن تكون سائلة أو غازية أو صلبة وذلك حتى يتم تحليلها في مخبر مختصة. ومن بين القوانين البيئية التي تمنح بعض الموظفين سلطة أخذ العينات المرسوم التنفيذي رقم 93-160⁽²⁾ المنظم للنفايات الصناعية إذ تنص المادة 17 منه " تشمل مراقبة التصريف حسب الحالة فحصاً للامكان والقياسات والتحليلات في عين المكان وأخذ عينات للتحليل..."

وكذا المادة 05 من المرسوم التنفيذي 93-165 المتعلق بتنظيم إفرزات الملوثات في الجو والمتضمن إمكانية خضوع التجهيزات الثابتة لأخذ عينات دورية ومراقبات مباحثة من مفتشي البيئة⁽³⁾، وتخضع عملية أخذها إلى إجراءات وأجال يحددها التنظيم، تتعلق بطرق أخذ العينة والمحافظة عليها وتحليلها.

وفي سبيل فعالية المهام والسلطات التي يتمتع بها جهاز الضبطية القضائية عند معاينة الجريمة البيئية فقد أقر لهم المشرع الجزائري حماية قانونية تتمثل بالأساس في تجريم أي فعل من شأنه أن يعيق أو يمنع قيامه بواجباتهم⁽⁴⁾، وكذلك الإستعانة بكل الجهات المعنية والمختصة لتمكينهم من تنفيذ الأحكام القانونية⁽⁵⁾ وكذلك بذوي الخبرة والمؤهلات العلمية والعملية.

خلاصة لكل ما ذكر فيما يتعلق بدور الضبطية القضائية في حماية البيئة البحرية، يمكن التأكيد على أن درجة النجاعة الحقيقية والفعالية المنتظرة من هذا الجهاز، تكمن في قدرتها على إعتباره ذرعاً رادعاً ومانعاً، حيث يكفي وجوده لمنع التهديدات دون حاجته للتدخل كما أن الإجراءات الأكثر فعالية هي تلك التي يمكن تطبيقها من الناحية التقنية والعملية بكل سلاسة، وهو الأمر الذي تتولاها الجهات القضائية المختصة بالإضافة إلى الجمعيات المتعلقة بحماية البيئة.

(1) - المادة 21 من قانون الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(2) - المرسوم التنفيذي رقم 93/160 المتعلق بتنظيم النفايات الصناعية المنظم للنفايات الصناعية، ج ر عدد 46 لسنة 1993.

(3) - المرسوم التنفيذي رقم 93/165 المؤرخ في 10 جويلية 1993 المتعلق بإفراز الدخان والغاز والغبار والروائح والجسيمات الصلبة في الجو، ج ر عدد 46 لسنة 1993.

(4) - المادة 105 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة، مصدر سابق.

(5) - المواد 159، 162، 163 من القانون رقم 12/05 المتعلق بقانون المياه، مرجع سابق.

ثانيا: المتابعة الجزائية في جرائم تلوث البيئة البحرية

المتابعة الجزائية في الجرائم البيئية تبتدئ بإجراء تحريك الدعوى العمومية والتي تعني إتخاذ أول إجراءات السير فيها أمام جهات التحقيق ووصولاً إلى جهات الحكم، وكأصل عام تختص النيابة العامة بتحريك الدعوى العمومية ومباشرتها وكإستثناء الطرف المضرور أو بعض الهيئات الأخرى التي لها سلطة التحريك فقط.

تخضع طرق تحريك الدعوى العمومية بشأن جرائم البيئة البحرية للأحكام والقواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية.

1- تحريك الدعوى العمومية من طرف النيابة العامة:

تتبع النيابة العامة في مجال حماية البيئة البحرية الإجراءات التقليدية من حيث تحريك الدعوى العمومية، وهو دور تقوم به كأصل عام باسم المجتمع بعد ما تتوصل بمحاضر معاينة هذه الأخيرة أو إثر تلقي شكاوى بخصوص وقوع إعتداء على عنصر من عناصرها، ولكي توفّق هذه الأخيرة في مساعيها وتؤدي دورها بشكل يسمح بمتابعة المجرم يمكن لها مراعاة مجموعة من الضوابط تتمثل بالأساس في تكريس التعاون بينها وبين مختلف الأجهزة المكلفة بمعاينة هذا النوع من الجرائم التقنية التي تتميز بسهولة إخفائها، كأن يقوم مسير المنشأة الملوثة بإخفاء بعض المعلومات التقنية التي لا يكتشفها إلا ذووا الخبرة فتثبت مسؤوليته الجزائية، فهي إذا تتطلب أجهزة ومعدات متطورة لإكتشافها وتحديد درجات التلوث ونوعية المواد الملوثة من أجل تحديد الضرر البحري وقيّمته، كما أنّها جريمة من الجرائم المستمرة والعابرة للحدود والتي يصعب إثباتها ومعاينتها.

ولكن ورغم كل تلك الإحتياطات التي تتخذها هذه الأخيرة، فإنّه يلاحظ على المستوى العملي ندرة المتابعات الجزائية لهذه الطائفة من الجرائم، ومن ثمة سعى المشرّع الجزائري إلى إيجاد بدائل كفيلة بمتابعة مرتكبيها عن طريق إستحداث أجهزة تشاركية تتاط بها مهمة تفعيل المواجهة الإجرائية للإجرام البيئي البحري. فالنيابة العامة التي تمتلك خبرة قانونية هامة قد تضطر أحيانا إلى حفظ الملف لعدم معرفتها التقنية بالمكونات المادية للسلوك الملوّث للبيئة البحرية خاصّة في حالة جرائم التلويث التي تقع تحت تسمية ما يسمح به الترخيص الإداري، أو قد ترى أحيانا أنّ الجريمة غير هامة ومن ثمّ لا توليها الإهتمام اللازم، لكن من شأن تفعيل التعاون مع الأجهزة الإدارية المتخصصة في المجال البيئي أن يوضح الأمور أكثر بما قد يؤدي

لنفاذي هذه الأخطاء. كما أنّ الأجهزة المتخصصة المناط بها حماية البيئة تقتصر أيضا إلى التوعية اللازمة الكفيلة بتبيان مدى أهمية الحفاظ عليها⁽¹⁾.

عموما ورغم الترسانة القانونية التي وضعها المشرع الجزائري لحماية البيئة فإن عدد القضايا المطروحة على الجهات القضائية الجزائرية قليلة جدًا إن لم تكن معدومة، ولا تعكس إرادته من خلال النصوص القانونية التي وضعها لحمايتها ولعلّ ذلك يعود أساسا إلى ضعف الإحساس بأهمية المشاكل التي يطرحها الإجماع البيئي على مستوى الجهات الإدارية المكلفة بمعاينة وإثبات هذه المخالفات من جهة، ومن جهة أخرى غياب شبه تام للدور التشاركي للجمعيات في حماية البيئة بسبب نقص الإمكانيات المادية والوسائل البشرية والأدوات التي يمكن أن تساعد في الكشف عن الجرائم والإعتداءات على البيئة نظرا لخصوصيتها.

2- تحريك الدعوى العمومية من طرف جمعيات حماية البيئة:

لقد منح المشرع من خلال القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لجمعيات حماية البيئة دورا مهما وفعّالا في مجال حماية البيئة، ويتجلى هذا الدور في أسلوبين: أسلوب وقائي والثاني أسلوب ردعي علاجي⁽²⁾، فأما الأسلوب الوقائي فمجاله الدور الإعلامي والتحسيني والتعريف بالأهمية الكبيرة للمحافظة على البيئة والتي من بينها البيئة البحرية، ويتمثل الدور الثاني في الدور الردعي من خلال تحريك دعوى تطبيق الجزاءات والعقوبات المقررة قانونا⁽³⁾.

وعليه يتجلى دور الجمعيات في حماية البيئة البحرية، عن طريق الصلاحيات التي خولتها إياها مختلف النصوص البيئية التي تتلخص في مجملها في المشاركة والتشاور والاستشارة، هذا الأمر من شأنه أن يجعل من قانون البيئة قانونا رضائيا أكثر منه مفروضا، بحيث يصبح أصحاب القرار عالمين بإحتياجات المواطنين في هذا المجال فتكون بذلك قوانينهم وقراراتهم أكثر قابلية للأخذ بها، كما تؤدي هذه الجمعيات دورا بارزا في توعية المواطنين وتقديم النصائح لهم.

لكن إذا لم تستطع هذه الأخيرة تحقيق أهدافها بالطرق الودية منحها القانون حقّ اللجوء إلى القضاء، ليكون لها بذلك دورا ردعيا، ويصبح من الوسائل الفعّالة لحماية البيئة البحرية. لقد تناول هذا الحقّ عدد هامّ من

(1) - فيصل بوخالفة، مرجع سابق، ص 174.

(2) - يمكن تعريف جمعيات حماية البيئة بأنها " تعاقّد مجموعة أشخاص طبيعيين أو معنويين للقيام بأغراض غير مبرحة، بحيث يشتركون في تسخير معارفهم ووسائلهم لمدة محدودة أو غير محدودة من أجل ترقية الأنشطة ذات الطابع البيئي والدفاع عن مصالح = البيئة أمام الأجهزة الإدارية المختلفة، القيام بالتوعية البيئية وممارسة حق النقاضي من خلال التأسس كطرف مدني في المسائل الجزائية التي تمس المجال البيئي.

(3) - لحرر نجوى، الحماية الجنائية للبيئة فرع قانون العقوبات والعلوم الجنائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، كلية الحقوق جامعة منتوري، 2012، ص 82-85.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

النصوص التي أصدرها المشرع الجزائري، أهمها مع القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الذي خوّل الجمعيات العاملة في الحقل البيئي حقّ اللوج إلى القضاء لتحقيق الأهداف التي أنشئت من أجلها حماية للبيئة البحرية⁽¹⁾، ويكون ذلك في حالة إحداث ضرر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها، وفي حالة تعرّض أشخاص طبيعيين لأضرار فردية ذات مصدر مشترك في ميادين حماية البيئة والأوساط كالماء والهواء والجوّ والأرض وباطنها والفضاءات الطبيعية والعمران ومكافحة التلوث بجميع أنواعه، وكذا في حالة ممارسة الإدعاء كطرف مدني لصالح الأشخاص الطبيعيين الذين أصابهم أضرار شخصية عن المساس بالبيئة⁽²⁾.

عموما، يمكن القول بأنّ جمعيات حماية البيئة البحرية تبقى الوسيلة المثلى لإقناع السلطات العمومية، بإعتبارها ذات ثقل حقيقي لفرض الحماية المطلوبة للبيئة البحرية، وذلك عن طريق مختلف الوسائل المتاحة لها قانونا أبرزها حقّ التقاضي الممنوح لها. وفي هذا الإطار كان لها دورا بارزا في صدور أهم القرارات القضائية الخاصة بحماية البيئة البحرية، سواء تعلّق الأمر بإقرار المسؤولية أو بإلغاء بعض القرارات العشوائية التي تعتبر إعتداء صارخا على سلامة البيئة البحرية، ودوليا تعتبر قضية **Erika** نموذج عملي لذلك، فالجمعيات التي تشكّلت كطرف مدني في هاته القضية، تمكّنت من الحصول على مبلغ 192 مليون يورو كتعويض للضحايا الذين قاموا بالتفويض لها من أجل تمثيلهم³. أمّا في الجزائر، فإنّ الإحصائيات عن النشاط القضائي لجمعيات حماية البيئة ضئيلا، بل ويعتبر منعما مقارنة بحجم الإعتداء على البيئة البحرية.

الفرع الثاني: الجزاءات القانونية في جرائم تلوث البيئة البحرية

إنّ الغاية الأولى للسياسة البيئية هي حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها نظرا للأهمية التي تتميّز بها، ولا يتأتى ذلك إلّا إذا تضمّنت التشريعات التي تُعنى بهذه الأخيرة الجزاءات القانونية الرادعة، حيث تتجه أغلب التشريعات فيما يتعلّق بجرائم تلوث البيئة البحرية، إلى إعتداد مزيج من الجزاءات القانونية التي تتمثل في عقوبات جنائية وإدارية ومدنية، في نظام عقابي واحد يوفّر أكبر قدر من الحماية الفعّالة للبيئة.

وعليه يمكن القول بأنّ النظام العقابي المطبّق بشأن جرائم تلوث البيئة البحرية، يركّز إلى أساسين يتمثل الأول في الجزاءات الجنائية التي تهدف إلى مكافحة رادعة وفعّالة لهذا النوع من الإجرام، ويتمثل

(1) - المادة 36، 37، 38 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة.

(2) - المادة 36، 37، 38 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة.

³ - منور فريدة، مرجع سابق، ص 476.

الأساس الثاني في الجزاءات غير الجنائية التي تضمّ جزاءات إدارية ومدنية، ونكتفي في دراستنا لهذا الفرع بالبحث في الجزاءات الجنائية والإدارية فقط.

أولاً: الجزاءات ذات الطابع الجنائي

إنّ الجزاء الجنائي هو الأثر القانوني العام الذي يترتب عليه إرتكاب الجريمة بصفة عامة، وفي مجال حماية البيئة البحرية قد أقرّ المشرّع المحافظة على كلّ نظمها البيئية، فأوجب لها الحماية الردعية الجزرية، بحيث تأخذ إحدى صورتين إمّا عقوبة أو تدبير أمن.⁽¹⁾

1- العقوبات في جرائم تلويث البيئة البحرية:

تتأرجح العقوبات بين الإعدام والغرامة مروراً بالحبس والسجن وهي مقرّرة إمّا عن التلوث أو المساس بثروات البيئة البحرية وذلك كما يلي:

أ- عقوبة الإعدام في جريمة تلويث البيئة البحرية:

تعتبر عقوبة الإعدام أشدّ العقوبات على الإطلاق، وقد إستخدمها المشرّع الجنائي البيئي في جرائم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة بصفة خاصة، لما تحدثه هذه المواد من تلوث مدمر يؤدي إلى إنهيار النظام البيئي بصفة عامة. ومن التشريعات التي أخذت بعقوبة الإعدام في جرائم تلويث البيئة البحرية التشريع الجزائري، حيث عاقب المشرّع الجزائري في نص المادة 500 من القانون رقم 04-10 المعدّل والمتمم للقانون رقم 05-98 والمتضمن القانون البحري⁽²⁾، بعقوبة الإعدام وذلك بقوله "يعاقب بالإعدام، كلّ ربان سفينة جزائرية أو أجنبية، ألقي عمداً نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني"، وكذا المادة 481 من نفس القانون التي تعاقب بالإعدام كلّ شخص يعمد بأية وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أية سفينة بقصد إجرامي⁽³⁾.

ما يلاحظ من خلال هذا النص أن المشرّع البيئي قد إستخدم عقوبة الإعدام في جرائم معيّنة تمسّ بالبيئة البحرية وتؤدي إلى نتائج خطيرة وكارثية، وحدّدها في نصوصه بجرائم دفن أو إغراق أو التخزين أو التخلّص من المواد أو النفايات المشعة، أو جرائم إتلاف أو هلاك السفن بقصد إجرامي.

(1)-محمد لموسخ، مرجع سابق، ص 279.

(2)-المادة 500 من القانون رقم 04-10 المعدّل والمتمم للقانون رقم 05-98 والمتضمن القانون البحري.

(3)-المادة 481 من القانون نفسه.

ب- العقوبات السالبة للحرية في جرائم تلوث البيئة البحرية:

تتمثل العقوبات السالبة للحرية في مجال جرائم تلوث البيئة البحرية في عقوبة الحبس والسجن. ومما لا شك فيه أنّ عقوبة الحبس هي العقوبة الأصلية في جرائم الجرح والمخالفات في قوانين العقوبات، ولقد استخدم المشرع البيئي عقوبة الحبس إستخداماً موسّعاً في جرائم تلوث البيئة البحرية، بحيث يتمّ توظيفها في مجال التلوث البحري توظيفاً متنوعاً بحسب جسامه الجريمة ودرجة خطورتها⁽¹⁾، ومن بين التشريعات التي إعتمدت هذه العقوبة في نصوصها، كذلك التشريع الجزائري الذي نصّ عليها بشكل موسّع في جرائم تلوث البيئة البحرية للمتوسط في القانون رقم 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة وكذا القانون رقم 04-10 المتضمّن القانون البحري ومن أمثلة ذلك جريمة الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري⁽²⁾، وجريمة مخالفة أحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات المبرمة بلندن سنة 1954 بالنسبة لربّان السفن الخاضعة والغير خاضعة لأحكام هذه الإتفاقية⁽³⁾، جريمة عدم التبليغ عن كلّ حادث يقع داخل السفينة وينجم عنه صبّ للمحروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري⁽⁴⁾، جريمة رمي أو إفراغ أو ترك تسرب لمواد ضارة في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري⁽⁵⁾، جريمة حالة السكر على متن السفينة بالنسبة لربّان السفينة وكلّ عضو طاقم آخر متعوّد على السكر أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة⁽⁶⁾، جريمة الإعتداء على ربّان السفينة⁽⁷⁾، جريمة الإبحار بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدّة أو مموّنة⁽⁸⁾.

عموما فإنّ تقرير عقوبة الحبس لمكافحة جرائم تلوث البيئة البحرية، تؤكد على مدى خطورة هذه الأخيرة والأضرار التي يمكن أن تترتب عليها، فالحبس لا يهدف إلى سلب حرية الجاني فقط، بل أكثر من ذلك ردعه عن الجريمة وحماية الوسط البحري والمجتمع من الآثار الضارة لها.

(1)- محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 374.

(2)- المادة 90 من القانون 03-10 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المرجع السابق.

(3)- المادة 93 و 94 من نفس القانون.

(4)- المادة 99 من نفس القانون.

(5)- المادة 100 من نفس القانون.

(6)- المادة 534 من القانون رقم 04-10 المتضمّن القانون البحري، مرجع سابق.

(7)- المادة 540 من نفس القانون.

(8)- المادة 479 من نفس القانون.

أما عقوبة السجن سواء المؤبد أو المؤقت فهي على عكس عقوبة الحبس تعدّ من أشدّ العقوبات بعد عقوبة الإعدام في مواد الجنايات، وقد نصّ عليها المشرّع في جرائم تلويث البيئة البحرية بشكل ضيق ودقيق بحيث أنّه لم يقرّها إلّا في حالات محدّدة، ونجدها في نصوص القانون البحري خاصة فيما يتعلّق بجرائم المساس بأمن ونظام الملاحة البحرية ومثال ذلك جريمة نقل حمولة محروقات أو مواد خطرة أخرى تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا أهمية الحمولة وخاصة في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة⁽¹⁾، جريمة نقل مواد مشعّة أو مزوّدة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة تصبح عقوبة السجن مؤبدة⁽²⁾...

وتحليلاً لهذه الجرائم فإنّ المشرّع الجزائري قد إستخدم عقوبة السجن في جرائم تلويث البيئة البحرية، إستخداماً ضيقاً وفي الجرائم التي تمثّل قدراً لا بأس به من الخطورة، كما قد حصرها في أشخاص معينين وهم ربابنة السفن التي تنقل مواداً خطرة وسامّة وحدّدها في المواد المشعّة والنووية، بل وقد شدّد العقوبة لتصبح مدة السجن مؤبدة وذلك في حالة وقوع حادث أو إصطدامات تؤثر على البيئة أو في حالة وقوعها زمن الحرب⁽³⁾.

كما وتجدر الإشارة إلى أن المشرّع المصري أيضاً قد توسّع في إستخدام عقوبة الحبس ونصّ عليها في تجريم أفعال كثيرة منها جريمة إلقاء أو تصريف المواد أو النفايات أو السوائل غير المعالجة والتي من شأنها تلويث شواطئ وبحار الجمهورية، جريمة عدم معالجة ما يتمّ صرفه من النفايات، جريمة التلوّث الناتج عن السفن بفعل الإهمال وسوء التصرف⁽⁴⁾...

في الواقع ولئن كانت العقوبات السالبة للحرية هي أبرز العقوبات في جرائم القانون الجنائي العام، فإنّه قد إشتد الخلاف حول مدى صلاحيتها في جرائم تلويث البيئة البحرية، حيث دعت السياسات التشريعية الحديثة، إلى إستبعاد هذه العقوبات وإستبدالها بالعقوبات شبه الجنائية أو المالية أو الإدارية، وذلك لملاءمتها هذا النمط من التجريم خاصة مع الخصوصية التي تتمتع بها هذه الجريمة، ومن هنا لجأ المشرعون إلى

(1)- المادة 495 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

(2)- المادة 499 من نفس القانون.

(3)- المادة 493 من القانون 04-10، مرجع سابق.

(4)- عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة، دار النهضة العربية، بدون سنة الطبع، ص 262.

العقوبات المالية، لكن دون الإستغناء النهائي عن هذه الأخيرة لما تتميز به من ردع وزجر قد يؤديان إلى عدم إتيان هذا النوع المستحدث من الجرائم مرة أخرى.

ب- العقوبات المالية في جريمة تلوث البيئة البحرية:

من المعلوم أن العقوبات المالية هي تلك العقوبات التي تصيب الشخص في ذمته المالية دون المساس بجسمه أو حريته أو حياته، وهي تعدّ الأهم في مجال جرائم تلوث البيئة البحرية، حيث أنّ معظم التشريعات البيئية تتجه نحو تغليب الجزاء المالي على غيره من الجزاءات الأخرى وخاصةً منها تلك السالبة للحياة، لأن إرتكاب هذه الجرائم في الغالب يكون بدافع الربح المالي ومن طرف الأشخاص المعنوية التي من المستحيل تصوّر تطبيق العقوبات السالبة للحرية بشأنها.

تتمثل العقوبات المالية في جرائم تلوث البيئة البحرية في الغرامة والمصادرة.

تعدّ الغرامة جوهر العقوبات المالية، حيث نجد المشرّع البيئي قد أقرّها في معظم النصوص المعاقبة على جريمة تلوث البيئة البحرية ولكن بصور مختلفة، فتارة تكون كعقوبة بسيطة، وتارة أخرى تكون كعقوبة مشدّدة. فأما الغرامة التي تكون في صورة العقوبة البسيطة، فإما تكون بمفردها مثلما الحال في جريمة مخالفة الرّبان لقواعد نقل المواد الخطرة⁽¹⁾ وجريمة تسبّب الرّبان بسوء تصرّفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحى⁽²⁾، وكذا جريمة عدم إمتثال ربّان السفينة لأوامر السلطة البحرية في البحر⁽³⁾... أو مقترنة بعقوبة سالبة للحرية والتي وردت في العديد من هذا النوع من الجرائم ومثالها ما جاء في نصوص القانون رقم 10-03، منها جريمة الغمر أو الترميد في البحر التي يقوم بها ربّان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كلّ شخص يشرف على هذه عمليات⁽⁴⁾... كذلك نصوص القانون البحري أين إقترنت الغرامة بجميع العقوبات السالبة للحرية ومثالها جرائم المساس بالنظام والإنضباط على متن السفن⁽⁵⁾... أمّا الغرامة التي تكون مشدّدة فهي تكون في حالة العود، وقد أخذ المشرع الجزائري بذلك في قانون حماية البيئة رقم 10-03 كالمادة 94 و93 منه...

(1) - المادة 496 من القانون رقم 04 - 10 المتضمن القانون البحري.

(2) - المادة 97 من القانون رقم 03 - 10، مرجع سابق.

(3) - المادة 521 من القانون رقم 04 - 10.

(4) - المادة 90 من القانون رقم 03 - 10.

(5) - المواد من 522 إلى 521 من القانون البحري.

وبالمثل فإنّ التشريعين المصري والفرنسي قد سلكا نفس المسلك، إذ نصت المادة 90 من قانون رقم 04 لسنة 1994 على المعاقبة بالغرامة لكل من ارتكب جريمة تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو أية مواد ضارة في البحر خلافاً لأحكام هذا القانون، كما حرص على تشديد عقوبة الغرامة في جرائم تلويث البيئة في حالة العود، وذلك في نص المادة 91 فقرة 02 من نفس القانون. وعلى نفس المنوال نص المشرع الفرنسي في المادة 24 من قانون 15 جوان 1975 بشأن النفايات المعدّل والمتمم على عقوبة الغرامة عن مخالفة أحكام الصبّ، وتنص المادة 24 من قانون 19 جوان 1976 بشأن المنشآت المصنّفة المعدّل والمتمم على عقوبة الغرامة عن جريمة تشغيل المنشأة خلافاً للأحكام المعمول بها.⁽¹⁾

وبجانب الغرامة توجد عقوبة المصادرة والتي تقتضي نقل ملكية الأموال والأشياء ذات الصلة بالجريمة من المحكوم عليه إلى الدولة بحكم قضائي، وهنا تلعب المصادرة دوراً هاماً في جرائم تلويث البيئة البحرية، وغالباً ما ينص عليها المشرع كعقوبة تكميلية بجانب العقوبة الأصلية كالحبس أو الغرامة، وأحياناً ينص عليها كتدبير وقائي وجوبي عندما يتعلّق الأمر بالأشياء الخطرة على العناصر البيئية.

وقد وردت عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية وجوبية في العديد من التشريعات البيئية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية كالتشريع الجزائري الذي إستخدم المصادرة كعقوبة تكميلية وجوبية في القانون رقم 01-11 المتعلّق بالصيد البحري وتربية المائيات في المادة 99 منه التي تعاقب في حالة العود الشخص أو الأشخاص الموجودين على متن سفينة الصيد البحري الحاملة للراية الأجنبية والذي ثبتت إدانتهم في ممارسة الصيد داخل المياه الخاضعة للقضاء الوطني، بغرامة مالية علاوة على مصادرة السفينة التي إرتكبت بواسطتها المخالفة، وكذا التشريع المصري الذي إستخدمها كعقوبة تكميلية وجوبية في قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994 المعدل بالقانون رقم 09 لسنة 2009، ومثال ذلك ما جاء في نص المادة 98 منه.⁽²⁾

هذا وقد وردت عقوبة المصادرة كعقوبة تكميلية غير وجوبية في العديد من التشريعات البيئية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، منها التشريع الوطني الذي إستخدم هذه الأخيرة كعقوبة تكميلية جوازية بشكل موسّع، حيث نصت المادة 102 من القانون رقم 01-11 المتعلّق بالصيد البحري وتربية المائيات على أنّه في كلّ الحالات يمكن للجهة القضائية المختصة بمصادرة الأشياء المحجوزة والآلات والوسائل

(1) -وعلي جمال، مرجع سابق، ص 335.

(2) -حيث جاء في نص المادة 98 من قانون حماية البيئة المصري أنّه "يعاقب بالحبس لمدة ال تزيد عن ستة أشهر وبغرامة ال تقل عن ألف جنيه ولا تتجاوز عشرون ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كلّ من خالف أحكام المادتين 72 و73 من هذا القانون ولا يجوز الحكم بوقف تنفيذ عقوبة الغرامة، ويجب في جميع الأحوال ودون انتظار الحكم في الدعوى وقف الأعمال المخالفة وإزالتها بالطريق الإداري على نفقة المخالف وضبط الآلات والأدوات والمهمات المستعملة وفي حالة الحكم بالإدانة يحكم بمصادرتها."

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المستعملة في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والعائدات المتحصل منها. ومنه فالمشرع الجزائري قد سلك في سبيل حماية البيئة البحرية مسلكا ضمّ فيه مصادرة الأرباح والفوائد المحققة كذلك التي يجنيها المخالف أو الجاني نتيجة النشاط الذي قام به، وذلك نظرا لأهميته وفاعليته في مكافحة الجرائم التي يكون الباعث في ارتكابها هو تحقيق فوائد ومنافع مالية غير مشروعة.⁽¹⁾

وأخيرا وبالنسبة للمصادرة كتدبير وقائي إحترازي فقد حصرها بعض المشرعين في الحالة التي تكون فيها الأشياء المضبوطة محل المصادرة ضارة أو خطرة سواء أكان يجوز التعامل فيها أم لا، وسواء كانت حيازتها جائزة أم لا، وبغض النظر عن ملكية المتهم لها، لأن الغرض من المصادرة هنا يتمثل في منع تداول الأشياء الخطرة لذاتها⁽²⁾.

2- التدابير الأمنية في جرائم تلوث البيئة البحرية:

أوردت التشريعات البيئية في جرائم تلوث البيئة البحرية التدابير الأمنية إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة للجريمة، ذلك أنها تحقّق أهدافا وقائية عندما يكون النشاط الملوّث للبيئة البحرية على درجة عالية من الخطورة، ومن أهمّ هذه التدابير في مجال تلوث البيئة البحرية غلق المنشأة، حظر ممارسة النشاط ونشر الحكم الصادر بالإدانة.

أ- تدبير غلق المنشأة:

يقصد به منع المنشأة المخالفة لأحكام التشريعات البيئية من مواصلة نشاطها بصفة مؤقتة أو دائمة، متى تسببت في إحداث أضرار أو أضرار تبلغ درجة يتعدّر تفاديه³، وهو يمثل الوسيلة الوحيدة لمنع تكرار الجريمة.

ولقد أخذ المشرع الجزائري بتدبير غلق المنشأة الملوثة وربطها في الغالب بعدم الحصول على الترخيص بالنسبة للمنشآت الملوثة التي تمارس نشاطا بدون ترخيص، أو بتجاوزها النظم القانونية من لوائح وتنظيمات، ومن أمثلة ذلك ما نصّت عليه المادة 02/102 من القانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة، والتي أجاز من خلالها المشرع للمحكمة إلزام صاحب المنشأة الملوثة بغلقها وعدم الإنتفاع بنشاطها

(1) - أحمد محمد مينشاوي، مرجع سابق، ص 411.

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 337.

(3) - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 502.

إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19 و20 من نفس القانون، ويمكن في هذه الحالة للمحكمة أن تأمر بالنفاذ المعجل للحظر.

أما المشرع المصري فقد أخذ بتدابير الغلق من خلال القانون المتعلق بالمحال الصناعية والتجارية وغيرها من المحال المقلقة للراحة والمضرة بالصحة والخطرة، حيث نصت المادة 20 من القانون المذكور على ذلك، غير أنه لم ينص صراحة على هذه التدابير بالنسبة للمنشآت الملوثة.

عموما فإن تدابير غلق المنشأة الملوثة يكون الغرض منها وقف إستمرار التلوث وإعادة الحال إلى ما كان عليه، وبالتالي يعدّ الغلق في هذه الحالة وسيلة إصلاح وعلاج، هذا ويظهر التطبيق العملي أهمية هذا التدبير على المنشآت الصناعية والسياحية المقامة على عرض السواحل أو بالقرب منها المخالفة للقوانين والتنظيمات البيئية، والتي يمثل الإستمرار في نشاطها مصدرا متواصلا للتلوث، بالإضافة إلى المنشآت المتعلقة بالصناعات الإستخراجية والقواعد النفطية العائمة التي لا تلتزم بقواعد وإجراءات الحصول على التراخيص من الجهات الإدارية المختصة والتي تقتضيها طبيعة النشاط الممارس، وذلك نظرا لكون العقوبات الأخرى التي يمكن النطق بها لا تكفي لإيقاف مصدر التلوث عن الإستمرار في تأثيراته الضارة.⁽¹⁾

ب- حظر أو منع مزاوله النشاط:

يتعلق هذا التدبير بحرمان المخالف من ممارسة النشاط المسبب للتلوث، ويعتبر الحظر من ممارسة النشاط من أهم التدابير المقررة في مجال تلوث البيئة البحرية، لما له من خاصية ردعية تصيب الشخص في نشاطه الذي يمارسه من أجل تحقيق أرباح ومنافع مالية وذلك من خلال سحب أو إلغاء الترخيص الممنوح له حتى ولو كان مطابقا لما تقتضيه الواجبات والإشترطات الفنية التي تنص عليها اللوائح والتنظيمات، طالما أنّ هذا النشاط مستمر في الإضرار بالبيئة البحرية وبمواردها وعناصرها الطبيعية.

لقد إستخدم المشرع الجزائري هذا التدبير في العديد من نصوص حماية البيئة بالإضافة إلى المراسيم التنفيذية حيث نصت المادة 102 فقرة 02 من القانون رقم 03-10 بأنه يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع إستعمال المنشأة إلى حين الحصول على ترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها قانونا، وبالمثل أكدت المادة 82 فقرة 04 من القانون 01-11 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات على أنه وفي حالة إستعمال مواد متفجرة تحجز سفينة الصيد طالما أن مالكها هو مرتكب المخالفة، بالإضافة إلى السحب النهائي للدفتري المهني، وكذا المادة 22 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 03-481 على حظر نشاط

(1) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 338.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الصيد البحري على كل صاحب سفينة يثبت مخالفته للقوانين المنظمة للصيد خاصة فيما يتعلق بالأدوات والوسائل المستعملة أثناء عملية الصيد أو الصيد غير المرخص وغير المنظم.⁽¹⁾

أما المشرع المصري فقد أخذ أيضا بتدابير حظر ممارسة النشاط من خلال المادة 76 فقرة 02 من القانون رقم 04 لسنة 1994 بشأن البيئة التي تجيز للمحكمة أن تقضي بوقف الترخيص لمدة لا تقل عن أسبوع ولا تزيد عن ستة أشهر، وفي حالة العود يجوز لها الحكم بإلغاء الترخيص، وهذا يعني حظر مزاوله النشاط المهني المرخص به خلال مدة وقف الترخيص المحددة في حكم الإدانة.

وعلى نفس المنوال حرص المشرع الفرنسي في القوانين الخاصة بحماية البيئة على النص على حظر مزاوله النشاط كجزاء مقرر في مواد التلوث البيئي، فوفقا لأحكام القانون رقم 663 لسنة 1976 الصادر بشأن المنشآت المصنفة نصت المادة 18 منه على تدبير حظر ممارسة النشاط المهني الذي يتسبب في تلويث البيئة وعدم حصول مالك المنشأة الملوثة على الترخيص الإداري لمزاوله النشاط الضار بالبيئة البحرية.⁽²⁾

علاوة على ذلك ومن بين الدول المتوسطية التي حرصت على حماية البحر المتوسط، من خلال هذا التدبير، المشرع اليوناني الذي نص على حظر مزاوله النشاط في قانون الصيد رقم 420 الصادر في 24 جانفي 1974 حيث جاء في مادته الرابعة بأنه وفي حالة إستخدام الديناميت أو مواد أخرى متفجرة أو أية مواد أخرى من شأنها أن تشل أو تخر أو تقتل الأحياء المائية يعاقب ربان السفينة بحرمانه من شهادته المهنية لمدة من سنة إلى خمسة سنوات أو بحرمانه منها نهائيا في حالة العود.⁽³⁾

ج- تدبير نشر الحكم الصادر بالإدانة:

الأصل في النطق بالأحكام هو العلانية، لكن في بعض الأحيان قد لا يكفي ذلك من أجل الإعلام والردع فيلجأ المشرع إلى تقرير تدبير أممي يتمثل في نشر الحكم الصادر بالإدانة على نطاق واسع عبر إذاعته وإعلانه ليصل إلى عدد كاف من الناس، والهدف من هذا التدبير مساس الملوث في إعتباره ومكانته الاجتماعية لدى المتعاملين معه والذي يعتمد عليهم في تنمية أعماله وتحقيق أرباحه، حيث يكون التشهير به أبلغ أثرا من العقوبات الأصلية الذي يظل تنفيذها بعيدا عن أعين الجمهور، كما يظهر تأثير هذا التدبير

⁽¹⁾ -مرسوم تنفيذي رقم 03-481 مؤرخ في 19 شوال عام 1424 الموافق لـ 13 ديسمبر سنة 2003 يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفيةاته، ج.ر رقم 78 لسنة 2003.

⁽²⁾ -واعلي جمال، مرجع سابق، ص 430.

⁽³⁾ - محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 430.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

أكثر على رجال الصناعات وأصحاب المنشآت المصنّقة، لأنّه يكشف صورتهم الحقيقية السيئة والمشينة أمام الرأي العامّ الذي يستهجن ذلك، أكثر من العقوبات الأخرى التي يبقى تطبيقها سرّاً على المتعاملين معه وحكراً عليهم⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى نصوص التشريع الجزائري، فالملاحظ أنّه لم ينص على هذا التدبير في القوانين المتعلقة بحماية البيئة وهو نفس المسلك الذي سلكه المشرّع المصري، على عكس المشرّع الفرنسي الذي نصّ على هذا التدبير بصورة مباشرة، حيث ينص القانون رقم 633 لسنة 1975 الصادر بشأن التخلّص من النفايات بعد تعديله بالقانون الصادر في 30 ديسمبر 1985، في الفقرة الخامسة من المادة 24 منه على جزاء نشر حكم الإدانة كعقوبة تكميلية يجوز النطق بها في كافّة الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون.⁽²⁾

وختاماً فقد قطعت تشريعات الدول المتوسطية شوطاً هاماً بسنّها لقوانين متعلّقة بحماية البيئة والتي جاءت في معظمها مكرّسة لأحدث الإتجاهات العقابية في هذا المجال ومترجمة لإرادة الحماية الجنائية الفعّالة للبيئة البحرية للمتوسط، غير أنّه لا يمكن الحكم الآن على هذه القوانين نظراً لتشعبها وكثرتها وأغلبها لحدائتها، ولأنّه هناك منها من لم يوضع بعد موضع التطبيق الفعلي لتوقف ذلك على غياب النصوص التنظيمية واللوائح التنفيذية التي تحيل نصوصها إليها كالمشرّع الجزائري الذي لم يصدر الكثير منها إلى يومنا هذا، الأمر الذي يقتضي ضرورة إصدار تشريع شامل وموحد بين جميع دول المتوسط بغرض الحفاظ على هذا الأخير الذي أصبح مهدّداً بالفناء خلال بعض السنوات أخرى في كافّة عناصره. وهذا هو ما جعل الجزاءات غير الجنائية تحتل أهمية كبيرة في جرائم تلويث البيئة البحرية، وذلك لما تلعبه من دور وقائي وردعي يتناسب مع الطبيعة الخاصة لهاته الجرائم، كما أنّها تسهم إلى جانب الجزاءات الجنائية في توفير الحماية المتكاملة والفعّالة المطلوبة للبيئة البحرية، وهي تتمثل في الجزاءات الإدارية والمدنية، وبما أنّه سيتمّ تخصيص فرع لبحث أحكام المسؤولية المدنية، فنكتفي في هذا الجزء من بالدراسة بذكر الجزاءات الإدارية.

ثانياً: الجزاءات ذات الطابع الإداري:

للجزاءات الإدارية أهمية خاصة في مكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية، كونها تتسمّ بالمرونة والسرعة لمواجهة المتغيرات البيئية، فهي إجراءات وتدابير ذات طبيعة خاصّة تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع لدرء مخاطر التلوّث البحري. وترجع أهمية هذا النمط من الجزاءات إلى ما تحظى به الهيئات الإدارية التي

(1) - ماهر عادل الألفي، مرجع سابق، ص 518.

(2) - Baucomont Michel, Gousset Pierre, traité de droit des installations classées, ED, Lavoisier, France. 1994 p274.

تختص بتوقيعها من مرونة إجرائية وخبرة إكتسبتها في هذا المجال، حيث تنتوع من الغرامة الإدارية إلى وقف أو غلق المنشأة إلى إلغاء أو سحب الرخصة، والجباية والرسوم الإيكولوجية...

1. الترخيص الإداري:

إنّ الترخيص الإداري هو وسيلة في يد الإدارة المختصة تمارس بواسطتها سلطة الضبط الإداري المخولة لها قانونا والمتمثلة في الرقابة السابقة واللاحقة على النشاطات الصناعية والإقتصادية، وهو له دور وقائي يعطي للإدارة إمكانية منع حدوث الإضرار بالبيئة ومصالح المتعاملين به، ودور ردعي يتمثل في منع ممارسة النشاط الملوّث والمحتمل إحداثه للأضرار، ولقد أقرّ المشرع الجزائري هذا الترخيص في معظم الأنشطة الممارسة في البحر خاصة تلك المتعلقة بعمليات شحن أو تحميل المواد أو النفايات الموجهة للغمر في البحر⁽¹⁾، نشاط المنشآت التي يستغلها أو يملكها كلّ شخص طبيعي أو معنوي عمومي أو خاص، والتي قد تتسبب بفعل نشاطها في أخطار على الصحة العمومية أو النظافة أو الأمن أو الأنظمة البيئية البحرية والموارد الطبيعية⁽²⁾، النشاط السياحي أو الصناعي أو السكني المقام على السواحل أو بالقرب منها⁽³⁾، كذلك ممارسة الصيد البحري معلقة على الحصول على رخصة تسلّمها السلطة المكلفة بذلك⁽⁴⁾... إنّ إخلال الملوّث البحري سواء أكان شخصا طبيعيا أو منشأة مصنّفة بنظام الرخص من شأنه أن يعرضه إلى جزاءات إدارية خاصة توقعها السلطات الإدارية لخرقه، ومن أهمّ الجزاءات المقررة في هذا الشأن سحب الرخصة، الغلق الإداري أو وقف العمل بالمنشأة...

يتمثل غلق المنشأة أو وقف نشاطها جوهر الجزاءات الإدارية بإعتبار أنّه جزاء تطبّقه الجهة المصدرة له وهي الإدارة المكلفة بذلك، فهو جزاء عيني يتمثل في منع المنشأة من مزاوله نشاطها في المكان الذي أرتكب فيه فعل التلويث، وهو أيضا جزاء إيجابي يتسم بالسرعة ويضمن عدم إستمرار المنشأة أو المرفق في مواصلة تلويث البيئة البحرية لكونه يخوّل للجهة الإدارية إستخدامه فورا متى تبين لها وجود خطر على

(1) - المادة 55 من القانون رقم 03 - 10 المتعلق بحماية البيئة السابق.

(2) - المواد 18 و 19 من نفس القانون.

(3) - المواد 18 و 19 من القانون رقم 02 - 02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، وكذا المادة 13 من قانون رقم 03-02 مؤرخ في 17 فيفري سنة

2003 يحدّد القواعد العامة للإستعمال والإستغلال السياحيين للشواطئ، ج.ر عدد 11 لسنة 2003.

(4) - إذ خصص المشرع الجزائري الفصل الثاني من المرسوم التنفيذي رقم 03 - 481 بعنوان نظام الترخيص و/ أو رخصة الصيد البحري، حدد فيه شروط وآليات منح الرخص والتصاريح وبين العقوبات التي يقررها القانون نتيجة الإخلال بالتدابير والإجراءات المتعلقة بذلك، أنظر المواد 12 من المرسوم التنفيذي رقم 03 - 481 مؤرخ في 13 ديسمبر سنة 2003، يحدد شروط ممارسة الصيد البحري وكيفياته، ج.ر عدد 78 لسنة 2003.

الصحة العمومية أو على البيئة نتيجة مزاولة الأنشطة، وكذا دون الحاجة إلى إنتظار صدور حكم قضائي في هذا الشأن، بالإضافة إلى أنه يجمع ما بين خصائص العقوبة ومعنى التدبير الوقائي.

لقد أخذت بهذا الأخير الكثير من التشريعات كجزء مقرر في مجال التلوث البيئي ومنها المشرع الجزائري والمشرع الفرنسي، حيث أنه وفي سبيل حماية المتوسط من الانتهاكات والتحديات التي تواجهه حرص المشرعان على التأكيد على تقرير هذا الجزاء الإداري في مواد عديدة كالمادة 25 من القانون 03-10 والتي تتعلق بغلق المنشأة عندما يؤدي إستغلالها إلى أضرار أو أضرار تمس بالمصالح الجوهرية للأفراد، وكذا المادة 514 فقرة 02 من قانون حماية البيئة الفرنسي رقم 914 لسنة 2000 حيث تسمح هذه المادة للوالي بغلق المنشأة عند تشغيلها دون الحصول على رخصة.

أما بالنسبة لوقف أو إلغاء أو سحب التراخيص فهو من صميم صلاحيات الإدارة فهي من تمنح الرخصة وهي من تسحبها أو تلغيها أو توقفها إذا ما تبين أن الإستمرار في النشاط المرخص هو إستمرار لتلويث البيئة، كما يعتبر هذا الجزاء من أشد الجزاءات فهو يحرم المخالف من تحقيق الربح المالي الذي يرجوه من إستغلال المنشأة خاصة في حالة مخالفته للضوابط والشروط الخاصة بممارسة النشاط كما تقتضيه الرخصة الممنوحة له.

بالرجوع إلى التشريعات التي إعتمدت على هذا النظام وحتى لا تتعسف الإدارة المختصة في إستعمال صلاحياتها المخولة لها قانونا وحتى يتم ضبط لجوؤها إلى هذا الجزاء، فقد خصه المشرع بمجموعة من الشروط الواجب توافرها حتى يتم تطبيقه تتمثل في⁽¹⁾:

- إذا أصبح إستمرار تشغيل المشروع يمثل خطرا على الأمن العام أو الصحة العامة أو السكينة العمومية أو الأنظمة البيئية بما تحتويه من موارد طبيعية ومواقع ومعالم؛
- إذا أصبح المشروع غير مستوفي للشروط القانونية المتعلقة بحماية البيئة؛
- إذا توقف العمل بالمشروع مدة أكبر من المحددة قانونا؛
- إذا صدر حكم قضائي نهائي يقضي بتوقف المشروع أو إزالته.

ختاما لما سبق فإن سحب الترخيص يعد من أهم الجزاءات التي تدخل في صميم صلاحيات السلطات الإدارية المختصة لأنها هي من تمنحها، وهي التي تتمتع بهذه الصلاحية أيضا بموجب القوانين المنظمة

(1) -واعلي جمال، مرجع سابق، ص 353 - 354.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

للأنشطة التي تمسّ بسلامة البيئة البحرية، وبالتالي تخولها حقّ السحب إذا تبين لها مخالفة المرخص له لضوابط ممارسة النشاط، هذا من جهة. ومن جهة ثانية، يمثل الجزاء المناسب للتطبيق على الأشخاص المعنوية، كما يمكن الجمع بينه وبين جزاءات أخرى مدنية كانت أو جزائية، إذا إقتضى الأمر ذلك، فبعد تقديم الترخيص، تشترط الإدارة المانحة على المستغل الإمتثال للقوانين والتدابير المعمول بها في مجال حماية البيئة البحرية، وكذا إحترام الإجراءات المطلوبة في هذا المجال و ألا يكون هناك إهمال من جانب هذا الأخير، وإلا فإنّها تصدر قرارا بالوقف المؤقت وفي حالة الإستمرار على نفس الوتيرة تسحب الرخصة نهائيا.

2. الغرامة الإدارية⁽¹⁾:

تعتبر من أكثر الجزاءات الإدارية إستخداما في التشريعات الحديثة، خاصة وأنّها تتميز بالسهولة في تقريرها والسرعة في تحصيلها، وكذا خلوها من الآثار الجانبية المترتبة عن بعض الجزاءات الإدارية الأخرى، وتتخذ هذه العقوبة عدّة أشكال، فقد تكون مبلغا من المال تفرضه الإدارة بسلطتها المنفردة على المخالف، وقد تكون في شكل مصالح بين الإدارة والمخالف، وقد تكون في شكل تعريف ثابتة ومحددة عن كلّ سلوك خاطئ، وقد تكون في شكل زيادة في الرسوم والضرائب تفرضها الإدارة على الملوّث². هذا ويتميز هذا النظام كآلية تشريعية، ببعض الخصوصيات التي يمكن أن تساهم في حماية البيئة البحرية، أبرزها أنه لا وجود لوقف التنفيذ في هذا النوع من العقوبات، كما أن الهدف من تطبيقها هو ردع المعتدي دون الأخذ في الحسبان سوابقه وظروفه، كذلك تخفيف العبء على الجهات القضائية، كما أنه أكثر ملائمة للشخص المعنوي، حيث أنها تساهم في تغيير نوعية أنشطته من خلال لفت أنظاره إلى ضرورة إحترام البعد البيئي خلال ممارساته لهذه الأخيرة، وبالتالي قد يمكن إعتبارها بمثابة وسيلة إعلام في هذا المجال⁽³⁾.

والملاحظ في نصوص التشريع الجزائري أنّه لم يرد نظام الغرامات الإدارية سواء في قانون حماية البيئة أو القوانين الأخرى ذات الصلة بحماية البيئة البحرية، وقد إستبدله بنظام الجباية البيئية عن طريق إقرار مبدأ الملوّث الدافع والذي نصّ عليه قانون حماية البيئة 03-10 في المادة 03 فقرة 07، ويهدف المشرّع الجزائري من وراء الإعتماد على هذا المبدأ إلى وضع عبء التكلفة الإجتماعية للتلوّث على المتسبّب

(1)- الغرامة الإدارية هي عبارة عن مبلغ من المال تفرضه الإدارة على المخالف بدلا من متابعته جزائيا عن الفعل المجرم.

(2)- غنام محمد غنام، القانون الإداري الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 45 وما بعدها.

(3)- منور فريدة، مرجع سابق، ص 361.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

فيه، فهو صورة من صور الضغط المالي على الملوّث ليمتنع عن تلويث البيئة أو على الأقلّ تقليص التلوّث الناجم عن الصناعة، والبحث عن التكنولوجيات الأقلّ تلويثًا للبحر⁽¹⁾.

أمّا المشرّع الفرنسي فقد تبنّى جزاء الغرامات الإدارية في قانون حماية البيئة الصادر في 18 سبتمبر 2000، حيث نصت المادة 1/514 منه على أنّه "تستطيع الجهة الإدارية المختصة فرض غرامة مالية على المنشآت المصنّفة التي تخالف الشروط والتنظيم، وتعادل الغرامة قيمة الأعمال التي ترى الإدارة ضرورة إنجازها وتنفيذها"، كما أجازت لوزير البيئة فرض غرامات على مستغلي المنشآت الخاصة بتخزين النفايات في حالة عدم تقديم الضمانات المالية اللازمة، بحيث تعادل هذه الأخيرة ثلاثة أضعاف الفارق بين الضمان المالي المقدّم والحقيقي⁽²⁾.

ختاماً تعتبر الجزاءات القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية مزيج من الجزاءات الإدارية، المدنية والجنائية يضعها المشرع البيئي من أجل توفير الحماية الفعّالة والسريعة للبيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة. وفي مجال الجزاءات الجنائية فإنّ المشرّع الجزائري تبنّى عقوبة الإعدام كعقوبة إستثنائية وعلى سبيل الحصر لا يلجأ إليها إلّا في بعض الحالات فقط وهي دفن أو إغراق أو التخزين أو التخلص من المواد أو النفايات المشعّة، كما أقرّ بعض العقوبات السالبة للحرية التي تراوحت بين السجن المؤبد والحبس تعلّقت بمعظم جرائم تلويث البيئة البحرية. علاوة على ذلك حرص كذلك المشرّع على تقرير عقوبات مالية تميّزت بالأساس بتقرير مصادرة العائدات والأرباح المتحصّل عليها من الفعل غير المشروع وهي فكرة جدّ متطورة وفعّالة لحماية البيئة البحرية، لأنّ أغلب جرائم التلويث تقع بسبب تحقيق أرباح ومنافع مالية غير مشروعة خاصة من الأشخاص المعنوية، كما أن الغرامات المالية التي يفرضها المشرّع الجزائري على هاته الطائفة من الجرائم تعدّ مرتفعة جداً.

أمّا بالنسبة للجزاءات الإدارية فالملاحظ فيها أنّ المشرّع لم ينص على نظام الغرامات الإدارية وإستبدله بنظام الجباية البيئية عن طريق إقرار مبدأ الملوّث الدافع الذي نصّ عليه في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر، وهي تشمل مختلف الرسوم والضرائب والأتاوات التي تقرّها الدولة لتعويض جزء مما تتعرّض له البيئة البحرية من إعتداء، وردع المعتدي لكي يتخذ التدابير اللازمة لوقف هذا الإعتداء. وقد تتخذ الضرائب والرسوم إحدى هذه الصور: ضرائب ورسوم الإنبعاث أو التسرّب والتي تحسب وفقاً لكميات التلوّث التي يتمّ قذفها في البيئة وتتنج صوب الوسط البحري فتفسده، الرسوم التي تطبّق

(1) - حميدة جميلة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة البليدة، 2001، ص 155.

(2) - رائف محمد لبيب، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة، مرجع سابق، ص ص 257-258.

على المواد الملوثة في مرحلة الإنتاج والإستهلاك بإعتبار أنّ مآلها هو البحر في آخر المطاف كموايد التغليف البلاستيكية ومختلف المواد الصلبة المواد الكيميائية والمواد العضوية، الضرائب عن الخدمات الإدارية كدراسة ملفات منح التراخيص وإجراء المراقبة عن التلوث وتحليل مياه البحر، وأمّا الأتاوات فهي تتخذ شكل مبالغ مالية محددة تدفع لإستغلال بعض الأنواع من الموارد البيولوجية البحرية الحية، وهي تتميز في كونها تتشكّل من عنصرين أحدهما ثابت والآخر متغير طبقاً لمواصفات معينة حددها القانون ومثالها الأتاوة عن إستغلال المرجان، الأتاوة عن إستغلال بعض الأنواع من الأسماك¹...

أمّا فيما يخصّ الجزاءات المدنية في القوانين التي تعنى بحماية البيئة البحرية لا سيما في قانون حماية البيئة، فإنه سيتمّ البحث فيها في المطلب الثاني من هذا المبحث.

المطلب الثاني: جزاء المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية البحرية

عندما تتوافر أركان المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث وقع على المتسبّب عبء تعويض المضرور عمّا لحق به من ضرر، والإلتزام بالتعويض عن الضرر الواقع على البيئة البحرية نصّت عليه مختلف الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، وإلتزمت به الدول بمقتضى المادة 235 فقرة 02 من إتفاقية الأمم المتحدة القانون البحار عام 1982، والتي أكّدت على اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول السريع على تعويض كافي أو على أيّة ترضية أخرى فيما يتعلّق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية، وعليه سنتناول هذا المطلب من خلال ثلاثة فروع.

الفرع الأول: الجوانب الإجرائية والموضوعية لدعوى التعويض عن الضرر البيئي البحري

حتى تتمكّن المحاكم من النظر في دعوى التعويض المرفوعة أمامها من قبل المتضررين يجب أن تتوافر القواعد الإجرائية التي يحددها القانون قبل مباشرة أيّة خصومة قضائية أهمّها الصفة، المصلحة والإختصاص، وكذا الشروط الموضوعية المتمثلة بلا شك في الفعل المنتج للضرر، الضرر ورابطة السببية.

أولاً: الشروط الإجرائية

تتمثل الشروط الإجرائية في الصفة، المصلحة والإختصاص وذلك كما يلي:

¹ — منور فريدة، المرجع السابق، ص ص 357-358.

1-الصفة في دعوى المسؤولية⁽¹⁾

الصفة هي السلطة التي بمقتضاها يمارس الشخص الدعوى أمام القضاء، وتكون عادة لصاحب الحق المدعى به أو لمن إنتقل إليه هذا الحق بالإرث أو بأيّ طريق قانوني آخر، كما تكون لمن يمثل صاحب الحق أو لمن أناطه القانون تمثيله في الإدعاء، وهي تعود كذلك في حالات للنيابة العامة بإعتبارها ممثل الشعب، وتعتبر الصفة شرطا لازما لوجود الحق في الدعوى بحيث ينتج عن تخلّفها عدم وجود الحق في الدعوى وهو ما يجري عليه العمل بعدم القبول⁽²⁾، وبما أنّ الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تهم المجتمع بأسره، فهنا تظهر الصعوبة المتعلقة بمشكلة الصفة في التقاضي، وعلى ذلك فإنه يثور التساؤل عن الشخص الذي تكون له صفة الدفاع أو التقاضي عن البيئة أو أحد عناصرها، والذي يدافع عن تلك المصالح الجماعية، إذ يمكن أن يعهد هذا الدور إلى الأفراد العاديين، كما يمكن أن يكون هذا الحق لجمعيات الدفاع عن البيئة وقد يترك هذا الأمر إلى السلطات العامة في الدولة.

أ - المتضرر وذوي الحقوق:

مما لا شكّ فيه أنّه تتوفر للشخص المضرور الصفة في دعوى المسؤولية إذا أصابه التلوّث بضرر مباشر في شخصه أو في ماله أو في حقوقه، بما في ذلك عناصر البيئة التي يكون له حق خاصّ عليها⁽³⁾، حيث تثبت له المصلحة الشخصية ولا إشكال في هذه الحالة، لكن تثار الصعوبة بالنسبة للأضرار التي تصيب البيئة ذاتها أو أحد عناصرها غير المملوكة لأحد والتي تعدّ ذمّة مالية جماعية للمجتمع بأسره، فهي أشياء مباحة كميّاه الأنهار والبحيرات والبحار والمحيطات والهواء الجوي والطاقت والموارد الطبيعية، حيث يظهر هنا الإشكال المتعلّق بشرط الصفة في التقاضي لاسيما وأنّه يلزم توافر الضرر الشخصي المباشر في شخص المدعي، فالضرر البيئي المحض هو بالضرورة ضرر جماعي، إذ البيئة ملك للجميع وليست ملكا لفرد دون آخر، ومنه فإنّ ما يصيب هذه البيئة من أضرار فإنّما يصيب المجتمع ككلّ وليس فردا

(1)-وقد تناول المشرع الجزائري هذا الشرط من خلال المادة 13 من القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.

(2)- عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوّث البيئي في نطاق الجوار (دراسة مقارنة)، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 248 - 249.

(3)- حق الإنسان في البيئة هو حقه في العيش في وسط حيوي أو بيئي متوازن وسليم والتمتع والانتفاع بموارد الطبيعة على نحو يكفل له حياة لائقة وتتمية متكاملة لشخصيته دون إخلال بما عليه من واجب صيانة البيئة ومواردها والعمل على تحسينها وتنميتها، ومكافحة مصادر تدهورها وتلوّثها. ووعاء ذلك الحق هو الطبيعة وعناصرها ومواردها الحية وغير الحية، المتجددة وغير المتجددة، كالماء والهواء وأشعة الشمس والنبات والحيوان والتربة، ومن غير ذلك الوعاء لا محل لوجود ذلك الحق. أنظر في ذلك: أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربي، القاهرة، الطبعة الأولى، سنة 1996، ص 76-77.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بعينه، ومعنى ذلك أن المصلحة الضرورية في هذه الحالة تكون مصلحة جماعية، الأمر الذي يستتبع بالضرورة البحث عن مدافع عن هذه المصلحة.⁽¹⁾

ولئن كانت القوانين والدساتير الحديثة تعترف للإنسان بالحق في بيئة سليمة ونظيفة وخالية من التلوث، وكذا المواثيق والإعلانات الدولية التي أقرت ذلك في أحكامها⁽²⁾، فإنه يثور التساؤل حول ما إذا كان هذا الاعتراف للأشخاص يقصد به توافر الصفة لهم في رفع دعوى المسؤولية تجاه المعتدي على البيئة التي تشكّل حقاً له وتراثاً مشتركاً للمجتمع وفي ذات الوقت وعاءاً لهذا الحق، أي هل توجد دعوى شعبية ترمي إلى حماية البيئة كقيمة مشتركة للجميع؟

من أجل الإجابة على هذا التساؤل إنقسم الفقه إلى اتجاهين، بحيث تنطوي وجهة نظر الاتجاه الأول عن رفض فكرة الدعوى الشعبية، بمعنى أنه لا يمكن للفرد أن يرفع دعوى على أساس مصلحة عامة، ولا يمكن أن تكون مقبولة ما لم يكن له مصلحة مباشرة، أمّا مجرد المصلحة العامة في الحفاظ على البيئة، فذلك لا يعدّ أساساً قانونياً، ويفهم من ذلك وفي مجال دراستنا أنه إذا حدث تلوث لمياه البحار والمحيطات فليس هناك إعتداء على حق محدّد لشخص معين يستتبع توافر الصفة له في تحريك الدعوى ضد من قام بممارسة النشاط الملوث.⁽³⁾

أمّا الاتجاه الثاني، فقد ذهب إلى أن مبررات الاتجاه الأول لا تستجيب لمقتضيات حماية البيئة والحفاظ على عناصرها، ويرى أنه يمكن قبول ما يسمى بالدعوى الجماعية أو الشعبية على المستوى الدولي، وحبّتهم في ذلك ما ذهبت إليه محكمة العدل الدولية عند إعرافها في دعاوى أخرى، بأنّ هناك أنواعاً من الحقوق التي تتعلّق بالدول جميعاً، بحيث إذا وقع إعتداء عليها كان لكلّ دولة المصلحة والصفة القانونية في الدفاع عنها وتحريك المسؤولية ضد الدولة المعتدية وهو ما يصدق على عناصر وموارد البيئة التي لا تخضع لسيادة أي دولة والتي يمكن أن تضار بفعل بعض الأنشطة الخطرة، كالتجارب النووية ونقل المواد الإشعاعية، وهو ما ينطبق في مجال دعاوى حماية البيئة البحرية لمناطق أعالي البحار والمحيطات. كما ذهب هذا الاتجاه إلى أنّه وبالرغم من عدم وجود قاعدة قانونية تنصّ على الدعوى الجماعية أو الشعبية في مجال حماية البيئة، إلّا أنّ مقتضيات التنمية المستدامة تحثّ على الاعتراف بحق كلّ دولة في التمتع ببيئة

(1) - عطا سعد محمد حواس، مرجع سابق، ص 648 - 649.

(2) - مثلاً ورد بالمبدأ الأول من إعلان ستوكهولم عام 1974 من أن "لكلّ إنسان حق أساسي في الحرية والمساواة والظروف الملائمة للحياة في بيئة من نوعية تسمح بحياة كريمة وملائمة"

(3) - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي، مرجع سابق، ص 355 وما بعدها.

نظيفة وخالية من التلوث، وعندما تصاب هذه الأخيرة بأضرار التلوث البحري، فإنّ المضرور ليس فقط الأفراد والدول، وإنما أيضا المجتمع الدولي بأسره، ممّا يبرّر قبول فكرة الدعوى الشعبية.⁽¹⁾

وتطبيقا لذلك فإنه وبالرجوع إلى نصوص وقواعد القانون المدني الجزائري والفرنسي يمكن إستقراء ذلك وبصورة غير مباشرة، من خلال أنّ مدلول المضرور لا يقتصر على الضحية المباشر الذي تضرّر بفعل تلوث البيئة البحرية، بل يشمل أيضا المتضررين غير المباشرين من الفعل الضار ويطلق عليهم اسم "المتضررين بالإرتداد"، وهم الأشخاص الذين يلحقهم أذى مادي أو معنوي من جرّاء موت المتضرر المباشر⁽²⁾، وفي مجال حماية البيئة البحرية فإنّ المضرور بالإرتداد يملك الصفة في التقاضي وله أن يباشر دعواه أمام القضاء مباشرة ويطالب بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جرّاء الأذى الذي من الضحية نتيجة التلوث البحري، ومثال ذلك الصيادين الذين تضرروا بفعل إنتشار بقع الزيت المتسربة من السفن، أو أصحاب الفنادق السياحية المطلّة على السواحل، المتضررين بفعل قذف المياه القذرة على شواطئ البحار دون معالجة، أو المصطافين الذين أصابتهم أمراض جلدية بفعل تلويث الشواطئ... هذا فيما يتعلّق بشرط الصفة على المستوى الداخلي.

أمّا على المستوى الدولي ونظرا للطابع العالمي والمنتشر للأضرار البيئية العابرة للحدود الدولية، فيمكن هنا أن تثور دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية التي تنشأ بفعل النشاطات الملوثة من قبل بعض الدول، فهنا يمارس الأجنبي المضرور دعواه في إطار الحماية الدبلوماسية، حيث تعتبر هذه الأخيرة في مفهوم القانون الدولي أداة تحريك المسؤولية الدولية من الدولة التي تأتي أعمالا إيجابية أو سلبية أو أنشطة تضرّ برعايا دول أخرى، وذلك من أجل إصلاح تلك الأضرار بالنظر إلى قواعد القانون الدولي⁽³⁾. ولكي تمارس هذه الأخيرة حقّها في الحماية الدبلوماسية ينبغي أن تتوافر مجموعة من الشروط وهي شرط الجنسية التي يتمنّع بها المضرور⁽⁴⁾ والتي تمثّل الرابطة القانونية التي تسمح للدولة بتأكيد إختصاصها الشخصي ومباشرة الحماية الدبلوماسية له، وكذا شرط إستنفاد وسائل التقاضي الداخلي، بما لذلك من إعطاء فرصة للدولة بأن تعوّض الشخص المتضرّر وتنتهي التراع دون الخوض في البحث حول أحقيته في مباشرة دعواه في دولة أخرى، خاصّة وأنّ المضرور عادة ما يكون متواجدا على إقليم دولته أو إقليم دولة أخرى

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 357.

(2) - واعي جمال، مرجع سابق، ص 213.

(3) - محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون طبعة، 2006، ص 401 - 402.

(4) - أحمد عبد الكريم سلامة، نظرات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، العدد 52، المجلة المصرية للقانون الدولي، 2002، ص 100.

غير الدولة التي صدر عنها النشاط البيئي الضار، بمعنى أنه لا توجد صلة بينه وبين الدولة المشكو منها إلا العمل الضار فقط وأنّ قانون هذه الدولة لا يعترف بفكرة المسؤولية الموضوعية الناشئة عن العمل أو النشاط الذي أدّى إلى التلوث.⁽¹⁾

ب - حقّ الجمعيات في الدفاع عن البيئة:

إنّ تفعيل دور الجمعيات في حماية البيئة كان من أجل المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي يتعرّض لها أشخاص طبيعيون في أجسامهم أو أموالهم أو ممتلكاتهم تربط بينهم وحدة الفعل الملوث الذي يترتب عليه أضرار مباشرة أو غير مباشرة بالمصالح الجماعية ويشكّل مخالفات بالنسبة للنصوص التشريعية المتعلقة بحماية البيئة، وقد ازداد هذا الدور فعالية وتعاضما من خلال تكريس مبدأ المشاركة في كلّ عمليات حماية البيئة وتمكين المواطن من الحقّ في الإعلام البيئي.⁽²⁾ لقد مكّن المشرّع الجزائري الأفراد من حقّ إنشاء الجمعيات للمساهمة في حماية البيئة³، وهذا من خلال دستور 1996 المعدّل والمتمم لاسيما في نص المادة 41 و43 منه، وتأكد ذلك من خلال أحكام القانون 03-10 الذي اعترف بموجب الفصل السادس منه (المادة 35 إلى المادة 38) لجمعيات حماية البيئة في حقّ التقاضي للدفاع عن كلّ مساس بها أمام جميع الجهات القضائية سواء القضاء المدني أو الجزائي أو الإداري، وذلك عندما يمثّل التعدي مخالفة للأحكام التشريعية المتعلقة بحماية البيئة، وكذا تحسين الإطار المعيشي وحماية الهواء والماء والجو والأرض وباطنها والفضاءات الطبيعية والعمران ومكافحة التلوث.⁽⁴⁾

كما سمحت المادة 38 من القانون 03-10 لجمعيات حماية البيئة برفع دعوى بإسمها أمام أيّة جهة قضائية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الفردية التي أصابت الأشخاص الطبيعيين وفقا لمجموعة من

(1) - محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 402.

(2) - عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، مرجع سابق، ص 678.

(3) - يظل عدد القضايا المتعلقة بدعاوي جمعيات بيئية أمام القضاء الجزائري محدودا جدا أن لم يكن نادرا، إذ يوجد قضيتين غير منشورتين، أولاهما تتعلق بالدعوى التي باشرتتها الجمعية الوطنية لحماية البيئة ومكافحة التلوث بعناية ضد مؤسسة أسمدال بالحجار وقضى الحكم الصادر عن محكمة الحجار بتاريخ 12/05/1996 تحت رقم 96/593 بعدم قبول الدعوى في الشكل لإنعدام الصفة، وثانيهما صدر حكم عن محكمة تلمسان - قسم الجنح - بتاريخ 01/01/1998 قضى على المتهم المتابع بإدانتته عن تهمة قطع شجرة نخيل مملوكة لبلدية تلمسان على إثر رفع البلدية لشكوى ضده بعقوبة قدرها 4000 دج غرامة نافذة وفي الدعوى المدنية بقبول تأسيس البلدية وجمعية المحافظة على البيئة لتلمسان أطرافا مدنية، وعليه تمكين البلدية من الدينار الرمزي كتعويض و 10.000,00 دج تعويض للجمعية، وبتاريخ 29/04/1998 تم تأييد الحكم المستأنف فيه من طرف الغرفة الجزائية التابعة لمجلس قضاء تلمسان.

(4) - المادة 37 من القانون رقم 03 - 10، مرجع سابق.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الشروط لقبول دعوى جمعية حماية البيئة التي ترفعها دفاعا عن المصالح الفردية لأعضائها، والتي تتمثل فيما يلي:

- أن تكون الأضرار الفردية ناتجة عن فعل واحد،

- الحصول على توكيل من قبل على الأقلّ إثنين من الأشخاص الطبيعيين،

- أن يكون التوكيل من طرف المعني مكتوبا.⁽¹⁾

إضافة إلى ذلك يمكن للجمعيات التي أنشأت لغرض حماية السواحل والشواطئ الوطنية المطالبة بالتعويضات اللازمة عن كلّ ضرر لحق هذه الأمكنة طبقا لنص المادة 42 من القانون رقم 02-03 المحدد للقواعد العامة للإستعمال والإستغلال السياحي للشواطئ.⁽²⁾

أما في مصر وبالرجوع إلى قانون البيئة المصري لسنة 1994، نجد أنّه لم يمنح الجمعيات المتخصصة في مجال حماية البيئة الحقّ في التقاضي بشأن الأضرار البيئية التي تلحق البيئة أو عناصرها، بل إكتفى في ذلك بمنح هذه الأخيرة الحقّ في التبليغ عن أية مخالفة لأحكام هذا القانون.⁽³⁾

ج - الأجهزة الممثلة للدولة:

تعتبر الدولة المدافع الرئيسي عن المصلحة العامة للأفراد، وهي في إطار ذلك تقوم بدورٍ حيّ ضرر قد يصيب البيئة البحرية أو أحد عناصرها الأساسية. وهي تمارس هذا الدور عن طريق مجموعة من الهيئات والأجهزة التي إعترفت لها بحق التقاضي، وتعدّ إيطاليا من الدول السبّاقة في هذا المجال، حيث أصدر المشرّع الإيطالي قانون رقم 349 مؤرخ في 14 جويلية 1986 الذي مكّن الدولة من حقّ اللجوء إلى القضاء والمطالبة بجبر الأضرار التي أصابت أحد مكونات البيئة وأثّرت على أنظمتها الإيكولوجية⁽⁴⁾، يضاف إليها كذلك الولايات المتحدة الأمريكية التي تعدّ من بين الدول التي منحت لهيئاتها الإدارية حقّ المطالبة بالتعويضات الناجمة عن الأضرار البيئية، وذلك من خلال كلّ من قانون التلوّث بالزيت والقانون الفدرالي الخاص بمكافحة التلوّث المعروف باسم "ساركلا" الصادرة سنة 1980، الذي أعطى لكلّ ولاية فدرالية ورئيس

(1) - المادة 38 من القانون رقم 03 - 10.

(2) - القانون رقم 02-03 المؤرخ في 17 فيفري 2003 المتعلق بالقواعد العامة للإستعمال والإستغلال السياحي للشواطئ، ج.ر. عدد 11، الصادرة بتاريخ 19 فيفري 2003.

(3) - حيث نصت المادة 103 منه على أنه: "لكلّ مواطن أو جمعية معنية بحماية البيئة الحق في التبليغ عن أية مخالفة لأحكام هذا القانون".

(4) - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوّث، مرجع سابق، ص 219.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الولايات المتحدة حق تفويض بعض الإدارات أو المصالح من أجل رفع دعاوي ضد المسببين بالتلوث البحري.

أما على مستوى القانون الفرنسي فإنّ قانون **Barnier** ، قد إعتترف لوكالة البيئة وهيئة الطاقة والمعهد الفني للبيئة الساحلية وسواحل البحيرات والوكالات المالية للبحيرات، بالحقوق المعترف بها للمدعي بالحق المدني فيما يتعلّق بالأفعال التي تحدث ضررا مباشرا أو غير مباشر بالمصالح التي أنشئت من أجل الدفاع عنها وتشكّل جريمة طبقا للنصوص التشريعية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وتطبيقا لذلك فقد قضت المحكمة التجارية الفرنسية في حكمها المؤرخ في 06 ديسمبر 2000 أثناء نظر النزاع القائم بين بلدية "ماسكير" الساحلية وشركة "توتال"، وذلك على إثر تسرب المواد البترولية من ناقلة البترول "ERIKA" بإلزام شركة توتال بإعتبارها المالكة للحمولة بجبر الأضرار مهما كان نوعها، نتيجة تسرب النفايات البترولية إلى سواحل البلدية والنااتجة عن إزالة التلوث البحري الذي سبّب لها خسائر مادية ومالية جسيمة.⁽¹⁾

أما المشرّع الجزائري وبالرجوع إلى مجموع القوانين الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية فإنّه لم ينص صراحة على حقّ الدولة أو أحد فروعها في اللجوء إلى القضاء المدني والمطالبة بجبر الأضرار التي قد تصيب أحد مكونات البيئة البحرية، بالرغم مما تتمتع به النيابة العامة من حقوق في تحريك الدعوى العمومية ومباشرتها بإعتبارها ممثلا للحق العام، إلّا أنّه قد أقرّ لبعض الأجهزة الممثلة للدولة بحقّها بأن تتأسس كطرف مدني في دعوى للمطالبة بالتعويضات اللازمة عن كلّ ضرر لحق بالبيئة، وعلى سبيل المثل القانون رقم 11/01 المتعلّق بالصيد البحري وتربية المائنة نص في المادة 71 على أنّه " في حالة إلحاق ضرر بالمجتمع بفعل المخالفة المرتكبة على إدارة الصيد البحري المختصة، يمكن أن تؤسس نفسها طرفا مدنيا للمطالبة وتطالب بإسم الدولة بالتعويض".⁽²⁾

2 - المصلحة:⁽³⁾

كقاعدة عامّة فإنّ المصلحة شرط أساسي لقبول الدعوى، فإذا أقدم شخص على رفع الدعوى دون أن يتبيّن وجود منفعة له من رفعها، أعتبرت غير مقبولة وتعيّن صدور الحكم برفضها دون بحث في الموضوع،

(1) - وإعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 220.

(2) - القانون رقم 11/01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، مرجع سابق.

(3) - تعرف المصلحة بأنها " المنفعة المادية أو المعنوية، اقتصادية كانت أم اجتماعية، أي المنفعة التي يجنيها المدعي من التجاّنه إلى القضاء " أنظر في ذلك: محمود السيد التحيوي، الصفة غير العادية وآثارها في رفع الدعوى القضائية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 68.

والمصلحة المشتركة لقبول الدعوى يجب أن تشمل على بعض شروط من أجل قبولها، بحيث ينبغي أن تكون قانونية ومشروعة، وأن تكون قائمة أو محتملة، وأخيرا أن تكون شخصية ومباشرة.⁽¹⁾

أ- أن تكون المصلحة قانونية ومشروعة:

يقصد بمشروعية المصلحة أن يطالب المدعي من خلال دعواه بحماية حقّ أو مركز قانوني يقرّه القانون، بحيث إذا لم يتوفر كانت دعواه باطلة، فمجرد توافر مصلحة للمدعي في الحصول على منفعة مادية أو معنوية لا يكفي لقبول دعواه مادامت هذه المصلحة لا تستند إلى حقّ يحميه القانون.

وبوضع هذا بعين الاعتبار في مجال حماية البيئة البحرية، فإن إثبات الضحية إصابته المباشرة بالضرر المدعى به، وإثبات مصلحته القانونية في التقاضي ليس بالأمر السهل بحيث يثير العديد من الصعوبات تتعلق بالأساس بمفهوم المصلحة الاقتصادية وتحقيق التنمية والنموّ والقضاء على البطالة حتى ولو كانت أنشطة المؤسسات والهيئات المستخدمة ملوثة للبيئة البحرية، وما يزيد الأمر صعوبة إنتشار آثار التلوث البحري وإنتقاله إلى مناطق وأقاليم بحرية أخرى، مما يشبط هم الأشخاص فيعزفون عن رفع دعاويهم خشية تعرّضها للرفض، خاصة وأنّ المنازعات البيئية بطبيعتها مكلفة وتستلزم مبالغ ونفقات لا يستطيع الأشخاص العاديين تحملها.⁽²⁾

كما تثير خصوصية الضرر البيئي صعوبة في إثبات المصلحة، فالضرر الحقيقي الذي يصيب البيئة البحرية هو ذلك الذي يؤثر على عناصرها الإيكولوجية، وهو ما سيصعب معه تحديد شخص الضحية، فهي من جهة مصالح جماعية للمجتمع لا تتعلق بشخص واحد فقط، ومن جهة ثانية وفي بعض الأحيان يتأخر ظهور الضرر إلى الأجيال المستقبلية، أو يظهر في دول أو إقليم دولة أخرى غير الدولة التي قامت بالنشاط البيئي الضار.⁽³⁾

ونظرا لهذه الصعوبات ذهب الفقه الفرنسي إلى القول بأن المصلحة المعتبر بها قضاء هي المصلحة المرتبطة بالعين، والتي يمكن فيها إعادة الضرر إلى ما كان عليه، وفي حالة التعذرّ يمكن تقديره وتعويضه

(1) - وقد تناول المشرع الجزائري هذا الشرط أيضا من خلال المادة 13 من القانون رقم 08-09، مرجع سابق.

(2) - وناس يحي، مرجع سابق، ص 246 وما يليها.

(3) - Gilles J. Martin , de la responsabilité pour atteinte à l'environnement à la réparation du dommage écologique, actes du colloque international de TUNIS , 11 au 13 mai 1989 , faculté des sciences juridique , politiques et sociales , TUNIS , p 248.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بالمال، بمعنى أن ثبات المصلحة وإرتباطها بالعين، قابليتها للتقدير وإرتباط المنفعة الشخصية بها، يعدّان شرطان أساسيان لقبول الدعاوى.¹

وقياسا على ذلك فإنّ صحة دعوى حماية البيئة البحرية يستلزم إثبات المدعي إرتباطه بالعين محلّ التلوث كأن يكون مستأجرا لجزء من الساحل، وهذا ما لا يمكن تحقيقه، بالنظر إلى أن عناصر البيئة البحرية تخرج بطبيعتها عن التعامل سواء عن طريق التملك أو الحيازة. وعليه إذا طُبّق هذا الشرط كقاعدة عامّة وبصرامة، فإنّ ذلك يعني بالضرورة إستبعاد قبول الدعاوى التي يمكن أن توجّه لحماية الأضرار الإيكولوجية الخالصة، أي التي تضرّ بعناصر البيئة البحرية الغير مملوكة لأحد كمنطقة أعالي البحار التي تمثّل مكبّا للنفايات في أغلب الأحيان، خاصة وأنّه يستحيل إثبات إرتباط المصلحة المشروعة بالعين المتضرّرة وهي منطقة أعالي البحار.⁽²⁾

ب - أن تكون المصلحة قائمة أو محتملة:

نصّ المشرّع الجزائري على هذا الشرط في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والهدف منه هو تقادي قيام دعاوى لا متناهية بسبب إحتمال الإضرار بالحقوق الذاتية ومع ذلك يتعيّن التأكيد على أن هذه الأخيرة، يجب أن تكون مشروعة أي محمية قانونا ولا تخالف النظام العام والآداب العامة، وهي قد تكون مادية أو معنوية. تأسيسا على ذلك فإنّ أغلب التشريعات أدخلت الكثير من التعديلات التي تسمح بالدعاوى الوقائية أو الحمائية للمطالبة بإجراءات تحقيق مقبولة قانونا قصد الإنتقاع بها في دعوى مستقبلية، ويدخل في هذا الإطار الدعاوى التي ترمي إلى الإحتياط لدفع ضرر لاحق، ومنها المشرّع الجزائري الذي إنتهج مسلكا مرنا وتبنّى دعاوى التعويض التي تكون فيها المصلحة محتملة.³

ج - أن تكون المصلحة شخصية ومادية:

يقصد بالمصلحة الشخصية أنّ حقّ المطالبة بالتعويض لا يمكن أن يمنح إلاّ لشخص واحد هو الشخص المضرور مباشرة من الفعل المنشئ للضرر، أمّا بالنسبة للمصلحة المادية فلا يقصد بها تلك

(1) - وناس يحي، الأليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مرجع سابق، ص 248.

(2) - وناس يحي، المرجع نفسه، ص 248 وما يليها.

(3) - وعالي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 224.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المنفعة الاقتصادية الناتجة عن الإستغلال المربح للشيء، بل هي المصلحة المرتبطة بالعين والتي يمكن تقويمها بالمال.⁽¹⁾

وعموماً يمكن القول بأنّ تقرير هذه الشروط في مجال دعوى التعويض عن الأضرار البيئية البحرية من الصعوبة بمكان، ذلك أنّ إثبات خاصية الشخصية والمباشرة بالنسبة للمصلحة المضرورة أمر محل شكّ، فبالإضافة إلى العقبات المتعلقة بمعرفة الحالة الفنية والعلمية للمصالح المضرورة، هناك عدم كفاية للإمكانات المتاحة بالنسبة لبعض صور التلوث الجسيم، كذلك فإنّ المصالح التي يضرّ بها التلوث البحري هي في الغالب مصالح عامّة ومشتركة، بمعنى آخر فإنّ الأشخاص الذين يلحق بهم الضرر غير محدّدين بشكل دقيق.

ليس ذلك فقط بل إنّ الضرر قد يلحق بالبيئة البحرية وعناصرها الطبيعية في حدّ ذاتها وحتى النظام الإيكولوجي في عمومها، كما أنّ آثار التلوث لا تنتج في الغالب إلّا بعد مضي مدة زمنية طويلة فتصعب من عملية الإثبات، خصوصاً في مجال التلوث النفطي والتلوث النووي والإشعاعي، فالآثار هنا ليست حالة أو ثابتة.

3 - الإختصاص القضائي

نظراً لخصوصية الأضرار البيئية وانتشارها الواسع واللامحدود، حيث يمكن أن تكون داخلية أو دولية عابرة للحدود، فإنّه يثار مشكل الإختصاص سواء على المستوى الدولي أو الوطني.

أ - الإختصاص الدولي:

تعتبر محكمة العدل الدولية الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة، فنظامها الأساسي جزء لا يتجزأ من ميثاق الأمم المتحدة، ودورها في النظر في قضايا البيئة يقدّم معرفة ثاقبة بمشاكل القضاء الدولي كوسيلة لتسوية النزاع في هذا الميدان، وقد تضمّنت العديد من الإتفاقيات البيئية نصوصاً تشجّع الأطراف على عرض نزاعاتها على محكمة العدل الدولية كملاذ أخير عادة، ومن بين تلك الإتفاقيات المناهضة للتلوث الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط لعام 1954 التي أنشأت إلزاماً صريحاً للقيام بذلك ضمن نصوصها⁽²⁾، بالتالي فهي تعدّ من أشهر الهيئات القضائية الدولية المختصة في حلّ النزاعات الدولية في

(1) - وناس يحي، مرجع سابق، ص 247.

(2) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 272.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

شتى المجالات، أين يخول لها عند ممارسة إختصاصها القضائي والإستشاري تفسير أو تطبيق الإتفاقيات الدولية⁽¹⁾ والكشف عن الأعراف الدولية، كما ساهمت في ترسيخ المبادئ الدولية لقانون البيئة.⁽²⁾

كما قد تم إنشاء محكمة دولية لقانون البحار بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مقرها بمدينة هامبورج بالنمسا، تختص بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها وما يتبع ذلك من مشكلات⁽³⁾، كما أنّ اللجوء إليها متاح للدول والمنظمات الدولية التي تكون أطرافا فيها، وأيضا متاح للكيانات من غير هذه الدول، أيّ الدول أو المنظمات الحكومية الدولية غير الأطراف في الإتفاقية ولمؤسسات الدولة والكيانات الخاصة.

عموما فقد قامت هذه المحكمة ذات الإختصاص الموضوعي بالنظر في النزاعات البيئية البحرية، بترسيخ بعض القواعد التي تحمل وزنا ثقيلًا في المجال البيئي من بينها واجب التعاون، ففي قضية سمك التونة الأزرق⁽⁴⁾ مثلاً أكدت على أنّ "الحفاظ على الموارد البيولوجية للبحر يشكّل عنصراً أساسياً في الحماية والمحافظة على الوسط البحري"، أمّا في قضية "موكس"⁽⁵⁾ و"مضيق جوهو"⁽⁶⁾، فقد أكدت المحكمة أنّ "واجب التعاون يشكّل بموجب الجزء السابع من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 والقانون الدولي عامة، مبدأً أساسياً في مجال الوقاية من التلوث في الوسط البحري." ⁽⁷⁾

(1) - منها إتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث تنص المادة 1/287 منها على ما يلي: " تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها في أي وقت بعد ذلك حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها."

(2) - حيث أقرت بالتعويض كأثر من آثار المسؤولية الدولية المدنية عن الأضرار البيئية في قضية مشروع جابسيكو ناحيمارو على نهر الدانوب، كما أكدت أيضا على واجب التعاون الدولي كمبدأ أساسي في مجال الوقاية من التلوث خاصة البحري في منظور القانون الدولي عامة وهذا ما تم تكريسه في المبدأ 22 من إعلان ستكهولم.

(3) - حيث نصت المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة على أنه: "يشمل اختصاص المحكمة جميع المنازعات و جميع الطلبات المحالة إليها وفقا لهذه الاتفاقية وجميع المسائل المنصوص عليها تحديدا في أي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة."

(4) - وهي قضية تتعلق باعتراض كلّ من نيوزلندا وأستراليا لاصطياد اليابان للتون الأزرق لأغراض علمية.

(5) - يتعلق الأمر بمجمع سيلافيلد Sellafield الواقع في الشمال الغربي لإنجلترا على بعد 135 كلم من السواحل الإيرلندية، والذي كان منذ زمن طويل سببا للتوتر بين البلدين، حيث أن هذا المجمع معد لمعالجة الوقود النووي، تم توسيعه عام 1990 بإنشاء مصنع لإنتاج وقود للمفاعلات النووية، هو خليط من أكسيد البلوتونيوم وأكسيد اليورانيوم والمعروف بخليط MOX ، وإعلان إنجلترا عن افتتاحه في 20 ديسمبر 2001، أبدت إيرلندا معارضة شديدة لذلك، معتبرة الأمر خرقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث أن تشغيل المصنع سيؤدي إلى ارتفاع التلوث الإشعاعي للبيئة البحرية، وإلى تنامي احتمالات التلوث الناتج عن حركة النقل البحري بمواد نووية.

(6) - وهي القضية المتعلقة بأثر استصلاح سنغافورة أراضي في مضيق جوهو وحوله، ويتمثل النزاع في الحد من أثر أنشطة استصلاح أراضي تقوم بها سنغافورة، على أساس أنها تشكل انتهاكا لحقوق ماليزيا في مضيق جوهو وحوله، وهو المضيق الذي يفصل بينهما.

(7) - خالد عبد العزيز، مبدأ الحيطة في المجال البيئي، مذكرة الماجستير، في قانون البيئة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014-2015، ص 88

كذلك أقرت بمبدأ الحيطة في العديد من القضايا ومنها "قضية موكس"، حيث جاء في قرار المحكمة أن "الحذر والحيطة تقتضي من إيرلندا والمملكة المتحدة التعاون بتبادل المعلومات المتعلقة بالأخطار والآثار التي يمكن أن تنتج عن عمليات مصنع موكس، وتطوير وسائل مواجهتها في حال حدوثها."⁽¹⁾

ب - الإختصاص الوطني:

طبقا للأحكام الواردة في المادة 37 و 38 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري فإنه يؤول الإختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار في حال المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن جناية أو جنحة أو مخالفة، وفي دعاوى الأضرار الحاصلة بفعل الإدارة أمام الجهة القضائية التي وقعت بدائرة إختصاصها تلك الأضرار، أما الدعاوى المرفوعة ضد المنشأة الملوثة فيؤول الإختصاص إلى الجهة القضائية التي تقع في دائرة إختصاصها إحدى مؤسساتها، ولا إشكال في هذه الحالة إلا ما تعلق منها بالدعاوى التي موضوعها حماية البيئة من مخاطر التلوث، حيث أنها تتميز بطابعها المنتشر والعابر للحدود مما يجعلها تشمل الإختصاص الإقليمي لأكثر من جهة قضائية، فلو تم تطبيق القاعدة العامة التي مفادها أن الجهة القضائية المختصة هي التي وقع في دائرة إختصاصها الفعل الضار الناشئ عن جناية أو جنحة أو مخالفة، فإنه سيصعب معها تحديد الجهة القضائية التي وقع حقيقة في دائرة إختصاصها هذا الفعل.

وبالمثل بالنسبة لحالات الأضرار البيئية البحرية التي يتدخل فيها عنصر أجنبي مثلما هو الحال بالنسبة لمؤسسة أجنبية تتخذ مكتبا أو فرعا لها بالجزائر، وكذا الحالات التي تقوم فيه سفينة أجنبية إلى الإبحار في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري وتلقي بنفاياتها في المياه الجزائرية⁽²⁾، ففي مثل هذه المنازعات يمكن العودة إلى قواعد القانون الدولي الخاص الجزائري والمعروفة "بالمنازعات العابرة للحدود" والتي يتم الفصل فيها وفقا لقواعد التنازع الدولية.⁽³⁾

(1)-محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص 426.

(2)-فعلى سبيل المثال في يوم 2003/06/24 وعلى إثر دورية عادية للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ بداخل ميناء الغزوات التابع لولاية تلمسان بالجزائر لاحظ أعوان المصلحة تسرب كمية من الزيوت إلى مياه البحر، وبعد التحري تبين بأنها نفايات كذفت من سفينة تدعى **Innovation** الحاملة للرأية الليبيرية بعد عملية تفريغ صهاريجها، مما تسبب في تغطية مساحة كبيرة من مياه البحر بالزيوت، الشيء الذي أثر على الكائنات الحية الموجودة به، إرسالية رقم 24 / ب. ش. م / 2003 الصادرة عن مكتب الشرطة البحرية، المحطة البحرية الرئيسية بالغزوات، المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، الصادرة بتاريخ 2003/06/24 الموجهة إلى السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة الرمشي - تلمسان. نقلا عن واعلي جمال، مرجع سابق، التهميش رقم 04، ص 228.

(3)-موحد إسماعيل، القانون الدولي الخاص: القواعد العادية، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الجزائر، 1989، ص 37.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

هذا ويثار نفس الإشكال في حالة تعدّد الملوثين، حيث يصعب تحديد المسؤول الرئيسي عن التلوث الذي قد أصاب البيئة البحرية⁽¹⁾، مثلما هو الحال بالنسبة للمنشآت والمنصّات البترولية والسفن البحرية التي تنشط في نفس الإقليم وتقوم بإلقاء فضلاتها في البحر، ومنه قد يحاول كلّ ملوّث التّصلّ والتّهرب من دعوى المسؤولية.

وحتى تتضح الرؤية فإنّ إتفاقية بروكسل المنعقدة في عام 1962 قامت ضمن أحكامها بوضع حلول لذلك من خلال تحديد محكمة الدول المسلّمة للرخصة لمستغلي البواخر النووية، ومحكمة مكان وقوع الضرر هما المختصتان، أمّا إتفاقية 29 نوفمبر 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن تلوث المياه بالزيت فقد أسندت الاختصاص القضائي لمحكمة مكان وقوع الضرر أو لمحكمة المكان الذي تتخذ فيه إجراءات الوقاية والحدّ من عمليات التلوث أو لمحكمة مكان وجود صندوق الضمان.

أمّا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد حاولت إيجاد التوازن في المصالح المختلفة بين الدول بمنحها إختصاصات التنفيذ للدول الساحلية، ودول العلم ودول الميناء، في حين أعطت المادة السادسة من إتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار الإختصاص المانع لدول العلم، ويلاحظ أنّ إختصاص دولة العلم يبدو أكثر فعالية في مجال التلوث الحاصل من السفن في إطار تنفيذها للقوانين والمعايير الدولية والوطنية في هذا النوع من التلوث، حيث يتعيّن عليها بموجب المادة 2/217 من إتفاقية الأمم المتحدة للبحار الإلتزام بإتخاذ التدابير والإجراءات القانونية والإدارية اللازمة لضمان ذلك التنفيذ، كما تضمّنت الفقرة 04 من نفس المادة إجراءات التحقيق وتحريك الدعوى في حال إنتهاك سفينة للقواعد والمعايير الموضوعية من قبل المنظمات الدولية، دون التأثير على حقوق الدولة الساحلية ودولة الميناء في هذه الحالة.⁽²⁾

كما عالجت الإتفاقيات الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية هذا الإختصاص، فأعطت كلّ من إتفاقية باريس الخاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية وإتفاقية فيينا لعام 1963 الخاصة كذلك بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، الإختصاص لمحكمة مكان وقوع الفعل المتسبّب في الحادث الذي نتجت عنه عمليّات التلوث، أي أنّ الإختصاص القضائي لهذه المنازعات ينعقد للمحكمة التي يقع في دائرتها مكان الحادث وليست محكمة مكان ظهور نتائج الحادث أي وقوع الضرر،

⁽¹⁾ - Michel Prieur, op.cit., p 823.

⁽²⁾ - عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، بدون طبعة، 2006، ص

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وإذا ما تقرر تحديد مكان الحادث فينقصد الإختصاص لمحكمة مكان المنشأة النووية التي يعتبر مستغلها هو المسئول عن هذه العمليات.⁽¹⁾

أما بالنسبة لاتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، فإنها لم تتناول هذا الإختصاص وإنما تركت ذلك للقواعد العامة وأحالت إلى نصوص إتفاقية قانون البحار لعام 1982 دستور البحار، حيث جاء في المادة 16 منها أنه "تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في صياغة وإعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط".

ومما لا شك فيه قد يعود السبب في إسناد الإختصاص القضائي لأكثر من محكمة هو إتاحة الفرصة أمام المضرور من عمليات التلوث لإختيار المحكمة التي تناسبه، ومن شأن ذلك ألا يترك بعض الحالات دون تعويض لإنعدام الإختصاص أحيانا أو لصعوبة اللجوء إلى المحكمة المختصة أحيانا أخرى.

ثانيا: الشروط الموضوعية

إنّ الشروط الموضوعية للمسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث البحري وإن لم تخرج عن تلك الشروط العامة إلا أنه قد تأخذ أشكالا أخرى بخصائص متميزة عن تلك المعروفة في القواعد العامة، وذلك كما يلي:

1- الفعل المنتج للضرر:

يعتبر فعل التلويث المحرّك الأول الذي ينبعث منه التفكير في مسألة محدثه وتحريك دعوى التعويض في مواجهته، ذلك أنه يؤدي إلى الإضرار بالأوساط البحرية والصحة العامة، وأيضا إلى تدهور النظام البيئي البحري بكامله، وهو ما يستدعي تحديد فعل التلويث المنتج للضرر وإسناد ذلك الفعل إلى شخص طبيعي أو معنوي.

أ - إرتكاب عمل مخالف لقواعد حماية البيئة البحرية:

يتمثل العمل المخالف لقواعد حماية البيئة البحرية في قيام الفاعل بإدخال أو تصريف بطريقة إدارية أو غير إرادية مواد ملوثة في الوسط البحري، أو بإلقاء متعمد في هذا الوسط للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو التركيبات الصناعية أو الكيميائية أو غيرها من المنشآت الصناعية وكذا المصادر

⁽¹⁾ -حيث جاء في المادة 11 فقرة 02 من اتفاقية فيينا لسنة 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية أنه: "إذا وقعت الحادثة النووية خارج أراضي أي طرف متعاقد، أو إذا إستحال تحديد مكان الحادثة النووية ببقين، فإن الولاية القضائية للبت في تلك الدعاوى تكون لمحاكم دولة المنشأة التي ينتمي إليها المشغل المسئول"

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الأرضية كمياه الصرف الصحي...، بحيث يترتب عن ذلك تغيير في خصائصها أو تركيبها أو الإسهام في هلاكها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وذلك على نحو يضرّ بالإنسان والكائنات الحية الأخرى، أو بالموارد الطبيعية، أو بالمياه البحرية، أو تضرّ بالمناطق الساحلية أو تتداخل مع الإستخدامات الأخرى المشروعة للبحر فتأثر عليها وتعطلها.

وعليه فإنّ الأفعال المنتجة للضرر تقتصر على تلك التغييرات التي يدخلها الإنسان بأفعاله سواء أدت إلى التغيير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الوسط البحري¹.

ب - إسناد ذلك العمل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي

يعدّ إسناد العمل المشروع أو غير المشروع إلى أحد أشخاص القانون الدولي من الشروط الأساسية لقيام المسؤولية، ويقصد نسبة الفعل وإلحاقه إلى فاعله².

وفي مجال التلوث البحري يعترض شرط إسناد الأفعال المنتجة للضرر إلى مسؤول ما، صعوبات ومعوّقات تؤثر على دعوى المسؤولية، خاصة عندما يحدث الفعل المولد للضرر بتدخل مجموعة من المتسببين فيه أو عندما يكون الفعل المولد للضرر ناجما عن مصادر مختلفة، حيث يصعب التمييز بين المصادر الملوثة الفردية أو مجموعة المصادر أو في حالات تأخر ظهور الآثار المضرّة إلى المدى البعيد، وهنا تثار مشكلة تحديد أو الربط بين هذه الأضرار وبين الفعل المسبّب لها وكذا بينها وبين محدثها؛ فإذا كان من السهل في بعض الأحيان إسناد الفعل المولد للضرر لمسببه، فإنّه وفي كثير من الأحيان ما يتعذّر ذلك إلّا باللجوء إلى الأجهزة العلمية الحديثة، والتي غالبا ما تكون مفقودة أو غير فعّالة، حيث تثار في هذه الحالة مشاكل تتعلق بإسناد الفعل الضار إلى صاحبه الفعلي. وعليه فإنّ تحديد المتسبّب في أفعال التلوث البحري وفي حالات كثيرة يشكّل صعوبة حقيقية، وهو ما يعرّض دعوى المسؤولية إلى مجموعة من العقبات أهمّها إثبات الضحايا للضرر الواقع عليهم⁽³⁾.

2 - الضرر:

(1) - وإعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 234.

(2) - جاسر مسلم الظلاعن، المسؤولية الدولية عن الفعل الضار بالبيئة في القانون الدولي، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الدراسات القانونية

العليا، جامعة عمان، الأردن، 2006، ص 30 وما يليها.

(3) - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 80 وما يليها.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

يعتبر الضرر الركيزة الأولى لقيام المسؤولية المدنية، ذلك أنه هو النتيجة التي تحدث جزاء قيام شخص بارتكاب أنشطة غير مشروعة أو مشروعة على حد سواء. وهذا يتفق مع ما جاء في العرض السابق للأفعال والأنشطة التي ينشأ عنها ضرر على البيئة البحرية، والتي تبين بجلاء أن تلوث هذه الأخيرة يتخذ أشكالاً متعددة ومختلفة منها ما يؤثر حالا وفورياً، ومنها ما يؤثر بشكل مستمر ومتراخي بحيث تظهر نتائجه على المدى الطويل وبعد مرور زمن.

وهو ما يستدعي تحديد طبيعة الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية وإبراز خصائصها، ومن ثم تحديد تلك الواجب التعويض عنها.

أ - طبيعة الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية وخصائصها:

تتميز الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البحار والمحيطات التي منها البحر الأبيض المتوسط، بأنها تارة أضرار مؤقتة وفورية، وهي التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر والنتيجة الضارة، وهي إما أضرار جسدية تصيب الإنسان في جسمه وإما أضرار أخرى تصيب الإنسان في ماله، وتارة أضراراً غير مباشرة لا يمكن الوقوف على حدودها، فهي أضرار واسعة الانتشار، طويلة الأمد لا تؤثر على الدول المجاورة فقط، وإنما يتعدى أثرها إلى الدول الأخرى، بل إن مثل هذه الأخيرة لا تتوقف على جيل واحد ولكن تلحق بالأجيال القادمة أيضاً، وتارة أخرى تكون من الأضرار البيئية المحضة، وهي تلك الأضرار التي تصيب الوسط البحري، فتؤدي إلى حدوث خلل في توازنه بإحداث تغيير ضار في صفاته الفيزيائية أو الكيماوية، وبمعنى آخر " ذلك التغيير الضار في الصفات الكيماوية والفيزيائية لمكونات الوسط البحري".⁽¹⁾

وعليه فإنه من المؤكد أنه لكي يكون الضرر البحري قابلاً للتعويض يجب أن يتسم بخصائص تميزه عن غيره من الأضرار، خاصة وأن هذا التميز يترتب عليه نتائج قانونية غاية في الأهمية، تتمثل في إختلاف قواعد المسؤولية المدنية المترتبة عن هذه الأضرار عن تلك القواعد التقليدية لها، فالأضرار البيئية ترتب مسؤولية موضوعية بمجرد حصول الضرر البيئي ودون البحث عن إتيان أو مخالفة سلوك الدولة المحدث للضرر لأحكام القانون الدولي، وهو ما يمكن القول معه أنه لا مسؤولية بدون ضرر.

(1) - وقد قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) في سنة 1998 بتشكيل مجموعة عمل لوضع تعريف للضرر البيئي المحض، وقد عرفت هذه المجموعة بأنه: "التغيير العكسي القابل للقياس على نوعية بيئية معينة، أو أي من مكوناتها متضمناً قيمة استعمالها أو عدم استعمالها، وقدرتها على دعم ومساندة نوعية حياة مقبولة، وكذا تحقيق توازن بيئي فعال". أنظر: مسلط قويعان محمد الشريف المطيري، المسؤولية عن الأضرار البيئية ومدى قابليتها للتأمين - دراسة مقارنة - رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2007، ص 32.

وتماشيا مع ما تم ذكره تتميز الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بـ:

- **الضرر البحري ضرر قابل للانتشار:** أي أنه لا يستقر في حيز جغرافي واحد، إذ أن آثاره تمتد إلى مسافات بعيدة ونطاق جغرافي أوسع، فهو عابر للحدود. ومنه فالتلوث البحري الذي يمر عبر سواحل الدولة الواحدة أو يعبر دولا ساحلية أخرى في كثير من الأحيان ما يحدث ضررا بالثروة الحيوانية والنباتية، وكذا بمصالح الأفراد بشكل يصعب معه تحديد المتسبب الحقيقي في النشاط الضار، وبذلك ضياع حقوقهم في التعويض⁽¹⁾.

- **الضرر البحري ضرر متراخي وغير مباشر:** إن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية لا يتحقق دفعة واحدة وبصورة فورية، بل يحتاج إلى فترة من الوقت، قد تصل إلى سنوات أو عقود⁽²⁾، فالتلوث بالنفط أو بالإشعاع الذري أو التلوث الكيميائي للموارد البحرية بفعل حوادث ناقلات النفط أو عمليات الإغراق والطمر للمخضبات النووية لا تظهر آثاره الخطرة على الأفراد والكائنات الحية الأخرى فجأة ومباشرة، بل يحتاج إلى وقت قد يطول حتى تزداد درجة تركيز المواد السامة لتصل إلى ذروتها الضارة، وهو ما جعل من بعض الاتفاقيات الدولية تنص ضمن أحكامها على مدة التقادم التي قد تصل إلى عشر سنوات من تاريخ وقوع الحادث لرفع دعوى المطالبة بالتعويض⁽³⁾.

- **الضرر البحري ضرر مستمر:** يتعلّق طابع الإستمرارية في عمليات التلوث البحري بمدى تطوّر وظهور آثاره، فهي قد تبقى حتى بعد الحصول على التعويض، فباستثناء الآثار الفورية للتلوث النفطي والتلوث الناجم عن عمليات التنقيب التي قد ينتج عنها تسربات أو حوادث بفعل نقل البترول عبر الأنابيب داخل البحر، فإنّه يبقى التلوث البحري بفعل النشاط النووي المقام في عرض البحر نتيجة استخدام الطاقة الذرية في التجارب النووية أشدّ خطورة في أبعاده المؤثرة، وذلك بسبب تزايد حجمه واتساع نطاقه الجغرافي يوما بعد يوم.

- **الضرر البحري ضرر ظاهري غير مرئي:** بغض النظر عن الآثار التي ينتجها التلوث البحري والتي يمكن معاينتها مباشرة، فإنّها في كثير من الأحيان تكون غير مرئية بحيث تكون في شكل جسيمات مجهرية

(1) -حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 275.

(2) -كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين على الدريدي، المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية أثناء النزاعات المسلحة، دار وائل للنشر، عمان -الأردن، 2009، ص 37 وما يليها.

(3) - عبد السلام منصور عبد العزيز الشيوبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، ص 57 وما يليها.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

دقيقة، كذرات اليورانيوم أو مخلفات البترول، فهي وإن كانت لا تُرى بالعين المجردة إلا أن آثارها وخيمة على الحياة البحرية وحتى على الإنسان، وهذه الخاصية كثيرا ما تثير صعوبات عند رفع دعوى المسؤولية من حيث إثبات مصدرها وعلاقتها بالضرر الناشئ.⁽¹⁾

- **الضرر البحري ضرر غير شخصي:** إن أضرار التلوث البحري تتعلّق بالمساس بشيء لا يملكه شخص معيّن، وإنّما هو مستعمل من قبل الجميع دون إستثناء خاصة عندما يتعلّق الأمر بمنطقة أعالي البحار التي تعتبر إرث مشترك للإنسانية، ومنه فهو ضرر لا يرتبط بمصلحة شخصية. هذه الخاصية هي التي دفعت بأغلب تشريعات الدول لكي تعطي للجمعيات البيئية حقّ التمثيل القانوني للحدّ من الإعتداءات على البيئة عامّة والبحار والمحيطات خاصّة، لأن الإعتداء على هذه الأخيرة يعتبر مساسا بالمصلحة العامة.⁽²⁾

- **الضرر البحري ضرر فني وغير قابل للتحديد:** إن تحديد الضرر بدقّة يحتاج إلى خبرات علمية خاصّة، وإلى خبراء وتقنيين متخصصين في علوم البيئة⁽³⁾، إلا أن وسائل العلم الحالية لم تستطع كشف العديد من الأسرار التي ترتبط بها، وهنا تثار صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول الذي قام بالنشاط الذي أحدث ضررا.⁽⁴⁾

- **الضرر البحري ضرر غير قابل للإصلاح:** تتميز الأضرار البيئية الناجمة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بأنّها أضرار وخيمة النتائج يستحيل إصلاحها، ذلك أن الإصلاح يكون بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر⁽⁵⁾، إلا أن ذلك قد لا يتلائم مع طبيعة الأضرار البحرية، فقد يصيب البيئة ضرر يهدم أنظمتها الإيكولوجية إلى الحدّ الذي يصعب معه إعادتها إلى وضعها السابق، فيقتصر الحال هنا على التعويض المالي فقط.⁽⁶⁾

- **الضرر البحري ضرر دولي:** إن الأنشطة الضارة والتي يتأثر بها الوسط البحري غالبا ما تتمّ في دولة وتنتج آثارها الضارة في دولة أخرى. ولذلك فإنّ الأضرار التي تصيب البيئة البحرية تكون ذات طبيعة

(1) - وعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 245.

(2) - أحمد مبارك سالم، الإستعدادات والأدوات القانونية اللازمة لكفالة تنفيذ التشريعات البيئية في دول مجلس التعاون، سلسلة مجلة التعاون، الإصدار الرابع، قطاع الشؤون الثقافية والإعلامية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2013، ص 39.

(3) - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 275.

(4) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 432.

(5) - كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين علي الدريدي، مرجع سابق، ص 39.

(6) - وعلي جمال، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري، مذكّرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2002، ص 51.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

خاصة تختلف عن الأضرار التقليدية، فقد يحدث الفعل المولّد للضرر في بلد وبفعل العوامل الطبيعية وحركة الأمواج والمدّ والجزر تنتقل آثاره الضارة إلى سواحل بلدان أخرى، فمثلا لو وقع حادث تصادم بين ناقلات البترول وتسربت منها كميات هائلة قد تقع في أعالي البحار ثمّ تنتقل بفعل التيارات البحرية إلى سواحل الدول الساحلية محدثة بذلك أضرارا وخيمة.⁽¹⁾

بوضع هذا بعين الاعتبار، فإنّه يتضح بأنّ الأضرار البيئية عموما والبحرية خصوصا، هي أضرار ذات طبيعة خاصة تختلف عن تلك التقليدية المعروفة في النظم القانونية، مما قد يثير صعوبات وإشكالات قانونية عديدة تتجلى في صعوبة إثبات علاقة السببية، وصعوبة تحديد المسؤول أو تقدير حجم الضرر ومقدار التعويض، لذلك وجب تحديد الشروط الواجب توافرها لإمكانية المطالبة بالتعويض.

ب - الأضرار الواجب التعويض عنها:

تقتضي القواعد العامة في المسؤولية أن يكون الضرر حالا، أي وقع بالفعل ظهرت معالمه وآثاره، وحينما يكون الضرر البحري كذلك فلا إشكال حينئذ في رفع دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض، باعتبار أن الضرر قد تحقق فعلا؛ لكن إشتراط حالية الضرر يطرح التساؤل عن حكم الأضرار التي لم تتحدد حالتها نهائيا وقت رفع الدعوى، كالأضرار الناشئة عن التلوث النفطي والنووي أو التلوث بالنفايات الخطرة أثناء النقل أو التخزين، ففي هذه الحالة تكون الأضرار متراخية لا تظهر مباشرة فور وقوع الفعل المحدث لها، بل يتأجل ذلك إلى فترات قد تطول لأشهر أو سنوات.

وبإسقاط ما سبق ذكره على أضرار التلوث البحري، فإنه يمكن القول بأن هذه الأضرار إمّا أن تكون فورية، بحيث يسهل تحديدها وتحديد الفعل المنتج لها وكذا علاقة السببية فيما بينها، ومن تم تخضع إلى القواعد العامة عند رفع دعوى المسؤولية المدنية من أجل المطالبة بالتعويض عنها. وإمّا أن تكون متراخية، ففي هذه الحالة يجب إعمال فكرة التعويض عن الأضرار المكتشفة، حيث أنها تتماشى والطبيعة الخاصة لهذه الأضرار، لأن الإقتصار على القواعد التقليدية لدعوى المسؤولية المدنية في هذه الحالة سيؤدي حتما إلى إعتبار معظم الأضرار التي تصيب البيئة البحرية لا تدخل في نطاق هذه الدعوى لتعذر تحقق الضرر فورا ومباشرة.⁽²⁾

(1) - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 246.

(2) - واعلي جمال، نفس المرجع، ص 247 - 248.

وفي الأخير يمكن القول بأنّ الضرر إمّا أن يقع فوراً وأمّا أن يقع مستقبلاً، وفي كلتا الحالتين يتمّ التعويض عنه، حيث لا عبء بوقت تحقق هذا الأخير وإنّما العبء بتحقيقه فعلاً، أمّا إذا كان مجرد احتمال قد يقع وقد لا يقع، ففي هذه الحالة فقط لا محلّ للتعويض.

علاوة على شرط الفعل المولد للضرر والضرر هناك شرط ثالث لا تقوم دعوى المسؤولية بدونه هو شرط رابطة السببية.

3- رابطة السببية:

لقد إتفق الفقه والقضاء في كافّة النظم القانونية على أنّه حتى يكون الضرر محلاً للتعويض يجب أن تكون هناك رابطة سببية بين الضرر والفعل المولد له، بمعنى آخر أن هذا الفعل هو السبب الذي أدّى إلى حدوث الضرر، ومن المؤكّد بأنّ هذا الشرط لا يثير أيّة صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد له، إذ أن تحقّقه يكون حينئذ واضحاً لا غموض فيه ولا صعوبة وكذا تحديد المسؤول عنه. إلّا أن الطبيعة الخاصة للأضرار الناشئة عن التلوث البحري، خاصة أنّها قد لا تظهر إلّا بعد فترة زمنية طويلة، بالإضافة إلى أنّه قد يتسبّب في إحداثها عدة أفعال بل قد يتعدّد في بعض الأحيان تحديد الفعل المؤدي إلى تلك النتيجة الضارة، فكلّ ذلك يجعل من مهمة إثبات علاقة السببية بين التصرف الملوّث للبيئة وبين الضرر الواقع أمراً في غاية الصعوبة¹.

وبهدف التغلّب على هذه الصعوبة ذهب الفقه الدولي إلى الحثّ على ضرورة معاملة أضرار تلويث البيئة البحرية كأضرار النفط والأضرار النووية والأضرار الناتجة عن نقل النفايات الخطرة والسامة... معاملة خاصة، وذلك من خلال إخضاع علاقة السببية لأقصى ما توصل إليه العلم لتحديد المعيار الذي يتمّ من خلاله إنتقاء العوامل التي يمكن الأخذ بها، فتتقرن بالفعل المولد للضرر وتميّزها عن سائر العوامل الأخرى، وهذا ما يعرف باسم السببية العلمية⁽²⁾؛ وفي نفس السياق سارت بعض الإتفاقيات الدولية في سياق آخر، حيث أطالت مدة التقادم المسقط للحق في رفع الدعوى إلى عشر سنوات من وقت الحادث النووي⁽³⁾، والغرض من كلّ ذلك هو منح الطرف المضرور أطول مدة ممكنة لرفع دعواه عمّا أصابه من ضرر في حالة تأخّر ظهوره.

(1) - كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين علي الدريدي، مرجع سابق، ص 48

(2) - تعرف رابطة السببية العلمية بأنها " الاستناد إلى أقصى ما وصل إليه العلم في إثبات الصلة المادية بين فعل ما أو أكثر والنتيجة المترتبة عليه".

(3) - المادة 05 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة 1962.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّ صعوبة إثبات علاقة السببية دفعت بالقضاء الدولي إلى تشكيل محاكم دولية خاصة بالقضايا البيئية، فالقيام بهذه المهمة يتطلب خبراء على مستوى من الإلمام بطبيعة الأضرار البيئية ليتمكنوا من الفصل في هذه القضايا، كما هو الحال في إنشاء غرفة خاصة للقضايا البيئية على مستوى محكمة العدل الدولية عام 1993، وإنشاء محكمة خاصة بقضايا التلوث البحري بموجب إتفاقية قانون البحار عام 1982.⁽¹⁾

في الأخير يمكن الإشارة بشأن إثبات رابطة السببية في نطاق المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، إلى أنّ هذا الأمر يتسم بعدّة صعوبات وهذا راجع لما يتميز به الضرر البيئي ذاته، وإلى تعدّد وتعدّد الأضرار في المجال البحري سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، كلّ هذا من شأنه أن يدعوا إلى عدم الأخذ بالقواعد التقليدية للمسؤولية خصوصا فيما يتعلّق بالإثبات العلمي لرابطة السببية، ولئن كان لهذه الأخيرة دور في إثبات بعض الأضرار التي تتناسب معها، إلّا أنه وفي ظلّ إزداد أخطار التلوث البحري لابد من مراعاة الصعوبات والإشكالات التي تعيق الأطراف المضرورة من الحصول على تعويض عمّا أصابهم من، وذلك من خلال الإتجاه نحو الجانب الفني والتقني في إثبات هذه الرابطة.

الفرع الثاني: نظام التعويض عن الضرر البيئي البحري

لقد عرفت الأسس التي تقوم عليها المسؤولية المدنية تطوّرا عميقا وسريعا، حيث كانت تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات ثم أصبحت تقوم على أساس الخطر، أين وجدت في هذا الصدد نظرية تحمّل التبعة، ونظرية الضمان والملوث الدافع وغيرها من النظريات. هذا وإنّ فكرة الخطأ في حدّ ذاتها قد تطوّرت، فبعد أن كان الخطأ واجب الإثبات في كلّ أنواع المسؤولية، صار مفترضا إفتراضا يقبل إثبات العكس في بعض أنواعها، ثم أصبح إفتراضا غير قابل لإثبات العكس إلى أن وصل الأمر إلى إفتراض المسؤولية عن الأشياء الحية وغير الحية وتمّ إضعاف دور الخطأ وأصبح المسؤول يختفي وراء المؤمن بعد إعطاء الأسبقية للتأمين من المسؤولية والذي أثر في تعديل حقوق المضروور، فضلا عن تأثيره في شروط المسؤولية وآثارها وأهدافها خاصة في ظلّ تحقّق فكرة التوزيع الجماعي للتعويض.

ومنه فقد أصبح نظام تأمين المسؤولية من الآليات التكميلية لتغطية المخاطر التي تعجز عنها قواعد المسؤولية المدنية، وإذا كان هذا التأمين يتخذ صورة التأمين عن الأشخاص أو التأمين عن الأضرار، فإنّ

(1) - كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين علي الدريدي، مرجع سابق، ص

تأمين المسؤولية عن التلوث البحري يندرج ضمن النوع الثاني ويطلق عليه تسمية عقد تأمين التعويض⁽¹⁾، ولقد أدّى تنوّع المخاطر البيئية وتزايدها وتعدّد الكوارث البحرية وتعاظم المخاوف وتفاقمها إلى جعل نظام التأمين عليها إجباري، وهو ما دفع بالعديد من التشريعات إلى فرض هذا التأمين الإجباري لتغطية تلك المخاطر والأضرار، الأمر الذي يتطلب توضيح مدى قابلية هذه الأخيرة للتأمين، وكذا خصوصية التعويض كأثر للمسؤولية المدنية عنها.

أولاً: إجبارية التأمين كضمان في مجال الأضرار البيئية البحرية

لقد أدّت الثورة الصناعية والتطوّر الحديث في شتى المجالات إلى ظهور أنواع جديدة من المخاطر والأضرار التي لا يمكن حصرها للإنسان والبيئة بعناصرها المختلفة، وفي الواقع يتعدّد ذلك إلى عدم إمكانية تغطية المسؤولية الناشئة عنها أو ما يصاحبها من تعويضات قد تتجاوز حدودها، الأمر الذي حتم اللجوء إلى إلزامية التأمين عن الضرر البيئي.

ويعتبر التأمين البحري، أول صور نظام التأمين عن الضرر البيئي والتي تعود جذوره إلى القرن الرابع عشر ميلادي، حيث إنتشر عن طريق تجار شمال إيطاليا ودول البحر الأبيض المتوسط، فهو إذا يتصل بالعرف التجاري البحري، كما يعدّ من أقدم الوسائل التي اعتمد عليها التجار للتخفيف من أعباء الكوارث والحوادث البحرية، وكذا من مقتضيات التجارة البحرية وجزءاً لا يتجزأ من البيوع الدولية وعمليات النقل الدولي.

1- التأمين الإلزامي عن أضرار التلوث البحري:

الأصل أنّ التأمين بصفة عامّة غير ملزم، فهو يتسم بالطابع الاختياري ويخضع لمبدأ حرية التعاقد ومبدأ سلطان الإرادة، إلّا أنّ الحاجة قد دعت في بعض الحالات إلى فرضه وجعله إجباري، وذلك حماية لبعض الحقوق، بل قد أصبح شرطاً أساسياً لممارسة بعض المهن، وألزم أصحابها بإبرام عقود تأمين عن المسؤولية المهنية بحيث تغطي مسؤوليتهم عمّا يرتكبونه من أخطاء تؤدي إلى إحداث أضرار بالغير.⁽²⁾

وفي الواقع، فإن فكرة التأمين، فكرة قديمة في الممارسات البحرية، كما سبق ذكره وطُرحت قبل إنعقاد إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية عن الحوادث البحرية خلال المؤتمر الديبلوماسي في طوكيو مسألة

⁽¹⁾ - محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني: الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية، مطبعة جامعة القاهرة، ط1، القاهرة، 1990، ص 232.

⁽²⁾ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 592.

الإجبارية فيه، ولكن بعض الدول عارضت ذلك بكلّ شدة منها ألمانيا، اليونان والنرويج، متحججين في ذلك بعدم قدرة أسواق التأمين على تغطية هذا النوع من الأضرار، كما أنّه يساهم في إبطاء إجراءات التقاضي التي تقتضي السرعة، خاصة وأنّه في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث البحري هي مسؤولية موضوعية أساسها الضرر. لكن في الأخير، تمّ تفضيل هذا النوع من التأمين لما له من فعالية بشأن حماية المضرورين من آثار تلوث البيئة البحرية، وأصبح كل مالك سفينة مسجّلة في دولة مصادقة على هذه الاتفاقية، ملزماً بتقديم تأمين أو أي ضمان مالي آخر، كالضمان البنكي أو شهادة صادرة من صندوق مالي دولي، لتغطية مسؤوليته المدنية عن أضرار التلوث التي يمكن أن تترتب.¹

يمكن تعريف تأمين مسؤولية الملوّث البحري على أنّه عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير الناشئة عن الأخطار المؤمن منها وذلك مقابل "أقساط" أو "إشتراكات" يلتزم المؤمن له بدفعها⁽²⁾، ومنه فهو يهدف إلى تحميل شركة التأمين ما يمكن أن يحكم به على المؤمن له من تعويض مستحق للمضرور، و لهذا الأخير حق الرجوع على المؤمن مباشرة على أساس الدعوى المباشرة التي يقرّها له القانون، وفي هذه الحالة لا يتأثر المضرور بكون المسؤول معسراً أو ميسوراً طالما أن الذي يتحمّل عبء التعويض هو المؤمن.⁽³⁾ وفي الواقع فإنّ مجالات التأمين البحري تختلف، فمنها ما يختص بتغطية الأموال ضمن نطاق حدود البحر، سواء كانت هذه الأموال سفينة أم بضائع أم قروض بحرية بسبب تعرّضها للخطر البحري، ومنها ما يتعلّق بالحوادث البحرية.

إنّ إلزام الملوّث البحري بالتأمين يقوم على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عمّا لحق به من ضرر، ولذلك فقد تعرّض المشرّع الجزائري إلى نظام التأمين بصفة عامّة كنظام تعاقد في القواعد العامّة في القانون المدني، ونظّم أحكام التأمين من خلال نصوص خاصة آخرها الأمر 95-07 المعدّل والمتمم بموجب القانون رقم 06-04 المتعلّق بالتأمينات.⁽⁴⁾ كما سعت الجزائر إلى المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات

¹ منور فريدة، مرجع سابق، ص 419.

⁽²⁾ -واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 290.

⁽³⁾ - سعيد قنديل، مرجع سابق، ص 69.

⁽⁴⁾ -الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي سنة 1995 يتعلّق بالتأمينات والمعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري سنة 2006،

ج ر عدد 15، مؤرخة في 12 مارس 2006.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر 1969⁽¹⁾، وكذا الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الموقع عليها في بروكسل في 18 ديسمبر 1971.⁽²⁾

المنتبع لمجموع هذه الأحكام يلاحظ أنها لم تنظم صراحة التأمين عن المسؤولية عن الأضرار البيئية والتي من بينها أضرار التلوث البحري، حيث لم يشر المشرع ضمنها لهذا النوع من التأمين رغم أنّ الجزائر تعدّ من الدول المتوسطية التي تعاني من أضرار بيئية جسيمة ناتجة عن الملاحة البحرية، بل قد أشار لذلك في بعض النصوص المنفردة التي نصّت على بعض الأنواع من التأمينات ذات العلاقة بهذه الأضرار، منها تلك التي تنصّ على إلزام كلّ صياد بإكتتاب تأمين لضمان العواقب المالية عن المسؤولية المدنية التي قد يتعرض لها جرّاء الأضرار الجسمانية التي يلحقها بالغير أثناء أو بمناسبة الصيد⁽³⁾، كذلك فقد نص على التأمين الإجباري على مسؤولية مالك السفينة جرّاء التلوث البحري بالزيت وجعل لذلك نصوصا خاصة بداية من المادة 126 وما يليها من مواد القانون البحري الجزائري، آخذا في ذلك بأحكام الإتفاقيات الدولية المصادق عليها في هذا الشأن لاسيما المادة السابعة من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات، وتأكيدا على ذلك تنص المادة 130 من القانون البحري صراحة على أنّه "يلزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة بإنشاء تأمين أو كفالة مالية"⁽⁴⁾.

وفي هذا السياق تقوم السلطات الإدارية الجزائرية المختصة بتسليم كلّ سفينة شهادة تتضمن الإقرار بوجود التأمين أو الضمان المالي الساري المفعول، بحيث حدّدت المواد من 132 إلى 135 من القانون البحري المعلومات التي يجب أن تتضمنها، أهمّها أن تكون باللغة العربية مع ترجمة لها باللغة الفرنسية أو الإنجليزية، وجوب وجودها على ظهر السفينة، وكذا إيداع نسخة منها لدى أمين دفتر تسجيل السفينة...

(1) - وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 المتضمن المصادقة على الاتفاقية 1969 الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها في بروكسل في 29 نوفمبر، ج.ر عدد 53 لسنة 1972 .

(2) - وقد تم المصادقة عليها بموجب المرسوم رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويضات عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي الموقع عليها في بروكسل في 18 ديسمبر 1971، ج.ر عدد 45 لسنة 1974.

(3) - رخموني محمد، مرجع سابق، ص 110.

(4) - المادة 130 من القانون البحري، مرجع سابق.

2- مدى قابلية أخطار التلوث البحري للتأمين:

تقتضي القواعد العامة لنظام التأمين أن يكفل هذا النظام للأشخاص المتضررين من حادث ما ضمان الحصول على تعويض إذا ما تحققت فيه الشروط القانونية والفنية، وبالتالي فمعرفة مدى قابلية أضرار التلوث البحري للتعويض لا تظهر إلا من خلال دراسة هذه الشروط القانونية والفنية ومن ثمة إسقاطها على أضرار التلوث البحري.

أ - من الناحية القانونية:

يعتبر الخطر العنصر الرئيسي في نظام التأمين، فهو يفترض دائما وجود خطر معين يسعى المؤمن إلى تقادي آثاره المالية، وهو بذلك يعدّ المحل الذي يرد عليه التأمين⁽¹⁾، ويعرّف الخطر عموما بأنه "حادثة إحصائية لا يتوقف تحققها على إرادة أحد الطرفين، خاصة إرادة المؤمن له."⁽²⁾

من خلال هذا التعريف يتضح أنّه وحتى تعتبر حادثة ما "خطرا" ويجوز التأمين عنها، لا بد أن يتوافر فيها شرطان، يتعلّق الأول منهما بصفة الإحصائية بحيث تكون هذه الصفة غير محققة الوقوع، أمّا إذا كانت مؤكدة الوقوع فإنّها لا تصلح لأن تكون محلا له، والإحتمال في الخطر قد ينصب على مبدأ الوقوع ذاته أي أن يكون الحادث في حدّ ذاته غير محقق الوقوع، وبمعنى آخر يحتمل أن يقع كما يحتمل أيضا ألا يقع. ويتعلّق الشرط الثاني بالألا يتوقف تحققه بإرادة أحد المتعاقدين خاصة المؤمن له⁽³⁾، ومنه فإن الخطر الذي تنتفي فيه صفة الإحصائية ويصبح تحققه متوقفا على محض إرادة أحد المتعاقدين لن يكون "خطرا" بالمعنى القانوني للمصطلح.⁽⁴⁾

إنّ تطبيق ذلك في مجال مخاطر التلوث البحري يجعل من تطبيق القواعد التقليدية للتأمين عمليا في غاية الصعوبة، التي تتمثل في كون خطر التلوث البحري من الأخطار التكنولوجية الحديثة التي تنشأ بفعل التدخّل الإرادي من طرف المؤمن له هذا من جهة، ومن جهة ثانية أضراره لها طابع التراخي فهي قد تظهر بصفة تدريجية ولا تتكشف إلا بعد فترة زمنية طويلة، ممّا يجعلها تتعارض مع شرط من الشروط الجوهرية للتأمين وهي الصفة الإحصائية والفجائية، وعلى هذا الأساس رفضت شركات التأمين في فرنسا ولمدة طويلة

(1) - بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015، ص 256.

(2) - إبراهيم أبو النجا، مرجع سابق، ص 57.

(3) - نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2007، ص 22.

(4) - Yvonne Lambert- Faivre, droit du dommage corporel- système d'indemnisation, 3em édition, Dalloz, 1996, PP 528 - 529.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

تحمل تغطية خطر هذا التلوث، خاصة ذلك الذي ينجم عن الإستغلال المألوف للأنشطة الملوثة للبيئة، لأن حدوثه يكون متوقّعا ويكون الملوّث على علم به مسبقا، كالتلوث الإشعاعي الذي يتسم بصفة التراخي والبطء، الغازات السامة والنفايات الصناعية والمخلفات الكيميائية... ومن ثم ينتفي عنها الإحتمال كونها متوقّعة وناتجة عن فعل المؤمن الصناعي⁽¹⁾، وهو ما أدّى إلى عدم تغطية العديد من أخطاره، مع أنه يمكن أن يكون ذلك إحتماليا دون أن يكون عرضيا تماما أو مفاجئا، كما لو نتج عن وقائع متدرّجة بحيث لا ينكشف إلّا بعد مرور مدة من الزمن، وهذا ما جعل شركات التأمين تتخلى عن الفجائية من أجل فتح مجال التأمين أمام أخطار هذا الأخير.⁽²⁾

إن أخطار التلوث البحري قد ترجع أسبابها إمّا إلى حوادث أو وقائع فجائية وعرضية، فهنا لا يوجد أدنى شك في توقّر خاصية الإحتمالية في شأنها، ذلك أنّها وقائع محتملة قد تحدث وقد لا تحدث، وبالتالي يمكن تأمينها قانونا، أمّا إذا كانت هذه الأخطار نتيجة الإستغلال المألوف للأنشطة الملوثة كعمليات البحث والتقيب عن البترول وما يتّجر عنها من أخطار ذات طابع متراخي وتدرّجي، فالخطر هنا حتى وإن كان محقّق الوقوع إلّا أن وقت وقوعه غير معلوم، خاصّة وأنّ هناك أنظمة طبيعية في البيئة تعمل على إزالة هذا النوع من التلوث عن طريق إمتصاصها ولا تصبح لها أي آثار ضارة مما يستدعي التساؤل حول إمكانية تأمينها والتعويض عنها.⁽³⁾

ب - من الناحية الفنية:

إضافة إلى الشروط القانونية يتطلّب التأمين أيضا شروطا فنية، ذلك أنّه عبارة عن عملية تقنية جماعية تقوم على التعاون بين مجموع المؤمن لهم ضد خطر محدّد يسعون من خلال التأمين إلى توقي أو التقليل من آثاره السلبية، ويبرز الطابع الفني للتأمين من خلال الخطر المؤمن منه، تقدير القسط في تتابع هذا القياس على نحو يقيم نوعا من الإرتباط بين الخطر والقسط ومبلغ التأمين وكذا من حيث التغطية التعويضية للأضرار الناجمة للبيئة البحرية.

تفسيرا لذلك تظهر خصوصية التلوث البحري من حيث الخطر المؤمن عليه في كونه من الأخطار الإيكولوجية الحديثة التي تنشأ بفعل التدخّل الإرادي من جانب المؤمن له، فضلا عن صعوبة أخرى تتمثل في فترة الضمان بحيث أن مرور الوقت الطويل لحادث التلوث، كما هو الشأن بالنسبة للتلوث الإشعاعي

(1) -نبيلة إسماعيل رسلان، المرجع السابق، ص 21.

(2) - بن جديد فتحي، بوفلجة عبد الرحمان، دور التأمين في التعويض عن الضرر البيئي، حوليات جامعة بشار، عدد 06، 2009، ص 60.

(3) -حسونة عبد الغني، مرجع سابق، ص 185 - 186.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

أو بفعل المخلفات الصناعية والمنزلية، قد يخرج به عن فترة سريان عقد التأمين وبالتالي يخرج من الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين طبقاً للقواعد التقليدية.⁽¹⁾

فأما من حيث الأقساط الواجبة الدفع، فتبرز الخصوصية من خلال أنه لقيام عقد التأمين يجب أن يكون الخطر المؤمن عليه قابلاً للتقويم المادي لتتحدد على ضوءه الأقساط الواجبة الدفع من قبل المؤمن له. من هذا المنطلق يثير التقويم المالي للأضرار الحاصلة صعوبة كبيرة لاسيما قياس الأضرار الإيكولوجية، فعملية التأمين تقتضي أن يقوم المؤمن بتجميع عدد كبير من المخاطر ومن المؤمن لهم، ثم يقوم بتحصيل أقساط التأمين منهم فيتحقق التعاون بينهم، ثم يوضع هذا التعاون موضع التطبيق العملي، وذلك بإجراء المقاصة بين المخاطر تمهيداً لتوزيع آثارها السيئة التي تصيب بعض المؤمن لهم على المجموع الكلي لهؤلاء؛ وهذا ما لا يمكن تطبيقه في مجال الأضرار البيئية، لأنه لا توجد هناك قواعد أو ممارسات واضحة تتعلق بتقدير القيمة الاقتصادية للعناصر الطبيعية للبيئة البحرية من ناحية. ومن ناحية أخرى فإن مخاطر التلوث البحري تتميز بضخامة الحجم وجسامة الكارثة بحيث لا يمكن تقويم أضرارها حسب ما تقتضيه قواعد التأمين⁽²⁾، ومع ذلك يبقى التأمين إجبارياً متى تعلق الأمر بالنقل البحري للنفط والمواد السامة.⁽³⁾

وأما من حيث خصوصية التغطية التعويضية التي تتكفل بها شركة التأمين عن الأضرار الناشئة، فإن الحصول على التعويض الذي يقدمه المدين قد يكون صعب المنال متى كان الملوّث البحري معسراً مالياً، أو في حالة ما يكون غير مؤمن ضد مسؤوليته المدنية، أو قد يكون مؤمن ولكن توجد حالة من حالات إستبعاد تطبيق العقد، أو عندما لا يمكن التعرف على المسؤول الفعلي عن النشاط محدث الضرر، أو في حالة تعدد المسؤولين الذين يصعب تحديد مسؤولياتهم، هذا من جهة. ومن جهة ثانية، فإن مدة سريان هذه التغطية لا تتماشى والطبيعة الخاصة للأضرار التي قد تصيب البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، حيث أن عامل الزمن يكون تراكمياً وغير محدد عند حدوثها⁽⁴⁾، والأهم من هذا كله التعويضات الضخمة التي قد يتسبب فيها حدوث الأضرار البيئية والتي تتعدى بكثير إمكانيات شركات التأمين.

ختاماً يمكن القول بأن هذه الشروط سواء القانونية أو الفنية لا تتوافر في أضرار التلوث، وذلك نظراً لخصوصية وطبيعة هذه الأخيرة والتي يصعب تجميعها في مجموعة واحدة خاصة وأنها متعددة المصادر

(1) - محمد سعيد عبد الله، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين المقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 2005، ص 609 - 610.

(2) - وناس يحيى، مرجع سابق، ص 295.

(3) - المادة 130 وما يليها من قانون البحري، مرجع سابق.

(4) - واعلي جمال، مرجع سابق الأطروحة، ص 299 - 300.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

والنتائج، بمعنى أنّ أضرار التلوث البيئي لا يمكن أن تخضع للتأمين عن المسؤولية وفقا للشروط السابقة إلا إذا ما تمّ تطويع وتطوير لهذه الأسس بحيث تصبح بشكل جديد تتماشى مع خصوصية أضرار التلوث البيئي بصفة عامة والتلوث البحري بشكل خاص.

لذلك فقد لجأت الدول في سبيل تغطية ذلك إلى إستحداث قواعد جديدة للتأمين أو بعبارة أخرى بادرت هذه الأخيرة إلى تطويع القواعد العامة لهذا النظام حتى تتماشى مع هذه الخصوصية، ومن هذه التجارب ما توصلت إليه شركات التأمين الفرنسية، الهولندية والإيطالية والإنجليزية... وما يهنا هو التجريبتين الفرنسية والإيطالية بإعتبارهما من الدول المتوسطية الأكثر عرضة للتلوث، ومن ثمة نتطرق لمسألة تأمين المسؤولية البحرية عن التلوث من وجهة نظر المشرع الجزائري.

3 - التجربة الفرنسية "نظام أسوربول Assurpol":

تضمّن نظام "أسوربول" عقود تأمين متخصصة تقتضي شروط وقواعد مختلفة عن تلك التقليدية وتتماشى مع خصوصية التلوث البحري، ومنها عقد **Assurpol ITF 94**⁽¹⁾ الذي يغطي مخاطر التلوث البحري الناشئة عن مصادر برية⁽²⁾، بحيث يضمن هذا النظام تعويض الأضرار الناشئة عن الحوادث البحرية وكذا الأضرار غير المتوقعة والتي أخذت زمتنا للتحقق والظهور وكذا الأضرار الجسدية والمادية.⁽³⁾ وفيما يتعلّق بطريقة عمل هذا النظام فإنّه قد إعتمد على نظام الأقساط والحصص الموزعة بين شركات المساهمة في تجمع أسوربول⁽⁴⁾، وفي إطار ذلك فهو يعمل وفقا لمجموعة من المراحل، تبدأ المرحلة الأولى بإنشاء لجان فنية متخصصة تقوم بتحليل المخاطر من خلال إجراء المعاينات الميدانية للتحقق من تدابير الأمان، تحديد أساليب الإنتاج وخصائص المنشأة الملوثة، ومحيطها الصناعي والعمراني، وحوادث

(1) - تجدر الإشارة إلى أنه مع نهاية السبعينات قد تم إستحداث أول تجمع لإعادة التأمين عن التلوث والانتهاكات البيئية الأخرى أطلق عليه تسمية نظام "قربول Garpol" يضم مجموعة شركات تأمين فرنسية وأخرى أجنبية، إلا أن هذا النظام تميز بالقصور والمحدودية ولم يكتب لو النجاح، بحيث تم إستبداله في سنة 1989 بنظام "أسوربول Assurpol". أنظر في ذلك: ويناس يحي، مرجع سابق، ص 296.

(2) - CHIKHAOU L., Le Financement de la Protection de L'environnement, Thèse de Doctorat, en Droit Prive, Université de Paris 1, 1996, P 445.

(3) - بحيث تشمل التغطية نفقات العلاج وتعويض ذوي الحقوق عن وفاة المتضرر وكذا نفقات ما لحق من خسارة الأملاك وما فات من كسب كالأضرار التي يتعرض لها الصيادين وأصحاب الإستثمارات السياحية... أنظر: وناس يحي، مرجع سابق، ص 297.

(4) - فهو قد ضم حوالي 50 شركة تأمين متخصصة في إعادة التأمين، كما بلغ عند تأسيسه حوالي 125 مليون فرنك، ليرتفع فيما بعد إلى حوالي 192 مليون فرنك. أنظر: حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 394-394.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التلوث التي وقعت سابقا، تحديد خصائص المنتجات والمواد المصنّعة والمستخدم في عملية الإنتاج، تحديد تعريفة التأمين ومبلغ الضمان حسب كلّ حالة على حدة...⁽¹⁾

أما المرحلة الثانية فهي تشمل ملئ المؤمن له لوثيقة التأمين بحسب نوع النشاط⁽²⁾، كذا إثبات عناصر الإحتياط والسلامة من خلال بيان تنظيم المنشآت والتحكّم في عملية إلقاء أو تخزين مختلف أشكال النفايات وفعالية وسائل مكافحة التلوث، إستظهار الوثائق اللازمة من أجل طلب ترخيص إستغلال المنشأة وهي مكوّنة من دراسة مدى التأثير على البيئة البحرية، دراسة الأخطار وسبل مواجهتها، ونتائج التحقيق العمومي في حدود البيانات المتعلقة بأسرار الصنع.⁽³⁾

4 - موقف المشرّع الجزائري من نظام التأمين في مجال التلوث البحري:

تطرّق المشرّع الجزائري للتأمين البحري من خلال الأمر رقم 95-07 المتعلّق بالتأمينات والمعدّل والمتمم بالقانون رقم 06/04⁴، وذلك في الباب الثاني منه تحت عنوان "التأمينات البحرية"، حيث نصت المادة 92 فقرة 01 على أنّه " تطبّق أحكام هذا الباب على أيّ عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري"، طبقا لنص هذه المادة يتضح أنّ المشرّع الجزائري قد نصّ صراحة على إنطباق أحكام هذا الباب على كافّة عمليات النقل البحري، وقد حدّده من خلال كيفية إبرامه، إثباته وأشكاله...

كما أكّد على ضرورة تأمين جميع السفن المسجّلة في الجزائر بإعتبارها أداة الملاحة البحرية، حيث نص في هذا المجال بمقتضى المادة 192 من قانون التأمينات على أنّه " كلّ سفينة مسجّلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بها..."، ويهدف تأمين مسؤولية مالك السفينة إلى تعويض الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج عن إستغلالها، غير أنّه لا ينطبق على الأضرار التي تلحقها بالغير والتي تكون مضمونة وفقا لأحكام المادة 132 من قانون التأمينات⁽⁵⁾، إلّا إذا تبين أن المبلغ المؤمن عليه في وثيقة تأمين جسم السفينة غير كافي.⁽⁶⁾

(1) - أنظر كلا من: - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 395 / - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية، مرجع سابق، ص 303.

(2) - تجدر الإشارة إلى أن هناك عدة استمارات تأمين بحسب نوع النشاط، ومنها استمارة عرض وتفرغ ومراقبة مراكز طمر النفايات، استمارة عرض مستودعات المواد الهيدروكربونية، استمارة عرض محطات الخدمة...

(3) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص 304.

⁴ - قانون رقم 06 - 04 ، مرجع سابق.

(5) - حيث جاء في المادة 132 من الأمر رقم 95-07 المتعلّق بالتأمينات المعدّل والمتمم على أنّه " يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له في حالة طعن الغير عليه، نتيجة إصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم، بإستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص".

(6) - المادة 145 من نفس الأمر.

الأكثر أهمية فإنّ المشرع الجزائري قد نصّ على إلزامية تأمين مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في القسم الخامس من الفصل الثاني من القانون البحري الجزائري، حيث جاء في المادة 130 منه "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق الدولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقا لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث طبقا لأحكام هذا الفصل." ويكون بذلك المشرع الجزائري قد تبنى مضمون نص المادة السابعة فقرة 01 من إتفاقية المحروقات لسنة 1969⁽¹⁾، وأيضا المادة 12 فقرة 01 من إتفاقية المواد الخطرة⁽²⁾ خاصة ما يتعلق بالإلزامية الحصول على شهادة التأمين والتي تعتبر من الوثائق الضرورية الواجب توافرها على متن السفينة، باستثناء بعض الأحكام التفصيلية والمتمثلة أساسا في تحديد طبيعة البضاعة المشحونة بمصطلح بدون ترتيب على عكس إتفاقية المحروقات والمواد الخطرة التي جاءت بصفة عامة ولم تحدّد طبيعة البضاعة.

زيادة على ذلك فقد نظم المشرع الجزائري من خلال المواد 137 إلى 146 من القانون البحري مسألة الدعوى المباشرة أو حق الرجوع الذي يخول للمضرورين الرجوع مباشرة على المؤمن أو مقدّم الضمان المالي بدلا من مالك السفينة المسؤول عن التلوث البحري³.

ثانيا: خصوصية التعويض كأثر للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

عندما يحدث التلوث وإذا ما توافرت عناصر المسؤولية الثلاث الخطأ والضرر وعلاقة السببية وفقا للقواعد العامة وجب التعويض على الشخص المسؤول، وقياسا على ذلك إذا ما ثبتت مسؤولية الملوّث فإنه يقع على عاتقه إلزام بإصلاح الضرر الذي وقع نتيجة التلوث، هذا الإصلاح الذي يتحقّق عن طريق التعويض العيني، أو دفع تعويض نقدي للمضرور، إلّا أنّه ونظرا لضخامة هذه الأضرار والتي تصل في كثير من الأحيان إلى حدّ الكوارث، فإنّ مبالغ التعويض المترتبة عنها قد تفوق بدورها قدرات الملوّث ولا تبقى المسؤولية المدنية الحلّ المناسب ممّا يستوجب اللجوء إلى وسائل بعيدة عن هذه المسؤولية، وتطبيقا لذلك ونظرا لجسامة هذه الأضرار وصعوبة الحصول على التعويض الكامل والكافي لها في إطار القواعد

(1) - نصت الفقرة الأولى من المادة 07 من إتفاقية 1969 على أنه " يجب على مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة والتي تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة، الإحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض طبقا للمبالغ

المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 05 فقرة أولى لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الإتفاقية"
(2) - نصت المادة 12 فقرة أولى من إتفاقية 1996-2010 على أنه " يكون مالك السفينة المسجلة لدولة طرف والتي تنقل فعلا مواد خطرة وضارة مطالبا ببحارة تأمين أو ضمان مالي آخر، مثل كفالة من مصرف أو مؤسسة مالية ماثلة بالمبالغ المستخلصة بتطبيق حدود المسؤولية المنصوص

عليها في الفقرة 01 من المادة 09، وذلك لتغطية مسؤوليته عن الضرر في ظل هذه الإتفاقية"

³ - المادة 139 الفقرة 03 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التقليدية إضافة إلى عدم كفايته في مجال نظام التأمين عن المسؤولية، تم إستحداث نظم تعويض إضافية ومستقلة عن المسؤولية المدنية تمثلت أساسا في فكرة إنشاء صناديق التعويض الدولية.

وعليه فإن خصوصية التعويض في مجال التلوث البحري تبرز من خلال وجود نوعين من التعويض، تعويض أصلي ناشئ عن المسؤولية في حد ذاتها وتعويض تكميلي أو إحتياطي مستقل عن المسؤولية ويتمثل في صناديق التعويض.

1 - التعويض الناشئ عن المسؤولية "التعويض الأساسي":

عندما تثبت مسؤولية الملوّث فإنّه يقع على عاتقه إلزام بإصلاح الضرر الذي وقع نتيجة التلوّث، هذا الإصلاح يتحقّق إمّا عن طريق التعويض العيني، أو عن طريق دفع تعويض نقدي للمضرور إذا ما تعذّر ذلك، وهو ما يمثّل التعويض الأساسي الناشئ عن قيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.⁽¹⁾

أ - التعويض العيني:

يقصد بالتعويض بشكل عامّ بأنّه وسيلة إصلاح الضرر الذي وقع إصلاحا تامّا وفعليّاً، أمّا التعويض العيني فيقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الفعل الضار أيّ إزالة الضرر الناشئ عنه، وإذا كانت أغلب التشريعات تجعل التعويض النقدي هو الأصل ثم يأتي التعويض العيني في مرتبة ثانية، فإنّه في مجال الأضرار البيئية نجد أن هذا الأصل قد تغيّر، حيث يصبح التعويض العيني هو الأصل في صورة إعادة الحال إلى ما كانت عليه، ثم يأتي التعويض النقدي، لتصبح القاعدة المقرّرة بشأن هذه الأضرار هي "الإستعادة قبل التعويض".⁽²⁾

وتتمثّل أهمّ أشكال التعويض العيني في مجال الأضرار البيئية عموما والأضرار البحرية خصوصا في صورتين، إمّا إعادة الحالة إلى ما كانت عليه أو وقف النشاط الضار بالبيئة، ولما كان التعويض العيني يمكن تصوّره في الأضرار العادية فإنّ طبيعة وخصوصية الضرر البيئي البحري تطرح مجموعة من العقبات في سبيل تعويض هذا الضرر المميّز.

(1) - وهذا ما نصت عليه المادة 132 من القانون المدني الجزائري كالأتي: "يعين القاضي طريقة التعويض تبعا للظروف ويصح أن يكون التعويض مقسّطا، كما يصح أن يكون إيرادا مرتبا، ويجوز في هاتين الحالتين يقدم تأميناً.

ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي تبعا للظروف، وبناءا على طلب المضرور أن يأمر بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، وأن يحكم وذلك على سبيل التعويض بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع."

(2) - يوسف نور الدين، جبر ضرر التلوّث البيئي دراسة تحليلية في ظل أحكام القانون المدني والتشريعات البيئية، رسالة دكتوراة، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012/2011، ص 310.

-إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي:

إن إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج الأكثر ملائمة للأضرار البيئية، وهو ما جعل العديد من التشريعات والإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية تعتبره من التدابير الأساسية لتعويض الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها من خلال إزالة التلوث ومعالجة التدهور، لتعيد الحالة إلى ما كانت عليه، بدلا من دفع مبالغ مالية قد لا توجه أصلا لإعادة تأهيل وإصلاح البيئة البحرية.⁽¹⁾

كما أن هذه الأخيرة تعدّ آلية متميزة من الآليات التي يتم من خلالها إصلاح الضرر الناجم عن العمل غير المشروع، كما تؤدي دورا هاما في المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية البحرية خاصة تلك الظاهرة كالبقع النفطية الناجمة عن حوادث تصادم النقل البحري، حيث تسعى إلى إزالة آثار العمل غير المشروع حتى لا يحدث مزيدا من الآثار التراكمية الضارة التي تؤثر على الموارد والعناصر البحرية.

لقد نصت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن تلويث البيئة البحرية على الإلتزام بإعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض، ويكون ذلك بإزالة آثار التلوث في المحيط البحري الذي حدث فيه التلوث، وفي إطار ذلك أكدت إتفاقية "لوجانو" في مادتها الثانية فقرة 01 على وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث⁽²⁾، وكذا الكتاب الأبيض بشأن المسؤولية البيئية لسنة 2000 فقد أوصى بأنه في الحالة التي يكون فيها إعادة الحال إلى ما كان عليه صعب، فلا يجب أن يكون الهدف هو إنشاء تطابق كامل بين الوسط قبل التلوث وبعده، ولكن يجب أن يكون الهدف هو إنشاء وسط يمكن مقارنته بالتقريب للوسط المتضرر قبل وقوع الفعل المنشأ للتلوث، ويمكن في هذه الحالة الإستعانة بالإحصائيات أو المعطيات التاريخية للمكان لوضع المقارنة المقبولة.⁽³⁾

أما بالنسبة للمشرع الجزائري قد كرس ضمن القوانين الخاصة بحماية البيئة عدة تطبيقات لآلية إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي، حيث أنه بالرجوع إلى القانون 10/03 في المادة 105

(1) - يوسف نور الدين، مرجع سابق، ص 318.

(2) - حيث عرفت هذه الإتفاقية وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني بأنها "كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية الضرورية، وكذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعادل إذا كان ذلك معقولا، وممكنا بالنسبة للعناصر المكونة للبيئة". المادة 8/2 من:

- Convention Lugano on Civil Liability For Damage Resulting From Activities Dangerous To The Environment, Lugano, 21.VI.1993.

(3) - Livre blanc sur la responsabilité environnementale, Commission européenne, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 2000.

وكذلك أنظر: سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 31.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

منه أجازت للقاضي الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في حالة إستغلال منشأة دون الحصول على الترخيص المنصوص عليه في المادة 19 منه وكذا المادة 25 من نفس القانون التي جاء فيها "عندما تنجم عن إستغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشآت المصنفة، أخطار أو أضرار تمسّ بالمصالح المذكورة في المادة 18 أعلاه، وبناء على تقرير من مصالح البيئة يعذر الوالي المستغل ويحدد له أجلا لإتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الأخطار والأضرار المثبتة"⁽¹⁾، كما أن القانون رقم 19/01 ألزم منتج النفايات أو حائزها في حالة عدم قدرته على إنتاج أو تثمين نفاياته بالعمل على ضمان إزالة هذه النفايات بطريقة عقلانية بيئية، ونفس الأمر بالنسبة لإهمال النفايات أو إيداعها أو معالجتها خلافا للنصوص التنظيمية لهذا القانون أو عند إدخال نفايات للإقليم الوطني بطريقة غير مشروعة.⁽²⁾

وأخيرا يعدّ التعويض العيني خاصّة إعادة الحال إلى ما كان عليه، أفضل طرق التعويض العيني للأضرار البيئية فهو يزيل الضرر البيئي أو يحول دون تزايد أو تفاقمه، وفي الغالب يفضل قضاة الحكم به، غير أن التعويض به ليس دائما ممكنا، فقد يصادف القاضي العديد من العقبات التي تحول بينه وبين هذا التعويض، أهمّها أنّه يشترط في إجراءات إعادة الحال إلى ما كان عليه أن تكون معقولة ومتناسبة في سبيل إزالة التلوث البحري الحاصل⁽³⁾، وكذلك أن هناك بعض الأضرار البيئية التي تؤدي إلى زوال أو هدم العنصر البحري بصورة نهائية لا يمكن معها إسترداده مثل تغيّر الخواص الفيزيائية للوسط بفعل الإشعاعات أو التلوث بالمواد السامة أو الخطرة، ففي مثل هذه الحالة لا يمكن تطبيق إجراء إعادة الحال إلى ما كان عليه⁽⁴⁾، ونتيجة لذلك لا يكون هناك من سبيل لمنع مضار التلوث البحري إلا بإزالة مصدره، وذلك بإنهاء النشاط الملوث للبيئة كغلق المصنع أو المنشأة التي تحدث تلوث بحري.

-وقف النشاط الضار بالبيئة البحرية:

يعتبر وقف النشاط الضار بالبيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها، من أهمّ الآليات للتعويض، لأنّه بمقتضاه يتمّ وقف الضرر فلا يستمر في المستقبل، وهو بمثابة الآلية التي تحدّ من آثار

(1) - إن أغلب ما نصت عليه هذه المواد عبارة عن عقوبات تكميلية تأمر بها المحكمة بعد الحبس أو الغرامة المالية، كما أن السلطة الإدارية قد تتدخل وتأمّر باتخاذ إجراءات إدارية فحسب من إعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية، وليس هناك ما يلفت لوجود أي آثار لدعوى مدنية تبعية. أنظر

كذلك المواد 100 و 102 من قانون رقم 10/03

(2) - المادة 08 والمادة 23، 27 من القانون 19/01، مرجع سابق.

(3) - عطا سعد محمد حواس، جزاء المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 118.

(4) - وناس يحيى، الآليات القانونية لحماية البيئة في الجزائر، مرجع سابق، ص 285.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التلوث السيئة في المستقبل، لأن الضرر البيئي متواصل ومستمر ويمكن أن يلحق أضرار أكبر، لذلك فإن وقف النشاط الملوث يعدّ آلية فعّالة وملائمة لخصوصية الأضرار البيئية.

ويلاحظ أنّ وقف النشاط الضار بالبيئة كصورة من صور التعويض تتميز بأنها وقائية بالنسبة للمصالح المضرورة في المستقبل فقط، فهي ليست محو ولا تعويضاً عن الضرر الحادث بسبب النشاط الضار، بمعنى آخر إذا كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف النشاط المتسبب فيه لا يعوّضه ولكنه يمكن أن يمنع وقوع أضرار جديدة في المستقبل، كأن يقرّر القاضي إغلاق المنشأة الصناعية مصدر التلوث مؤقتاً إلى حين إتخاذ الإجراءات الملائمة والضرورية لوقف أو منع تكرار الضرر البيئي كالإصلاحات التي تتطلبها مثلاً بعض المنشآت المصنّفة حتى يتم تفادي وقوع أضرار بيئية مستقبلية أو لتفادي كارثة بيئية وشيكة الوقوع لو استمرت هذه الأنشطة الملوثة في عملها، أو نهائياً عندما لا يكون هذا الوقف أو المنع ممكناً⁽¹⁾، كالمنشآت الصناعية التي تقذف نفاياتها الضارة بالبيئة لا يمكن تصوّر قيامها بإزالة هذه الملوثات السامة التي لوثت البحر لإستحالة ذلك، فلا يكون أمام القاضي إلّا الحكم بإغلاق المنشأة بشكل مؤقت ريثما يضع أجهزة معالجة هذه المخلفات بهدف منع أو تقليل التلوث البحري، وفي حال عدم الوصول إلى هذه النتيجة يأمر القاضي بإغلاق المنشأة بشكل نهائي.

وفي هذه الحالة فإنّ إتفاقية لوجانو لسنة 1993، قد أعطت الحقّ لبعض الجمعيات المتخصصة في هذا مجال للمطالبة القضائية سواء بمنع ممارسة النشاط غير المشروع الذي يشكّل تهديد فعلي للبيئة البحرية أو أن تطلب من القاضي أن يأمر مشغل المنشأة بإتخاذ كافّة الوسائل والإحتياطات اللازمة لمنع تكرار أي عمل قد يربّب ضرر بالبيئة ومواردها.⁽²⁾

أمّا بالنسبة للتشريع الجزائري فإنّه وبالرجوع للنصوص القانونية المنظمة لوقف النشاط الضار بالبيئة في القانون 10/03 لا يوجد نص على وقف هذا النشاط كجزاء مدني، وإنّما يوجد إمّا كتدبير إداري تقوم به السلطات الإدارية⁽³⁾، أو كعقوبة جزائية يحكم بها على المسؤول بإتخاذ كافّة الإحتياطات اللازمة التي

(1) - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 17 - 18.

(2) - Article 18, Convention Lugano on Civil Liability for Damage Resulting From Activities Dangerous to the Environment, op cit.

(3) - حيث نصت المادة 02/25 من القانون رقم 10/03: "عندما تتجمّع عن استغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشآت المصنّفة، أخطار أو أضرار تمس...، وبناء على تقرير من مصالح البيئة يعذر الوالي المستغل ويحدد له أجلاً لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الأخطار والأضرار المثبتة. وإذا لم يمثل المستغل في الأجل المحدد، يوقف سير المنشأة إلى حين تنفيذ الشروط المفروضة، مع اتخاذ التدابير المؤقتة الضرورية."

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

تستهدف منع وقوع الأضرار على البيئة⁽¹⁾، وأيضا المادة 691 من القانون المدني التي تعتبر سندا قانونيا يمكن للقاضي اللجوء إليه لإيقاف هذه الأضرار متى كانت من قبيل الأضرار غير المألوفة للجوار⁽²⁾، وعليه لا يكون الترخيص الممنوح من قبل الإدارة مانعا للحكم بالتنفيذ العيني وإزالة الأضرار مستقبلا، هذا مع إمكانية تعويض المضررين عن الأضرار التي وقعت فعلا.⁽³⁾

إنّ التعويض العيني يعدّ من أنجع طرق التعويض عن الأضرار البيئية البحرية إذ أنّه يؤدي إلى إزالة هذا الضرر أو يحول دون تزايد أو تفاقمه، كما أنّه أصبح هو الأصل في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، غير أن الحكم به لا يكون متاحا بشكل مستمر دائما، لذلك لا يكون أمام القاضي في هذه الحالة سوى الحكم بالتعويض النقدي.⁽⁴⁾

ب - التعويض النقدي للضرر البيئي:

لئن كان تطبيق قواعد التعويض النقدي للمضرور يتمشى مع الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات في الأحوال العادية، إلّا أنّه لا يتلاءم مع طبيعة الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في أغلب الأحيان، فالضرر إذا كان يصيب الإنسان في جسده أو ماله فإنّه في البيئة البحرية يصيبها في ذاتها ويهدم أنظمتها الإيكولوجية، وإذا كان جبر هذا الأخير بالنسبة للإنسان يتم بدفع مبلغ من المال، فإنّه بالنسبة لهذه البيئة يصعب تقدير المبلغ.⁽⁵⁾

لذا سنبحث في مدى إمكانية التعويض النقدي عن هذه الأضرار، وكيف يتمّ تقدير هذا التعويض.

- مدى إمكانية التعويض النقدي عن أضرار التلوث البحري:

إنّ التعويض النقدي عن أضرار التلوث البحري يعدّ من المسائل الدقيقة للغاية، خصوصا وأنّ الأضرار البيئية المحضة لا يمكن أن تُعوّض بالنقود ولا يمكن إصلاحها بإعادة العناصر الطبيعية إلى حالتها الأولى قبل التلوث، مما جعل الإعراف بهذا التعويض يصطدم لمدة طويلة بعدم إمكانية تقديره نقدا.

(1) - طاشور عبد الحفيظ، نظام إعادة الحال إلى كانت عليه في مجال حماية البيئة، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 1، 2003، ص 129.

(2) - حيث نصت المادة 691: "وليس للجار أن يرجع على جاره في مضار الجوار المألوفة، غير أنه يجوز له أن يطلب إزالة هذه المضار إذا تجاوزت الحد المألوف وعلى القاضي أن يراعي في ذلك العرف وطبيعة العقارات وموقع كلّ منها بالنسبة إلى الآخرين والغرض الذي خصصت له."

(3) - واعلي جمال، الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن نشاط الملوث البيئي وتأثيرها على قواعد التعويض المدني - دراسة في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة، مجلة دراسات قانونية العدد 2010/07، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، ص 256.

(4) - عطا سعد محمد حواس، جزاء المسؤولية عن أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص 142.

(5) - عطا سعد محمد حواس، نفس المرجع، ص 909.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

فلو تمّ تلوث مياه المتوسط مثلاً فكيف يتمّ تقييم الضرر، هل يتمّ بالاستناد إلى ما تمّ تدميره من ثروة سمكية في المتوسط؟ أم في قيمة الوسائل التي سيتمّ إتخاذها لتنظيف البحر من المواد الملوثة؟ أم في مدى الخسارة التي لحقت بالصيادين الذين ينتفعون من الصيد في هذا البحر؟ أم في حجم الربح الضائع الذي فقدته الدولة من عزوف السياح مثلاً عن زيارة شواطئها؟

الجدير بالملاحظة أن التعويض المالي عن الأضرار البيئية يتضمن كافة الأضرار الحاصلة للموارد الطبيعية وهي المبالغ اللازمة لإصلاح ما أصاب البيئة من ضرر وتدمير وإتلاف وخسارة بسبب الإستعمال غير العقلاني بالإضافة إلى المبالغ اللازمة لتقدير هذه الأضرار ومصاريف تنفيذ الإجراءات والتدابير أيضاً لإستعادة وإحياء المصادر الطبيعية وإستبدالها وإكتساب مصادر أخرى مماثلة أو بديلة⁽¹⁾، ولا تخفى الصعوبات التي يصادفها القاضي عند تقديره لتلك الأضرار حتى يمكن الحكم بالتعويض الملائم والكافي لها.⁽²⁾

في الواقع فإنّ الأضرار البحرية يجب التعويض عنها لعدّة إعتبارات من بينها أنّه إذا لم يتمّ التعويض عنها فإنّ ذلك سيؤدي حتماً إلى تدهور كبير وتشجيع الملوّثين على التماادي في ممارسة نشاطهم دون مراعاة للأحياء والموارد الطبيعية للبحار، ومن جهة أخرى فإنّ خصوصية هذه الأضرار تجعلها لا تقاس مثل الأضرار التقليدية التي يمكن أن يكون محلها الإعتداء على أشياء يمكن تقديرها، فالعناصر البيئية والموارد الطبيعية يستحيل الإحاطة بكافة التكاليف والمبالغ المالية التي تسمح بإعادة إحيائها ذلك أنّ قيمتها الإقتصادية أثمن وأكثر تكلفة وأكبر مساهم في تنمية الإقتصاد الوطني لأية دولة.⁽³⁾

(1) - عبد الحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2016/2015، ص 178.

(2) - ومن أشهر القضايا التي واجه فيها القضاء صعوبات متعلقة بتعويض الأضرار البيئية ولجوء المحاكم إلى تقرير جزاءات مالية قاسية على المسؤول هي قضية **Cass Valdez Exxon** في كارثة العام 1989، حيث قدر القاضي تعويضاً بقيمة 5,2 مليار دولار على الشركة صاحبة الناقل التي تسرب منها النفط، ثم بعد ذلك تم تخفيضه إلى مبلغ 500 مليون دولار بعد 10 سنوات من التقاضي، وقد تشعبت القضية إلى أن تقرر فيها حكم نهائي من المحكمة العليا الأمريكية عام 2008، وكذا الحكم على شركة "توتال" بدفع تعويضات مالية قدرها 192 مليون يورو في إطار قضية "إريكا"، ناقلة النفط التي غرقت قرب السواحل الغربية الفرنسية، ويعتبر هذا الحكم تاريخياً حيث أنه أخذ بعين الإعتبار البعد البيئي. لتفصيل أكثر حول القضايا المتعلقة بالحادث:

-Alexandra B. Klass, Punitive Damages After Exxon Shipping Company v. Baker: The Quest for Predictability and the Role of Juries, University of St. Thomas Law Journal, Vol.7, Iss.1 Fall 2009, Article 10, P 155 – 181.

(3) - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة العمل من أجل المتوسط، مرجع سابق، ص 01.

-تقدير التعويض عن الضرر البحري:

يعدّ تقدير الضرر البيئي من المسائل الدقيقة التي يتوقف عليها فشل أو نجاح دعوى المسؤولية والتي تتأثر بهذا التقدير، فلكي يتمّ التعويض عن الضرر البيئي والذي منه الضرر البحري يلزم تقديره نقداً، وفي هذا السياق هناك عدة طرق لتقدير هذه الأضرار، أهمّها طريقة التقدير الموحد للضرر البيئي وكذا طريقة التقدير الجزافي لهذا الأخير.⁽¹⁾

تقوم الطريقة الأولى على أساس تكاليف الإخلال بالثروة أو العناصر الطبيعية التي تلفت أو تلوّثت وإعادة تأهيلها⁽²⁾، أمّا الطريقة الثانية فتقوم على أساس إعداد جداول قانونية تحدّد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية، ويتمّ حسابها وفقاً لمعطيات علمية يقوم بها متخصصون في المجال البحري، يعتمدون فيها على إحصائيات ودراسات بيئية مسبقة يتمّ إفراغها في جداول محدّدة يسترشد بها القاضي لتقدير التعويض (أو العقوبة المناسبة) بحجم الضرر الحاصل للبيئة البحرية. من بين المعايير الحسابية للتعويض الواردة في جداول التعويض الجزافي والمعتمدة في التعويض عن هذه الأضرار، معيار المتر المكعب ويكون في حساب قيمة التعويض النقدي لضرر التلوّث الذي يصيب مسطّحات الأراضي والبحار كتلوّثها بزيوت البترول، فيحسب المتر المكعب الملوّث بوحدة السحب الخاص ³DTS والذي يحدّد وفقاً لحمولة السفن وقد قدر DTS 1.9 بـ 1 فرنك خلال شهر مارس 2000⁴. وكذا معيار كمية المادة الملقاة يكون في تقدير قيمة التعويض النقدي عن التلوّث الذي يصيب المياه وما بها من ثروات مائية وطبيعية، ومثال ذلك تحسب قيمة

(1) - طريقة التقدير الجزافي للضرر عن طريق الجداول مطبّقة أيضاً في القضاء، حيث طبقتها العديد من المحاكم، نذكر من ذلك القضية التي عرضت أمام القضاء الأمريكي بمناسبة حادثة الناقل **Trader American** في العام 1990 والذي سبب حينه أضرار بيئية كبيرة بأحد الشواطئ وتمّ تقدير التعويض عن هذه الأضرار تقديراً جزافياً، ووقع الحادث المذكور للناقل **Trader American** في 8 فبراير 1998 والمملوكة والمدارة من قبل شركة **ATTRANSCO** ، وفي ذلك التاريخ تسرّب حوالي 400,000 جالون من البترول في مياه البحر على مسافة حوالي ميل ونصف من شواطئ "هاننتجتون" في كاليفورنيا، وقد استمرت القضية 8 سنوات في المحكمة حيث صدر الحكم بتاريخ 08/12/1998، وقضى بتعويض المضرورين مبلغ 18 مليون دولار عن الأضرار البيئية التي سببتها الناقل، وقد اعتمدت المحكمة على طريقة التقدير الجزافي لحساب قيمة التعويض بعدد أيام الإغلاق التي سببها الضرر لشاطئ كاليفورنيا. أنظر في ذلك أنور جمعة علي الطويل، التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق جامعة المنصورة، بدون عدد، ماي 2012، ص 43 - 45.

(2) - ويقصد بتكاليف الإخلال هو القيمة النقدية اللازمة لإعادة العنصر الطبيعي إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، فلو أن بحراً تعرض لضرر بيئي أدى لهلاك عدد كبير من الأسماك والأحياء البحرية فيه، فيلزم تهيئة المنطقة الذي تدمرت وهلك عناصره وتقدير تكاليف العناية به إلى أن تصل إلى ما كانت عليه قبل الكارثة، والمبالغ التي تم صرفها من أجل هذا الغرض تسمى بتكاليف الإخلال.

³ DTS: Droits de Tirages Speciaux.

⁴ منور فريدة، مرجع سابق، ص 401.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

تلوث البحار بالزيت البترولية السوداء بحسب وزن الزيت التي تسربت إليها، بحيث يدفع 100 دولار عن كل طن من هذه المواد الملوثة والسامة.⁽¹⁾

ورغم أهمية هذه الطريقة وقدرتها على تقدير قيمة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، فإنّ الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري عملت على تحديد قيمة موحدة لبعض الأضرار البيئية المسؤولية المحدودة، وهذا الأمر في الواقع، نابع من تبني المسؤولية الموضوعية، التي لا تقوم على أساس الخطأ فأين يوجد هذا النوع من المسؤولية فمن البديهي أن توضع حدود لها، بشرط أن يكون ذلك كافياً لتغطية الأضرار التي قد تحدث. وتجدر الإشارة في هذا الإطار أنّه لو تُطبّق القواعد العامة للمسؤولية المدنية في هذه الأحوال، فإنّ مبالغ التعويض سوف تكون ضئيلة جداً إن لم تكن منعدمة، لأنّ هناك طائفة من الأضرار الخاصة بالبيئة البحرية التي لا تغطيها تلك القواعد، كالإتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1963 والتي تناولت التلوث وآثاره الناجمة عن إلقاء الفضلات النووية في البحر، فقد حدّدت حداً أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد بمبلغ 1.5 مليار فرنك عن كل حادث وهو مبلغ يضمنه تأمين أو أي ضمان مالي آخر، ولا يستفيد مشغل السفينة التي تسببت في الحادث النووي من الإعفاء إن كان الحادث قد ترتب عن خطأ من جانبه، أو كانت لو صلة بهذا الخطأ⁽²⁾. كذلك الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية الدولية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة 1969 والتي عملت على ضمان حصول المضرورين عن حوادث التلوث النفطي على تعويض عادل وملائم وفي الحدود التي لا تعوق مسار نشاط نقل النفط بحراً، وهي كذلك تستهدف توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي، وقدّر سقف التعويض في بروتوكول 1992 المعدّل لهذه الإتفاقية بـ 14 مليون DTS ثمّ ارتفع إلى 59.7 مليون DTS⁽³⁾...

أما فيما يتعلّق بقواعد التعويض في نظام برشلونة لحماية المتوسط، أي في إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، فتختلف عن تلك التي تمّ الإشارة إليها من حيث تحديد المسؤولية، فهي لا تحدّد سقفاً معيناً لمبلغ التعويض، ذلك أنّها مسؤولية غير محدودة، زيادة على ذلك فهي تشترط من مستغلي المنشآت النووية وضع تأمينات وضمانات مالية تحدّد القوانين الداخلية للأطراف المتعاقدة⁽⁴⁾.

(1) - يوسف نور الدين، جبر ضرر التلوث البيئي دراسة تحليلية في ظل أحكام القانون المدني والتشريعات البيئية، رسالة دكتوراة، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2011/2012، ص 332.

(2) - محسن افكيرين، مرجع سابق، ص 266.

(3) - نفس المرجع، 270.

(4) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 403.

كما يمنح هذا النظام من جهة أخرى، فرصة أخرى لضمان الإصلاح والتعويض وهي المسؤولية الإضافية للدولة، على أساس أنها تمارس رقابة على النشاطات الخطيرة التي تتفد فوق أراضيها عن طريق منح التراخيص، بيداً أنه لا تترتب هذه الأخيرة إلا في حالة عجز المستغل عن دفع كل مبالغ التعويض بمفرده.¹

عموماً سواء تم إتباع نظام التقدير الموحد أو التقدير الجزائي، فإن صعوبات إعمالها تحول دون وضعها موضع التنفيذ على الوجه الأكمل، وبالتالي لا يحصل المضرور على تعويض فعال وسريع وقد كان ذلك سبباً في محاولة البحث عن الحلول التي يمكن أن تحقق هذا الهدف المنشود، ويكون ذلك عن طريق إنشاء آليات جماعية تساهم في تعويض المتضررين.

2 - التعويض المستقل عن المسؤولية "التكميلي": صناديق التعويضات

لئن كان الجزاء المترتب على إعمال قواعد المسؤولية المدنية هو التعويض في صورته سواء التعويض العيني أو التعويض النقدي، فإنه لا يمكن أن يكون الحل الوحيد لمجابهة كافة الآثار الضارة والجسيمة الناجمة عن التلوث البيئي الذي من بينه التلوث البحري، هذا ما أدى إلى تدخل أنظمة أخرى لضمان التعويض وتحقيق تغطية شاملة للمتضررين منها نظام صناديق التعويضات البيئية²، التي تعتبر من بين الآليات التي تلعب دوراً مهماً في تعويض الضحايا في الحالة التي لا يمكن أن تعوّض فيها بوسيلة أخرى، فهي تتدخل بصفة تكميلية أو احتياطية إلى جانب نظامي المسؤولية المدنية والتأمين تماشياً مع طبيعة هذه الأضرار ومداهم وآثارها السلبية على الأفراد والمجتمع.

لذا لابد من معرفة حالات تدخل الصناديق وأهم المشاكل التي تثيرها، وكذا أحكامها على المستوى الدولي والوطني.

¹ KHODJET EL KHIL Lilia, Op cité p.436.

(2) - تتعدد وتتغير التعاريف التي أطلقت على هذه الصناديق التعويضية، حيث عرفها جانب من الفقه على أساس أنها "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة اجتماعية أخرى يتكون من غير رأس مال، ويمول بإشتراكات بغرض أن يؤدي أو يرتب أعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة" أنظر = في ذلك: بن شريف زهري، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير في القانون تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2015، ص 101.

أ- حالات تدخّل صناديق التعويضات الدولية

تلعب صناديق التعويض في مجال التلوث دورا مزدوجا فهي تلعب دورا تكميليا في حالات عدم حصول المضرور على تعويض كامل وتلعب دورا احتياطيا فتتدخل بدلا من المسؤول غير المعروف أو المعسر. فهي تلعب دورا تكميليا في الحالات التي لا يغطي فيها تأمين المسؤولية قيمة التعويضات الجارية للأضرار التي أصابت الطرف المضرور، وذلك عندما تتجاوز قيمة هذه الأخيرة الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد⁽¹⁾، في هذه الحالة تتدخل الصناديق بغاية تعويض المضرور تعويضا كاملا عندما يكون قد تمّ تعويضه جزئيا، فالمسؤولية في مجال أضرار التلوث هي مسؤولية موضوعية، وفي هذا النوع من المسؤولية يكون هناك حد أقصى للتعويض لا يجوز تجاوزه في معظم الحالات كذلك، وبناء على ذلك فإنّ جميع الأضرار لا تصبح مغطاة إذا تجاوزت الحدّ المسموح بتغطيته، وبذلك يتم تطبيق هذا المبدأ ويتحمل المضرور الجزء الذي يتعدى الحد الأقصى المحدد وفقا لمبدأ عدم تحمّل المسؤول ما يزيد عن هذا الحدّ.

ومن هنا تظهر أهمية تبني فكرة صناديق التعويضات في مجال حماية البيئة البحرية التي تؤدي إلى إعطاء المضرور تعويضا كاملا دون أن يتحمّل أيّ جزء من الأضرار أو بمعنى آخر تجنيبه عناء تحمّل جزء من التعويض عن الأضرار التي قد أصابته⁽²⁾، ومن أبرز أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية، صندوق (Fipol) وهو الصندوق الدولي المنشأ عام 1971 من أجل تكملة تعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت في حالة ما إذا تجاوزت قيمة الأضرار الحد الأقصى الممنوح من طرف إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 بمدينة بروكسل، وكذا الصندوق الدولي للمواد الخطيرة والضرارة (HNS) بموجب إتفاقية لندن بتاريخ 03 ماي 1996، صندوق (Superfund) الذي تمّ إنشائه بموجب القانون الأمريكي (Cercla)، الصادر في عام 1980 والخاصّ بتعويض المضرورين من جرّاء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة.⁽³⁾

كما يمكن أن يكون لصناديق التعويضات دورا احتياطيا في الحالات التي يثبت فيها إعسار المسؤول وكذا الحالات التي لا يستطيع فيها المضرور تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار أو معرفته، وفي هذه الحالات يكون تدخّل الصناديق لتعويض المضرور تعويضا كاملا عن الأضرار التي أصابته، هذا ويمكن

(1)- عبد الرحمن بوفلجة، مرجع سابق، ص 273.

(2)- سعيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 107.

(3)- Kiss Alexandre, Droit international de l'environnement, 2^{ème} édition, 2000, paris, p 385.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

أن تتدخل هذه الأخيرة إحتياطيا في الحالات التي يتوافر فيه أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب إستبعاد التأمين⁽¹⁾، وفي هذه الحالات تتدخل صناديق التعويضات بصفة إحتياطية لضمان حق المضرور في التعويض، بحيث ينبغي على المضرور أن يلجأ أولا لمطالبة الملوث البحري المسؤول، وبديها فإنه يعفى من هذا الإجراء في الحالات التي يكون فيها المسؤول مجهولا.

بناءا عليه فإن مطالبة الصندوق لا تصبح مقبولة إلا في حالة إخفاق مطالبة المسؤول، هذا الإخفاق يتحقق في حالات إفسار المسؤول أو كونه غير مؤمن أو عندما تتوافر إحدى حالات الإعفاء، فإذا توافرت إحدى هذه الحالات كان للمضرور أن يلجأ مباشرة للصندوق⁽²⁾. علاوة على ذلك تقوم هذه الصناديق بدورها الإحتياطي في تعويض الضحايا في حالة إنكار المسؤولية، أو إنقضاء مدة محدّدة دون أن يصل الطرفان إلى حلّ لتتقدم الحقوق، كإنقضاء مثلا تسعين يوما في حالة صندوق تمويل المسؤولية عن التلوث البترولي في أمريكا، ففي مثل هاتين الحالتين يمكن للمضرور أن يتقدّم بطلباته إلى الصندوق مباشرة.⁽³⁾

على الرغم من الحلول التي تقدّمها صناديق التعويضات فيما يتعلّق بجبر العديد من الأضرار البيئة عامة والبحرية خاصة إلا أنّها تعاني من العديد من المشاكل والعقبات التي تؤثر على أدائها الفعّال.

ب - المشاكل التي تثيرها صناديق التعويضات الدولية:

يعتبر إنشاء صناديق التعويضات الدولية ضمانا فعّالة للمضرورين، ولكنها في الوقت ذاته تشكّل عبئا إضافيا على عاتق الملوثين المحتملين، وهذا الوضع يؤدي إلى ضرورة تحقيق التوازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقّه في التعويض وبين العبء الملقى على عاتق شخص الملوث المحتمل خصوصا عند قبول فكرة صندوق التعويض، وعليه تثير هذه الصناديق مشاكل تتعلّق بالأساس بكيفية تمويلها وكذا كيفية إدارتها.

إنّ هذا النوع من الصناديق يفترض وجود تضامن بين الممارسين لأنشطة مهنية متماثلة لضمان تعويض المضرورين، وبالتالي يتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على هؤلاء الممارسين لتلك الأنشطة، ويتمّ تحديدها وفقا لحجم وطبيعة هذه الأخيرة، لذلك تعهّد إدارتها إلى أحد أشخاص القانون الخاص وليس إلى الدولة ذاتها.⁽⁴⁾ لكن بالنسبة للكوارث البيئية خاصّة منها كوارث الحوادث البحرية التي تتعرّض لها السفن

(1) - سعيد قنديل، المرجع السابق، ص 108

(2) - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 274.

(3) - واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث مرجع سابق، ص 312.

(4) - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 278.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التي ترتب أضرارا ضخمة بالبيئة البحرية فيعهد بإدارة صناديق التعويض الخاصة بها إلى الدولة لأن في مثل هذه الكوارث لا يمكن لهذه الأخيرة تحمّل الأضرار والآثار الناتجة، وخصوصا وأنها قد تتعدى ملايين الدولارات بل وفي بعض الأحيان المليارات مثلما كان الحال في حادثة الناقله إيريكافا.

ولتحقيق الحماية المنشودة للبيئة البحرية في مثل هذه الحالات يمكن أن تحدّد الصناديق الخاصة حدّا أقصى يتحمّله وما يزيد عن ذلك تتحمّله الدولة، كما يمكن له أن يحقّق النتيجة ذاتها إن تدخلت الدولة مباشرة لتعويض ضحايا الأخطار الضخمة مقابل قسط يقوم بسداده صناديق التعويضات المعهود إليها أصلا بالتدخل في مثل هذه الحالات.⁽¹⁾

هذا وقد يعهد بإدارة الصندوق إلى الدولة وأحد أشخاص القانون الخاص في وقت واحد، فيتمّ إدارة الصندوق عن طريق ممثلين عن الدولة وممثلين عن شخص القانون الخاص، وذلك في الحالات التي يكون فيها من الضروري الإستعانة بخبرات هذا الأخير إذا كان له خبرة سابقة في ذلك، هذا من جهة.

من جهة أخرى فإن تمويل صناديق التعويض يتمّ بطرق مختلفة، فبعضها يمول فقط من إشتراكات تُحصل من الصناعيين في بعض القطاعات الصناعية، الذين يسبّبون نوعا خاصا من التلوّث ويمارسون نشاطهم في منطقة معيّنة كشركات الملاحة البحرية، ملاك السفن البحرية ومستغليها، الشركات المنتجة للمواد الكيماوية والمبيدات، شركات الصيد البحري...، وبعضها الآخر يمول من مبالغ يساهم في دفعها كلّ من الصناعيين الملوّثين والحكومة والإدارة المحلية، وتمول أيضا عن طريق فرض ضرائب ورسوم معيّنة خاصّة على الشركات والمؤسسات ذات الخطورة العالية على البيئة حيث يجب أن تدفع أقساطا أعلى نظرا لما تحدثه من أضرار جسيمة جدّا بالبيئة، ونعني في هذا الصدد على وجه الخصوص شركات قطاعي البترول والكيماويات.⁽²⁾

ج - أحكام صناديق التعويض على المستوى الدولي والوطني:

لقد سعى المجتمع الدولي إلى مواجهة المخاطر الإجتماعية والإقتصادية الناتجة عن حوادث التلوّث البحري عن طريق توفير آليات جماعية للتعويض بصورة مستمرة ودون إنقطاع، وخاصّة في الحالات التي تقدّر فيها الدول خطورة وجسامة الأضرار الماسّة بالتوازن البيئي وأمن وسلامة الأشخاص وأموالهم، على

(1) - سعيد قنديل، مرجع سابق، ص 110 و 111.

(2) - واعي جمال، حماية البيئة البحرية من أخطار التلوّث، مرجع سابق، 312، 313.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

غرار ذلك إنعقد مؤتمر بروكسل الخاص بإنشاء الصندوق الدولي للضمان⁽¹⁾ FIPOL بموجب إتفاقية بروكسل المبرمة في 18 ديسمبر 1979⁽²⁾، بحيث يعتبر الصندوق الدولي للتعويض الأول عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات الذي أنشئ تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية، وهو الجهاز ما بين الحكومات الوحيد ذو البعد الشامل الذي يقدم بناء على شروط معينة تعويضات لضحايا التلوث الناتج عن المحروقات³.

إنّ مجال وهدف الصندوق الدولي للتعويض FIPOL هو تقديم التعويض عن أضرار التلوث إلى المدى الذي تكون فيه الحماية القانونية في إتفاقية بروكسل غير كافية أو غير ملائمة، وهذا إستنادا للمادة 01/02 من الإتفاقية الخاصة بإنشاء الصندوق، حيث يسعى إلى تغطية الأضرار التي يعجز عنها نظام المسؤولية خاصة عندما تكون محدّدة بمبالغ معيّنة، وأنّ تأمين المسؤولية محدّد أيضا بحدّ أدنى لاسيما في مجال أضرار التلوث البترولي، وبالتالي فإنّ المبلغ الذي يتحمّله الصندوق هو ذلك المبلغ الذي يزيد عن تلك المبالغ التي حدّتها الإتفاقية، مما يجعله نظاما مستقلا عن نظام المسؤولية المدنية بإمكانه تغطية العديد من الأضرار المتعلّقة بالتلوث مهما بلغت جسامتها، بل حتى وإن فاقت مبالغ معينة فإن صناديق التعويض قادرة على تغطيتها.

علاوة على ذلك يتحدّد نطاق صناديق التعويض بأضرار التلوث البحري التي تحدث في إقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي، وكذا التدابير الوقائية التي تتخذ لمنع تلك الأضرار أو التقليل منها على الأقلّ، أمّا حالات تدخّل الصندوق فهي محدّدة في إلزامه بدفع مبالغ التعويض لكلّ شخص أثبت أنّه قد أصابه ضرر بيئي خاصة إذا لم يتمكّن من الحصول على مبالغ التعويض وفقا لنظام المسؤولية المدنية، إمّا بسبب إنعدام المسؤولية عن الضرر المطالب بتعويضه وفقا للإتفاقية، أو أن يكون المالك غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزاماته كاملة، أيّ يكون في حالة إعسار أو أنّ الضمان المالي المقرّر لا

(1) - FIPOL: Fonds International d'Indemnisation de la Pollution Maritime par les Hydrocarbures

(2) - صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بالبيئة، ج.ر. عدد 45، لسنة 1974.

³ تجدر الإشارة إلى أن صندوق ال FIPOL ، استحدث باتفاقية 1971، و بدأ نشاطه بلندن في فيفري 1979، أيّ بعد دخول الإتفاقية المعنية به حيز التنفيذ في 1978. يتكون من جمعية تتضمن ممثلين عن كل الدول الأعضاء تعتبر الجهاز الرئيسي والأعلى، يجتمع أعضاؤها في دورة عادية مرة كل سنة، وتنتخب مجلسا تنفيذيا يتكون من 15 دولة عضو للمصادقة على طلبات التعويض، ويتقاسم ال FIPOL الأمانة مع الصندوق الإضافي. كم يضم صندوقا خاصا major claims fund وهو متعلق بالحوادث الخاصة إلى جانب الصندوق العام general fund ، الذي يغطي النفقات العامة والحوادث الصغيرة.

يغطي أو لا يكفي لتغطية متطلبات التعويض عن الضرر نظرا لجسامته، أما الحالة الثالثة فهي في حالة ما إذا كان التعويض يتجاوز مسؤولية المالك للسفينة التي حدّتها إتفاقية 1969.⁽¹⁾

عموما فهذا يؤكد على أنّ دور الصندوق يتضمّن خصوصا تغطية أضرار التلوث التي يعجز نظام المسؤولية المدنية عن تغطيتها أو في حالة صعوبة إثبات مسؤولية المدعى عليه، يعني عدم قيام المسؤولية من أساسها، وهذا دليل كاف على إستقلالية وذاتية الصندوق الدولي للتعويض ما دام أنّه يمكن الإعتماد عليه في حالة عدم وجود المسؤولية، علما وأنّ هذا الأخير يشترط لتقديم التعويضات، تقديم طلب زيادة على ضرورة إثبات علاقة سببية بين النفقات والتلوث، وأن أسباب تلك النفقات كانت معقولة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الصندوق يقدّم تعويضات عن إجراءات الصيانة بعد تلوث نفطي فعلي بغض النظر عن مكان وقوعها، ومن بين تلك الإجراءات تنظيف البحر والشواطئ ونفقات اليد العاملة، مواد التبديد ومواد الشفط الكيميائية، ثمن إعادة الحال إلى ما كانت عليه بالنسبة للأماكن الخاصة الملوثة، كالسفن، والمنازل والخسائر الإقتصادية للصيادين والفنادق... ومن جهة أخرى، فالصندوق لا يأخذ بعين الاعتبار طلبات التعويض عن حادث غير محقق أي لم يقع فعلا، أو أضرار ليست لها علاقة مباشرة بالحادث، أو أضرار أحتسبت بطريقة مجردة على أساس تخمينات وقياسات نظرية.⁽²⁾

على الجانب الآخر وعلى المستوى الداخلي للدول المتوسطية، فهي بدورها قامت بإنشاء صناديق تعويضات لاسيما منها المشرّع الجزائري، المصري والفرنسي بحيث تعدّ من التقنيات الملائمة لتفادي العديد من المشاكل العلمية أهمّها ما طرحه مسألة إعمار المسؤول عن التلوث وما يخلفه ذلك من صعوبات لجبر الضرر البيئي في المنطقة.

وتأسيسا على ذلك، فقد أنشأ قانون البيئة المصري لعام 1994 صندوقا لحماية البيئة شأنه شأن المشرّع الجزائري، وقد حدّدت المادة 08 من لائحته التنفيذية الحالات التي يتدخّل فيها، والتي تتمثل في مواجهة الكوارث البيئية، المشروعات التجريبية والرائدة في مجال حماية الثروات الطبيعية وحماية البيئة من التلوث، نقل التقنيات ذات التكلفة المنخفضة والتي ثبت تطبيقها بنجاح، تمويل تصنيع نماذج المعدات والأجهزة والمحطّات التي تعالج ملوثات البيئة، إنشاء وتشغيل شبكات الرصد البيئي، إنشاء وإدارة المحميات الطبيعية بهدف المحافظة على الثروات والموارد الطبيعية، مواجهة التلوث غير معلوم المصدر، تمويل الدراسات اللازمة لإعداد البرامج البيئية وتقييم التأثير البيئي ووضع المعدلات والمعايير المطلوب الإلتزام

(1) - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 553.

² منور فريدة، مرجع سابق، ص 414-416.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بها للمحافظة على البيئة، المشاركة في تمويل مشروعات حماية البيئة التي تقوم بها أجهزة الإدارة المحلية والجمعيات الأهلية، ويتوافر لها جزء من التمويل من خلال المشاركة الشعبية، مشروعات مكافحة التلوث، صرف المكافآت عن الإنجازات المتميزة عن الجهود التي تبذل في مجال حماية البيئة، دعم البنية الأساسية للجهاز وتطوير أنشطته، الأغراض الأخرى التي تهدف إلى حماية أو تنمية البيئة التي يوافق عليها مجلس إدارة الجهاز.⁽¹⁾

والملاحظ في هذا النص أنه قد أورد حالات كثيرة لتدخل الصندوق هدفها الرئيسي هو حماية البيئة، ولكنه لم يحدد صراحة الهدف الأهم للصندوق وهو تعويض المضررين في الحالات التي لا يمكنهم فيها الحصول عليه، وذلك باستثناء الجزئية الخاصة بمواجهة التلوث غير معلوم المصدر والذي يجب إضافة التعويض في هذه الحالة بنص صريح، أيضا يجب إضافة تدخل الصندوق لتعويض المضرور في الحالات التي يكون فيها المسؤول معسرا أو عندما تتوافر في حقه إحدى حالات إعفائه من المسؤولية بصرف النظر عن إعساره، والحالات التي يكون فيها المسؤول مؤمنا على مسؤوليته وتتجاوز الأضرار قيمة المبلغ المحدد في عقد التأمين فهنا يتدخل الصندوق لتكملة التعويض فيما يتجاوز الحد الأقصى للضمان.⁽²⁾

كما أشار المشرع المصري إلى معنى التعويض عن الأضرار في قانون البيئة المصري لسنة 1994، وذلك في المادة الأولى الفقرة رقم 28 حيث يقصد به التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتب على مخالفة أحكام القوانين وكذا الاتفاقيات الدولية التي تكون جمهورية مصر العربية طرفا فيها أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة، أو الناجمة عن التلوث من الجو أو عن جنوح السفن أو إصطدامها، أو التي تقع خلال شحنها وتفريغها، أو أية حوادث أخرى، ويشمل التعويض جبر الأضرار التقليدية والبيئية وتكاليف إعادة الحال لما كان عليه أو إعادة إصلاح البيئة.

وعليه فإن صندوق حماية البيئة المصري وإن كان قد وضع إستراتيجية عامة لمواجهة أضرار التلوث، إلا أنه لم ينص صراحة على التعويض وهذا الأمر من أوجه القصور التي ينبغي تجنبها.

أما المشرع الفرنسي فقد إهتم كثيرا بفكرة التعويض الجماعي، وهو الأمر الذي أدى به إلى إنشاء العديد من الصناديق، إلا أنه في مجال البيئة البحرية كانت قليلة جدًا إن لم نقل منعدمة⁽³⁾، وعلى العموم فإن هذه الصناديق تعتبر بمثابة تقنية لتفادي مشكلة إفلاس الشخص المسؤول عن التلوث وأهم الصعوبات الناتجة

(1) - يوفلجة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 288 - 291.

(2) - سعيد قنديل، مرجع سابق، ص 117.

(3) - AGANTHE. V.L , Droit de l'Environnement, THEMIS, Paris, 2002, P293.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

عنها، بحيث تعتبر هذه الصناديق بمثابة آلية مكملة لنظام التأمين في القانون الفرنسي والذي يضع حدّ أقصى للتعويض عن طريق تحديد المسؤولية، ومن ضمن الصناديق التي تمّ إنشاؤها في النظام الفرنسي، والتي لها علاقة بالتعويض عن الأضرار بصفة عامّة والأضرار البيئية بصفة غير مباشرة صندوق التعويض المتعلّق بإصلاح الأضرار البيئية التي تلحقها عمليات الصيد الكبيرة.

وبصفة عامّة ليس هناك صندوق خاصّ بتلوث البيئة البحرية في القانون الفرنسي مخصّص لتعويض الأشخاص عمّا أصابهم من أضرار ناتجة عن المساس بهذه الأخيرة، حتى أنّه هناك إقتراح بإنشاء صندوق خاصّ بالتلوث العرضي إلّا أنّه يستبعد من نطاقه جميع حالات التلوث غير العارض وكذلك التلوث البحري والنووي نظرا لخضوعهما لأنظمة خاصة فيما يتعلّق بالمسؤولية وأنظمة الضمان والتعويض المتبع بشأنهما.⁽¹⁾

بدورها فإن الجزائر قد أنشأت الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث رقم 98 - 147 الذي عدّل بموجب القانون رقم 01-408⁽²⁾، يتولى هذا الصندوق مساعدة تحويل المنشآت القائمة نحو التكنولوجيا النظيفة تماشيا مع مبدأ الإحتياط والوقاية، كما يتولى الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في المجال نفسه، وكذا الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر، وتمويل مراقبة حالة البيئة والدراسات والأبحاث العلمية والمسحّرة من طرف مؤسسات التعليم العالي أو بواسطة مكاتب الدراسات الوطنية الأجنبية، وكذا تمويل العمليات المتعلّقة بالتنقّل الإستعجالي في حالة التلوث الناتج عن الحوادث.

هذا ويتولى تمويل نفقات الإعلام والتحسيس والتوعية المرتبطة بالمسائل البيئية، والجمعيات ذات المنفعة العامّة والتي تنشط في مجال البيئة وتمويل عمليات تشجيع مشاريع الإستثمار المدمجة والمنفّذة بواسطة مقاولين عموميين أو خواص للتكنولوجيات النظيفة والدعم الموجّه لتمويل العمليات المشتركة للمنشآت من أجل إزالة التلوث.⁽³⁾ أمّا عن إيرادات الصندوق فتتمثل أساسا في الإقتطاعات المحصّلة من المداخل الناتجة عن إستغلال الأملاك الثقافية المادية وغير المادية، هذا إضافة إلى الرسم المطبّق على فائض قيمة الناتج عن تقييم التراث الثقافي، وكذا ناتج الغرامات المطبّقة جرّاء مخالفات التشريع المتضمن حماية التراث الثقافي إضافة إلى إعانة الجماعات المحلية والدولة والهبات والوصايا.

(1) - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص ص 107 - 108.

(2) - مرسوم تنفيذي رقم 98-147 مؤرخ في 16 محرم عام 1419 الموافق لـ 13 مايو سنة 1998 يحدد كفايات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي يمثل عنوان " الصندوق الوطني للبيئة " المعدل والمتمم، ج.ر عدد 31 لسنة 1998.

(3) - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 01-408 المتعلق بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

إضافة إلى ذلك ونظرا لخطورة الآثار المدمرة للتلوث البحري فقد نص قانون رقم 02-02⁽¹⁾ في المادة 35 منه على ضرورة إنشاء صندوق خاص لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، الشيء الذي تكرر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-273⁽²⁾ من خلال إحداث "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، أين خصص المشرع المادة الثالثة منه لباب النفقات.

ما يمكن ملاحظته عن هذه الصناديق أن إيراداتها غير موجهة لمكافحة التلوث بالكامل، هذا بالإضافة إلى ضعف مواردها نظرا لعدم إكمال الإطار القانوني للجباية في الجزائر، ولعدم شفافية أوجه الإنفاق نتيجة عدم خضوعها للمراقبة. وعليه، فإنه لا بد من إعادة تنظيم الصناديق وتطويرها، بما يفتح لها مجالا للتدخل التكميلي حتى تضمن حماية فعالة وتغطية كاملة لأضرار التلوث البيئي في الحالات التي تعجز فيها قواعد المسؤولية المدنية عن إستيعاب هذه الأضرار وكذلك الحال بالنسبة للتأمين.⁽³⁾

من العرض السابق يتضح أن صناديق التعويض كانت نتيجة حتمية أمام عدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية بإعتبارها من النظم التقليدية في مجال التعويض عن أضرار التلوث البحري، كما تبين أيضا أن هذه الصناديق تلعب دورا مزدوجا فعّالا في حماية البيئة البحرية، فهي من ناحية تلعب دورا تكميليا في حالة عدم حصول المضرور على تعويض كامل، ومن ناحية ثانية تلعب دورا احتياطيا عندما تتدخل بدلا عن الشخص المسؤول إما بسبب إعساره وإما بسبب عدم وجود المسؤول وصعوبة الوصول إليه وهي الحالة الأكثر وقوعا.

كما أن فاعلية هذه الصناديق يمكن إستخلاصها أيضا من كون هذه الآلية تغطي كافة الأضرار الناجمة عن التلوث خصوصا الأضرار الجسيمة التي يصعب تغطيتها بمقتضى نظام المسؤولية المدنية والتأمين عنها، وعليه فهناك العديد من الأضرار التي تبدو قواعد المسؤولية المدنية التقليدية عاجزة عن تغطيتها فتستجيب لها صناديق التعويض.

بالإضافة إلى كلّ هذه المزايا المميّزة، فإنّ صناديق التعويض تغطي أضرار التلوث خارج أي أساس للمسؤولية سواء الخطأ أو المخاطر، ممّا يجعله نظاما قائما بذاته، فهو إذا نظام للتعويض يقوم على أساس ما يسمى بالضمان المالي الجماعي الذي تساهم فيه مخاطر التلوث لاسيما التلوث المفاجئ والكارثي والمزمن والأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البترولي الذي تتسبب فيه ناقلات البترول، والأهم أنّ نظام

(1) - قانون رقم 02-02 مؤرخ في 05 فيفري سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل وتنظيمه، ج.ر عدد 10 لسنة 2002.

(2) - مرسوم تنفيذي رقم 04-273 مؤرخ في 02 سبتمبر سنة 2004 يحدد كفايات سير حساب التخصيص الذي عنوانه " الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، ج.ر عدد 56 لسنة 2004.

(3) - نور الدين يوسف، جرب ضرر التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2012، ص 365.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التعويض لا يهتم بمدى إعتبار هذا التسرب أو ضرر التلوث قانونيا أو غير قانوني، عمديا أو غير عمدي، عاديا أو جسيما، وإنما يكفي أن يكون هناك ضرر حتى يغطيه هذا الضمان.

ختاما ما تجدر الإشارة إليه، أنه سواءا على مستوى الإتفاقيات الدولية أو على مستوى القانون الداخلي، فإنه لا يوجد نظام موحد، شامل وكامل يحكم المسؤولية عن الإعتداء على البيئة البحرية، سواء تعلّق الأمر بإستنزافها أو بتلويثها، إذ أننا نجد النصوص متفرقة هنا وهناك، مع العلم أن المسؤولية في مجال الحوادث البحرية، تعدّ مسؤولية مدنية دولية، في حين أن المسؤولية عن الأفعال الملوثة العمدية والإعتداء على الثروات البحرية، تعتبر مسؤولية جزائية أو مدنية تحكمها عادة الأنظمة الداخلية للدول الساحلية، فيكون تحريك دعوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن ذلك وفقا للقواعد المعمول بها في كل دولة.

وفي مجال حماية المتوسط فإن نظام المسؤولية الموضوعية يعدّ نظاما صارما وهو أكثر ملائمة للبحر الأبيض المتوسط نظرا لطبيعته الهشة وتميّز خصائصه ونظمه البيئية والتركيبية البشرية والثقافية للسكان الذين يعيشون حوله، كذلك موقعه في قلب العالم وإنفراده بخصائص ومميزات لا توجد في غيره من بحار الدنيا. وفي هذا الإطار قد عاينا أنّ تحمّل المسؤولية في القواعد المتوسطة، أيّ في إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، تقع على عاتق مستغل المنشأة الخطيرة والدولة، بحيث يتحمّل الأول هذه المسؤولية إلى درجة معينة تتحدّد بقدرة تحمّل ذمّته المالية لأعباء التعويض، بعد هذا الحدّ تكون الدولة هي المسؤولة عمّا تبقى وتتحمّل تبعته.

الفصل الثاني

مدى فعالية آليات حماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط

بالرغم من إنجازات خطة عمل البحر الأبيض المتوسط والعاملين الفاعلين الآخرين في المنطقة، وبالرغم من الخطوات الكبيرة في الإدارة البيئية المتحققة في جميع البلدان المشاطئة له، وكذا نظام برشلونة لحماية هذا البحر من التلوث والذي يقوم على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط والبروتوكولات الملحقة بها، فإن مستويات التلوث مازالت مرتفعة وتدهور السواحل مازال متواصل.

لذلك فقد كان لهذه المشاكل الملحة التي هدّدت النظام البيئي في هذه المنطقة بالغ الأثر في حثّ دول المتوسط نحو التعاون وشحن الهمم في سبيل مواجهة هذه الصعوبات وإيجاد الحلول المناسبة لها، إستحق معها نظام برشلونة التكيف مع التطوّرات التي إعتُرف بها المجتمع الدولي والتي ساعدت في وضع العديد من المبادئ القانونية التي شكّلت اللبنة الأولى في تطوير القانون الدولي البيئي وتفعيل حماية كافة عناصر البيئة والتي منها البيئة البحرية.

في ضوء ما تقدّم سنخصص هذا الفصل لدراسة أبرز التعديلات التي خضع له نظام برشلونة لحماية البيئة في المتوسط وذلك وفقاً للتقدّم المحرز في القانون الدولي (المبحث الثاني)، وقبلها تحديد العقوبات التي تعترض الحماية الفعالة للبيئة في هذا الوسط البحري (المبحث الأول).

المبحث الأول

معوقات التعاون الدولي لحماية البحر المتوسط من التلوث

لئن تدخلت التشريعات وبكل الآليات الكفيلة للحدّ من تهديدات التلوث على البيئة البحرية، إلّا أنّ الأضرار الناتجة عن هذا الأخير ونظرا لخصوصيتها التي تجعلها مختلفة عن طبيعة الأضرار الأخرى، قد أدخلت المشرع البيئي في أزمة حقيقية وهو بصدد مواجهتها، حيث أن سبل المعالجة التقليدية لم تعد ذات جدوى في ميزان هذه المواجهة وأصبح تحديد وتطبيق المسؤولية عنها من أجل الحصول على تعويض للمضرور يواجه عدّة صعوبات تجعل ضحايا التلوث عاجزين عن الحصول السريع والكافي على هذا التعويض.

بناء على ذلك يمكن تصنيف هذه الصعوبات أو الإشكالات إلى إشكالات قانونية تتعلق بالأساس بطبيعة الإتفاقيات المبرمة في إطار حماية البيئة البحرية سواء أكانت عالمية أو إقليمية، بقواعد المسؤولية سواء المدنية أو الجنائية، وكذا إشكالات مادية تتعلق بالمنازعات الدولية التي قد تنشأ بين دولتين، إلى جانب الخلافات البسيطة وسوء التفاهم اللذين قد يعكران صفو العلاقة بين الدولتين أو أكثر لمدة قصيرة أو طويلة، وهناك قضايا تسبب توترا وإحتكاكا بين الدول وتعرض السلم والأمن الدوليين للخطر أو على الأقلّ تعكر الهدوء وتخلّ بالتوازن في العلاقات الدولية.⁽¹⁾

المطلب الأول: الإشكالات القانونية في تحقيق الحماية الفعالة لبيئة المتوسط

في مجال حماية البيئة، وفيما عدا إستثناءات قليلة فإنّه من الثابت عدم وجود تقنين خاصّ بقواعد المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة في عناصرها جميعا، سواء في الأنظمة الوطنية من خلال التشريعات الداخلية أو في القانون الدولي من خلال الإتفاقيات الدولية، وعليه فإنّه لا مفرّ أمام هذا النقص أو الفراغ القانوني من إستحضار القواعد التقليدية المتعارف عليها في مجال المسؤولية الدولية، إلّا أنّ تلك القواعد تبدو غير ملائمة وغير فعّالة بالنظر إلى خصوصية الأضرار البيئية، وهي خصوصية تتعلق بالوضع الخاص بمنطقة المتوسط وقد سبق الإشارة إليه هذا من جهة، ومن جهة ثانية بطبيعة النصوص المبرمة في إطار حماية هذه الأخيرة في حدّ ذاتها.

(1) - عبد القادر رزيق المخادمي، نزاعات الحدود العربية، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2004، ص 89.

الفرع الأول: الإشكالات المتعلقة بطبيعة الإتفاقيات الدولية

من المعلوم بأنّ الإتفاقيات الدولية تعدّ من أهمّ مصادر القانون الدولي العامّ، فهي تمثل الإرادة الحقيقية للدول في التعبير عمّا لها من تحمّل إلتزامات وإكتساب حقوق إتجاه دول أخرى أطراف معها في الإتفاقية سواء كانت ثنائية أو جماعية، عالمية أو إقليمية، وفي مجال دراستنا تتعلّق هذه الأخيرة بحماية البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها. في الواقع قد تشوب هذه الأخيرة الكثير من النقائص والإستثناءات التي تقلّل من قيمتها وأهميتها القانونية، خاصّة وأنّها في أغلب الأحيان قد تكرّر ما تمّ الإتفاق عليه مسبقاً.

وعليه ندرس هذ الفرع من خلال تحديد الإشكالات القانونية التي تنيرها الإتفاقيات الدولية العامّة ثمّ أهمّ نقاط الضعف التي ميّزت وقلّلت من أهمية إتفاقية برشلونة التي تمثل دستور حماية البيئة في المتوسط.

أولاً: على مستوى الإتفاقيات الدولية العالمية

يتكوّن القانون الدولي للبيئة اليوم أساساً من قواعد قانونية موضوعية في شكل معاهدات وإتفاقيات، يقدر عددها بسبعمئة إتفاقية على الأقلّ، 250 منها مخصّصة كلياً لحماية البيئة، أمّا الباقي فيتضمن فقط بعض الأحكام المتعلقة بهذه الأخيرة.

ورغم كون أحكام هذه الإتفاقيات هي أحكام قانونية بالمعنى الإصطلاحي الدقيق لتوافر خصائص القواعد القانونية فيها، إلّا أنّها تتميّز بالطابع التقني والفني في أغلب نصوصها، ممّا يجعل المشرّع بحاجة إلى الإستعانة بالخبرات الفنية للمتخصصين في العلوم المتصلة بعناصر البيئة كالفيزياء، الكيمياء، علوم الأرض والأحياء وغيرها من العلوم الطبيعية والتطبيقية، فمن أجل تحديد المستويات المسموح بها في التلوّث البحري مثلاً يجب الرجوع إلى الخبراء والفنيين لتقديم الرأي العلمي حولها، وذلك بعد القيام بالتجارب والرصد والإستقراء في القواعد العلمية التي تحدّد مكوّنات الوسط البحري وعناصره المختلفة والحدود الآمنة لزيادة أحد هذه العناصر أو بعضها والحدود الخطيرة لها⁽¹⁾.

علاوة على ذلك فإنّه ومن القواعد الأساسية للقانون الدولي أنّ الإتفاقيات الدولية تكون ملزمة بالنسبة للأطراف المتعاقدة فقط ولا يمتد أثرها إلى الدول أو المنظمات غير الأطراف فيها، وهو ما يجعلها أقلّ أهمية وفعالية في حماية البيئة. كما أنّ البعض منها يمكن أن تتفدّ بين الأطراف دون أيّ إجراءات، وهي تدعى

(1) - عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي: النظرية العامّة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014،

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

"إتفاقيات ذاتية التنفيذ"، أما البعض الآخر فيحتاج تنفيذها لإجراءات خاصة مثل إصدار قوانين، مراسيم وتعليمات، تسمح للسلطات الوطنية بتنفيذ أحكامها يطلق عليها "الإتفاقيات غير ذاتية التنفيذ"، هذه الإتفاقيات نفسها تنصّ أنّه لكي تنفّذ ينبغي أن تستكمل سواء ببروتوكولات إضافية، كما هو الشأن بالنسبة للإتفاقيات الإطار لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة المتعلقة بالبحار الإقليمية¹، أو بالقوانين الوطنية مثل الإتفاقية الدولية لمنع التلوّث من السفن لعام 1973، التي تنص على أن أيّ خرق لأحكام الإتفاقية يعاقب وفقا لتشريع السلطة التي تنتمي إليها السفينة المعنية⁽²⁾ أيّ الدولة التي تحمل السفينة علمها.⁽³⁾

كما تضمّنت الإتفاقيات الدولية كذلك عدّة إستثناءات تقلّل من فعاليتها، ومن بينها إتفاقية لندن لعام 1954، فهي بالرغم من أنّها قد عالجت مشكلة التلوّث البحري الناتج عن النقل البحري بصورة دقيقة وخاصة وواجهت الآثار المدمّرة الناتجة عن إلقاء وتصريف زيت البترول من السفن إمّا بصورة إختيارية عمدية أو بسبب حوادث في البيئة البحرية، إلّا أنّها لم تشمل جميع السفن والناقلات والمناطق البحرية⁽⁴⁾، بل وقد ذكرت العديد من الإستثناءات، حيث أنّها تطبّق على كافّة السفن البحرية المسجّلة لدى أيّ دولة عضو في الإتفاقية، ويستثنى من ذلك ناقلات الصحاري ذات الحمولة الأقلّ من 150 طن، والسفن الأخرى ذات الحمولة الأقلّ من 500 طن، وكذلك سفن المساعدات الحربية⁽⁵⁾، كما أنّ المادة 04 من نفس الإتفاقية تضمّنت الإستثناءات الخاصة بحظر الإلقاء فجعلته في الحالات التي يتطلّبها تأمين سلامة السفينة أو الشحنة أو الركاب أو في الحالات الناتجة عن عطب يجعل تسرّب الزيت أمرا لا يمكن تجنّبه مع إتخاذ الإحتياطات الضرورية اللازمة لمنع أو للتقليل من كمية الزيت المتسرّب⁽⁶⁾، وبالتالي فإنّ المادة 3 منها لا يكون لها أيّ فعالية عند الوفاء بحالات وشروط المادة 04.⁽⁷⁾

(1) - تنص المادة 04 فقرة 2 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث لعام 1976 على " تتعاون الأطراف المتعاقدة في صياغة وإعتماد بروتوكولات بالإضافة إلى البروتوكولات المفتوحة للتوقيع عليها في نفس الوقت الذي تفتح فيه الإتفاقية للتوقيع عليها، تبني فيها التدابير والإجراءات والقواعد التي يتمّ تحديدها والإتفاق عليها لتنفيذ هذه الإتفاقية".

(2) - أنظر المادة 04 من الإتفاقية الدولية لمنع التلوّث من السفن لعام 1973.

(3) - كما تضمّنت الإتفاقية بروتوكولين وخمسة ملاحق، يتضمن البروتوكول الأول كيفية الإبلاغ عن الحوادث أما الثاني فيعالج وسائل حلّ المنازعات التي تحدث بين الأطراف، وبالنسبة للملاحق فيحتوي الأول على قواعد خاصة لصلاحيات السفينة من حيث تفريغ النفط والنفايات الأخرى ووسائل منع تلوّث البحار بسبب السفن، أما الثاني يتضمن قواعد مكافحة التلوّث بالمواد السائلة الضارة كالبترول والموائل الأخرى، أما الملحق الثالث يتضمن تنظيمات منع التلوّث بالمواد الضارة المنقولة بحرا سواء مغلقة أو في عبوات الشحن البحري، والملحق الرابع يتضمن القواعد الخاصة بمنع التلوّث بمياه المجاري والمياه المستعملة داخل السفينة، أما الخامس والأخير يتضمن التنظيمات لمنع التلوّث الناشئ عن نفايات السفن.

(4) - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوّث، منشأة المعارف، مصر، 2007، ص 105.

(5) - المادة 02 من إتفاقية لندن لعام 1954.

(6) - المادة 04 من نفس الإتفاقية.

(7) - حيث أنّ المادة 03 من الإتفاقية قد حظرت إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي إلا طبقا للشروط الآتية:

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وعلى نفس المنوال، تضمّنت إتفاقية بروكسل لعام (1969) بشأن التدخّل في أعالي البحار في حالة حدوث تلوث نفطي أو ما قد يتسبّب في حدوثه إستثناءات لها تأثير سلبي على فعالية الإتفاقية، حيث أنّه لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أيّ تدابير أو إجراء في مواجهة السفينة أو الناقلة، إذا كانت من السفن الحربية أو السفن التي تملكها الدولة وتديرها للأغراض غير التجارية. وتجدر الإشارة إلى أنّ الإتفاقية لا تتعلّق إلا بالتلوث الناتج من المنشآت النفطية دون غيره من الملوثات الأخرى، وهذا يعتبر عيبا كبيرا في هذه الإتفاقية بسبب هذا الإستثناء الذي لا يمكن تبريره، ولا سيما في سياق الخطر المتزايد للتلوث النفطي الناجم عن هذه العمليات في أعالي البحار القريبة نسبيا من السواحل، وكذا عن عمليات النقل البحري والصناعات الإستخراجية للنفط.⁽¹⁾

بصفة عامّة يمكن القول بأنّ الإتفاقيات الدولية تحتوي على العديد من المبادئ القانونية، فبعضها ذات نطاق عالمي، تتضمن معايير تنظّم المجتمع الدولي ككلّ، ومن بينها يمكن أن نذكر إتفاقيات لندن لعام 1972 و 1973 وكذا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تحتوي على جزء يتعلّق بالتلوث البحري وسلسلة من المواد تتعلّق بالمشاكل البيئية الأخرى... وبعضها الآخر لها تغطية إقليمية، ومثالها الإتفاقيات التي تمّ إبرامها في إطار برنامج الأمم المتحدة، والتي تغطي اليوم 18 منطقة التي منها البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾، جميع هذه الإتفاقيات قد أسهمت في تقديم الحلول القانونية والفنية والإدارية التي ينبغي الأخذ بها لتوفير الإطار القانوني لحماية البيئة البحرية من أضرار التلوث البحري، وذلك من خلال وضع مبادئ وقواعد عامّة يقع على عاتق الدول الإلتزام بها عند إستغلال وإستعمال هذه البيئة، لكن هذا لا يمنع من تقديم بعض الملاحظات حول فعاليتها في ميدان حماية البيئة بصورة عامّة، تتمثل أهمّها في أنّ معظم هذه الإتفاقيات، هي إتفاقيات ثنائية متضمّنة للكثير من الإستثناءات وغير ملزمة لجميع الدول، وهو ما من شأنه أن يقلّل من فعاليتها في تحقيق حماية فعليّة للبيئة البحرية.⁽³⁾

1- أن يتم أثناء تشغيل السفينة، أي أن تكون تجري في البحر.

2- ألا يزيد معدل الإفرار الفوري عن 60 لترا في كلّ ميل.

3- لا يمكن الإلقاء إلا إذا كانت نسبة الزيت أقل من 100 جزء لكلّ مليون جزء للمزيج.

4- أن يكون التفرغ بعيدا عن البر بالقدر المعقول، وبالنسبة لناقلات الصحاريح إلا إذا كانت الكمية الكلية للنفط المفرغ في رحلة الصابورة لا تتجاوز جزءا واحدا من 15 ألف جزء من سعة حمولة الشحنة الكلية أو إذا كانت الناقلة بعيدة عن أقرب بر بما يزيد عن 50 ميلا.

(1) - المادة 03 من إتفاقية بروكسل بشأن التدخّل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط 1969.

(2) - A-Ch. Kiss et J-P. Beurier, op.cit , p.206

(3) - Mohamad Albakjaji, Op.cit, p 200.

ثانيا: على مستوى إتفاقية برشلونة لعام 1976

تواصلت الجهود الدولية في إطار حماية البيئة البحرية إلى اعتماد اتجاه جديد في تقنيات القانون الدولي، ويتعلق الأمر بتقنية "الإتفاقيات الإطارية"، والتي بمقتضاها يتم وضع إتفاقية إطار تتضمن المبادئ والأحكام الأساسية وتجمع أكبر عدد من الدول، وبالموازاة مع ذلك، تتفق الأطراف المتعاقدة في الإتفاقية على وضع بروتوكولات إضافية تتضمن التزامات أكثر تفصيلا⁽¹⁾.

وقد تم اعتماد هذه التقنية لأول مرة في الإتفاقيات الإقليمية المتعلقة بحماية البحار المغلقة وشبه المغلقة، وأولها "إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976"، فهذه الإتفاقية الإطار كما سبق والإشارة إليه تضع المبادئ الأساسية التي ينبغي على الأطراف التقيد بها، أما القواعد والأحكام المفصلة فتتضمنها البروتوكولات الإضافية، التي بعضها قد تم التوقيع عليها في نفس الوقت مع الإتفاقية، والبعض الآخر تم إعماله لاحقا. وفي الواقع لا يجوز لأي طرف أن يصبح طرفا في هذه الإتفاقية ما لم يصبح في الوقت ذاته طرفا متعاقدا في واحد من البروتوكولات على الأقل، ولا يجوز كذلك لأي طرف من الأطراف أن يصبح طرفا متعاقدا في بروتوكول، ما لم يكن أو يصبح في الوقت ذاته طرفا في الإتفاقية⁽²⁾، وهو ما يسمح للأطراف بإختيار التزاماتها بالعمل على مكافحة التلوث الذي تعاني منه أكثر.

وإتفاقية برشلونة شأنها شأن الإتفاقيات الدولية الأخرى، شابتها أوجه قصور كثيرة تتعلق بالأساس بالإستثناءات والطابع العلمي والفني لمبادئها وأحكامها، بالإضافة إلى إعمالها على أسلوب الإحالة على الإتفاقيات الدولية الأخرى.

بدايةً، يجب التذكير بأن بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود قد أستبعد من إطار الإتفاقية بناء على طلب تركيا⁽³⁾، فهو لا يدخل في إختصاصها، هذا الإستبعاد له أثر سلبي على حماية المتوسط، لأنه بديها سيتعرض للتلوث في غياب قوانين تحميه. إن أضرار التلوث البحري لا تعرف حدودا طبيعية، فالبحرين متقاربان جغرافيا وهما في إتصالهما وتداخلهما، وإختلاط مياههما يبدوان وكأنهما وحدة طبيعية واحدة، مما يجعل الأخطار والأضرار الناجمة عنها تنتشر لتمتد إلى كل المنطقة وفي كل جزء منهما، بمعنى أنه بإمكان أي مصدر من مصادر التلوث البحري أن تمتد آثاره وتنتشر إلى آلاف

(1) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 62 - 63.

(2) - المادة 23 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976.

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

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الكيلومترات ملوثة في طريقه جميع المناطق البحرية التي يعبرها. كما أن التيارات البحرية وحركات المدّ والجزر وحركات الأسماك تعتبر هي الأخرى وسائل نشطة لنشر أضرار التلوث البحري ونقله من مكان إلى آخر في حوض المتوسط⁽¹⁾.

علاوة على ذلك، فإنّ الفقرة الثانية من المادة الأولى المتعلقة بالوضع القانوني للمناطق البحرية في البحر المتوسط تستبعد من نطاقها منطقة المياه الداخلية، وهو ما له أثر سلبي كذلك على البيئة البحرية، لا سيما وأنّ الهدف الرئيسي الذي أبرمت من أجله الإتفاقية هو مكافحة مختلف مصادر التلوث البحري في كافة أجزاء المتوسط، ومنطقة المياه الداخلية هي الأكثر عرضة للتلوث من غيرها من المناطق بسبب إنتشار الأنشطة الصناعية والسياحية على السواحل، وكذلك بسبب قذف مياه الصرف الصحي مباشرة في البحر وهي التي تعتبر من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها إنتشارا، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية والكيميائية، والمواد الصلبة والقمامة وكذا المخلفات الناتجة عن النشاطات الإستهلاكية في المناطق الساحلية وجميع الملوثات الأخرى التي تصل إليه عن طريق الأنهار والأمطار⁽²⁾.

كما أنّ العدد الكبير للسفن والناقلات ورسوها من أجل تحميل وتفريغ ونقل المواد الضارة والخطرة في الموانئ التي تشكّل جزءا لا يتجزأ من المياه الداخلية، قد أصبح مشكلة بحدّ ذاته⁽³⁾، ومنه فإنّ هذا الإستثناء سيشتكّل عائقا أيضا لتحقيق أهداف الإتفاقية المتعلقة بحماية المتوسط من أخطار التلوث، طالما أنّ المياه الداخلية ستظلّ بعيدة عن الحماية المنصوص عليها فيها⁽⁴⁾.

ليس فقط ذلك ولكن أيضا تضمّنت الإتفاقية أسلوب الإحالة، حيث جاء في المادة الثالثة منها أنّه تعمل الأطراف المتعاقدة عند تطبيقها للإتفاقية طبقا للقانون الدولي، كما يجوز لها أن تدخل في إتفاقيات ثنائية أو متعدّدة الأطراف، بما في ذلك إتفاقيات إقليمية وشبه إقليمية لتعزيز التنمية المستدامة وحماية البيئة وصيانة وحماية الموارد الطبيعية في منطقة البحر المتوسط، على شرط أن تتماشى هذه الأخيرة مع هذه الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها وتتوافق مع القانون الدولي⁽⁵⁾.

(1) -عبد عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 158 - 159.

(2) -Nouara Ait Aissi , transfert des déchets dangereux en méditerranée et protection de l'environnement , thèse de doctorat en droit , université de paris 10, Nanterre , 1997 , p 01.

(3) -Mohamed Kahloula, la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine, revue Algérienne des sciences juridiques, Economique et politique, Alger, 1995, n01, p 05.

(4) -عبد عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 178.

(5) - الفقرة الأولى والثانية من المادة 03 من إتفاقية برشلونة لعام 1976.

وأكثر من ذلك فإنه ينبغي على الأطراف المتعاقدة، كلما كان ذلك ملائماً أن تستفيد من قرارات وأعمال المنظمات الدولية في منطقة البحر المتوسط، رغم أنّ معظم هذه القرارات تأخذ شكل توصيات غير ملزمة، كما أنّ ما يميّز نشاطها دخول المشاكل البيئية في إختصاص أكثر من منظمة، وهو ما يؤدي إلى ظهور مشكلة ازدواجية الدراسات التي ينتج عنها بعض الآثار السلبية التي تتمثل في ضياع الوقت والمال، بمعنى قد تقوم بعض المنظمات في مجال حماية البيئة البحرية بدراسة ومعالجة الإشكالات التي سبق لمنظمات أخرى القيام بها، بل قد تنتهي إلى نفس النتائج، وهو ما لا يكفي لتحقيق حماية فعّالة وناجعة للبيئة البحرية في المتوسط، كما شق الإشارة إليه.⁽¹⁾

وفي صورة أخرى وخاصة المادة 11 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، فإنّ الإتفاقية تسري على السفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمها، وكذا السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو مواداً أخرى في أراضيها بهدف إغراقها، ويعتقد أنّها تقوم بعمليات الإغراق في مناطق خاصّة لسيادة الدول الأطراف، وإنّ ذلك لا يكون بصفة مطلقة فهي تستبعد في الفقرة الثانية من نفس المادة السفن والطائرات الحربية وكذلك التي تستخدم لأغراض غير تجارية والتي كان من الأحسن ألا تستبعد، حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية⁽²⁾. ليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تعتمد الإتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطرافاً في الإتفاقية، طالما أنّها تعبر المتوسط وذلك بشكل لا يتعارض مع قواعد القانون الدولي للبحار⁽³⁾. كما يتضح من خلال مواد البروتوكول أنّها جاءت لتنظّم عملية الإغراق وليس لحظره، فهو يمنع الإغراق لمواد ويشترط ضرورة الحصول على الترخيص للبعض الآخر، ومنه فهو يفسح المجال أمام التلويث بالإغراق للمواد التي تحتاج تصريح عام، وذلك ما يقلل من أهمية أحكام هذه الإتفاقية الإطار.⁽⁴⁾

فضلاً عن ذلك فقد قرّرت الإتفاقية أنّه يقع عبء تنفيذ أحكام الإتفاقية على الأطراف بصفة أساسية، حيث يتعهّد هؤلاء بأن يتعاونوا في وضع الإجراءات التي تكفل لهم تطبيق وتنفيذ أحكامها، ومن هذه الناحية ظهر ضعف أثرها، ذلك أنّه من المستقر عليه أنه يقاس نجاح الإتفاقيات والبروتوكولات الملحق بها على مدى قدرتها على الوصول إلى إيجاد النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تمّ الإتفاق عليه دون أي

(1) - زيد المال صافية، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013، ص 192.

(2) - عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 162.

(3) - Mohamed Albakjaji, op. cit, p 206.

(4) - المواد 3، 4، 5 و 6 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

تقصير، كما أنّ الإتفاقية عندما أحالت الأمر إلى الدول الأطراف في وضع الإجراءات التنفيذية ستتيح الفرصة لوقوع إختلافات بين الدول المتعاقدة في كلّ مسألة تطرأ عند تنفيذ أحكامها فكلّ واحدة منها ستعمل من أجل تحقيق مصالحها، ولن تتلاشى أو تنتهي مثل هذه الإختلافات إلّا إذا أنيطت بهيئة تتمتع بالشخصية القانونية التي تؤهلها للتعبير عن إرادة المتعاقدين جميعا وتحقق مصالحهم في الحفاظ على عناصر البيئة البحرية التي تدخل ضمن نطاق إختصاصاتها ومنه حمايتها من التلوث⁽¹⁾.

هذا ويبدو ضعف الإتفاقية من خلال عدم وضعها لنظام محدّد خاص بقواعد المسؤولية القانونية عن أفعال التلوث في المنطقة وآثارها، فالمادة 16 من الإتفاقية قد أكّدت على عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلّق بأحكام المسؤولية وما يترتب عن قيامها من آثار عند حدوث الإنتهاكات البيئية وعدم الإلتزام بأحكام الإتفاقية، كما أنّها لم تحدّد سقفا معينا لمبلغ التعويض، فالمسؤولية غير محدودة، ومع ذلك من ناحية أخرى فقد إشتراط على مستغلي المنشآت النووية وضع تأمينات وضمانات مالية تحدّد القوانين الداخلية للأطراف، وهو ما من شأنه أن يقلّل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها⁽²⁾.

وعموما فإنّه ولئن جاءت إتفاقية حماية المتوسط بأحكام وقواعد للحفاظ عليها من التلوث، إلّا أنّها في نفس الوقت قد إكتنفها الغموض وعدم الدقّة وجاءت بالكثير من الإستثناءات، منها التقيّد بصيغ العموم وكذا الطابع التقني والفني للكثير من نصوصها، أيضا أسلوب الإحالة إلى القواعد الإتفاقية الدولية، والأهم من كلّ ذلك هو عدم وجود نظام خاص للمسؤولية القانونية بأنواعها المتعدّدة وهي التي تلعب دورا مهما وحاسما في توفير الحماية الفعلية للبيئة من خلال وضع نظام يحقّق الردع والإصلاح في ذات الوقت. كما قد تبعثها بالسلبات البروتوكولات الملحقة بها على الرغم من أنّه من المعلوم أنّ الملاحق هي الركيزة والأمل لتحقيق حماية أفضل لبيئة المتوسط كونها تأتي بتفصيلات أكثر وبقواعد تنفيذية للإطار العام للإتفاقية.

في رأينا أنّه كان من الأفضل ومن أجل الحفاظ على بيئة المتوسط، أن تعالج الإتفاقية وبروتوكولاتها النقائص التي شابت من جهة الإتفاقيات الدولية العامّة والمتخصصة والتي أصبحت غير قادرة على تحقيق حماية فعلية للبيئة البحرية من التلوث بدلا من تكرار نفس العيوب والإستثناءات، هذا من جهة. ومن جهة ثانية وضع نصوص تعالج المسؤولية القانونية عن الأضرار البيئية والتأكّد من مدى كفاية قواعدها التقليدية

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 164.

(2) -KHODJET EL KHIL Lilia : La pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandises – Presses Universitaires d'Aix-Marseille , 2003, P. 436.

في مواجهتها، خاصّة في ظلّ الخصوصية التي تتميّز بها هذه الأخيرة وكذا الطبيعة التي يعرف بها المتوسط في حدّ ذاته والذي لا يزال يواجه كلّ يوم تحديات جديدة.

ومن ذلك نستخلص أنّ حماية هذا البحر الداخلي شبه المغلق لن تتحقّق إلّا في حالة ما إذا تحمّلت كافة البلدان المشاطئة له مسؤولياتها إتجاهه، من خلال الحفاظ على عناصره الطبيعية وإستعادة أنظمتها الإيكولوجية للحدّ الأقصى الممكن.

الفرع الثاني: الإشكالات المتعلّقة بقواعد المسؤولية

إنّ الجهود التي بذلتها دول المتوسط وكذلك الإتفاقيات والتشريعات الوطنية التي أصدرتها تميّزت بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوّث البحري بسبب العيوب التي طرأت عليها، سواء من خلال تعلّقها من جهة بجملة من الإستثناءات للسفن والناقلات والطائرات والمواد الملوّثة وبعض أجزاء البيئة البحرية، أو من ناحية الغموض الذي إكتنفها والنقصان الذي إعتراها فيما يتعلّق بالعقوبات المقرّرة وقواعد المسؤولية القانونية من جهة أخرى، وهذا كلّ من شأنه أن يساهم في التقليل من فعالية أحكامها وعدم قدرتها على توفير حماية شاملة للبيئة البحرية في المتوسط.⁽¹⁾

وعليه يمكن إجمال صعوبات تطبيق قواعد المسؤولية الدولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها كما يلي:

أولاً: الصعوبات المتعلّقة بتطبيق قواعد المسؤولية المدنية

نظراً لضخامة الأضرار البيئية وسرعة تفاقمها، فإنّ تطبيق قواعد المسؤولية عنها يثير الكثير من الإشكالات تتمثل بالأساس في صعوبة تحديد الفاعل، وصعوبة تحديد الأضرار الناشئة عن فعل التلوّث وكذلك صعوبة إثبات الرابطة السببية بينهما.

1- صعوبة تحديد الأضرار التي توجب التعويض:

الضرر ركن من أركان المسؤولية المدنية، فإذا كان من الممكن قيام المسؤولية -في بعض الأحيان- دون إشتراط ثبوت الخطأ في الفعل الضار، فلا يتصوّر قيام مسؤولية بلا ضرر إذ يعدّ هذا الأخير شرطاً أساسياً لوجوب الضمان ومن ثمّة الحصول على التعويض.⁽²⁾

(1)- Mohamed Albakjaji, Op.cit, pp 195 – 198.

(2)- بوفلجة عبد الرحمن، مرجع سابق، ص 66.

إنّ الأضرار الناتجة عن التلوث البحري ذات طبيعة خاصة تجعل تحديدها صعبا من أجل إثباتها وتقدير التعويض عنها، فهي كما سبق ورأينا ذات طابع إنتشاري ومتراخي حيث لا تظهر فور وقوع الفعل الضار، وإنما تأخذ وقتا طويلا حتى يتم إكتشافها ونتائجها لا تتحقّق في الحال أو دفعة واحدة، بل قد يتأخّر تحقّقها ولا تظهر آثارها في أغلب الأحوال إلّا بعد مضي فترات من الزمن قد تصل إلى عشرات السنوات، حيث قد يقع الحادث الذي ينجم عنه تسرّب أو إلقاء عمدي أو غير عمدي في منطقة البحر العالي مثلا في حين تقع النتيجة أو الضرر في المياه الإقليمية أو على إقليم دولة أخرى⁽¹⁾، كما قد يقع التلوث النفطي مثلا نتيجة الإستغلال المفرط لخيرات وثروات البحر التي ينتج عنها تسلسل الأضرار وتراكمها، فهي أضرار في كثير من الأحيان ناجمة عن تلوث تدريجي ومتكرّر، وقد تحتاج وقتا قد يطول حتى يصل إلى توليد الضرر القابل للتعويض⁽²⁾، وكذا الضرر البيئي الإشعاعي الذي يمكن أن تظهر آثاره على الفور وهو الضرر الإشعاعي الحادّ، كما قد يأتي على شكل أضرار وراثية تلحق الأجيال بعد مرور فترة من الزمن.⁽³⁾

وإلى حد كبير تبدو الصعوبة كذلك من خلال عدم ملائمة طريقة إصلاح الضرر، فوفقا للقواعد العامّة للمسؤولية المدنية الدولية يترتّب على توافر أركانها ثبوت إلترام الدولة بإصلاح الضرر بإحدى الوسيلتين، الأولى هي إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر وهذا هو التعويض العيني، والثانية هي دفع تعويض نقدي للمضرور؛ ومما لا شكّ فيه أنّ الطابع المستمر في عمليات التلوث البحري تعدّ عنصر جوهري في تقويم الضرر ومن ثمة في تقدير التعويض المستحق عنه، فالضرر يمكن أن يستمر رغم التعويض عنه وآثاره السلبية غير محدّدة بشكل دقيق، ومنه تثار صعوبة التحديد الدقيق لقيمة التعويض الكافي للمضرور⁽⁴⁾. كما أنّه من مميزات الضرر البحري هي كونه "ضررا عينيا"، يصيب الوسط البحري وليس الفرد لأنّ الضحية هي البيئة، إذا أمكننا وصفها بهذا الوصف، وكننتيجة لذلك يكون إستحقاق التعويض من نصيبها، ولكن الأمر "المسلم به أن البيئة لا تتمتع بالشخصية القانونية" ليتحقّق ذلك، وخير تعويض

(1) - السيد محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، المكتبة القانونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص155.

(2) - عبد السلام منصور عبد العزيز الشبيوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، كلّية الحقوق، جامعة المنصورة، 2001، مصر، ص 57 وما يليها.

(3) - سعيد سعد عبد السلام، مرجع سابق، ص2

(4) - واعي جمال، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الخاص الأساسي، كلّية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2002، ص 51.

لها هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر¹، وهو الأمر الذي يكون في معظم الحالات مستحيلا كما سبق وأشرنا.

عموما فإن الصعوبات والظروف المحاطة بالضرر البحري سواء بالنظر إلى مدى خطورته أو إلى طابعه الخاص، تُنبئُ قصور قواعد المسؤولية على إحتواء هذه الأضرار، فمهما حكم القاضي بتعويضات لا يمكن أن تقي بقيمة الأضرار ولا أن تستغرق مخاطرها.⁽²⁾ فإذا كان التقدير النقدي للأضرار التي تلحق بالشخص أو بأمواله ممكن ولا يثير صعوبات فإنّ تقدير التعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة بحدّ ذاتها (وهي ما يطلق عليها بالأضرار البيئية المحضة)، يطرح العديد من الصعوبات، من حيث أنّها غير قابلة للإصلاح، ذلك أن العناصر الطبيعية التي منها البحار والمحيطات عندما تُدمّر لا يمكن إصلاحها من جديد لأنّ أنظمتها الإيكولوجية تُهدم وتزول⁽³⁾، بل يمكن فناء هذه العناصر بصورة نهائية لا يمكن معها إستردادها، كحالة القضاء على آخر فصيلة حيوانية أو نباتية، أو تغيير الخصائص الفيزيائية للوسط البحري بفعل إشعاعات أو تلوث بمواد خطيرة أو سامة⁴، ومنه فإن ذلك لا يكون إلّا بالصورة التي تؤدي إلى منع وقوع ما لا يمكن إصلاحها، لا سيما أنّ الوقاية من وقوع الضرر أفضل من إصلاحه، ويكون ذلك بإلزام محدث الضرر البيئي بدفع مبالغ مالية على سبيل التعويض تخصّص للوقاية من الضرر البيئي، ومنع تفاقمه أو إزالة نتائجه الخطرة⁽⁵⁾.

2- صعوبة تحديد الفاعل:

تطبيقا للقواعد العامة للمسؤولية القانونية فإنّه يجب أن يكون المتسبّب في الضرر محددا، إلّا أنّ التلوث البحري وباعتباره تلوثا مميزا قد يتعدّد تحديد هوية هذا الأخير، وتكمن المشكلة هنا في كون الضرر قد يحدث نتيجة تفاعل مصادر مختلفة للتلوث، ممّا يصعب التحديد الدقيق لهوية المسؤول عن هذا الضرر، كما أن إنتشار آثار التلوث عبر جميع المناطق البحرية التي يعبرها بفعل التيارات البحرية وحركات المدّ والجزر، يجعل من كشف المسؤول عنها غير ممكن إن لم يكن مستحيلا⁽⁶⁾، ومثال ذلك تلويث مياه البحار بإلقاء النفايات أو بتصريف مياه الصرف الصحي أو بإغراق المواد الخطرة والسامة، قد تتسبّب في إحداث

¹ - حميدة جميلة، المرجع السابق ص 77.

⁽²⁾ - حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 363.

⁽³⁾ - جمال واعلي، مرجع سابق، ص 339 وما بعدها.

⁽⁴⁾ - يحي وناس، مرجع سابق، ص 285.

⁽⁵⁾ - سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 35، وأيضا حسن حنتوش رشيد الحسناوي، دعوى التعويض عن الضرر البيئي، مجلة جامعة أهل البيت،

المجلد 1، العدد 13، العراق، 2012، ص 87.

⁽⁶⁾ - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 90.

ضرر جسيم للوسط البحري نتيجة تفاعلها مع بعضها البعض، إلا أن المتسبب في إحداث الضرر يصعب هنا تحديد هويته في ظلّ تداخل العوامل والمؤثرات، وبالتالي يصعب إسناد الأضرار الناجمة إلى مصدر واحد محدّد، ومنه يصعب معه المطالبة بالتعويض.

كما يثار من هذه الناحية إشكال من حيث أنّه في مجال التلوّث البحري، فإنّه في كثير من الحالات ما يكون للمخالفة طابعا دوليا إذا وقعت في المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة مثلا وهذا لا يثير إشكالات من ناحية قيام المسؤولية، نظرا لإمكانية متابعة الفاعلين ومعاقبتهم ومن ثمة إجبارهم على تعويض الأضرار التي أحدثوها، لكن ما يمكن أن يثار في هاته الحالة هو إشتغال النزاع الناشئ عن الأضرار البيئية على عنصر أجنبي، فالأنشطة الضارة التي تتأثر بها البيئة البحرية غالبا ما تتمّ في دولة وتنتج آثارها في دولة أخرى، والعنصر الأجنبي الذي يدخل المنازعة يتحدّد بالنظر إلى مكان وقوع النشاط الضار أو إلى جنسية أو موطن أو إقامة أطراف المنازعة البيئية، أو موقع الوسط البحري الذي أصابه التلف والدمار، وهذا ما يعني إتصاله بأكثر من نظام قانوني، مما يثير الخلاف حول الإختصاص القضائي بالفصل فيه والقانون الواجب التطبيق عليه⁽¹⁾، فتطرح مسألة أخرى ذات صلة بالبعد الدولي، وهي تنازع الإختصاص الذي يمكن أن يطفو إلى السطح، فالدولة التي تكون ضحية تلوّث بحري أضّرّ بشواطئها قد تكون في بعض الحالات عاجزة عن معاقبة الفاعلين والحصول على التعويض المناسب.⁽²⁾

3- صعوبة إثبات رابطة السببية بين الفعل الملوّث والضرر الناتج:

يمثل إثبات رابطة السببية أحد العناصر التي تثير العديد من الإشكالات في إطار المسؤولية عن أضرار التلوّث بصفة عامّة والتلوّث البحري بصفة خاصّة، سواء من حيث تعدّد مصادر التلوّث أو من حيث طبيعة الأضرار التي يحدثها.

فالأضرار البيئية معظمها غير مباشرة وتعدّد مصادر إحداثها، خاصّة في المناطق الصناعية والسياحية كمنطقة المتوسط⁽³⁾، فالنفائات الصناعية ومخلّفات النشاط السياحي تقذف مباشرة في البحر دون معالجة مسبقة مسببة بذلك تلوّثا جسيما للمنطقة، وبالتالي فإن إثبات الرابطة السببية في مثل هذه الحالات

(1) - معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة لضرر البيئي -، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، ص 253 وما يليها.

(2) - Alivera BOSKOVIC : L'efficacité du droit de l'environnement, mise en œuvre et sanctions - CRJ Pothier, DALLOZ Paris 2010, Actes du colloque du 15 octobre 2009 organisé par le centre de recherche juridique Pothier de l'Université d'Orléans, P. 73.

(3) - إن المناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط يزورها حوالي (235) إلى (300) مليون سائح خلال العشرين سنة الفارطة، وهو ما يمثل ثلث حجم السياحة العالمية.

يُعتبر أمراً دقيقاً وصعباً، كما يثير العديد من الإشكالات القانونية نظراً لتعدد الأسباب والمؤثرات التي يمكن أن يُرجع إليها الضرر البحري.⁽¹⁾

علاوة على ذلك فإنّ الضرر البيئي لا يظهر عادةً عند حدوث عمليّة التلوث في البيئة البحرية وإنّما يتراخى ظهوره إلى المستقبل، وكما سبق ورأينا فهو ضرر غير قابل للتحديد في أغلب الأحيان، كما أنّه ذو طابع إنتشاري فقد يقع في منطقة بحرية معيّنة إلّا أنّ آثاره تمتد إلى مسافات بعيدة ونطاق جغرافي واسع، وفي هذه الحالات تكون من الصعوبة بمكان نسبة التلوث إلى الحادثة أو الواقعة التي سببته ومن ثمّ تنعكس هذه الصعوبة في تحديد المسؤول عن الضرر الواقع.⁽²⁾

كما أثبتت القواعد التقليدية عدم إحتوائها للأضرار البيئية المحضة ذات الطابع الإحتمالي وغير المباشر والتي من الصعب الوقوف على أصلها أو مصدرها الحقيقي⁽³⁾، فالمشكل الحقيقي الذي يثار هو مدى قابلية هذا الضرر للتعويض، أيّ حين لا توجد صلة مباشرة بين الخطأ أو فعل الإعتداء عموماً والضرر الناتج، وبتعبير آخر في الحالة التي لا تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر، وهو ما يحدث عادة في أغلب الإعتداءات التي تطل البيئة البحرية؛ وعليه ومهما كان الأساس القانوني الذي يعتمد عليه القاضي لقيام المسؤولية، فإنّ العائق الكبير في مسائل الضرر الذي يقع على البيئة البحرية، هو قضية إثبات العلاقة بين الخطأ أو الفعل الضار والضرر.⁴

ختاماً يمكن القول إنّ تعدّد هذه الصعوبات من شأنه أن يكون له تأثير سلبي على رابطة السببية، وقد يؤدي في بعض الحالات إلى عدم التمكن من إثباتها مما يترتب عليه حرمان المضرور من التعويض سواء كان شخصاً من أشخاص القانون الداخلي أو الدولي، لذلك كان من الضروري إيجاد وسائل تتناسب وخصوصيات أضرار التلوث البحري بهدف التخفيف من عبء إثبات هذه العلاقة في هذا المجال.

4- مشكلة شرط الصفة في دعوى المسؤولية عن الأضرار البيئية:

الثابت في القانونين الداخلي والدولي، أنه لكي تقوم المسؤولية والحق في التعويض، يلزم أن يوجد ضرر يلحق بشخص له مصلحة يحميها القانون، ويكون لذلك الشخص صفة في رفع دعوى المسؤولية، ولا

(1) - مسلط قويعان المطيري، المسؤولية عن الأضرار البيئية ومدى قابليتها للتأمين، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2007، ص 217.

(2) - عبد الرحمان بوفلجة، مرجع سابق، ص 76 - 78.

(3) - عطاء سعد محمد حواس، مرجع سابق، ص 522.

(4) - منور فريدة، المرجع السابق، ص 446.

يثير الإشكال خاصة بالنسبة لموارد البيئة الإقليمية، فإذا لحقها ضرر من أنشطة معينة، فيكون للدولة صاحبة الاختصاص الإقليمي صفة في رفع دعوى المسؤولية ضد من قام بتلك الأنشطة، من أجل إصلاح الضرر.⁽¹⁾

أما بالنسبة للموارد البيئية المشتركة كمنطقة أعالي البحار، فإنّ التساؤل يثير حول من له الصفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من قام بأنشطة أضرت بها، وإذا قلنا إن تلك الموارد هي تراث مشترك للإنسانية، فمن هو ممثل تلك الإنسانية أو الجماعة الدولية، في الحفاظ على عناصر ذمتها المالية؟ تأتي هنا فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية، لكن هل لها وجود في قانون المسؤولية الدولية؟⁽²⁾

ثانيا: الصعوبات المتعلقة بتطبيق قواعد المسؤولية الجنائية

يلعب القانون الجنائي دورا أساسيا في تقرير حماية البيئة البحرية، بإعتباره القانون الذي يستهدف حماية المصالح والقيم الاجتماعية ويواجه الإعتداء عليها إعتقادا على ما يتمتع به الجزاء الجنائي من إلزامية وردع يجبر في الغالب المخاطبين بالقاعدة على إحترامه، بالتالي يمكن القول أنّ الهدف من التجريم ليس الجريمة في حد ذاتها وإنما هي وسيلة لتحقيق غاية سامية وهي حماية حياة الأفراد ومصالحهم الحيوية⁽³⁾، وفي خضم تسارع الدول في سنّ تشريعات خاصّة بالحفاظ على البيئة تثار العديد من الصعوبات التي تتعلّق بمدى ملائمة قواعد المسؤولية الجنائية للأضرار البيئية، وكذا في خصوص مدى وضوح الركن المادي والمعنوي للجرائم وكذا من حيث النتيجة، فجرائم تلويث البيئة البحرية تعدّ نوعا جديدا من الجرائم التي تختلف في طبيعتها عن غيرها من الجرائم.

1- من حيث الإسناد المادي للجريمة:

بنفس الطريقة فإن تحديد الجاني في جرائم تلويث البيئة، قد يكون أمرا في بالغ الدقّة والصعوبة وذلك لأن تلويث البيئة لا يتمّ عادة بواسطة فاعل واحد أو من مصدر واحد، وإنما يتمّ بتفاعل العديد من مصادر أو تداخل عوامل وأسباب أخرى مع السبب الرئيسي الذي أحدث الضرر⁽⁴⁾، فضلاً عن أنّ أسباب الضرر المتعددة تتغيّر في بعض الأحوال من مكان لآخر، ويصبح من الصعب تحديد الطريقة التي حدثت بها

(1) - معلم يوسف، مرجع سابق، ص 251.

(2) - حول الشروط الإجرائية لدعوى المسؤولية، راجع أنفا، ص وما يليها.

(3) - الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1،

2013/2013، ص 50 - 51.

(4) - عيسى جعيران رزق الله، مرجع سابق، ص 86.

جريمة التلوث مع ما يترتب عليه من عدم معرفة المُساهمين في ذلك أيضا. كل هذا من شأنه أن يؤدي إلى إنتفاء المسؤولية الجنائية والتأثير على حق الدولة في تطبيق الجزاء عن ضرر مؤكد وحاصل، فتلوث البحر في منطقة معينة من المتوسط مثلا قد يكون ناتجا عن قذف المخلفات الصناعية أو مياه الصرف الصحي من المنشآت القائمة بالمنطقة أو نتيجة مخلفات ناقلات النفط بفعل الحوادث أو التفريغ أو بسبب توسع العمران وتركز السكان على السواحل⁽¹⁾، وهكذا لا يمكن تحديد أسباب التلوث بشكل قاطع، مما يجعل معرفة وتحديد المسئول فعلا عن جريمة التلوث صعبا وغير ممكن في معظم الأوقات، وبالتالي صعوبة الإسناد المادي للجريمة للفاعل الحقيقي⁽²⁾.

وبما أن التلوث البحري يتم في غالبية عن طريق السفن والمنشآت البحرية، وبالخصوص شركات التنقيب عن البترول، فإن الصعوبة الحقيقية في مكافحة الإجرام البيئي في منطقة المتوسط تكمن في إمكانية التعامل مع الأشخاص المعنوية لا الطبيعية، ومنه فإقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية، يعد وسيلة هامة للضغط على شركات النقل البحري والمنشآت البحرية من أجل الحد من التلوث، لأن خشيتها من التعرض للعقاب الجنائي يدفعها إلى إتباع أفضل السبل لتفادي تلويث البيئة، وبذل الحرص اللازم والعناية الواجبة عن طريق الرقابة والإشراف والتوجيه على الوجه الصحيح⁽³⁾، وهذا يتلاءم مع السياسة الجنائية الفعالة لحماية البيئة من أخطار وخيمة يمكن أن تصيبها⁽⁴⁾.

2- من حيث أركان الجريمة:

لجرائم تلويث البيئة البحرية خصوصية مميزة سواء من حيث السلوك الإجرامي أو النتيجة الإجرامية أو من حيث القصد الجنائي، أو من حيث تشعب نصوص التجريم البيئي وغموضها.

فأما من حيث الركن المادي لهذه الجرائم، فيبرز الإشكال في تحديد الصورة التي يمكن أن يتخذها النشاط الإجرامي خاصة عندما يكون الفعل مشروعا، أيضا المواد الملوثة التي تعتبر الموضوع المادي

(1) - مريم حلايمية، مرجع سابق، ص 53 وما يليها.

(2) - تقوم مسؤولية الشخص الجنائية حينما ينسب إليه ماديا الفعل الإيجابي أو السلبي الذي يترتب عليه قيام الجريمة بحسب النص التشريعي، وعموما يقع إسناد جرائم تلويث البيئة بإستخدام هذه الطريقة لذات التقنيات والأساليب المعمول بها بالنسبة لجرائم القانون العام، حيث يعتبر مسئولا عن جريمة التلويث، الشخص الذي يرتكب النشاط المادي المكون للجريمة بنفسه أو مع آخرين، أو الشخص الذي يتمتع عن اتخاذ التدابير التي تقتضيها القوانين واللوائح، الأمر الذي يترتب عليه تلويث البيئة بحسب النص التشريعي. عيسى جعيرن رزق الله، مرجع سابق ص 87، وكذا: محمد أحمد منشاوي، مرجع سابق، ص 302.

(3) - عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 419.

(4) - محمد لموسخ، مرجع سابق، ص 247.

للسلوك الإجرامي في جرائم تلوث البيئة البحرية، هل لها طبيعة محددة أو صفات خاصة أو معينة أم لا يهم أن تكون هذه المواد صلبة أو غازية أو سائلة أو إشعاعات أو ما شابه ذلك⁽¹⁾؟

كما يتصف الركن المادي بنوع من عدم الدقة والتحديد، وذلك لأسباب تتعلق بتوسع المشرع في استخدام نصوص واسعة، فضفاضة ومرنة، من شأنها أن تستوعب القدر اللازم من الأفعال التي يراها واجبة الدخول في نطاق التجريم، كما قد يلجأ المشرع أيضا إلى الإكثار من الإحالة إلى القرارات واللوائح الإدارية وكذا النصوص التنظيمية والتنفيذية التي تحدّد الفعل المادي، ناهيك عن المعاهدات والاتفاقيات الدولية المصادق عليها، وذلك من أجل ضمان ملاحقة كلّ الأفعال التي تتمّ عن إنتهاك أو إعتداء على الوسط البحري، مما قد يؤدي الى عدم وضوح الجريمة في ركنها المادي.⁽²⁾

أمّا من حيث النتيجة الإجرامية فإنّه في جريمة تلوث البيئة البحرية قد يتراخى تحقّقها فتحدث في زمان ومكان مختلفين عن زمان ومكان إرتكاب السلوك الإجرامي فنكون بصدد جريمة من الجرائم المترامية³، فالنتيجة الإجرامية في هذه الجرائم تتميز بطابع إنتشاري فلا تقف عند حدود المكان الذي وقع فيه الفعل في الكثير من الأحيان، وإنّما تنتشر مكانيا من خلال الأمواج والتيارات البحرية لمسافات بعيدة تتجاوز في الغالب حدود الدول البحرية⁽⁴⁾، وهو ما سيساهم حتما في صعوبة تحديد المسؤول عنها.

أمّا الركن المعنوي فهو يثير إشكالا من حيث أنّ العلم في كثير من جرائم تلوث البيئة البحرية يثير عدّة صعوبات عند محاولة إثباته، وذلك راجع للطبيعة الخاصة لهذه الجرائم بالإضافة لطبيعة العناصر المكوّنة لها وعدم وضوح النتيجة فيها. كما أنّها جريمة مستحدثة وليست راسخة في ضمير المجتمع، خاصة وأنّها غير ثابتة وتخضع للتعديلات المستمرة من قبل المشرع مما يؤدي إلى صعوبة إحاطة الأفراد بالنصوص الخاصة بها وصعوبة فهمها خاصة مع إستعمال المشرع لمصطلحات فنية ترتبط بالتقدّم التكنولوجي والعلمي⁽⁵⁾، كما أنّ السعي وراء تحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية، جعل السلطات العمومية تسارع إلى وضع البرامج ورسم الخطط في عدّة مجالات، مثل الصناعات الثقيلة في السبعينات من القرن الماضي، الصناعة، الفلاحة والسياحة الساحلية في الفترة التي تلتها وحتى يومنا هذا، وكذا توسيع نطاق البناء والعمران

(1) -محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص 168.

(2) -علي سعيداني، مرجع سابق، ص 313.

(3) -الفتني منير، مرجع سابق، ص 70.

(4) -عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 292.

(5) -الفتني منير، مرجع سابق، ص 88.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وتحسين في الخدمات، وهو الوزر الثقيل الذي تحمّله النظم البيئية البحرية نتيجة للضغط الشديد عليها، وهكذا قد تمّ تغليب المصلحة الاقتصادية على حماية البيئة البحرية.

أما الركن الشرعي فيثير تحديده إشكالا من حيث أسلوب الإحالة الذي ورد في قوانين حماية البيئة البحرية، وهو ما قد يجعلها قليلة النجاعة والفعالية خصوصا وأنّ صدور المراسيم التنفيذية قد يطول أو قد لا يحصل أبداً في بعض الحالات⁽¹⁾، وبالتالي صعوبة تفعيل قواعد المسؤولية عن الأفعال الخطرة على هذه البيئة، التراخي في توقيع العقوبات. إضافة إلى ذلك أسلوب النصوص المفتوحة أو المرنة⁽²⁾، الذي يلجأ إليه المشرّع في صياغة نصوص التجريم في مجال البيئة البحرية، بحيث يقوم من خلاله على وضع صيغ غير محدّدة غامضة ويترك مسألة تأويلها وتفسيرها لرجال الاختصاص ومن ثمّ إتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنه، فهو وأن كان أسلوباً يتماشى مع الخصوصية التي تتميّز بها الجريمة البيئية، إلّا أنّه قد يثير صعوبة في تحديد الأفعال تحديداً دقيقاً خاصّة عندما يكون النشاط مشروعاً ولكنه يسبّب أضراراً للبيئة البحرية⁽³⁾.

وعلى كلّ حال فالمشرّع البيئي كان بوسعّه أن يستعمل في نصوص التجريم، عبارات يحقّق بها التوازن بين مصلحة المجتمع وحقوق الأفراد، حقّ الأفراد في بيئة بحرية سليمة تضمن لهم السلامة والأمن من جهة، ومن جهة ثانية تضمن حقوقهم في ممارسة الأنشطة الاقتصادية المشروعة، وبذلك تطبيق القاعدة

(1) -مثال ذلك قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، حيث أن أغلب النصوص العقابية الواردة في هذا القانون، معلق تطبيقها على صدور نصوص تنظيمية فالمادة 88 التي تمنح صلاحية إيقاف السفينة أو الطائرة التي استخدمت في ارتكاب إحدى المخالفات المذكورة في المادة 52، لوكليل الجمهورية والقاضي، لم تحدد الأفعال، بل أحوّلت إلى المادة الأخيرة التي تتحدث عن بعض الأفعال التي تعتبر جرائم ضد البيئة البحرية، وهي كلّ صب أو غمر أو ترميد لمواد تضر بالأنظمة البيئية البحرية، هذه المواد يتم الرجوع فيها إلى النصوص التطبيقية لبيان نوعها وخصائصها وبياناتها، وهي كلّها أمور لا يمكن معرفتها إلا من طرف الأشخاص المختصين، وكذا المادة 98 تقرر العقوبة بغرامة من مائة ألف إلى مليون دينار لكل من خالف أحكام المادة 57، وبالرجوع إلى المادة الأخيرة نجدها تلزم ربان كلّ سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، تعير بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، بإبلاغ السلطات المعنية عن كلّ حادث ملاحى يقع في مركبه من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية، المسائل التقنية المتعلقة بتطبيق هذه المادة، كنوعية هذه المواد، وطريقة إرسال الإخطار أو التبليغ والمعلومات التي يجب أن يتضمنها هذا الأخير، يحددها التنظيم.

(2) - بالرجوع كذلك إلى القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، نلاحظ الإستعمال المتكرر لعبارة "بصفة عامة" و "كلّ" في صياغة مواد التي تذكر الأفعال الإجرامية، حيث تختم تعداها بالعبارتين المذكورتين وبذلك يعتبر هذا القانون من أبرز "القوانين المرنة"، ذلك أنّه يتميز بعدم الدقة والضبابية في بيان تلك الأفعال، ومن ذلك نص المادة 15 من ذات القانون التي أخضعت لدراسة التأثير المسبقة أو لموجز التأثير على البيئة، مشاريع التنمية والهيكل والمنشآت الثابتة والمصانع والأعمال الفنية، وجاءت عبارة "و كلّ الأعمال وبرامج البناء والتهيئة" في الأخير، ويترك السلطة التقديرية في تحديد هذه المنشآت والهيكل للقاضي الجزائري عند تطبيق النص، وهذا يتنافى مع ركن الشرعية الذي يتطلب ويقتضي تحديد الفعل المحظور بدقة مع تخصيص العقوبة المناسبة له.

(3) - معلم يوسف، مرجع سابق، ص 490 - 493. مجموعة مؤلفين، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية الأكاديميون للنشر والتوزيع عمان -دار الحامد للنشر والتوزيع الأردن الطبعة الأولى 2014: مقال لـ: عبد العزيز بن إبراهيم الصعب: الإجراءات الدولية لمنع التلوث من السفن وتطبيقاتها بالملكة العربية السعودية، ص 99.

العامّة التي مفادها أن "تصاغ النصوص العقابية واضحة محدّدة لا خفاء فيها ولا غموض، فهي ليست شباكا يلقيها المشرّع متصيّداً بإتساعها من يقعون تحتها".⁽¹⁾

3- صعوبة إكتشاف جرائم الإعتداء على البيئة البحرية:

إنّ شروط تطبيق المسؤولية يعبر عنها المثل القائل " *Actus Non Facit Reum Nisi Mens Sit* "، بمعنى أن التصرف الآثم ترافقه بالضرورة نية آثمة، وهو المثل الذي يُبرز ركني المسؤولية الجزائية وكذا الركن المادي والمعنوي لهذا النوع من الجرائم⁽²⁾. في هذا الإطار تسعى الدول المتوسّطة جاهدة إلى حماية بيئتها البحرية عن طريق إصدار قوانين ووضع تنظيمات وإجراءات تنظّم سلوك أفرادها، إلّا أنّها كثيرا ما تصطدم بصعوبة إكتشافها، حيث أنّه ليس من السهل معرفة ما يقوم به كلّ مالك داخل منشأته أو ربّان داخل سفينته، والتحقّق من كميات المخلفات التي يقذفها في البحر مباشرة دون معالجة أو معرفة طبيعة الأنشطة التي يمارسها وراء جدران المنشآت الصغيرة المغلقة ومدى ضرورة حصولها على تراخيص إدارية معينة، أو العلم بما يقوم به مالكو المصانع داخل مصانعهم أو الفلاحون داخل حقولهم وإكتشاف كميات الأسمدة والمبيدات الحشرية التي يستخدمونها ونوعها ومدى خطورتها على البيئة البحرية بعد جرفها مع مياه الأمطار نحو البحر محدثة تلوثا كيميائيا... كلّ هذه الأمور يكون من غير السهل إكتشافها، إلّا في حالة ضرر بيّن وظاهر بحيث يمكن معاينته بالعين المجردة، بعد البحث وإجراء المعاينات أو بمحض الصدفة.⁽³⁾ ومنه يمكن القول إنّ وفي حالات التلوث البحري الناتج عن التدفّق العمدي للمحروقات، في المياه الإقليمية أو المنطقة الإقتصادية التي تتمّ ليلا، فإنّ إكتشافها يتطلّب وسائل جدّ متطورة كالتائرات البحرية المزوّدة بوسائل تقنية وتكنولوجية لمعاينة هذه التسرّبات.

ختاما، نخلص إلى أنّ حماية البيئة البحرية عموما وبيئة البحر المتوسط خصوصا، تصطدم بعدد لا يستهان به من الصعوبات والإشكالات القانونية التي تحدّ من فعالية ضوابط وآليات الحفاظ عليها، ولكن ورغم ذلك فإن هناك أسبابا أخرى تدعو إلى التفاوض في إمكانية الوصول إلى الغاية المنشودة وهي القضاء على التلوث البحري في المنطقة وضمان تعويض كافي عن الضرر البيئي عند حدوثه، تتمثل بالأساس في إنفتاح قواعد القانون الجزائي من خلال اللجوء إلى قواعد التجريم العام وكذا إستحداث آلية التجريم النوعي،

⁽¹⁾ -بشير محمد أمين: الحماية الجنائية للبيئة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون وصحة، كلّية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، 2016/2015، ص 321.

⁽²⁾ -Silvina BAKARDZHIEVA : Responsabilité et indemnisation – Pollution marine – Responsabilité et indemnisation en matière de créances résultant de la pollution marine, Presses Académiques Francophones paf France 2015, P. 36.

⁽³⁾ - معلم يوسف، مرجع سابق، ص 510 – 511.

كما تتجسّد مظاهر التفاوض على وجه الخصوص في مسألة الإثبات الذي تمّ تسهيله والإتجاهات الجديدة التي تسعى نحو الزيادة في حدة العقوبات...

وما دام أن المسؤول عن تلوث البيئة البحرية ينتمي إلى دولة ما، خاصّة في مجال الحوادث البحرية، فإنّ عدم كفاية التعويض أو عدم تغطيته لجميع الأضرار البيئية التي لحقت بالبيئة البحرية لتلك الدولة، سيؤدي لا محالة إلى نشوب منازعات بيئية بينها وبين الدولة الملوثة، الأمر الذي أصبح معه لازماً تسوية هذه النزاعات الدولية، حيث أنّه هناك قضايا تسبّب توتراً وإحتكاكاً بين الدول وتعرّض السلم والأمن الدوليين للخطر أو على الأقلّ تعكر الهدوء وتخلّ بالتوازن في العلاقات الدولية، ومن هنا تظهر الإشكالات المادية التي تنتار بمناسبة حماية البيئة البحرية.¹

المطلب الثاني: الإشكالات المادية (المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية)

تظهر أهمية حلّ النزاعات الدولية⁽²⁾، من خلال دورها في بناء علاقات سلمية بين المجتمعات، فالإتفاقيات التي تتمخّض عنها حلولاً لذلك، لا تسعى فقط إلى تحقيق التعايش السلمي وإنّما إلى التعاون المشترك، كما تظهر أهميتها في أنّها أحد الوسائل الأساسية لضمان حقوق الأفراد وحياتهم. وفي المجال البحري وبما أنّ أحكام مكافحة التلوث البحري تعتبر جزءاً لا يتجزأ من إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار، فإنّ تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية تسري على منازعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية⁽³⁾ التي منها منازعات مكافحة التلوث⁽⁴⁾.

على الجانب الآخر وفي حال عدم التمكن من حلّ النزاع قد تكتفي الدول المتنازعة بقطع العلاقات الدبلوماسية أو الإقتصادية، وفي أشدها قد تلجأ إلى الحرب التي يبقى شبحها يهدّد العالم بأسره، ومنه تمّ

¹ - عبد القادر رزيق المخادمي، نزاعات الحدود العربية، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2004، ص 89.

⁽²⁾ - تجدر الإشارة إلى أنه يمكن تعريف النزاع الدولي وفقاً لتعريف محكمة العدل الدولية بموجب قرارها الصادر بتاريخ 1924/08/30 أثناء فصلها في قضية "مافروماتيس" بأنه "إنّ النزاع الدولي هو عدم الإتفاق على نقطة قانونية أو واقعية بين آراء قانونية أو مصلحة بين شخصين أو أكثر من أشخاص القانون" أنظر: - رابحي قويدر، المنازعات الدولية البيئية: المفهوم والتسوية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، المجلد الثامن، العدد الثالث، سبتمبر 2015، ص ص 256 - 257.

⁽³⁾ - بصفة عامة يمكن تعريف النزاع البيئي بأنه "نزاع يتضمن إعتداء على الفضاء الطبيعي تتسبب فيه المؤسسات التي تمارس المشاريع الإقتصادية، بمعنى أنه كلّ خلاف أو تضارب في المصالح بين الدول بسبب التغيير الذي يطرأ على نظم البيئة الطبيعية بسبب التدخل البشري". أنظر في ذلك: حميدة جميلة، دور القاضي في منازعات تعويض الأضرار البيئية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 2، الجزائر، المجلد السادس، العدد الثاني، جوان 2017، ص 107. وأيضاً: رابحي قويدر، نفس المرجع، ص 259.

⁽⁴⁾ - عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 135.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الإتفاق على تقسيم أساليب تسوية النزاعات الدولية في المجال البيئي إلى أسلوبين ودي وغير ودي⁽¹⁾، وفي ظل القانون الدولي المعاصر فقد إقتصرت الأمر على الوسائل السلمية، أما إستخدام القوة فقد أصبح أمراً غير مقبول إلا في حالات الضرورة كحالة الدفاع الشرعي أو بعض الحالات بواسطة أجهزة المنظمات الدولية.⁽²⁾

تبعاً لذلك أقرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بمقتضى الجزء الخامس عشر منها الفرع الأول، أنه تلتزم الدول المتعاقدة بتسوية النزاعات بالوسائل السلمية، أو أية وسيلة أخرى يتفق عليها الأطراف⁽³⁾. وعلى نفس المنوال، حدّدت إتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، إجراءات تسوية المنازعات بين الدول الأعضاء، أين نصت على التسوية عن طريق الوسائل السياسية كالتفاوض أو أي أسلوب سلمي آخر يتفق عليه أطراف النزاع.⁽⁴⁾

وبنفس الطريقة أكّد تقرير "لجنة بروتلاند" لعام 1987 على ضرورة إلزام الدول بتسوية النزاعات البيئية بالطرق الودية، وفي حالة عدم التوصل إلى إتفاق مشترك بخصوص ذلك، فإنه يقدّم النزاع إلى التوفيق، فإن لم يقع حلّه يتمّ اللجوء إلى التحكيم أو التسوية القضائية⁽⁵⁾، وهو ما تمّ الدعوة إليه كذلك في إعلان ريو لعام 1992، حيث جاء فيه بشكل صريح ومباشر النص على مبدأ التسوية الودية للنزاعات الدولية البيئية وذلك طبقاً للمبدأ السادس والعشرين منه.⁽⁶⁾

وعليه فقد درجت الدول على تقسيم وسائل التسوية الودية إلى وسائل غير قضائية وأخرى قضائية، وذلك كما يلي:

(1) - مثال في ذلك ما يدور حالياً في ليبيا فالمشاكل الداخلية لهذه الأخيرة القت بضلالها على علاقتها بدول اخرى التي لم تتوالى عن التدخل العسكري مما يجعل العلاقات الدولية خاصة في منطقة البحر المتوسط على صفيح ساخن نظراً لاختلاف الآراء والاستراتيجيات. عيسى جعيرن، مرجع سابق، ص 97.

(2) - ياسر إبراهيم الميناوي، تلوث البيئة، الدار الوطنية للنشر، القاهرة، 2011، ص 94 وما يليها.

(3) - المادة 279 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(4) - المادة 28 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق.

(5) - شكراني الحسين، تسوية المنازعات البيئية وفق القانون الدولي، مجلة سياسات عربية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، قطر، عدد 5، 2013، ص 130. (المقال موجود في الصفحة 126 / 143)

(6) - ينص المبدأ 26 من الإعلان على أنه "يجب على الدول أن تقض جميع منازعاتها البيئية سلمياً وبالوسائل الملائمة وفقاً لميثاق هيئة الأمم المتحدة"

الفرع الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية

تنص المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة في فقرتها الأولى "يجب على أطراف أي نزاع، من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق المفاوضة، التحقيق، الوساطة، التوفيق، التسوية القضائية، أو أن يلجؤوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها إختيارهم."

وبناء على ذلك تشمل الآليات غير القضائية لحل النزاعات الدولية البيئية الناشئة عن الأضرار البحرية، إما بالوسائل الدبلوماسية المتعارف عليها، وإما في إطار المنظمات الدولية.

أولاً: تسوية المنازعات بالطرق الدبلوماسية

ويكون عن طريق الآليات التي جاء بها ميثاق الأمم المتحدة وهي: المفاوضة، التحقيق، الوساطة، التوفيق، التسوية القضائية، أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها إختيارهم، أي أنها ليست حصرية وأنه يمكن تصوّر أي حل آخر بشرط الإتفاق عليه.

1 - المفاوضات: Negotiation

وهي المشاورات والمباحثات التي تتم بين دولتين أو أكثر بقصد تسوية خلاف أو نزاع قائم بينهما بطريقة ودية ومباشرة.⁽¹⁾ وتعدّ من أقدم وأبسط الوسائل التي تلجأ إليها الدول لحلّ نزاعاتها وأكثرها شيوعاً، وتتمّ عادة على يد ممثلي الحكومات المتنازعة الذين يجرون فيما بينهم محادثات بقصد تبادل الرأي في الموضوعات المتنازع فيها وتقريب وجهات النظر فيها قصد الوصول إلى حلول مرضية للطرفين، والمفاوضات قد تكون شفوية تجري في مؤتمرات، أو خطية فتكون في شكل تبادل مذكرات وكتب ومستندات.⁽²⁾

تتجلى أهمية المفاوضات من خلال ما يميّزها من خصائص، فهي مرنة بحيث يمكن بمقتضاها أن تصل الأطراف المتنازعة إلى إيجاد إطار منظم ومقبول يساعد الدول المتنازعة على ضبط ووضع حلّ مرضي للجميع، وهي فعّالة وناجعة كونها ساهمت في حلّ العديد من النزاعات من منح مبالغ ضخمة على

(1) - عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 340.

(2) - عيسى جعيرن، مرجع سابق، ص 102.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

أساس التعويض عن الأضرار البيئية التي لحقت بالدولة المتنازعة دون اللجوء إلى القضاء، وهي سرية بحيث تتم بين الأطراف المتنازعة وحدها فقط دون تدخل طرف ثالث⁽¹⁾.

وفي مجال المنازعات البيئية البحرية، فقد جاءت العديد من الإتفاقيات متضمنة نصوصا، أكدت من خلالها على ضرورة فضّ هذا النوع من المنازعات من خلال الإعتماد على آلية المفاوضات، ومن بينها ما نصت عليه المادة 10 من إتفاقية لندن المتضمنة منع تلوث البحار من السفن لسنة 1973، وكذلك نص المادة 13 من إتفاقية لندن بشأن منع تلوث البحار بالبترول لعام 1954، والمادة 283 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982...⁽²⁾

2- الوساطة: Mediation

وهي عمل ودي تقوم به دولة، أو مجموعة من الدول، أو وكالة تابعة لمنظمة دولية، أو حتى فرد ذو مركز رفيع، من أجل إيجاد تسوية لنزاع قائم بين دولتين، عن طريق إشراكها في مفاوضات تدعو إليها الدولتين المتنازعتين، بهدف التقريب من وجهات النظر بينهما⁽³⁾.

إنّ الوساطة طريق إختياري، سواء للدولة الوسيط أو الدولتين المتنازعتين واللّتين لهما الحرية الكاملة في رفض الوساطة، فالوساطة تفترض تدخل طرف ثالث يقترح قاعدة الإتفاق بين أطراف النزاع والمجهود يكون مقبول من هذه الأطراف، وهي وسيلة متميّزة لها دور في تسهيل إجراء الحوار والتخفيف من حدّة الجفاء بين المتنازعين، والتوفيق بين مطالبهم المتضاربة ومساعدتهم على إيجاد الحلول الودية والعادلة لمنازعاتهم⁽⁴⁾.

عموما فقد لعبت الوساطة دورا مهما في حلّ المنازعات الدولية البيئية، ذلك أنّها تتسم هي أيضا بالمرونة وحرية الأطراف المعروضة عليهم في قبولها أو رفضها وكذا في إختيار المكان والزمان المناسب، كما أنّها تقدّم حلولاً فعّالة وناجعة لفضّ النزاع القائم وإيجاد الحلول الودية والعادلة له بشكل يرضي كافة الأطراف⁽⁵⁾.

(1) - صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 267.

(2) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 158.

(3) - عبد العزيز جاد الله، مرجع سابق، ص 340.

(4) - عباس عبد القادر، الإخلال بالقواعد الدولية لحماية البيئة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون علاقات دولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة زبان عاشور، الجلفة، 2010/2011، ص 142.

(5) - محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، 2019، ص ص 495 - 496.

3 - المساعي الحميدة: Good Office

تجدر الإشارة إلى أنّ هذه الآلية تتشابه بشكل كبير مع الوساطة من حيث الوسيلة المتبعة، فكلاهما تقومان على أساس تدخّل طرف ثالث في النزاع القائم هذا من جهة، ومن جهة ثانية يختلفان من حيث أنّ المساعي الحميدة يكون تدخّل الطرف الثالث إختيارياً ودوره يقتصر فقط على تقديم إقتراحات غير ملزمة يمكن الإستئناس بها في حلّ النزاع والوصول إلى حلّ مقبول، في حين أنّ الوساطة تتطلب تدخّلاً جاداً بأن يقوم الوسيط بإقتراح قواعد للتفاوض بشكل مباشر ومحدّد من أجل حلّ طرفي النزاع بتقديم تنازلات متبادلة بهدف فضّ النزاع القائم بينهما.⁽¹⁾

يتمّ اللجوء إلى المساعي الحميدة عندما لا يحلّ النزاع بالمفاوضات وتنتهي بمجرد إقناع أطراف النزاع باستئناف المفاوضات أو قبولهم التسوية الودية، كما تهدف إلى الحيلولة دون تطوّر الخلاف بين دولتين إلى نزاع مسلّح أو إلى إنهاء نزاع مسلّح قائم، وعلى العموم يشترط في المساعي الحميدة ألاّ تقوم على إرادة التدخّل في النزاع، كما أنّه يجب أن تكون بناء على موافقة أطراف النزاع قبل قيام الطرف الثالث ببذل مساعيه الحميدة.⁽²⁾

4- التحقيق: Inquiry

هو أسلوب إجرائي يتمّ اللجوء إليه عندما تفشل المفاوضات، وتوضح فيه الوقائع المتنازع عليها وكيفية التوصل إلى حلّ الإشكال الذي تثيره هذه الأخيرة.

وفيه تقوم الدولتان المتنازعتان بتعيين لجنة يوكل إليها تحقيق الوقائع وفحصها وتقديم تقرير عنها، وتنتهي عند هذا الحدّ، فهو عملية قانونية لا تحسم النزاع ولكنها تقدّم ما يساعد أطراف النزاع على فضّ النزاع القائم بينهما.⁽³⁾

(1) - بيزات صونيا، الآليات الدولية لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة . المجالات البحرية، الأنهار والبحيرات الدولية والمجالات الجوية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 182 وما يليها.

(2) - والأمثلة كثيرة عن آلية المساعي الحميدة منها عندما عينت منظمة المؤتمر الإسلامي في مؤتمرها الثالث المنعقد في الرياض أواخر عام 1980 لجنة إسلامية للمساعي الحميدة بين العراق وإيران بهدف وضع حد للنزاع القائم بينهما، وقد جرت العادة أن يبذل الأمين العام للأمم المتحدة مساعيه الحميدة لحل النزاعات بين الدول وقد نجح في بعضها كالمساعي الحميدة المبذولة عام 1955 بين الولايات المتحدة والصين وأخفق في بعضها الآخر كالنزاع العراقي الإيراني قبل تفجره في الحرب الدمية ذات الثماني سنوات، والحروب الجارية في التسعينات في البوسنة وكوسوفو ورواندة وأفغانستان. أنظر عيسى جعيرن رزق الله، مرجع سابق، ص 103.

(3) - عبد العال الدريبي، مرجع سابق، ص 210 - 211 وأيضاً: عبد العزيز لطفي جاد الله، مرجع سابق، ص 340.

وحتى يكون التحقيق وسيلة فعالة في حلّ المنازعات الخاصة بتطبيق وتفسير القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية يجب أن تتوفر فيه عناصر أساسية هي: الوقائع المطلوب التحقيق فيها، السلطة المخولة للجنة التحقيق، مكان عقد الاجتماعات، الإجراءات القانونية الواجبة الإلتزام وكيفية تشكيل لجنة التحقيق.⁽¹⁾

5- التوفيق: Conciliation

هو وسيلة حديثة لتسوية المنازعات الدولية، ويقصد به حلّ النزاع عن طريق إحالته إلى هيئة محايدة تتولى تحديد الوقائع، وإقتراح التسوية المناسبة على أطراف النزاع، ويكون لهم كامل الحرية في قبول هذه الإقتراحات أو رفضها، ويكون بذلك قرار هيئة التوفيق غير ملزم للأطراف المتنازعة، وهذا ما يميّز التوفيق عن التحكيم⁽²⁾. يكون اللجوء إلى التوفيق إلزامياً إذا ما طلب أحد أطراف النزاع ذلك، وفي الواقع فإنّ التوفيق ما هو إلا الخطوة الأولى لعرض النزاع على التحكيم، بحيث يمكن للجنة التوفيق أن تتحول إلى لجنة تحكيم بموجب نص وارد في إتفاق دولي.⁽³⁾

وتجدر الإشارة إلى أن التوفيق ورغم حداشته إلا إنه من وسائل التسوية التي تمّ النصّ عليها بمختلف الإتفاقيات الدولية البيئية، كما هو الحال في إتفاقية حماية طبقة الأوزون لعام 1985⁽⁴⁾، إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التصحر لعام 1994⁽⁵⁾، البروتوكول الإختياري لعام 1963 المتعلّق بالتسوية الإلزامية للنزاعات في إتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية⁽⁶⁾...

وبنفس الطريقة تمّ التأكيد على هذه الوسيلة في الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، ومنها إتفاقية بروكسل بشأن التدخّل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوّث بالبترول لعام 1969،

(1) - لجان التحقيق هي هيئات خاصة تنشأ قصد جمع الحقائق ورفع تقارير للفرقاء المعنيين حول الوقائع المتنازع عليها في النزاع الدولي. عباس عبد القادر، مرجع سابق، ص 141.

(2) - عبد العزيز جاد الله، مرجع سابق، ص 341.

(3) - عبد العال الدريبي، مرجع سابق، ص 211 - 212.

(4) -المادة (11) من اتفاقية حماية طبقة الأوزون لعام 1985 تنص: " إذا لم تكن الأطراف قد قبلت إجراء موحداً أو أيّا من الإجراءات، وفقاً للفقرة 3 أعلاه (التحكيم - عرض النزاع على محكمة العدل الدولية) يحال النزاع للتوفيق... ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك"

(5) تنص المادة (28) من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التصحر: " إذا لم يقبل طرفا النزاع نفس الإجراء أو أي إجراء عملاً بالفقرة (التحكيم - عرض النزاع على محكمة العدل الدولية) وإذا لم يتمكن من تسوية نزاعاتهما خلال مدة إثني عشر شهراً بعد قيام أحد الطرفين بإخطار الطرف الآخر بوجود نزاع بينهما، يعرض نزاع للتوفيق بناءً على طلب أي من طرفي النزاع."

(6) - حيث ينص هذا البروتوكول على إمكانية اللجوء إلى التوفيق في أي نزاع وذلك قبل اللجوء إلى محكمة العدل الدولي، وعلى لجنة التوفيق أن تصدر توصياتها في مدة لا تتجاوز 15 أشهر من تاريخ تشكيلها.

إتفاقية ستوكهولم للملوثات العضوية لعام 2001⁽¹⁾، والأكثر الأهمية فقد تمّ النص على التوفيق في إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 في مادتها 274⁽²⁾.

علاوة على ذلك فإنّ التوفيق إجراء تقوم به لجنة يعيّن أطراف النزاع أو إحدى المنظمات الدولية لدراسة أسباب النزاع ورفع تقرير يقترح تسوية معينة للنزاع، وعادة ما تتألف اللجان من ثلاثة أو خمسة أعضاء على الأكثر وتكون دائمة، وفي هذا الإطار حرصت الإتفاقيات على حثّ الدول الأطراف على ضرورة تسمية موفّقين من ذوي الكفاءة وذوي المراكز الرفيعة حتى يتمّ دعوتهم عند عرض النزاعات على التوفيق، ومن بين الإتفاقيات التي نصت على ذلك في المجال البحري، إتفاقية الأمم المتحدة المتعلّقة بقانون البحار، حيث جاء في المادة الثانية من المرفق الخامس الملحق بها، أنّه يحقّ لكلّ دولة طرف أن تسمي أربعة موفّقين من ذوي الكفاءة والإنصاف والشهرة، لكن التساؤل الذي يثار في هذا الصدد هو ما المقصود بذوي الكفاءة؟ خصوصا وأنّ الموفّقين الذين تمّ تسميتهم من قبل بعض الدول هم من أصحاب الشهرة ويغلب على إختصاصهم المجال الدبلوماسي والقانوني، في حين أن الإتفاقية تتعلّق بقضايا البيئة البحرية، لذا كان من الأجدر أن يكون معيار الإختيار هو تخصص الموفّق، بمعنى يجب أن يكون هؤلاء الموفّقين من أصحاب الإختصاص في الشؤون البيئية، خصوصا في شؤون البيئة البحرية، وذلك حتى تكون قراراتهم تتماشى وتتوافق مع طبيعة النزاع ومنه تقديم حلول وإقتراحات تساهم في فضّ النزاع وتحقيق حماية فعلية للبيئة البحرية موضوع النزاع. زيادة على ذلك فإنّ تسمية الموفّقين قد إتسم بالتباطؤ⁽³⁾، بالرغم من كثرة النزاعات البيئية المتعلّقة بتلوّث البحار.⁽⁴⁾

من العرض السابق يتضح أن مختلف الإتفاقيات الدولية المتعلّقة بحماية البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها، قد حرصت على التأكيد على أهمية الإعتماد على الوسائل الدبلوماسية لتسوية النزاعات البيئية وفضّها، وفي الواقع تبقى المفاوضات والتوفيق أهمّ هذه الوسائل التي درجت الدول على اللجوء إليها عند معالجة أي خلاف دولي لسببين أولهما إمكان تطبيقها في جميع أنواع النزاعات بما فيها

(1) - المادة 18 من إتفاقية ستوكهولم للملوثات العضوية لعام 2001، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 206/06، المؤرخ في 2006/06/07، ج. ر عدد 39، صادرة بتاريخ 2006/06/14.

(2) - رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص 159.

(3) - في غاية عام 1995 حتى بدأت بعض الدول الأطراف بتسمية هؤلاء الموفّقين أولها السودان سنة 1995، لحقت بها التشيك وسيريلانكا عام 1998، والشيلي سنة 1998، تلتهم النرويج عام 1999، كوستاريكا عام 2000، ثم البرازيل، أندونيسيا وفلندا عام 2001، بولندا وسلوفاكيا عام 2004، ومن الدول المتوسطية نجد إيطاليا عام 1999، إسبانيا عام 2002... بيزات صوفيا، مرجع سابق، ص 235.

(4) - وافي حاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه علوم، كلّية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018/2019، ص ص 316 - 317.

النزاعات البيئية، وثانيهما لأنها لا تترك في النفوس شعور الإستياء عند اللجوء إليها، وهي إختيارية وغير ملزمة.

ثانيا: تسوية النزاعات الدولية البيئية في إطار المنظمات الدولية

شكّلت المنظمات الدولية العالمية منها والإقليمية، العامّة والمتخصّصة الإطار التنظيمي لتوحيد الجهود الدولية في مجال حماية البيئة والتنسيق بينها، والواقع أنّه على الرغم من عدم دقّة الكثير من المواثيق المنشئة لبعض هذه المنظمات فيما يتعلّق بالأساس القانوني الذي يحيز لها الإضطلاع بوظائف معينة في مجال حماية البيئة والحدّ من خطورة المشكلات المرتبطة بها، إلّا أنّها قد ساهمت بشكل كبير في تسوية المنازعات البيئية عن طريق إنشاء أجهزة فرعية خاصة، وقد كان للأمم المتحدة فضل السبق في هذا الخصوص، إضافة إلى ما قامت به بعض المنظمات الدولية المتخصّصة التابعة لها من خلال توفير آليات خاصة بقضايا البيئة.

وفي المجال البحري يصدق ذلك بشكل مؤكد على المنظمة البحرية الدولية، أمّا على مستوى المنظمات الدولية الإقليمية، فتعتبر المنظمات التابعة لدول الإتحاد الأوروبي هي الرائدة في مجال حماية البيئة، كلّ هذه المنظمات قد ساهمت بنصيب وافر في تسوية النزاعات البيئية وفصّها سواء عن طريق أجهزة فرعية متخصصة أو عن طريق إصدار التوصيات والقرارات التي تصدرها.

ولأنّ المنظمات الدولية متعدّدة ولا يمكن حصرها فسندتقي في هذا الفرع بدراسة دور منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة ممثلة في المنظمة البحرية الدولية.

1- دور منظمة الأمم المتحدة في تسوية النزاعات البيئية:

يعدّ ميثاق الأمم المتحدة من أهمّ الوثائق التي ضمّنت نصوصها ضرورة فضّ المنازعات الدولية وتسويتها بالطرق الودية، وربطها بالحالات التي يتعرض فيها الأمن والسلم الدوليين للخطر¹.

وبهذا الربط يمكن القول أنّ لهيئة الأمم المتحدة دور إلزامي وآخر إختياري للنظر في النزاع الدولي، بحيث يكون إلزاميا في الحالة التي يشكّل فيها النزاع تهديدا للأمن والسلم الدوليين، ويكون إختياريا في حالة إتفاق الأطراف المتنازعة في اللجوء إليها لتسوية نزاعاتها بما فيها تلك المتعلقة بالبيئة البحرية².

(1) - وافي حاجة، مرجع سابق، ص 319.

(2) - بيزات صونيا، مرجع سابق، ص 230.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

ويكون إختصاص هيئة الأمم المتحدة بالنظر في النزاع البيئي المعروض أمامها وفقاً للفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة، حيث يقوم مجلس الأمن بتوجيه دعوة إلى الأطراف المتنازعة بضرورة الإلتزام بفض النزاع بأحد الطرق المنصوص عليها بموجب المادة 33 منه، ويمكن له كذلك أن يقوم بإقتراح ما يراه مناسباً من الإجراءات وطرق التسوية، وذلك بعد التأكد من التدابير التي إتخذتها الأطراف لحل النزاع القائم بينهم، وكذا مدى إلتزامها مبدئياً بعرض نزاعها على محكمة العدل الدولي المفروض⁽¹⁾.

أما في الحالات التي يكون فيها الخطر الناتج عن النزاع محقق وحال ويهدد الأمن والسلم الدوليين، فإنّ لمجلس الأمن أن يتدخل تلقائياً وبصورة مباشرة من أجل فضّ النزاع⁽²⁾، أو بناء على طلب أحد أعضاء الأمم المتحدة⁽³⁾، أو بناء على طلب الأمين العام للهيئة⁽⁴⁾، وأخيراً بناء على طلب الجمعية العامة للأمم المتحدة⁽⁵⁾.

من العرض السابق يمكن القول أنّ هذه الأحكام هي أحكام عامّة تنطبق على جميع النزاعات الدولية من بينها النزاعات البيئية على عمومها والنزاعات المتعلقة بالبيئة البحرية للمتوسط على خصوصها.

2- دور المنظمة البحرية الدولية:

تعدّ الحوادث البحرية من بين الأسباب الرئيسية التي تؤدي إلى قيام نزاعات بين الدول خاصّة عندما تقع داخل المناطق التي تدخل في سيادتها، ومن بين هذه الحوادث حادثة الناقلّة "توري كانيون" السابق الإشارة إليها، التي تمّ من خلالها التأكيد على الدور الفعّال لأجهزة المنظمات الدولية المتخصصة في تسوية النزاعات، فقد تمكّنت المنظمة البحرية الدولية من الوصول إلى حلّ النزاع القائم جرّاء الحادثة، وكان ذلك

(1) - تنص المادة 36 الفقرة الثالثة من ميثاق الأمم المتحدة "

1. لمجلس الأمن في أية مرحلة من مراحل نزاع من النوع المشار إليه في المادة 33 أو موقف شبيه به أن يوصي بما يراه ملائماً من الإجراءات وطرق التسوية.

2. على مجلس الأمن أن يراعي ما اتخذته المتنازعون من إجراءات سابقة لحلّ النزاع القائم بينهم.

3. على مجلس الأمن وهو يقدم توصياته وفقاً لهذه المادة أن يراعي أيضاً أن المنازعات القانونية يجب على أطراف النزاع - بصفة عامة - أن يعرضوها على محكمة العدل الدولية وفقاً لأحكام النظام الأساسي لهذه المحكمة.

(2) - حيث جاء في المادة 34 من نفس الميثاق "يمكن لمجلس الأمن أن يفحص أي نزاع أو أي موقف قد يؤدي إلى إحتكاك دولي أو قد يثير نزاعاً لكي يقرر ما إذا كان إستمرار هذا النزاع أو الموقف من شأنه أن يعرض للخطر حفظ السلم والأمن الدولي".

(3) - المادة 35 من نفس الميثاق "لكلّ عضو من الأمم المتحدة أن ينبه مجلس الأمن أو الجمعية العامة إلى أي نزاع أو موقف من النوع المشار إليه في المادة 34".

(4) - تنص المادة 99 من الميثاق "للأمين العام أن ينبه مجلس الأمن إلى أية مسألة يرى أنها قد تهدد حفظ السلم والأمن الدولي".

(5) - تنص المادة 11 الفقرة الثالثة من نفس الميثاق "... للجمعية العامة أن تسترعي نظر مجلس الأمن إلى الأحوال التي يحتمل أن تعرض السلم والأمن الدولي للخطر".

من خلال إبرام إتفاقية التدخّل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدّى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لعام 1969.

عموما تعتبر آلية تسوية المنازعات ودّيّا بالطرق الدبلوماسية من آليات حماية البيئة البحرية، لما تتميز به من سرعة التدخّل وتوفّره من حلول وإقتراحات، وإن كانت غير ملزمة وإختيارية للأطراف إلا أنّها تساهم بشكل فعّال في فضّ النزاعات القائمة ومنه في كبح الأخطار والأضرار التي قد تهدّد البيئة البحرية نتيجة ذلك، إلا أنّه وفي حالة عدم التّوصل إلى تسوية النزاع بهذه الطرق فإنّه يتعيّن اللجوء إلى القضاء الدولي على النحو الآتي:

الفرع الثاني: الآليات القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية

ألزمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول الأطراف أن تسوي منازعاتها بشأن تفسير الإتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية⁽¹⁾ وفقا للفقرة 3 من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة⁽²⁾، وتحقيقا لهذا الغرض تسعى إلى إيجاد حلّ بالوسائل المبينة في الفقرة 1 من المادة 33 من الميثاق السابق ذكرها، وإذا لم تتمكّن الدول من التوصل إلى تسوية، فهي ملزمة باللجوء إلى الإجراءات الإلزامية لتسوية المنازعات⁽³⁾، التي تستتبع إتخاذ قرارات ملزمة في إطار إتفاقية قانون البحار، وهي القيود والإستثناءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر منها.

وفي هذا الإطار تنص إتفاقية قانون البحار على أربعة إجراءات بديلة لتسوية المنازعات وهي: المحكمة الدولية لقانون البحار، أو محكمة العدل الدولية، أو هيئة تحكيمية تشكّل وفقا للملحق السابع لإتفاقية قانون البحار، أو هيئة تحكيمية خاصة تشكّل وفقا للملحق الثامن للإتفاقية، ويجوز للدول الأطراف أن تختار إجراء واحدا من هذه الإجراءات أو أكثر بإعلان خطي يقدّم ويودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة⁽⁴⁾.

(1) - المادة 279 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مرجع سابق.

(2) - جاء في الفقرة الثالثة من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة أنه "يفض جميع أعضاء الهيئة منازعاتهم الدولية بالوسائل السلمية على وجه لا يجعل السلم والأمن والعدل الدولي عرضة للخطر".

(3) - المادة 281 من نفس الإتفاقية.

(4) - المادة 286، 287 من إتفاقية قانون البحار، مرجع سابق.

وعليه تتم التسوية القضائية عن طريق التحكيم والقضاء الدوليين.⁽¹⁾

أولاً: القضاء الدولي

توجد اليوم محاكم دولية على الصعيدين العالمي والإقليمي، وتعد محكمة العدل الدولية⁽²⁾ الجهاز القضائي الرئيسي لهيئة الأمم المتحدة والذي تلجأ إليه الدول لعرض نزاعاتها الدولية عليه⁽³⁾، كما تمارس نوعين من الاختصاص، أحدهما قضائي عند الفصل في النزاع المعروف عليها بحكم ملزم للدول أطراف النزاع، والثاني إفتائي من خلال تقديم إستشارة أو فتوى في مسألة قانونية دون الفصل في النزاع ويكون هذا الاختصاص مقصوراً على الأجهزة والمنظمات الدولية التي حدّدها نص المادة 96 من ميثاق الأمم المتحدة⁽⁴⁾ وتجدر الإشارة إلى أنّ القاعدة العامة في محكمة العدل الدولية، أن ولايتها القضائية إختيارية لا تتعدّد إلاّ برضا الأطراف المعبر عنه بطرق مختلفة سواء قبل وقوع النزاع أو بعد وقوعه⁽⁵⁾، وفي المجال البحري نجد المحكمة الدولية لقانون البحار التي تعتبر من بين الوسائل القضائية التي تمّ إنشاؤها من أجل حلّ وتسوية النزاعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية.

من هذا المنطلق ولأنّه لا يتسع المقام لسرد كلّ المنظمات نكتفي بالإشارة إلى دور محكمة العدل الدولية بإعتبارها ذات الطابع العامّ، وإلى طريقة عمل المحكمة الدولية لقانون البحار بإعتبارها ذات الطابع الخاص ولها دور بارز في تسوية النزاعات الدولية البيئية البحرية.

(1) - يقصد بالقضاء الدولي: وسيلة لحسم نزاع بين شخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي بحكم قانوني صادر عن هيئة دائمة تضم قضاة مستقلين جرى اختيارهم مسبقاً، أما التحكيم الدولي: فهو وسيلة لحسم نزاع بين شخصين أو أكثر من أشخاص القانون الدولي بحكم صادر عن محكم أو مجموعة محكمين يختارون من قبل الدول المتنازعة.

(2) - تجدر الإشارة إلى أن محكمة العدل الدولية قد تم إنشاؤها عام 1945، لتحل محل المحكمة الدائمة للعدل الدولي التي نشأت في ظل عصبة الأمم عام 1920، ومقرها قصر السلام بمدينة لاهاي بهولندا وجاء النظام الأساسي للمحكمة ملحقاً بميثاق هيئة الأمم المتحدة كجزء منه. تضم في تشكيلتها 15 قاضياً يتم إنتخابهم لمدة 09 سنوات عن طريق مجلس الأمن والجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة.

(3) - تنص المادة 92 من ميثاق الأمم المتحدة " محكمة العدل الدولية هي الأداة القضائية الرئيسية "للأمم المتحدة"، وتقوم بعملها وفق نظامها الأساسي الملحق بهذا الميثاق وهو مبني على النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي وجزء لا يتجزأ من الميثاق.

(4) - تنص المادة 96 من الميثاق " - لأي من الجمعية العامة أو مجلس الأمن أن يطلب إلى محكمة العدل الدولية إفتاءه في أية مسألة قانونية. - ولسائر فروع الهيئة والوكالات المتخصصة المرتبطة بها، ممن يجوز أن تأذن لها الجمعية العامة بذلك في أي وقت، أن تطلب أيضاً من المحكمة إفتاءها فيما يعرض لها من المسائل القانونية الداخلة في نطاق أعمالها.

(5) - عيسى عجيرن رزق الله، مرجع سابق، ص 106 / وكذا: وافي حاجة، مرجع سابق، ص ص 326 - 327.

1 - محكمة العدل الدولية:

تختص محكمة العدل الدولية بنظر منازعات التلوث البحري بإعتباره مسألة من مسائل القانون الدولي، وذلك إذا كان الطرفان المتنازعان قد قبلا ولايتها بموجب طلب مكتوب، وذلك بناء على أحكام المادة 36 الفقرة الأولى والثانية من النظام الأساسي للمحكمة⁽¹⁾ وكذا المادة 287 من إتفاقية قانون البحار⁽²⁾.

ومن أهم القضايا المتعلقة بالبيئة البحرية التي تم عرضها على هذه المحكمة قضية الحدود البرية والبحرية بين الكامبيرون ونيجيريا (الكامبيرون ضد نيجيريا) في 10 أكتوبر 2002، وقبلها قضية مضيق كورفو في المتوسط التي تعد أول قضية من هذا نوع عرضت على محكمة العدل الدولية بعد إنشائها بين عامي 1947 و1949، وتعلقت هذه القضية بمسؤولية الدول عن التلوث البحري، إضافة إلى مبدأ المرور البريء للسفن⁽³⁾.

نشأت قضية قناة كورفو، بين المملكة المتحدة لبريطانيا وألبانيا، نتيجة أحداث وقعت في 22 أكتوبر 1946 في هذا المضيق، حيث إرتطمت مدمرتان بريطانيتان بألغام في المياه الألبانية ولحقت بهما أضرار بما في ذلك وفاة أشخاص كانوا على متنها⁽⁴⁾. فلجأت المملكة المتحدة في البداية إلى مجلس الأمن للأمم المتحدة

(1) - حيث تنص المادة 36 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية على: "يشمل اختصاص المحكمة جميع القضايا التي يحيلها الأطراف إليها وجميع المسائل المنصوص عليها بشكل خاص في ميثاق الأمم المتحدة أو في المعاهدات والاتفاقيات النافذة...، أي مسألة من مسائل القانون الدولي...".
(2) - حيث جاء في المادة 287 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " تكون الدولة، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها:

أ- المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقا للمرفق السادس؛ ب- محكمة العدل الدولية..."

(3) - Resolution of international conflicts through the United Nations: The Corfu Channel Case, Swedish National Conference on Peace and Conflict Research, 2012, pp 3-4.

(4) - تجدر الإشارة إلى أنه تدور وقائع قضية مضيق كورفو في أن المدفعية الساحلية لألبانيا قامت بإطلاق قذائف مدفعتها على سفينتين حربيتين تابعتين لبريطانيا، أثناء مرورهما في المياه الإقليمية لألبانيا في مضيق كورفو بتاريخ 15 مايو 1946، ونتيجة لذلك، بعثت الحكومة البريطانية بمذكرة احتجاج إلى ألبانيا، لتؤكد على حقها المرور البريء في المضيق، طبقا للعرف الدولي، رافضة لطلب ألبانيا الحصول على إذن مسبق، ومؤكدة عدم اعتراف بريطانيا بأي حق لألبانيا في وضع أي شروط على حركة المرور في المضيق المذكور، متمسكة بحقها في المرور البريء في المضائق الدولية التي تكون طرقا للتجارة البحرية الدولية بين جزئين من أعالي البحار. ووجهت بريطانيا في نهاية المذكرة إنذارا إلى حكومة ألبانيا بأنه، في حالة فتح بطارياتها النار على أية سفينة من السفن البريطانية عند عبورها لمضيق كورفو، فإنها - أي بريطانيا - ستعامل بالمثل وفي 22 أكتوبر 1946 أرسلت بريطانيا سفينتين حربيتين بغرض التأكد من الإجراء الذي ستتخذه ألبانيا، وما إذا كانت ألبانيا عازمة فعلا على تنفيذ تهديداتها حيال عبور السفن البريطانية دون الحصول على إذن مسبق، وبالفعل قد قامت ألبانيا بتلغيم مضيق كورفو، وعند دخولهما البحر الإقليمي لمضيق كورفو تعرضت المدمرتان "سوما رينر" و"تولاقي" لأضرار شديدة بسبب ارتطامهما بألغام بحرية، وخلف الحادث 44 ضحية بريطانية.

وفي 12 و13 نوفمبر 1946 قامت بريطانيا بالكشف عن الألغام بواسطة كاسحات ألغام بريطانية في المضيق، حيث قامت برفع اثنين وعشرين لغما، أخذت اثنين منهما إلى جزيرة مالطا لفحصهما هناك، ليتبين أن الألغام من صنع ألماني، كما أثبت التحقيق عبر شهادة الشهود والذين شاهدوا عملية زرع الألغام أن وضعها قد تم قبل عبور السفن الحربية البريطانية بوقت قصير. أنظر:

- CCDFRU CHANNEL CASE (MERITS) Judgment of 9 April 1949, على الموقع:

www.icj-cij.org/docket/files/1/1647.pdf, تاريخ الإطلاع 2022/02/10 على الساعة: 19:26.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الذي أوصى بقرار مؤرخ في 9 أبريل 1947 بأن تعرض الحكومتان النزاع على المحكمة، وبناء على ذلك قدّمت المملكة المتحدة طلبا إلى المحكمة غير أنّ ألبانيا إعتضت عليه على أساس عدم الإختصاص النوعي للمحكمة، إلّا أنّ هذه الأخيرة قد أعلنت في حكمها الصادر في 25 مارس 1948 أنّ لديها الولاية والإختصاص للنظر في القضية⁽¹⁾، فعادت فيما بعد ألبانيا ووافقت على عرض الموضوع على المحكمة وأبرم الطرفان إتفاقا خاصا في نفس تاريخ صدور حكم المحكمة أي في 25 مارس 1948، يلتزمان فيه من المحكمة أن تصدر حكمها بشأن المسائل التالية :

- هل تقع مسؤولية التفجيرات على ألبانيا، وهل يقع عليها واجب دفع التعويض؟

- هل إنتهكت المملكة المتحدة القانون الدولي بأعمال بحريتها في المياه الألبانية أولا يوم حدوث التفجيرات، وثانيا يومي 12 و13 نوفمبر 1946 عندما قامت بتنظيف المضيق؟⁽²⁾

فصلت في ذلك المحكمة وأعلنت ثبوت مسؤولية ألبانيا بأغلبية 22 صوتا مقابل 20 صوت، ومنه الحكم على ألبانيا أن تدفع ما قيمته 843 947 جنيه إسترليني تعويضا لبريطانيا عن الخسائر المادية والبشرية التي لحقتها جرّاء تلك الألغام، كما أعلنت بأغلبية 22 صوتا مقابل إثنين بأنّ بريطانيا لم تنتهك السيادة الألبانية في 22 أكتوبر 1946، غير أنّها أعلنت بالإجماع بأنّ بريطانيا إنتهكت تلك السيادة في 12 و13 نوفمبر 1946، وهي إدانة معنوية لبريطانيا عن كسح الألغام من المياه الإقليمية لألبانيا دون الحصول على إذن مسبق منها.⁽³⁾

تأسيسا على ما سبق نخلص إلى أنّ الإختصاص القضائي لمحكمة العدل الدولية عمل على تسوية النزاع بين بريطانيا وألبانيا بطريقة سلمية، وبذلك يكون الحكم قد حال دون تطوّر النزاع إلى مواجهة مسلّحة بين الطرفين لا تحمد عقباها.

(1) - عملا بالفقرة 3 من المادة 36 من ميثاق الأمم المتحدة.

(2) - أحمد بلقاسم، القضاء الدولي، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005، ص 47.

(3) - أمثلة لقضاء محكمة العدل الدولية، قضية قناة كورفو (الحكم الصادر في 9 أبريل 1949)، على الموقع:

<http://ac.ly/cgi-sys/suspendedpage.cgi?attachmentid=1446&d=1266075996> ، تاريخ الإطلاع: 2022/02/10 على الساعة:

2- المحكمة الدولية لقانون البحار:

لئن تم ذكر المحكمة الدولية لقانون البحار في المادة 287 من الإتفاقية كأول وسيلة يمكن أن تختارها الدول عند تصديقها أو توقيعها أو إنضمامها إلى الإتفاقية لحل المنازعات المتعلقة بتطبيق أو تفسير إتفاقية قانون البحار، فإن ذلك لا يعني أنّ لها الأولوية على باقي الوسائل المذكورة في المادة، وما يعطيها الأفضلية في التصدي لهذه المنازعات، هو الطبيعة الفنية والخاصة التي تتمتع بها المسائل المتعلقة بالبيئة البحرية وكذا الضرر البحري، والتي تحتاج إلى قضاة مشهود لهم بالكفاءة والتخصص في هذا مجال، بالإضافة إلى إمكانية السماح للكيانات من غير الدول من التقاضي أمام المحكمة كالمنظمات الدولية.⁽¹⁾

تتكون المحكمة الدولية لقانون البحار من 21 عضوا يتم إنتخابهم من بين أشخاص يتمتعون بأوسع شهرة في النزاهة والإنصاف⁽²⁾، ولهم كفاءة في مجال قانون البحار، منتخبتين لمدة 9 سنوات من طرف الدول الأعضاء في المعاهدة بحيث يجب أن يمثل إنتخاب هؤلاء تمثيلا معقولا للأنظمة القانونية الرئيسية ومطابقا للتوزيع الجغرافي العادل، وقد نصّت المادة الثالثة من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار لإتفاقية قانون البحار بأنه لا يقلّ عدد الأعضاء من كلّ مجموعة من المجموعات الجغرافية كما حدّتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عن ثلاثة قضاة، وهي مجموعة الدول الإفريقية، الدول الآسيوية، دول أوروبا الشرقية، دول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، دول غرب أوروبا والدول الأخرى، مما يجعل حظ الدول النامية موفورا في تشكيلة المحكمة على وجه الخصوص.⁽³⁾

وعلى غرار محكمة العدل الدولية، للمحكمة الدولية لقانون البحار نوعين من الإختصاص⁽⁴⁾، أحدهما إختصاص قضائي وذلك بالتصدي للقضايا التي تعرض عليها وفقا للأوضاع القانونية والفصل فيها كالمنازعات الخاصة بالحقوق السيادية أو ولاية الدولة الساحلية، النزاعات الخاصة بمصادد الأسماك، النزاعات المتعلقة بالبحث العلمي، الملاحة بما في ذلك التلوّث من السفن وعن طريق الإغراق...⁽⁵⁾

(1) - صوفيا شراد، أحكام اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد 1 خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد التاسع، ص 151.

(2) - المادة 2 من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

(3) - محمد حمداوي، دور المحكمة الدولية لقانون البحار في تسوية المنازعات البحرية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، 3 جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، العدد التاسع، ص 648.

(4) - نهى السيد مصطفى محمد، المحكمة الدولية لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 158.

(5) - هاشمي حسن، الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حمّة لخضر، الوادي، الجزائر، العدد السادس عشر، جوان 2016، ص 288 وما يليها

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

والآخر إختصاص إستشاري وذلك بإبداء الرأي في الأمور التي تعرض عليها، فنقدّم رأياً إفتائياً بشأن مسألة قانونية من المسائل التي تنظمها إتفاقية قانون البحار وهذا إستناداً إلى نص المادة 288 الفقرة الأولى والمادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة أو أي إتفاقية خاصة لها علاقة بإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وهذا ما أكّدت عليه كذلك نفس المادة في فقرتها الثانية من هذه الأخيرة.⁽¹⁾

وقد فصلت المحكمة منذ بدأ عملها سنة 1996 في العديد من النزاعات، ومن بين هذه النزاعات النزاع القائم بين "سانت فنسنت" و "غرينا دين" و "غينيا" والمعروفة بقضية السفينة "سايجا"⁽²⁾، قضية سمك تونة البحار الجنوبية الأزرق الزعانف بين أستراليا ونيوزلندا ضد اليابان التي تتعلّق بمصائد الأسماك، و قضية "فولغا" بين الإتحاد الروسي ضد أستراليا في 02 ديسمبر 2002، حيث قدّم الإتحاد الروسي طلباً إلى المحكمة بموجب المادة 292 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ضد أستراليا يلتبس من خلاله الإفراج عن السفينة "فولغا" وأفراد طاقمها الثلاثة⁽³⁾، وكذا قضية السفينة الصيد CAMOUCO بين دولة بنما والبحرية الفرنسية⁽⁴⁾، قضية مصنع MOX الخاص برسكلة النفايات النووية وإعادة تدويرها⁽⁵⁾...

وعلى المستوى الإقليمي وبالتحديد في منطقة المتوسط، هناك الخلاف البحري الجزائري مع كلّ من إسبانيا وإيطاليا المتعلّق بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، وذلك عقب قيام الجزائر بتحديد حدودها في هذه المنطقة وهو ما إعتبرته الدولتان بمثابة تعدّى على حقوقهما البحرية، وفي هذا الإطار شرع الأطراف في محادثات لتقريب وجهات النظر بينهما ولمحاولة حلّ النزاع إن أمكن، وأول لقاء في هذا الشأن كان في شهر مارس من سنة 2020، حيث إلتقى الطرفان الجزائري والإسباني ممثلين في وزيري الخارجية للدولتين، وهذا آلية من الآليات التي نصت عليها إتفاقية قانون البحار كأول إجراء يقوم به الأطراف المتنازعة قبل الوصول إلى المحكمة التي تصبح مختصة في حال فشل هذه المفاوضات.⁽⁶⁾

(1) - هاشمي حسن، مرجع سابق، ص 296.

(2) - عبد الغفور بوسنة، قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في المياه الإقليمية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01، 2014/2013، ص 2014 وما يليها.

(3) - المحيطات وقانون البحار: تقرير الأمين العام، الجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، الأمم المتحدة، وثيقة رقم:

A/56/58./105، ص 2001/04/03

(4) - عبد العال الدريبي، مرجع سابق، ص 234.

(5) - هاشمي حسن، مرجع سابق، ص 295.

(6) - علي اليازيد، شهرزاد نوار، المحكمة الدولية لقانون البحار ومدى إمكانية النظر في النزاعات البحرية الجزائرية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، المجلد 32، العدد 2، جوان 2012، ص 347 - 365.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

ختاما تجدر الإشارة إلى أن المحكمة الدولية لقانون البحار هي وسيلة من الوسائل السلمية لحلّ المنازعات المتعلقة بقانون البحار، فهذه الأخيرة تعدّ جهة قضائية هدفها الأساسي التوصل إلى فضّ هذه المنازعات وفقا لقواعد وأحكام القانون الدولي وأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث إستطاعت هذه الأخيرة القيام بدور فعّال في عملية تسوية الكثير من المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية، من خلال إمكانية اللجوء إليها المتاح لجميع الأطراف المتنازعة حتى المنظّمات الدولية والكيانات من غير الدول الأطراف في الإتفاقية⁽¹⁾، وكذا من خلال الأحكام التي تصدرها والتي تكون إلزامية وعلى جميع الأطراف الإمتثال لها⁽²⁾، غير أنّه وبالرغم من هذه المزايا فإنّه يؤخذ عليها بطء إجراءات التقاضي أمامها وقصور التسبب في قراراتها التي تميّزت بالغموض وعدم الوضوح في معظمها، ويتجلّى ذلك من خلال عزوف العديد من الدول عن اللجوء إليها مباشرة لحلّ نزاعاتهم البيئية، وهو ما يفسّر قلّة القضايا المعروضة أمامها وإلى غاية اليوم لم يسجّل أمامها إلّا 29 قضية فصلت في 27 قضية منها، ومازالت 02 من القضايا العالقة لأسباب ودوافع مختلفة وهي القضية رقم 28 المتعلقة بتحديد الحدود البحرية بين "موريس" و "المالديف" في المحيط الهادي، وكذا القضية رقم 29 المتعلقة بالسفينة "سان بيدرو بيو" بين سويسرا ونيجريا⁽³⁾.

على العموم لم تكن هذه المحاكم الحلّ القضائي الوحيد في مسألة تسوية النزاعات الدولية، حيث يمكن فضّ النزاعات البيئية عن طريق التحكيم الدولي الذي أثبت نجاعته في تسوية النزاعات الدولية بصفة عامة والبيئية بصفة خاصة.

ثانيا: التحكيم الدولي

يعتبر التحكيم الدولي من أقدم الوسائل القضائية التي يتمّ اللجوء إليها لتسوية المنازعات الدولية بطريقة سلمية، ونظرا للأهمية البالغة للتحكيم الدولي في التصديّ للمنازعات التي تقوم بين الدول أعطت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 الدول المتنازعة إمكانية فضّ المنازعات الناشئة بينها عن طريق التحكيم، حيث نظّمت الأحكام المتعلقة به في المرفق السابع منها، وقد أثبت التحكيم نجاعته في حلّ العديد من المنازعات المتعلقة بالبحار⁽⁴⁾.

(1) - المادة 20 الفقرة الثانية من المرفق السادس (النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار) لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(2) - المادة 33 من نفس المرفق.

(3) - علي اليازيد، شهرزاد نوار، مرجع سابق، ص 360.

(4) - جاءت المادة 37 من إتفاقية لاهاي لسنة 1907 المتعلقة بالتسوية السلمية للمنازعات الدولية بتعريف التحكيم الدولي، والتي نصت على أن " الغرض من التحكيم الدولي تسوية المنازعات بين 1 الدول، عن طريق قضاة تختارهم الدول المتنازعة وعلى أساس إحترام قواعد القانون الدولي."

إن الأصل في اللجوء إلى التحكيم الدولي هو إختياري، ويكون من خلال إتفاق وقبول أطراف النزاع بإرادة حرة عرض النزاع القائم بينهما على التحكيم لتسويته بالطريقة التي يرونها مناسبة⁽¹⁾، كما يمكن أن يكون التحكيم إجباري، الذي يكون اللجوء إليه عند إبرام أطراف النزاع إتفاقيات خاصة بالتحكيم، تقوم كل دولة طرف فيها بالتعهد بعرض جميع المنازعات القانونية على التحكيم، أو تعهد أطراف النزاع بعرض جميع النزاعات دون إستثناء على التحكيم الدولي في إتفاقيات خاصة بالتحكيم.⁽²⁾

وفي المجال البحري نجد ما جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الخامس عشر منها الذي إحتوى على المبادئ العامة لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبحار، كما أنها جاءت في نفس الوقت بنظام إلزامي للتسوية السلمية المنازعات المتعلقة بالبحار⁽³⁾، حيث منحت الإتفاقية الدول الأطراف حرية إختيار وسيلة تسوية المنازعات من الوسائل المنصوص عليها في المادة 287 منها في المادة والمتمثلة في المحكمة الدولية لقانون البحار، محكمة العدل الدولية، محكمة التحكيم مشكّلة وفقا للمرفق السابع، محكمة التحكيم مشكّلة وفقا للمرفق الثامن، وفي حال عدم إنتقاء الدولة وسيلة من هذه الوسائل، يكون لجوؤها للتحكيم إلزاميا.⁽⁴⁾

وعليه يكون التحكيم في المجال البحري إما تحكما عاما أو خاصا.

1 - التحكيم وفقا للمرفق السابع من إتفاقية قانون البحار (التحكيم العام):

يجوز لأي طرف في نزاع إخضاعه لإجراءات التحكيم الواردة في المرفق السابع من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وذلك بعد إخطار كتابي يوجّه إلى الطرف أو الأطراف الأخرى في النزاع مصحوبا بالأسس والأسانيد التي يقوم عليها هذا الأخير. وتختص المحكمة بالنظر في النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاقية قانون البحار، كما لها إختصاص النظر في النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاق دولي له صلة بأغراض هذه الإتفاقية وذلك إستنادا إلى المادة 288 منها، وبنفس الطريقة فإنه يجوز للكيانات من غير الدول الأطراف عرض منازعاتها على التحكيم على هذه الأخيرة.⁽⁵⁾

(1) - أحمد بلقاسم، التحكيم الدولي، دار هومة، الجزائر، 2005، ص 52.

(2) - أحمد بلقاسم، مرجع سابق، ص 52 - 53.

(3) - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 926 - 924.

(4) - صلاح الدين عامر، نفس المرجع ص 926، وكذا: صوفيا شراد مرجع سابق، ص 232.

(5) - المادة 13 من المرفق السابع من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

بالإضافة إلى ذلك تصدر محكمة التحكيم قراراتها بأغلبية أصوات أعضائها الحاضرين، ويكون القرار الصادر عنها نهائي غير قابل للاستئناف وعلى الأطراف الإمتثال له وتنفيذه، وهذا ما نصت عليه المادة 18 من إتفاقية بروكسل المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار، إلا أنه طبقا لإتفاقية قانون البحار فإنه يمكن إستئناف حكم محكمة التحكيم إذا تم الإتفاق مسبقا على الإستئناف⁽¹⁾، وتعتبر قضية جزيرة حنيش الكبرى بين اليمن وأريتريا من أحدث النزاعات التي عرضت على التحكيم الدولي، بعد إتفاق الأطراف المتنازعة على عرض النزاع عليه، ويدور الخلاف فيها حول السيادة على هذه الجزيرة وتعيين الحدود بين البلدين.

2 - التحكيم وفقا للمرفق الثامن لإتفاقية قانون البحار (التحكيم الخاص):

جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بموجب المرفق الثامن الملحق بها بأسلوب التحكيم الخاص كوسيلة من الوسائل السلمية التي يتم اللجوء إليها للنظر في أنواع معينة من النزاعات التي تثور بين الأطراف المتنازعة بشأن تفسير أو تطبيق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المواد المتعلقة بمصادد الأسماك، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، الملاحة بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق⁽²⁾.

وتتألف محكمة التحكيم الخاص من خمسة أعضاء ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك، يقوم الطرف الذي رفع الدعوى بتعيين عضوين يتم إختيارهما من القائمة المذكورة في المادة 02 من المرفق الثامن الملحق بإتفاقية قانون البحار، وهو ما يميزها عن محكمة التحكيم العام الذي يُسمح في إطاره للأطراف المتنازعة بتعيين محكم واحد لكل طرف، أما رئيس محكمة التحكيم الخاصة فيشترط فيه أن يكون من مواطني دولة ثالثة، ويتم إختياره من طرف أطراف النزاع من القائمة المناسبة⁽³⁾.

تصدر محكمة التحكيم الخاصة أحكامها في النزاعات المعروضة عليها بأغلبية أعضائها الحاضرين، بحيث يجب أن يتضمن الحكم أسماء المحكمين الذين إشتراكوا في إصدار الحكم وأن يكون مسببا تسببا واضحا ودقيقا⁽⁴⁾، وتكون هذه الأحكام قطعية وغير قابلة للاستئناف إلا إذا إتفق أطراف النزاع على إمكانية

(1) - Charles Alexandre Kiss, Recueil de traités multilatéraux relatifs à la protection de l'environnement, Programme des Nations Unies pour l'environnement, Nairobi, UNEP, 1982, P.228.

(2) - المادة 01 من المرفق الثامن الملحق من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(3) - المادة 03 من نفس الملحق.

(4) - المادة 11 من المرفق السابع من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

إستئنافها، وفي حال حدوث خلاف يتعلّق بتفسيره أو تنفيذه يجوز لأيّ طرف من أطراف النزاع أن يطلب من محكمة التحكيم الذي أصدرته الفصل في موضوع الخلاف⁽¹⁾.

بوضع هذا بعين الاعتبار وبما أنّ إتفاقية قانون البحار تسري على كافّة بحار العالم بما فيها البحر المتوسط، فإن أحكامها المتعلقة بتسوية النزاعات بالنحو السابق شرحة تنطبق أيضا على هذا الأخير خاصة وأن معظم دول المتوسط صادقت على هذه الإتفاقية، وفي الواقع فإنّ إتفاقية برشلونة نصّت أيضا في المادة 22 الفقرة الثانية على أنه في حالة عجز الأطراف عن تسوية النزاع بالأساليب المنصوص عليها في الفقرة الأولى منها، فإنّ النزاع يرفع بالإتفاق العامّ إلى التحكيم ويجوز لأيّ طرف وفي أيّ وقت التصريح بقبول الإلتزام الجبري بتطبيق إجراء التحكيم، ويبلّغ هذا التصريح كتابة إلى أمانة الإيداع التي تبلغ بدورها إلى الأطراف الأخرى وهذا طبقا لأحكام الفقرة الثالثة من نفس المادة⁽²⁾.

ختاما ومن خلال هذا المطلب تمّ التأكيد على أنّه وإذا كان حلّ النزاعات الدولية بالوسائل السلمية قد أصبح إلتزاما على عاتق أشخاص المجتمع الدولي، إلّا أنّه لأطراف النزاع الحرية الكاملة في إختيار الوسيلة السلمية المناسبة لتسوية منازعاتهم، وقد تمّ تصنيف هذه الوسائل إلى وسائل غير قضائية، وهي إمّا دبلوماسية ومنها المفاوضات ومنها الوساطة والمساعي الحميدة ومنها التوفيق ومنها التحقيق على إن أكثرها إستخداما في مجال النزاعات الدولية البيئية هي المفاوضات والتوفيق، أو عن طريق اللجوء إلى المنظمات الدولية كمنظمة الأمم المتحدة وكذا المنظمة البحرية الدولية في المجال البحري...، وأخرى قضائية تتمثّل في الجهات القضائية الدولية الموجودة إلى جانب المحكمة الدولية لقانون البحار، والتي يتمّ اللجوء إليها لحلّ النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي محكمة العدل الدولية، محكمة التحكيم مشكّلة وفقا للمرفق السابع، محكمة تحكيم مشكّلة وفقا للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه.

(1) - صوفيا شراد، مرجع سابق، ص 236.

(2) - المادة 22 الفقرتين 2 و3 من إتفاقية برشلونة.

المبحث الثاني

الحاجة إلى نظام قانوني أكثر فعالية

إنّ النظام القانوني القائم لحماية البحار والمحيطات أضحى غير كافٍ لتوفير الحماية الحقيقية للبيئة البحرية، لأنّه لم يوقف تفاقم مشكلة التلوّث فيها، ومن هذا المنطلق سعى المجتمع الدولي منذ مؤتمر ستوكهولم إلى مؤتمر ريو دي جانيرو إلى اعتماد إتجاه واضح قصد إنشاء قواعد ومبادئ جديدة من أجل ترقية نظام حماية البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها.

وفي هذا الإطار، أبدى الأمين العامّ Maurice STRONG لمؤتمر ستوكهولم 1972 ثم مؤتمر ريو 1992 وجهة نظره حول ضرورة تطوير قواعد القانون الدولي للبيئة في كلمة إفتتاحية في الجلسة الأولى العامة للمؤتمر قائلاً: " لقد إجتمعنا اليوم بهدف تأكيد مسؤوليتنا المشتركة عن المشاكل البيئية المحيطة بالكرة الأرضية التي نشارك جميعاً فيها قد يصيبها... إنني أعتقد أنّه يجب أن نضيف إلى الأسس التي سنتوصل إليها في هذا المؤتمر:

مفاهيم جديدة للقانون الدولي لتطبيق المبادئ الجديدة للمسؤولية والسلوك الدولي الذي يتطلبه عصر البيئة، وأساليب جديدة لتنظيم المنازعات الخاصة بالبيئة، ولبسط فوائد العلم الحديث في العالم أجمع وتوجيهه للتخفيف من حدة المشاكل الملحة التي تعاني منها الغالبية العظمى في المجتمع الدولي".⁽¹⁾ وهو بذلك قد أكّد على ضرورة وضع نظام قانوني واسع بحيث يمكن تعميم قواعده على مختلف مجالات العلاقات الدولية وذلك من خلال اعتماد تدابير فعّالة للرقابة والإشراف والتنفيذ تحدّد الدور الرئيسي للمجتمعات الوطنية.⁽²⁾

في الواقع إنتهت المؤتمرات إلى وضع العديد من القواعد والمبادئ القانونية الدولية التي أصبحت فيما بعد نقطة تحوّل في سبيل حماية البيئة الطبيعية، ومن أهمّ هذه المبادئ نشأة إلزام دولي يقوم على أساس تلبية حاجيات الأجيال الراهنة دون المساس بقدرات الأجيال القادمة في توفيرها، وهو مبدأ التنمية المستدامة الذي يقوم بالمثل على عدّة مبادئ دولية منها مبدأ عدم الإستخدام الضار للإقليم، مبدأ الوقاية، مبدأ الحيطة

(1) - زيد المال صافية، مرجع سابق، ص 320.

(2) - "Pour gérer notre avenir commun sur cette planète, il nous faudra un nouveau régime juridique universel fondé essentiellement sur l'extension de la primauté du droit des relations, ainsi que des mécanismes sur de contrôles et d'exécution qui conditionnement le fonctionnement des sociétés nationales." Maurice STRONG, in opinion du juge PALMER court international de justice, Recueil des arrêts au consultatifs et ordonnance du 01-02-1995 relative aux essais nucléaires français, pp 408-409.

والحذر، مبدأ دراسة التأثير، مبدأ الملوث الدافع... ولا شك أن هذه الأخيرة تمثل المبادئ القانونية التي تعارفت عليها المجتمعات الدولية في النظم القانونية البيئية.⁽¹⁾

وفي إطار حماية البيئة البحرية في المتوسط وبعد عشرون سنة من وضع نظام برشلونة ودخوله حيز التنفيذ، يستحق هذا النظام التكيف من جهة مع هذه التطورات التي إعتترف بها المجتمع الدولي من أجل تعزيز فعالية الآليات القائمة في ضوء التجربة المكتسبة (مطلب أول)، ومن ثمة التعرف على التعديلات المقترحة التي كانت محل إتفاقية برشلونة الإطار وبروتوكولاتها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تكيف أحكام إتفاقية برشلونة وفقا لمستجدات قواعد القانون الدولي

توصل مؤتمر قمة الأرض إلى وضع 27 مبدأ إضافة إلى برنامج عمل هو الأجندة 21، الذي يعتبر النص المرجعي للعديد من المبادئ القانونية، من أبرزها ضرورة إدماج البعد البيئي في مسار سياسات التنمية (المبدأ 4)، مبدأ الحيطه (المبدأ 15)، مبدأ الملوث الدافع (المبدأ 11)، مبدأ ولوج المواطن للمعلومة البيئية وحقه في المشاركة في إتخاذ القرار (المبدأ 10)، مبدأ مشاركة الجماعات المحلية في مسارات التنمية المستدامة (المبدأ 22)⁽²⁾...، مما يستدعي التعرض في هذا المطلب لبعضها كمبدأ التنمية المستدامة⁽³⁾ الذي يسعى إلى الأخذ بعين الإعتبار حقوق ومصلحة الأجيال القادمة عن طريق الإدارة المتكاملة لمناطق الحرية وكذا المناطق الساحلية، ودون الخوض في دراسة المبادئ الأخرى التي تم دراستها في إطار بحثنا حول الأسس الجديدة للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

(1) - محمد صالح بدر الدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطيرة في القانون الدولي طبقا لأحكام إتفاقية بازل، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 46 - 51.

(2) - تقرير الأمم المتحدة المعني بالبيئة بالتنمية، مرجع سابق، ص 02 - 06.

(3) - صيغ هذا المبدأ من قبل لجنة برونلاند سنة 1987 على أثر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة وتعني التنمية المستدامة حسب اللجنة العالمية للبيئة والتنمية بأنها التنمية التي تلبي احتياجات الجيل الحاضر دون التضحية أو الإضرار بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها. إضافة الى ذلك صيغ هذا المبدأ في إعلان ريو ضمن المبدأ الثالث الذي يقر بضرورة إعمال الحق في التنمية على نحو يكفل احتياجات الأجيال الحاضرة والقادمة، مع ضرورة مراعاة الاعتبارات البيئية عند وضع السياسات الاقتصادية والبرامج التنموية، ترشيد استخدام الموارد الطبيعية غير المتجددة، البحث عن بدائل صديقة للبيئة خاصة مصادر الطاقة، التسيير الأمثل للنفايات وجعلها مصدر للثروة بإعادة تدويرها. على الموقع:

<https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/book/view.php?id=6189>

الفرع الأول: التنمية المستدامة بعد جديد لحماية البيئة البحرية في المتوسط

لقد أصبحت عبارة "تنمية مستدامة" موجودة بكثرة في المسائل المتصلة بحماية البيئة، ووفقا لهذا المفهوم الجديد، فإن حماية هذه الأخيرة أصبحت عنصرا كاملا في تهيئة السياسات الاقتصادية للدول.⁽¹⁾ وتجدر الإشارة إلى أنه قد تمّ اعتماد مفهوم التنمية المستدامة رسميا من طرف اللجنة العالمية للبيئة والتنمية المعروفة بلجنة "برونتلاند" بموجب تقريرها المعنون بـ "مستقبلنا المشترك"⁽²⁾، الذي أكد على أهمية العلاقة بين البيئة والتنمية بحيث لا يمكن تحقيق التنمية ما لم تكن قابلة للاستمرار من دون وقوع أضرار بيئية⁽³⁾، وبذلك يكون هذا التقرير المرجع الذي إعتمدت عليه مختلف الوثائق القانونية سواء كانت دولية، إقليمية أو وطنية.⁽⁴⁾

هذا وإنّ الهدف الرئيسي للتنمية المستدامة هو تحقيق التوازن بين النظام البيئي والاقتصادي والاجتماعي، وذلك من خلال الأخذ بعين الاعتبار مفهوم الإنصاف ما بين الأجيال الذي يستلزم حماية دائمة للبيئة، وذلك ليس فقط للأجيال الحاضرة فحسب، بل حتى للأجيال القادمة، وعليه وللوصول إلى هذه الأهداف، إعتمد هذا المبدأ طريقا يقوم على عدد من الأسس والتي تتمثل فيما يلي:

أولا: أبعاد التنمية المستدامة

(1) - وقد جاء في المبدأ الرابع من إعلان ريو: "من أجل تحقيق تنمية مستدامة، تكون حماية البيئة جزءا لا يتجزأ من عملية التنمية ولا يمكن النظر فيها بمعزل عنها"

(2) - ورد في تقرير Brundtland أنه "يملك الجنس البشري كلّ الوسائل لتحمل نتائج التنمية المستدامة، والاستجابة لاحتياجات الحاضر دون المساس بقدرات الأجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها، ومفهوم التنمية المستدامة يفترض بالتأكيد حدود، وهذا لا يعني أنها مطلقة، ولكن تلك التي تفرضها علينا حاليا التقنيات والتنظيم الاجتماعي، وقدرة الغلاف الجوي على تحمل آثار النشاط البشري. لكننا نستطيع تحسين تقنياتنا وتنظيمنا الاجتماعي بطريقة تفتح المجال لعهد جديد من النمو الاقتصادي."

لتحقيق التنمية المستدامة في جميع أنحاء العالم، لا بد على الأغنياء اعتماد أسلوب حياة يحترم الحدود البيئية للكرة الأرضية، وهذا ينطبق على استهلاك الطاقة مثلا، علاوة على ذلك فإن النمو الديمغرافي المرتفع في الدول الفقيرة يزيد من الضغوط على الموارد الطبيعية، ويكبح تحسن المستوى المعيشي. فلا يمكن تحقيق التنمية المستدامة إلا إذا كان النمو الديمغرافي والتنمية، يسيران بالتوافق مع القدرات الإنتاجية للنظام البيئي، ومع ذلك فإن التنمية المستدامة ليست حالة توازن، وإنما هي عملية تغيير يتحدد بموجبا استغلال الموارد الطبيعية، واختبار الاستثمارات، وتوجيه المؤسسات، وفق احتياجات الحاضر والمستقبل معا، والتنمية المستدامة في نهاية المطاف هي مسألة إرادة عملية. لمزيد من التوضيح أنظر:

- Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, "notre avenir à tous", Chapitre I, Un défi mondial, Le développement durable, pp.17-18.

(3) - سهير إبراهيم حاتم الهيتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2014، ص 100.

(4) - PIERATTI Gertrude, PRAT Jean Luc, Droit économie, écologie et développement durable : Des relations nécessairement complémentaire, mais inévitablement ambiguës, Revue juridique de l'environnement, Centre du droit de l'environnement, l'Université de Strasbourg, France, Numéro 03, 2000, p 422.

إنَّ التنمية المستدامة تركز على مجموعة من الأبعاد المترابطة والمتداخلة فيما بينها، والتي تتمثل في الآتي:

1- البعد الإقتصادي:

بما أن مفهوم التنمية المستدامة يعبر عن مجموع الشروط والوسائل القانونية التي تسمح بالحفاظ على النمو وتحقيق إرتفاع مستوى المداخل، والرفاهية الإقتصادية سواء بالنسبة للأجيال الحاضرة أو القادمة⁽¹⁾، فإنَّ البعد الإقتصادي لهذه الأخيرة يعني الحفاظ على الرصيد العام للرأسمال الطبيعي والإصطناعي اللازم من أجل تحقيق الرفاهية وضمان الإنتقال السليم لهذا الرصيد إلى الأجيال المقبلة⁽²⁾، وعليه فالبعد الإقتصادي للتنمية البيئية يعني إستمرارية الرفاه الإقتصادي الذي يركز على الإنعكاسات الحالية والمستقبلية لعملية التنمية الإقتصادية على البيئة والمجتمع، بحيث يمكن معه تحقيق العدل فيما بين الأجيال.⁽³⁾

وعموما يمكن القول بأن المفهوم الإقتصادي للتنمية المستدامة للبيئة يعني ضرورة العيش على مصالح العناصر والموارد الطبيعية لهذه الأخيرة دون المساس بها والمحافظة على قدرتها على التجدد والتكيف، بما يكفل حقوق جميع الأجيال الحاضرة والمقبلة، كما يجب الإستثمار فيها للحفاظ على إستمراريتها في المستقبل. ويرتكز هذا الإستثمار خاصة على الموارد البيئية، إستراتيجيات دولية ووطنية لحماية البيئة وكذا تحقيق التنمية المستدامة من خلالها، والأهم يجب تشخيص المشاكل البيئية أولا ثم ترجمة الحلول عن طريق نصوص قانونية وأخرى تنظيمية لمعالجة الأوضاع، وإستحداث مؤسسات وهيكل أساسية ومخططات وإعداد برامج وسياسات واضحة المعالم من أجل تحقيق البعد الإقتصادي للتنمية.⁽⁴⁾

تجدر الإشارة إلى أنه منذ سنوات عدّة، بدأ الضغط الإجتماعي والإقتصادي يشد على الموارد الطبيعية والنظم البيئية البحرية في المتوسط، وذلك تلبيةً لحاجيات المجتمع المتزايدة في البرّ والبحر، خصوصا مع تنامي التهديدات التي تشكّل خطرا على هذا الوسط، كالتلوث بكلّ مصادره وأشكاله كما سبق

(1) -Mohan MUNASINGHE, l'approche économique du développement durable, Revue Finance et Développement, Décembre, 1993, p 16.

(2) -Fabrice HATEM, Le concept du développement soutenable, Revue économique prospective internationale, 4 éme trimestre, numéro 44, 1990, p 103.

(3) - بن الحاج جيلاني، مغزاوة فتيحة، التنمية المستدامة بين الطرح النظري والواقع العملي - دراسة الإستراتيجية العربية المقترحة للتنمية المستدامة لما بعد عام 2015 -، مجلة الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات، كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة لونيبي علي، البليدة، الجزائر، العدد 11، جوان 2017، ص 155.

(4) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص ص 151 - 152.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التطرق إليه وكذا إستفاد الموارد البحرية بكل أنواعها، مما يستدعي أن تأخذ الدول المتوسطية بعين الاعتبار البعد البيئي في السياسات الإقتصادية والإجتماعية ضمانا لتحقيق تنمية مستدامة للمتوسط.

2- البعد الإجتماعي:

إنّ البعد الإجتماعي للتنمية البيئية لا يقل أهمية عن البعد الإقتصادي، إذ يعدّ هذا الأخير أحد المفاتيح لإعادة توطيد العلاقة بين الإنسان ومحيطه بما يحقّق التنمية المستدامة، فهو يركّز على العدالة الإجتماعية وكذا العلاقة المتبادلة بين المجتمعات البشرية والمساواة في إتاحة فرص توزيع الموارد الطبيعية بإنصاف ومساواة، بحيث تمكّنهم من العيش حياة عادية بتلبية الحاجيات الأساسية، كالغذاء، الصحة والتعليم...⁽¹⁾

ومن الجدير بالإشارة أنّه من الضروري المحافظة على التوازن بين البعد الإقتصادي والبشري للتنمية المستدامة، وذلك من خلال إيجاد توازن بين إستغلال الموارد والمصادر الطبيعية المتاحة، بحيث يجب ألا تستغل كلياً إلى درجة أنّه لا يمكن على المدى المتوسط والطويل تجديدها، وبين حجم السكّان ومتطلبات التنمية⁽²⁾، وهو ما يعني أنّه يجب ضمان دوام المصادر الطبيعية، بشكل يضمن عدم الإضرار بالأجيال القادمة ولا بالمصادر الطبيعية المشتركة كالماء، الهواء، الأرض والتنوّع البيولوجي.⁽³⁾

3- البعد الإيكولوجي:

يتعلّق البعد الإيكولوجي بكيفية إدارة المصادر الطبيعية للبيئة، ذلك أن الإستنزاف البيئي يعدّ أحد العوامل التي تتعارض مع مقتضيات وأهداف التنمية المستدامة للثروات البيئية.

فالتنمية المستدامة تقوم على أساس المحافظة على النظم البيئية وحمايتها من الأخطار التي تهدّدها، إلى جانب ترشيد إستغلال الموارد والثروات الطبيعية، وهو ما يؤكد أن البعد الإيكولوجي يقوم على قاعدة ثبات هذه الموارد وتجنّب الإستغلال اللاعقلاني لها خصوصاً تلك غير المتجددة والتي تشمل كلاً من النفط، الغاز الطبيعي، الفحم والمعادن... وكذا المحافظة على التنوّع البيولوجي للوسط البيئي بما يكفل حقوق جميع الأجيال الحاضرة والمقبلة⁽⁴⁾، وبالتالي تبدو الحاجة إلى وضع نظام متكامل لإدارة المصادر الطبيعية للبيئة

(1) - زيد المال صافية، مرجع سابق، ص 41.

(2) - تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة: ريو دي جانيرو البرازيل 20 - 22 جوان 2012، وثائق الأمم المتحدة، نيويورك، 2012، وثيقة رقم: A/CONF.216/16، ص 1 - 25.

(3) -M. PRIEUR, Droit de l'environnement, op.cit, p.163.

(4) - وافي حاجة، مرجع سابق، ص 25.

البحرية لسنوات قادمة من أجل الوصول إلى طرق منهجية علمية وفعالة لصيانة وحفظ الأنظمة والأرصدة البيئية.⁽¹⁾

من العرض السابق، نستخلص أنّ التنمية المستدامة تشمل مجموعة من الأبعاد المتكاملة التي تتضمن تنمية بشرية وبيئية شاملة تهيئ للجيل الحاضر المتطلبات الأساسية والمشروعة دون الإخلال بقدرة المحيط الطبيعي على أن يحافظ للأجيال التالية على متطلباتها، بمعنى آخر إستجابة التنمية لحاجات الحاضر دون مساومة على قدرة الأجيال المقبلة على الوفاء بحاجاتها.

ثانياً: مبادئ التنمية المستدامة

تجدر الإشارة إلى أنّ ما يهمنّا في هذه الدراسة هو الهدف 14 من التقرير الذي أعدته منظمة الأمم المتحدة حول أهداف التنمية المستدامة في أفق 2030، وهو الخاص بحماية والإستغلال المستدام للمحيطات والبحار والموارد البحرية التي منها البحر الأبيض المتوسط، فالبهار والمحيطات تشكّل أكبر نظام بيئي على كوكب الأرض كما سبق الإشارة إليه وتوفّر نصف كميات الأكسجين، كما تعتبر منظماً للطقس، وتحتوي على ثروات طبيعية كثيرة، كما أنّ عددا كبيرا من البشر يعيشون في المناطق الشاطئية ونظامهم المعيشي مرتبط بالقرب من البحر، إلّا أنّه ورغم هذه الأهمية فإنّها تتعرّض لتحديات تهدّد سلامتها، كتحمّض المحيطات، الصيد غير المنظم وغير القانوني والتلوّث البحري⁽²⁾.

في هذا السياق سيتمّ التعرّض لمبدأ العدالة بين الأجيال، ومبدأ الإلتزام بتعزيز الإدارة المتكاملة للسواحل، كأهمّ مبادئ لحماية البيئة البحرية وترقية التنمية المستدامة من أجل منع التلوّث في الوسط البحري والحدّ من مدخلات الملوثات، سواء المزمّنة أو العرضية، والقضاء عليها إلى أقصى حدّ ممكن⁽³⁾.

1. مبدأ العدالة بين الأجيال:

يقوم هذا المبدأ على وجوب ترك الثروات الطبيعية للأجيال القادمة بنفس القدر الذي تسلمت به الأجيال الحالية تلك الثروات، بالإضافة إلى ضرورة تحقيق العدالة بين الجيل الحالي سواء من حيث الأشخاص أو من حيث الزمان، من خلال التوزيع العادل لهذه الأخيرة مع تأمين الإحتياجات الأساسية لكلّ

(1) - زيد المال صافية، مرجع سابق، ص ص 42 - 43.

(2) - منور فريدة، مرجع سابق، ص 280.

(3) - تنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط على " لحماية البيئة والمساهمة في التنمية المستدامة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط تقوم الأطراف المتعاقدة، بتطبيق مبدأ الحذر أو الحيطة، مبدأ الغرم على الملوث، تشجيع التعاون فيما بين الدول في إجراء التقييم البيئي، والإلتزام بتعزيز الإدارة المتكاملة للسواحل."

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

فئات المجتمع وعدم الإضرار بمصالح الأجيال المقبلة على حساب حاجيات الأجيال الحاضرة، وكذا الإهتمام بالمستقبل والعمل على عدم ترك بيئة ملوثة ومستنزفة أكثر مما هي عليه اليوم؛ وبالنسبة للبيئة البحرية فإنه بموجب هذا المبدأ يجب السهر على الإستخدام الرشيد للموارد البحرية، وحفظ الأصول والأرصدة لهذه البيئة بحيث يمكن للأجيال القادمة أن تتمتع ببيئة بحرية غنية وخالية من التلوث⁽¹⁾.

إنّ التنمية المستدامة تركّز على العلاقة بين نشاطات الأفراد والبيئة وتتعامل مع النظم الطبيعية على أنّها أساس حياة الإنسان الحالي والمستقبلي، وتبعا لذلك لابدّ من تعزيز وعي السكّان بالمشاكل البيئية وتحسيسهم بالمسؤولية تجاه المحيط الذي يعيشون فيه من خلال إعطاءهم فرصة متابعة وتقييم برامج ومشاريع التنمية المستدامة، وكذا السهر على إبقاء الصحة والتنوّع والجودة في هذا المحيط.

ويجب التنويه في هذا الصدد إلى أنّه قد تمّ التأكيد في إعلان استوكهولم لسنة 1972 حول البيئة، على فكرة الأجيال القادمة ضمن الفقرة السادسة من الديباجة، والمبدأ الثاني وجزء من المبدأ الحادي عشر، وفي المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وكذا ضمن مبادئ إعلان ريو في المبدأ الثالث منها.⁽²⁾

2. الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية:

تعرف الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية⁽³⁾ على أنّها "عملية ديناميكية تجمّع الحكومات، والمؤسسات، العلوم وأصحاب القرار، والمصالح العامّة والخاصة، من أجل حماية وتنمية النظم والموارد الساحلية".⁽⁴⁾

(1) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 153.

(2) - A. KISS et J-P BEURIER , Op.cit, p 171.

(3) - تجدر الإشارة إلى أنّه تعرف المنطقة الساحلية بأنها: مناطق متحركة، يكون فيها تداخل بين البرّ والماء والغلاف الجوي، تتفاعل جميعها مع بعضها في نظام وتوازن، هذا النظام يمكن أن يتغير بتأثير من الطبيعة أو البشر. وتتضمن المنطقة الساحلية الحواجز المرجانية، الشاطئ، الكثبان الرملية، الشواطئ الصخرية، المناطق الرطبة، مناطق المد والجزر، المستنقعات المالحة، الشعاب المرجانية، المانغروف، مصبات الأنهار والخلجان. أنظر:

-PNUE, Directives concernant la gestion intégrée des régions littorales, avec une référence particulière au bassin méditerranéen, Rapports et études des mers régionales n°161, PAP/CAR (PAM-PNUE), Split, 1995, p.58.

(4)- Jacques Denis et Yves Henocque, Ifremer, Des outils et des hommes pour une gestion intégrée des zones côtières, guide méthodologique- volume II, UNESCO, 2001, p. 8 [document de l'unesco]

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

كما تعني التخطيط والإستخدام المستدام للمناطق الساحلية، مع الأخذ في الإعتبار التنمية الإقتصادية والإجتماعية المرتبطة بوجود البحر، زيادة على الحفاظ على التوازن الإيكولوجي الهشّ للمناطق الساحلية والمناظر للأجيال الحاضرة والقادمة⁽¹⁾، وهي تعتبر الميدان الخصب لتطبيق مبدأ التنمية المستدامة⁽²⁾.

تشكل حماية البيئة البحرية بواسطة الإدارة المتكاملة نهج تمت صياغته صراحة من قبل العديد من أدوات القانون الدولي للبيئة، وتندرج تماما ضمن المبادئ الأساسية لقانون البحار، وقد برز الأساس القانوني لتنفيذ الإدارة المتكاملة في العديد من نصوص القانون الدولي للبيئة من بينها الإعلانات وخطط العمل المتعلقة بالبيئة والتنمية، الإتفاقيات الدولية البيئية، برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن أنشطة برية...

وبالرغم من ذلك فإنه قد تمّ النص على مبدأ الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في الإتفاقيات الدولية بطريقة ضمنية وغير مباشرة، نذكر منها إتفاقية رامزار المتعلقة بالمناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية بإعتبارها ملاجئ للطيور البرية الموقع عليها برامزار بإيران في 02 فيفري 1971،⁽³⁾ إتفاقية التنوع البيولوجي في مادتها الثانية⁽⁴⁾، وكذا في إعلان ريو فلم ينص على هذا المبدأ بصورة صريحة وإنما إكتفى بالنص على ذلك من خلال التأكيد في مبادئه على ضرورة دمج البيئة في سياسات التنمية⁽⁵⁾، التعاون الدولي⁽⁶⁾ ومشاركة المواطنين في إتخاذ القرارات⁽⁷⁾، كذلك برنامج القرن الواحد والعشرين فنص في الفصل السابع عشر على الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية، وفي إطار ذلك أوصى برصد ومراقبة المناطق الساحلية⁽⁸⁾، تنفيذ برامج الإدارة المتكاملة والحفاظ على التنوع البيولوجي⁽⁹⁾، وتشجيع التعاون في ذات

(1)- Conseil de l'Europe, Modèle de loi sur la gestion durable des zones côtières - Comité pour les activités du Conseil de l'Europe en matière de diversité biologique et paysagère, Sauvegarde de la Nature, n° 101, Editions du Conseil de l'Europe, novembre 1999, p 13. [document du conseil de l'europe]

(2) - بن فاطيمة بوبكر، مرجع سابق، ص 155.

(3) - المادة الأولى من إتفاقية رمزار الخاصة بحماية المناطق الرطبة ذات الأهمية الدولية، الجريدة الرسمية الصادرة في 11 ديسمبر 1982، عدد 51.

(4) - إتفاقية الأمم المتحدة الإطار للتنوع البيولوجي، الموقع عليها بربو دي جانيرو في 5 جوان 1992، دخلت حيز التنفيذ في 29 ديسمبر 1993، ج.ر عدد 32، الصادرة في 14 جويلية 1995.

(5) - المبدأ 14 من مبادئ إعلان ريو حول البيئة والتنمية، المعتمد في ريو دي جانيرو، في 13 جوان 1992، مرجع سابق.

(6) - المبدأ 09، 12، 13، 27 من نفس الإعلان.

(7) - المبدأ 10 من نفس الإعلان.

(8) - الفصل 17 من جدول أعمال القرن 21، مرجع سابق (جدول أعمال القرن الواحد والعشرون، المعتمد خلال مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية،

المنعقد في 13 جوان 1992 في ريو دي جانيرو A/CONF.151/26/Rev.1)

(9) - الجزء 6/17 ب من نفس الفصل.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المجال⁽¹⁾، وأما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فهي الأخرى لم تنص صراحة على الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، ولكن أشارت إليها في إطار تعريفها للتلوث⁽²⁾.

أما إتفاقية برشلونة لعام 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط، فقد كان لها اتجاه مغاير لهذه الإتفاقيات، فقد نصّت الإتفاقية صراحة على ضرورة التزام الدول المتعاقدة بتعزيز الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، مع الأخذ في الاعتبار حماية المصالح الإيكولوجية والمناظر الطبيعية والإستخدام الوطني للموارد الطبيعية⁽³⁾، وقد دعمت نصوصها في 21 جانفي 2008 بتوقيع الدول الأطراف فيها على بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط، وهو يعدّ أول نصّ قانوني دولي وإقليمي متخصص ينظّم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية يساهم في تعزيز القانون الدولي للبيئة ويتماشى مع أحكام الفصل السابع عشر من برنامج القرن الواحد والعشرين، كما يستجيب للحاجة إلى تطوير تعاون إقليمي بين الدول المطلة على البحر المتوسط في هذا المجال، وقد صادقت على هذا البروتوكول 12 دول متوسطة إلى حد اليوم⁽⁴⁾.

كما أورد البروتوكول من خلال مواده، خاصّة في مادته السادسة المبادئ العامة الكلاسيكية للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، وهي التكامل الإقليمي⁽⁵⁾، التكامل المؤسّساتي⁽⁶⁾، التكامل الزمني⁽⁷⁾ ومشاركة المجموعات السكانية المحلية⁽⁸⁾. كما نصّ أيضا على اعتماد إستراتيجيات إقليمية للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، تتوافق مع الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة، من خلال التعاون لتدعيم والترويج للتنمية المستدامة من خلال الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، وتنفّذ عبر خطط العمل الساحلية المناسبة⁹ أو الصكوك التشغيلية الأخرى كالتراخيص الخاصّة ببعض الأنشطة المقامة في عرض المتوسط أو الهيئات

(1) - الجزء 7/17 من نفس الفصل.

(2) - المادة الأولى فقرة 04 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مرجع سابق.

(3) - الفقرة 03 من المادة 04 من إتفاقية برشلونة لعام 1995، مرجع سابق.

(4) - صادقت على البروتوكول حتى ديسمبر 2017، 12 دولة هي: ألبانيا، كرواتيا، فرنسا، إسرائيل، الجبل الأسود، المغرب، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، الإتحاد الأوروبي، مالطا ولبنان. أنظر: جدول النصوص الرسمية وحالة التوقيعات والتصديقات على بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية على الموقع الرسمي لمنظمة الأمم المتحدة على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/who-we-are/contracting-parties/iczm-protocol>

تاريخ الإطلاع، 2022/02/10 على الساعة: 01:57.

(5) - المادة 06 فقرة "أ" من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، مرجع سابق.

(6) - المادة 06 فقرة "هـ" من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، نفس المرجع.

(7) - المادة 06 فقرة "ج" من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، نفس المرجع.

(8) - المادة 06 فقرة "د" من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، نفس المرجع.

(9) - حيث أن الفقرة الثالثة من المادة الثامنة من البروتوكول تقدم تعريفا ضمينا للخطط والبرامج الساحلية على أنها " وثائق ذات قيمة قانونية لها تأثير مباشر أو غير مباشر على التحديد المكاني، تنمية المؤسسات البشرية والأنشطة حماية المنطقة الساحلية."

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الإستشارية أو الإجراءات المشتركة لإتخاذ القرارات⁽¹⁾، وكذلك من خلال الإستراتيجيات الوطنية لتلك الأطراف.⁽²⁾

وفي إطار ذلك ومن خلال الإجتماع الثاني عشر للأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة، المنعقد في "موناكو" في نوفمبر 2001 قرّرت جميع الدول المتوسطية، التحضير "لإستراتيجية متوسطة للتنمية المستدامة" تتماشى مع القمة العالمية للتنمية، حيث طلب من اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة التابعة لخطة العمل من أجل المتوسط وضع المشروع⁽³⁾، تمّت الموافقة عليه في المؤتمر الأوروبي المتوسطي الثاني لوزراء البيئة المنعقد "بأثينا" في جويلية 2002، وفيما بعد تمّ إعتماد هذه الإستراتيجية في الإجتماع الرابع عشر للأطراف المتعاقدة المنعقد في "بورتوروز" 2005⁽⁴⁾، وتسعى هذه الأخيرة إلى مواءمة الإلتزامات الدولية مثل الأهداف الإنمائية للألفية مع الظروف الإقليمية، وتوفير الإرشاد للإستراتيجيات الوطنية للتنمية المستدامة، وإطلاق علاقة شراكة ديناميكية بين البلدان ذات المستويات المتباينة من التنمية.⁽⁵⁾

لقد حدّدت هذه الإستراتيجية أربعة أهداف رئيسية من أجل تدعيم وترويج التنمية المستدامة تتمثل بالأساس في المساهمة في التنمية الإقتصادية، الحدّ من التفاوت الإجتماعي، تغيير أنماط الإنتاج والإستهلاك غير المستدامة وضمان الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية وتحسين التسيير، كما تعتمد أيضا على تقييم الآفاق المقبلة في المنطقة، وبالتالي على التحليل الشامل للآثار المحتملة للتنمية على البيئة البحرية.⁽⁶⁾

الفرع الثاني: التجسيد القانوني لمفهوم التنمية المستدامة في نظام برشلونة لحماية المتوسط

إنّ التناقضات الكبيرة في مستويات التنمية بين الدول، مع الصراعات في المنطقة، تشكّل تحدّيا أمام تصوّر مستقبل مستدام لحوض البحر المتوسط فهي تؤثر بالفعل سلبيا على الإستثمار والتنمية، وما يفاقم

(1) - المادة 07 من بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، مرجع سابق.

(2) - أنظر المادة 17 من بروتوكول برشلونة المتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، نفس المرجع.

(3) - PNUE/PAM, Rapport de la douzième réunion ordinaire des parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, Monaco, 14-17 novembre 2001, UNEP(DEC) /MED IG.13/8, Athènes, 2001.

(4) - PNUE/PAM, Stratégie méditerranéenne pour le développement durable. Un cadre pour une durabilité environnementale et une prospérité partagée, Quatorzième réunion des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses protocoles, Portoroz (Slovénie), 8- 11 novembre 2005, UNEP(DEC)/MED IG.16/7, Athènes, 2005.

(5) - بن بوبكر فاطيمة، مساهمة إتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 لحماية الموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجبالي اليابس سيدي بلعباس، 2016/2015، ص 346 - 348.

(6) - PNUE/PAM, Stratégie méditerranéenne pour le développement durable. Un cadre pour une durabilité environnementale et une prospérité partagée, Op.Cit, p 01.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

من هشاشة وضع الإقليم هو أنها منطقة مغلقة، تتسم بمحدودية تجدد المياه فيها لضيق إتصالها بالمحيط كما سبق والإشارة إليه، مما يجعلها تتسم بحساسية خاصّة تجاه التلوث، كما أنّ مسارات الشحن الدولية التي تمرّ بالبحر المتوسط تجعل كثافة النقل البحري إستثنائية بالنسبة لبحر شبه مغلق، ضف إلى ذلك تنامي الإهتمام مؤخراً بإستغلال الهيدروكربونات والمعادن الموجودة أسفل قاع البحر تجارياً يشكّل هو الآخر مخاطر متزايدة على بيئة هذه المنطقة.

وفي هذا السياق كان من الضروري إعتداد التشريعات والإستراتيجيات اللازمة وتفعيلها، كما يجب على كافّة دول المتوسط رفع التحدي لتحسين البيئة البحرية على وجه الخصوص في هذه المنطقة، وهو ما أعطى لإتفاقية برشلونة دوراً فعّالاً في إقليم المتوسط كمنتهى لتحقيق التنمية المستدامة وإطاراً للتعاون في إدارة الموارد المشتركة، فهي تعدّ إطاراً قانونياً فريداً ومتقدماً ومتعدداً الأطراف لحماية البيئة البحرية والساحلية وتعزيز الإستخدام المستدام لمواردها في البحر الأبيض المتوسط، وذلك من خلال خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وكذا اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة.⁽¹⁾

أولاً: خطة عمل البحر الأبيض المتوسط:⁽²⁾

في عام 1974 أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة برنامج البحار الإقليمية بهدف تنسيق الأنشطة التي ترمي إلى حماية البيئة البحرية بإتباع نهج إقليمي، وكانت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط المبادرة الأولى التي وضعت في إطار البرنامج وغدت النموذج المثالي لبرامج أخرى في جميع أنحاء العالم. وقد مرّت بمرحلتين:

1 - خطة عمل البحر الأبيض المتوسط لعام 1975:

تعتبر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط منبر التعاون الإقليمي بين دوله، أنشئت في عام 1975 كأول خطة عمل إقليمية في إطار برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وذلك بعد موافقة دول المتوسط والجماعة الأوروبية على إعتداد خطة عمل من أجل المتوسط وإعتبارها الإطار المؤسسي المناسب للتعاون على التصديّ لتحديات تدهور البيئة البحرية في المنطقة وكذا تحسين قدراتها

(1) - موقع منظمة الأمم المتحدة على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/who-we-are/governing-and-subsidiary-bodies>

^{bodies}، تاريخ التصفح: 2021/11/26، على الساعة: 02:29.

(2) - حيث أكد "غايتانو ليون" منسق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط أهمية هذه الخطة قائلاً "يوفر هذا الإطار في مجمله مجموعة كاملة من الأدوات للحفاظ على الثروة الهائلة من الموارد التي يوفرها البحر الأبيض المتوسط لملايين الناس الذين يسكنون شواطئه وللعالم، وتواصل خطة عمل البحر الأبيض المتوسط تنسيق العملية الحكومية الدولية التي بدأت في عام 1975 على الرغم من التفاوت في الظروف والقدرات بين الأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة" أمانة إتفاقية برشلونة.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

في إستكشاف الخيارات الأنجع للتنمية والأسس السليمة لإتخاذ القرارات بشأن تخصيص وإدارة الموارد في المنطقة. وتمثلت أهداف الخطة الرئيسية في مساعدة الدول على تقدير التلوث البحري ومكافحته والحد منه وذلك في إطار إستراتيجيات وسياسات بيئية إقليمية ووطنية من أجل صيانة الموارد الطبيعية وحماية البيئة ومنع تدهورها ومن ثمة تحقيق حماية مستدامة لهذا البحر.

لقد أقرت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط بهذا الصدد إعداد إتفاقية إطارية لحماية البيئة البحرية من التلوث، إلى جانب بروتوكولين على صلة بها من شأنهما أن يشكلا الأساس القانوني لحماية البيئة البحرية للبحر المتوسط⁽¹⁾.

ورغم أنّ تركيز خطة عمل البحر الأبيض المتوسط إنصب في البداية على مكافحة التلوث البحري، إلّا أن التجربة سرعان ما أكّدت أن الإتجاهات الإجتماعية والإقتصادية، وكذا سوء الإدارة والتخطيط للتنمية هي أساس معظم المشاكل البيئية، وكنتيجة أخذ تركيز خطة عمل البحر الأبيض المتوسط يتسع لينتقل تدريجيا من النهج القطاعي لمراقبة التلوث إلى التخطيط والإدارة المتكاملين للمناطق الساحلية بإعتبارهما الأداة الرئيسية التي يتم من خلالها البحث عن حلول من أجل تصميم المرحلة الثانية من الخطة.⁽²⁾

هذا هو ما دعى دول المتوسط إلى إعادة إطلاق المرحلة الثانية من خطة عمل البحر الأبيض المتوسط تحت مسمى "خطة العمل لحماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، وإعتمدت الأطراف المتعاقدة تعديلات جوهرية على إتفاقية برشلونة تحت مسمى "إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، حيث تشمل المبادئ الرئيسية التي أعتمدت في مؤتمر "ريو" لعام 1992، بما في ذلك الإستخدام المستدام للموارد البحرية والساحلية والتنمية المستدامة⁽³⁾ (كما سيأتي الحديث عنها في المطلب الثاني من هذا المبحث).

(1) - وفعلًا فقد اعتمدت إتفاقية حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث (إتفاقية برشلونة) عام 1976، إلى جانب بروتوكولين يتناولان الحماية من التلوث الناتج عن الإلقاء من السفن والطائرات، والتعاون على مكافحة التلوث في الحالات الطارئة. ودخلت هذه الوثائق القانونية الثالث حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978، وتضمنت هذه الأخيرة أحكاما تتعلق بوثائق قانونية إضافية لإعتمادها، وسرعان ما استكملت ببروتوكول المصادر البرية (1980)، وبروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة (1982)، والبروتوكول المناطق الساحلية (1994)،... أنظر:

-The Mediterranean Action Plan (MAP)—Barcelona Convention System works with Contracting Parties and partners to fulfill the vision of a healthy Mediterranean Sea and Coast that underpin sustainable development in the region, United Nations Environment Programme / Coordinating Unit for the Mediterranean Action Plan, Barcelona Convention Secretariat, Athens, Greece.

(2)-The Mediterranean Action Plan (MAP)—Barcelona Convention System works with Contracting Parties and partners to fulfill the vision of a healthy Mediterranean Sea and Coast that underpin sustainable development in the region, Op.Cit, p 01.

(3) - خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 01.

2- خطة عمل البحر الأبيض المتوسط لعام 1995:

بعد عشرين سنة من اعتماد الخطة الأولى تم وضع "خطة عمل لحماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط المرحلة الثانية لخطة عمل البحر المتوسط 1995"، تشجع وتراعي إنجازات الخطة الأولى وتعمل على تدارك أوجه قصورها.

تشمل هذه الخطة 22 دولة من الدول المشاطئة للمتوسط، إضافة إلى مجموعة الاتحاد الأوروبي، وهي تعمل على ضمان الإدارة المستدامة للموارد البحرية والبرية الطبيعية وأهمها إدماج البيئة في التنمية الاجتماعية والاقتصادية، حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية من خلال منع التلوث إلى أقصى حد ممكن وكذا تعزيز التضامن بين الدول الساحلية المتوسطية في إدارة تراثها المشترك ومواردها لصالح الأجيال الحالية والمقبلة.⁽¹⁾

هذا وقد عملت هذه الخطة على وضع ضمن أولوياتها أهدافا أساسية تتعلق بالحماية المستدامة للبيئة البحرية في المتوسط لعقود أخرى منها:

- الحد من نطاق التلوث الناشئ عن مصادر برية،
- حماية الموائل البحرية والأنواع المهددة،
- الحد من التلوث بالزيت والتدخل الفوري لمكافحته والحد منه أو خفضه،
- ترقية وتكثيف التخطيط المتكامل للمناطق الساحلية،
- تعزيز سلامة الأنشطة البحرية خاصة منها الأنشطة الصناعية وأنشطة إستغلال وإستكشاف قاع البحر المتوسط،
- تدعيم التنمية المستدامة في الإقليم من أجل بحر وساحل متوسطي سليم ومُنْتَج.²

إلا أنه ما يزال الإقليم يعاني من مشكلات التلوث ويواجه تحديات جديدة في هذا الصدد، وذلك على الرغم من المبادرات المختلفة التي قامت بها البلدان المتوسطية في إطار خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، وبناء على ذلك أنشئت اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة سنة 1996 من أجل أن تسد الثغرة القائمة بين

(1) - تقرير برنامج الأمم المتحدة UNEP يتضمن إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها: نظرة عامة، وحدة تنسيق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط أمانة سر إتفاقية برشلونة، أثينا، اليونان.

(2) - زيد المال صافية، مرجع سابق، ص 159.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الحاجة إلى التنمية المستدامة في المتوسط وتحقيقها على صعيد الواقع، وترمي اللجنة إلى تسليط الضوء على العقبات القائمة في وجه التكامل الواقعي بين البيئة والتنمية والعمل على تذليلها، وتوفر اللجنة إطاراً سليماً لتحديد إستراتيجية متوسطة لتحقيق تنمية مستدامة فعالة¹، وذلك كما يلي:

ثانياً: اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة

تتولى اللجنة على الخصوص تنسيق إعداد الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة بإعتبارها وثيقة إدارية إستراتيجية لجميع دول المتوسط، وذلك من أجل ترجمة خطة جدول أعمال 2030 للتنمية المستدامة وأهدافها التي تتضمنها على الصعيد الإقليمي والوطني².

وفي هذا الإطار أعتمدت أول إستراتيجية متوسطة الأجل ضمن خطة عمل البحر الأبيض المتوسط مدتها ست سنوات (2016-2021)³، وإستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة للفترة (2016-2025)⁴، التي تضع إطاراً تدعيمياً للسياسات العامة من أجل ضمان مستقبل مستدام لمنطقة البحر الأبيض المتوسط فتتجسد من خلاله أهداف التنمية المستدامة، وذلك كما يلي:

1 - إستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة للفترة (2016-2021):

ترتكز هذه الإستراتيجية على فكرة "بحر أبيض متوسط صحي بأنظمة إيكولوجية بحرية وساحلية منتجة ومتنوعة بيولوجياً تساهم في التنمية المستدامة لصالح الأجيال الحالية والمستقبلية".⁵

وفي الواقع فإنّ هذه الأخيرة ترمي إلى إنشاء خطط عمل وبرامج جديدة، تعزيز التنفيذ الوطني لهذه الخطط، تفعيل مبدأ الرصد والتقييم، بناء القدرات والتعاون المعزّز لمنع التلوث البحري، وذلك من خلال وضع أولويات أساسية وهي:

(1) - Mediterranean Action plan, Mediterranean strategy for sustainable development a framework for environmental sustainability and prosperity, Athens, 2005, p 09.

² متوفر على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/what-we-do/mediterranean-strategy-sustainable-development-mssd>، تاريخ الإطلاع 2022/01/10، على الساعة 00:00.

(3) - متوفر على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6071/16ig22_28_22_01_ara.pdf، تاريخ

التصفح: 2022/01/10، على الساعة: 00:06.

(4) - متوفر على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/what-we-do/mediterranean-strategy-sustainable-development-mssd>، تاريخ التصفح: 2022/01/10، على الساعة: 00:39.

(5) - القرار IG.22/1: الإستراتيجية المتوسطة الأجل لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة/خطة عمل البحر الأبيض المتوسط 2016-2022، الإجتماع التاسع عشر للأطراف المتعاقدة باتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط، UNEP(DEPI)/MED IG.22/28، 9-12 فيفري 2016، ص 106.

- التلوث البري والبحري،

- التنوع البيولوجي والأنظمة الإيكولوجية،

- الحد من النفايات والملوثات ذات المصدر البري والبحري،

- الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية،

- الإستهلاك والإنتاج المستدامان¹.

وعموماً يمكن القول بأن هذه الأولويات تعكس الإلتزامات القانونية للأطراف المتعاقدة بإتفاقية برشلونة وقراراتها وتساهم في تحقيق أهداف الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، والأكثر أهمية تجسيد وتعزيز مبادئ التنمية المستدامة في المنطقة.

2 - إستراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة للفترة (2016-2025):

ترتكز الإستراتيجية على فكرة "تحويل البحر المتوسط إلى منطقة تتميز بالرخاء والسلام تستمتع فيها الناس بحياة عالية الجودة، وتفعيل التنمية المستدامة في إطار الطاقة الإستيعابية للأنظمة البيئية الصحية، ويمكن تحقيق ذلك من خلال الأهداف المشتركة، والمشاركة القوية لجميع أصحاب المصالح، التعاون، التضامن، المساواة، والحوكمة التشاركية".⁽²⁾

تتبع الإستراتيجية نهجاً قائماً على ستة أهداف عامة تتراوح بين حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة، بحيث تعكس الأهداف العامة الثلاثة الأولى أسلوباً إقليمياً، بينما تتميز الأهداف الأخرى بكونها مشتركة، تتناول السياسات والمجالات الأساسية، كما يلي:

- ضمان تحقيق التنمية المستدامة في المناطق البحرية والساحلية، من خلال تعزيز التطبيق والإمتثال لبروتوكولات إتفاقية برشلونة وأدوات ومبادرات السياسة الإقليمية الأخرى التي تعززها التدابير والإجراءات الوطنية، بالإضافة إلى وضع وفرض آليات تنظيمية، بما في ذلك التخطيط البحري لمنع الإستغلال غير المستدام لموارد المتوسط.⁽³⁾

(1) -القرار IG.22/1 : الاستراتيجية المتوسطة الأجل لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة/خطة عمل البحر الأبيض المتوسط 2016-2021، مرجع سابق، ص 107.

(2) -القرار IG.22/2 : الاستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة 2016-2025، الإجتماع التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط، UNEP(DEPI)/MED IG.22/28، 12-9 فيفري 2016، ص 138.

(3) -القرار IG.22/2 : الاستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة 2016-2025، مرجع سابق، ص 139.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

- تعزيز إدارة الموارد، الإنتاج والأمن الغذائي من خلال تطبيق النماذج المستدامة للتنمية البيئية، حيث تدعو الإستراتيجية إلى المحافظة على التنوعات النباتية الأصلية أو التقليدية والفصائل الحيوانية وإستخداماتها...

- التحول إلى إقتصاد أخضر وأزرق⁽¹⁾، من ثمة الوصول إلى تنمية بيئية وإقتصادية تستفيد منها دول المنطقة من جهة وسكانها من جهة أخرى⁽²⁾.

وفي المجال البحري يمثل الإقتصاد الأزرق فرصة جديدة تتسجم تمام الإنسجام مع روح الإستدامة والقدرة على الصمود التي تدعو إليها خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030. وهكذا، يساهم الإقتصاد الأزرق في تحقيق أهداف هذه الخطة، سيما الهدف رقم 14 الذي يسعى إلى حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية وإستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة، كما سبق والإشارة إلى ذلك، من خلال تطوير المعارف في مجالي التكنولوجيا الحيوية البحرية والمائية، النهوض بالصناعة البحرية في جميع أنحاء المتوسط، تطوير النقل البحري والنقل عبر الأنهار والبحيرات، النهوض بقطاع الصيد، إستغلال وتثمين الموارد المعدنية غير المستغلة بعد وغيرها من الموارد الأخرى⁽³⁾... ويمكن للإقتصاد الأزرق أن يضطلع أيضا بدور رئيسي في تحقيق التحول الهيكلي للمنطقة والدفع بعجلة النمو الإقتصادي المستدام والتنمية الاجتماعية⁽⁴⁾.

(1) - تجدر الإشارة إلى أنه يُطلق عليه الإقتصاد الأزرق حينما يُطبق على القطاعات الساحلية، والحياة والأنشطة البحرية. كما الإشارة إلى أنه من بين الأنشطة التي تندرج في إطار هذا الإقتصاد، النقل البحري، تسيير وإستغلال الموانئ، الصيد البحري، بناء وتصليح السفن، صناعة العتاد البحري، بناء الحواجز الصخرية لمنع الحث الشاطئي، السياحة البحرية والشاطئية وهياكله... إلى جانب هذه الأنشطة التقليدية، هناك أخرى طفت في السنوات الأخيرة منها تربية المائيات، إستغلال طاقة الرياح في البحر لإنتاج الكهرباء، الطاقات البحرية المتجددة كطاقة الأمواج ودفع المياه والطاقة الحرارية للبحر، تسارع عمليات بناء مسطحات Offshore لإستغلال البترول والغاز الطبيعي في البحر عبر تلك المسطحات، إستخراج الموارد غير الحية من البحر وتحويلها، كالمعادن والأملاح المعدنية والأحجار الكريمة والحصى... الأنشطة الخاصة بالخدمات كمراقبة الصيد، وتتبع أوضاع النظم البيئية والبحث العلمي التكويني، الإنقاذ، الدفاع... منور فريدة، مرجع سابق، ص 298 - 299.

(2) - Blue Economy Project, Blue economy for a healthy Mediterranean-Measuring, Monitoring and Promoting an Environmentally Sustainable economy in the Mediterranean Region, scoping Study, January 2016, p 04 - 09.

(3) - تقرير المجلس الاقتصادي والإجتماعي المغربي: الإقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب، اللجنة الدائمة المكلفة بالبيئة والتنمية المستدامة، 2018، ص 11 - 12.

(4) - وفي هذا الإطار، عُقد المنتدى الأول حول الإقتصاد الأزرق في إفريقيا (FEBA) في 17 جوان 2018، حيث خُص هذا المنتدى إلى الحاجة إلى أن تعمل القارة الإفريقية بالتعاون مع شركائها على المستويين الإقليمي والوطني من أجل ضمان تدبير بحري مستدام يعود بالنفع على مجموع القارة. كما تم تسليط الضوء على هذا الطموح خلال المؤتمر العالمي الأخير حول الإقتصاد الأزرق، الذي عُقد في الفترة من 26 إلى 28 نوفمبر 2018 في نيروبي، بكنيا، حيث ضمّ هذا المؤتمر ما يقرب من 15000 مشارك من جميع أنحاء العالم، استحضروا الغاية المثلى المتمثلة في خلق المزيد من الازدهار للجميع، مع الحرص على الحفاظ على الموارد المائية، بما يضمن حقوق الأجيال الحالية والمستقبلية، وأجروا مناقشات استراتيجية هدفها بحث سبل النهوض بموارد الإقتصاد الأزرق المستدام والمحافظة عليها، وتعزيز الجهود الرامية إلى القضاء على الفقر وتحسين الصحة الغذائية. وإذا ما توفرت الإرادة الجماعية وتم بذل الجهود اللازمة على المستويات المحلية والوطنية والدولية، فيمكن للمجتمع الدولي أن يكتف من حجم

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

-تخطيط وإدارة مدن البحر المتوسط المستدامة، وذلك من خلال إتباع أسلوب مستدام يقوم على استخدام عمليات شاملة لتخطيط المناطق الحضرية وإدارتها، تعزيز التناسق الاجتماعي والاقتصادي، الحد من الضغوط البيئية، حماية المناطق التاريخية وإعادة تأهيلها، وتعزيز الإدارة المستدامة للنفايات في سياق إقتصاد أكثر دائرية...⁽¹⁾

- قضية تغير المناخ بإعتبارها قضية ذات أولوية لمنطقة البحر المتوسط،

- تحسين الحوكمة في إطار دعم التنمية المستدامة، من خلال تعزيز الحوار والتعاون على المستوى الدولي، بما في ذلك الإستعداد لحالات الطوارئ، وكذا الإنضمام والإمتثال للإلتزامات والإتفاقيات البيئية⁽²⁾.

تجدر الإشارة إلى أنه في سنة 2019 إعتد الاجتماع الحادي والعشرون للأطراف المتعاقدة في إتفاقية برشلونة "إعلان نابولي الوزاري"، الذي وصف عام 2020 بأنه "نقطة تحوّل حاسمة للحفاظ على البحر الأبيض المتوسط وساحله وإدارتهما إدارة مستدامة" وأكد على "الحاجة إلى تغيير بنيوي تدعمه إستراتيجيات وسياسات وسلوكيات مستقبلية ومبتكرة".⁽³⁾

كما طلب الاجتماع الحادي والعشرون للأطراف المتعاقدة من الأمانة⁴، بموجب القرار IG.24/03⁽⁵⁾ أن تقوم في الفترة 2020-2021 بإجراء تقييم متوسط الأجل للإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة، ممّا يوفر فرصة لتنفيذها وتدعيمها في مرحلتها الثانية، وذلك على نحو أكثر كفاءة وفعالية من خلال التركيز على الثغرات وأوجه القصور، هذا وستصدر إستراتيجية متوسطية جديدة للتنمية المستدامة للفترة 2026-2035 بعد إجراء التقييم النهائي لهذه الأخيرة.⁽⁶⁾

الاستثمارات للاستفادة الكاملة من الإمكانيات التي تتيحها البحار والمحيطات من أجل تسريع وتيرة النمو الاقتصادي وخلق فرص الشغل ومكافحة الفقر. تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي المغربي، نفس المرجع، ص 12.

(1) -القرار IG.22/2: الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة 2016-2025، مرجع سابق، ص 139 - 140.

(2) -القرار IG.22/2: الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة 2016-2022، مرجع سابق، ص 140.

(3)-Gaetano Leone, Coordinator, Could the Naples Ministerial Declaration Usher in a new deal for the Mediterranean?, UN. Environment Programme / Mediterranean Action Plan – Barcelona, Convention Secretariat, 2020, P01.

(4) -متوفر على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/meetings/cop-decisions/COP21-Arabic> ، تاريخ النسخ: 2021/12/21 على الساعة: 02:32.

(5) -متوفر على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31701/19ig24_22_2403_ara.pdf ، تاريخ النسخ: 2021/12/21 على الساعة: 02:45.

(6) - Gaetano Leone, Coordinator, Could the Naples Ministerial Declaration Usher in a new deal for the Mediterranean?, Op.Cit, P01.

خلاصة القول أنّ تقادم العهد بنظام برشلونة بجميع عناصره لم يؤدي إلى التقليل من قيمته، بل على العكس فإنّه اليوم بالنسبة لمنطقة المتوسط سابقة تاريخيّة، فمنذ إنشائه أثبت هذا الأخير أنّه الآلية المناسبة والفعّالة لتعزيز وتدعيم سياسات حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة في هذا الإقليم، فهو عمليّة جماعية تؤدي مشاركة جميع أصحاب المصلحة وجهودهم دورا حاسما في تنفيذه، حيث أنه يوفّر منبرا يتيح للبلدان المتقدّمة والنامية في أوروبا وشمال إفريقيا وشرقي المتوسط لأن تتدارك معا المشكلات الإقليمية البيئية وأن تساعد بعضها البعض على تسويتها⁽¹⁾.

المطلب الثاني: ضرورة إعادة صياغة إتفاقية برشلونة الإطار والبروتوكولات الملحق بها

تظهر إستراتيجية نظام برشلونة لحماية بيئة المتوسط كما سبق والإشارة إليه في تأكيد إتفاقيتها وبروتوكولاتها على التنسيق والتعاون بين الدول المعنية وإعداد برامج عمل وطنية وإقليمية وإدماجها في السياسات الوطنية للتنمية المستدامة، إلّا أنّ الفجوة بين الإلتزامات الواردة في هذه الإتفاقية وكذا مختلف البروتوكولات وبين التنفيذ على أرض الواقع أصبح من الصعب تغطيتها، وذلك بسبب ضعف التنسيق في الجهود لعدم التوافق بين الأطراف حول قدراتهم على تلبية إلتزاماتهم ونقص الموارد المالية خاصة وأنّ الدول التي تعاني من التلوّث البحري دول فقيرة هذا من جهة، ومن جهة ثانية عدم تكيف الإتفاقية مع المستجدات والتحديات التي يواجهها المتوسط.

على ضوء ذلك كان من الضروري إدخال تعديلات على نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية، منها ما عدّل الإتفاقية الإطار ومنها ما عدّل البروتوكولات الملحق بها.⁽²⁾

الفرع الأول: التعديلات التي أدخلت على الإتفاقية الإطار

بعد عشرين عامًا من اعتماد خطة عمل المتوسط وجوانبها القانونية الممثلة في إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحق بها، تغيّرت الحالة العامّة للتقدّم المحرز في نظام تنفيذها بشكل كبير خاصّة بعد مؤتمر ريو عام 1992، ذلك أنّه قد حدث الكثير من التطوّرات خلال هذه الفترة فلم تعدّ الإتفاقية تواكب التحديات والمستجدات التي شهدتها القانون البيئي الدولي.

(1) - أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53 - 54، دون مكان وسنة النشر، ص 03.

(2) - بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 162.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

تبعاً لذلك وخلال مؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد بأطاليا عام 1993، طالبت فرنسا بضرورة مراجعة الخطة وكذا الإتفاقية وفقاً للأهداف والمبادئ التي تمّ تبنيها في مؤتمر ريو دي جانيرو في عام 1992، خصوصاً وأن الفترة التي أعقبت هذه القمة قد تغيّرت فيها النظرة إلى البيئة وذلك بتغيّر الفكر السائد المتعلّق بالمحافظة على البيئة، من نظرة تدعو إلى المحافظة على هذه الأخيرة دون المساس بها، إلى نظرة تدعو إلى المحافظة عليها وإستغلال مواردها إستغلالاً عقلانياً، كما جاءت فيها العديد من المبادئ الجديدة كمبدأ التنمية المستدامة، مبدأ المسؤولية المشتركة، مبدأ الحيطة، مبدأ الإعلام والمشاركة الجماهيرية، مبدأ تقييم الأثر البيئي، مبدأ الملوث الدافع، والتأكيد على دور الشباب والمرأة والسكان الأصليين ومساهماتهم في حماية البيئة عموماً والبيئة البحرية خصوصاً.⁽¹⁾

وهكذا عدّلت إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث في 10 جوان 1995 من قبل مؤتمر المفوضين في إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث وبروتوكولاتها المنعقد ببرشلونة خلال الفترة من 9-10 جوان 1995، ودخلت حيز النفاذ في 09 جويلية 2004، أين أصبحت تسمى "إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، وهي تضم اليوم 21 دولة من المتوسط.⁽²⁾ هذه الإتفاقية قد عرفت تقدّماً ملحوظاً في مضمونها، فبعد أن كانت لا تعنى إلاً بنوعية مياه البحر، وذلك في نسختها الأولى حين تمّ التوقيع عليها في 16 فيفري 1976، تطوّرت إلى مفهوم جديد هو حماية الوسط البحري والساحلي للبحر الأبيض المتوسط عند تعديلها في 10 جوان 1995.

وعليه جاء التعديل بمجموعة من المبادئ والأحكام التي يمكن إستقرارها في ديباجة الإتفاقية وكذا في موادها، حيث تمّ تعديل مضمون بعضها وإضافة ستة مواد أخرى تتعلّق بمصادر التلوّث البحري في المنطقة وبالمبادئ التي جاء بها مؤتمر ريو، كما وسّعت من الإلتزامات العامّة المفروضة على الأطراف المتعاقدة والأكثر أهمية من نطاقها الجغرافي.

أولاً: توسيع النطاق الجغرافي

إكتست المياه الداخلية ومكوّناتها أهمية قصوى في السنوات الأخيرة، نتيجة لتبلور مفهوم الساحل الذي يعتبر مفهوماً قانونياً جديداً، إرتبط إستحدثه بتزايد عدد المستعملين للحدّ الفاصل بين البحر والبر، حيث غدا هذا البحر وساحله يشكّلان مصدر ثروة حقيقية مع كل ما يترتب عن ذلك من نتائج سلبية على النظم البيئية المختلفة. لقد كانت هذه المياه لا تدخل في نطاق تطبيق إتفاقية برشلونة رغم أن حوالي 80 % من

(1) - مبادئ إعلان ريو: 03، 04، 07، 09، 10، 13، 15، 16، 17، 20، 21 و22.

(2) - Mohamed Albakjaji, Op.Cit, p 110.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التلوث يأتي من السواحل، لذلك فقد جاءت المادة الأولى من الاتفاقية المعدلة لتضم هذه المياه إلى إختصاصها⁽¹⁾، ليس هذا فقط بل أنه يجوز لأي بروتوكول ملحق بهذه الاتفاقية أن يمدّ التغطية الجغرافية لنطاق تطبيقه⁽²⁾.

جاء هذا التوسّع إيماناً من الدول المتوسطية بأن إستثناء المناطق الداخلية والسواحل من نطاق إختصاصها له أثر سلبي⁽³⁾، خاصة وأنّ الغاية الأهمّ التي جاءت لأجلها الاتفاقية هو مكافحة التلوث من مصادره المختلفة، والمياه الداخلية للدول الساحلية تتعرّض أكثر من غيرها من أجزاء البيئة البحرية للتلوث المستمر نتيجة كثرة الأنشطة المقامة على السواحل خاصة منها ممارسة الأنشطة الإقتصادية والسياحية، وكذا الملوثات ذات المصدر البري، ضف إلى ذلك كثرة عمليات شحن وتفريغ المواد الخطرة والسامة من وإلى السفن في الموانئ والمرافئ التي تعدّ جزءاً من المياه الداخلية⁽⁴⁾.

ختاماً نستنتج أنّ مجال تطبيق الاتفاقية قد إتسع وظهرت الرغبة في مكافحة التلوث من مصدره الذي يكون في غالب الأحيان أرضي أو ساحلي، كما تبلّورت مقاربة جديدة تتمثّل في أنّ حماية الساحل والتحكّم في تنميته لها دور أساسي في المحافظة على نوعية مياه البحر وجودة التنوّع البيولوجي الإستثنائي التي يتميّز بها.

ثانياً: توسيع التعهّدات والإلتزامات العامّة للأطراف المتعاقدة

جاء ضمن أحكام الاتفاقية أنّ الأطراف ملزمة باتخاذ، منفردة أو على نحو مشترك، كافّة التدابير المناسبة لمنع التلوث في منطقة البحر المتوسط والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن.

وفي إطار ذلك أكّدت الأحكام السابقة للاتفاقية أساساً على الوقاية والحدّ من مصادر التلوث البحري التي حصرتها في: التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات والترميد في البحر، التلوث من أنشطة برية، التلوث الناجم عن إستغلال وإستكشاف الجرف القاري وقاع البحر وترتيبه التحتية وإستغلالها،

(1) - تجدر الإشارة إلى أن منطقة البحر الأبيض المتوسط محددة وفقاً للمادة الأولى من إتفاقية برشلون لعام 1976، بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، المياه البحرية للبحر الأبيض المتوسط ذاته، وخلجانه، وبحاره التي يحدها غرباً خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل جبل طارق، وشرقاً التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك وكمكالي. في حين أن بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود قد تم إستبعاده من نطاق تطبيق بطلب من تركيا كما سبق والإشارة إلى ذلك.

(2) - المادة الأولى من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في المتوسط لعام 1995.

(3) - Michel Falicon, op.cit, p.80-81.

(4) - محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، 1989، ص 88 وما يليها.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التلوث من السفن، التعاون في معالجة حالات التلوث الطارئة⁽¹⁾. ثم أضاف التعديل مصدرا جديدا وهو التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود، حيث يجب أن تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع هذا الشكل من تلوث البيئة والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن، وذلك من خلال خفض عمليات النقل للمواد الخطرة عبر الحدود إلى أدنى حد ممكن والقضاء عليها كلما كان ذلك ممكنا.⁽²⁾

والملاحظ أنّ التزام الدول بالبحث عن أحسن الوسائل للوقاية من التلوث وتعدد مصادره جاء ذو طبيعة مبهمة ومدى غير دقيق، حيث تمّ الإكتفاء بالكلمات التالية "الوقاية والتخفيف"، والتي نجدها في مواد مختلفة من الإتفاقية دون إستعمال مصطلح مكافحته، أمّا في تعديل الإتفاقية لعام 1995 فقد إستدركت الأطراف المتعاقدة هذا النقص وذهبوا إلى أبعد من ذلك بإدراجهم مصطلح "مكافحته والقضاء عليه إلى أقصى حد ممكن".

علاوة على ذلك وفي إطار تحديد إلتزامات الأطراف المتعاقدة نصّ التعديل كذلك أنّه يجوز أن تدخل الأطراف في إتفاقات ثنائية أو متعدّدة الأطراف، بما في ذلك إتفاقيات إقليمية وشبه إقليمية لتعزيز التنمية المستدامة وحماية البيئة وصيانة وحماية الموارد الطبيعية في منطقة البحر المتوسط، على شرط أن تتماشى هذه الأخيرة مع الإتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحقة بها وتتوافق مع القانون الدولي، كما ينبغي على الدول المتعاقدة أن تستفيد من المنظمات والهيئات الدولية في منطقة البحر المتوسط⁽³⁾، وللأطراف وفي نفس الإطار إتخاذ مبادرات فردية أو مشتركة تتوافق مع القانون الدولي من خلال المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة البحرية لتشجيع جميع الدول غير الأطراف على تنفيذ أحكام هذه الأخيرة، وذلك دون الإخلال بأحكام إتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁽⁴⁾

أمّا في مجال المسؤولية والتعويض، فالصيغة الأولى للمادة كانت تنص على إلتزام الأطراف بالتعاون من أجل صياغة الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بسبب خرق أحكام هذه الإتفاقية والبروتوكولات في أقرب وقت ممكن، أمّا التعديل

(1) -المواد 05، 06، 07، 08، 09 من إتفاقية برشلونة.

(2) -المادة 11 من من إتفاقية حماية البيئة في المتوسط لعام 1995، مرجع سابق.

(3) -المادة 03 فقرة 02 من نفس الإتفاقية.

(4) -المادة 03 فقرة 03 و04 من نفس الإتفاقية.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

فقد أكد على ضرورة التعاون في صياغة وإعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن هذه الأضرار.⁽¹⁾

في هذه الحالة ومن أجل تأكيد ضرورة إعتماد قواعد متوسطة فعالة لتحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في المنطقة وكذا قواعد الإصلاح والتعويض، بادرت لجنة الخبراء القانونيين والفنيين العاملين ضمن خطة عمل المتوسط خلال إجتماعها الخامس عشر المنعقد في ألميريا بإسبانيا من 15 - 18 جانفي 2008، إلى إعتماد مبادئ توجيهية غير ملزمة لتحديد المسؤولية والتعويض عن تلك الأضرار تنطبق على الأنشطة الواردة في الإتفاقية وأي من بروتوكولاتها، أطلق عليها تسمية "المبادئ التوجيهية"⁽²⁾، حيث تهدف إلى تنفيذ المادة 16 من إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط والتي تضطلع بمقتضاها الأطراف المتعاقدة بالتعاون في صياغة وإعتماد قواعد وإجراءات ملائمة لتحديد أساس المسؤولية والتعويض عن كافة الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط.⁽³⁾

أما في إطار علاقة هذه المبادئ بالنظم الأخرى فإنها قد أكدت على عدم الإخلال بقواعد المسؤولية والتعويض البيئية الإقليمية والدولية الحالية، ولا تلك المنصوص عليها بقواعد القانون الدولي خاصة تلك المتعلقة بالمسؤولية عن أعمال غير قانونية.⁽⁴⁾

ومن جهة أخرى أقامت المبادئ قواعد المسؤولية على أساس تحديد السببية بين الحادث والأضرار وأن بدونها يصبح من الضروري تحديد خطأ أو إهمال المشغل، وفي حالة تعددهم فإنه يمكن أن تجزأ المسؤولية فيما بين مختلف المشغلين وفقا لتقييم متساو لمساهمتهم في الأضرار، فهي إذا مسؤولية على أساس الخطأ⁽⁵⁾. كما أنها مسؤولية محدودة، وهذا الأمر في الواقع، هو المقابل لتبني المسؤولية الموضوعية، التي لا تقوم على أساس الخطأ فحيث يوجد هذا النوع من المسؤولية فمن المنطقي أن توضع حدود لها،

(1) - تجدر الإشارة إلى أنه قد تطرقت الأطراف المتعاقدة إلى قضية المسؤولية والتعويض خلال إجتماعاتها المتتالية منذ سنة 1979، إلى غاية الإجتماع العادي التاسع سنة 1996، أين كلف المستشار القانوني لمخطط PAM السيد M. RAFTOPOULOS، بإعداد دراسة عرضت في أول بادرة على لجنة الخبراء الحكوميين سنة 1997 حيث تم إقتراح المشروع على الأطراف المتعاقدة.

(2) - بن بويكر فطيمة، مرجع سابق، ص 164.

(3) - تجدر الإشارة إلى أنه لأغراض المبادئ التوجيهية هذه تعني "الأضرار البيئية" تغير ضار (يمكن قياسه) في مورد طبيعي أو بيولوجي أو ضعف (يمكن قياسه) لخدمة مورد طبيعي أو بيولوجي قد يحدث بطريقة مباشرة أو غير مباشرة" المادة 09 من القرار المتضمن اعتماد مشروع يتضمن مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في المتوسط، ألميريا إسبانيا 15 - 18 جانفي 2008، UNEP(DEPI)/MED WG.320/Inf.4

(4) - المواد 05 - 06 من نفس القرار.

(5) المواد 19، 20، 21 و 22 من نفس القرار.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بشرط أن يكون هذا التحديد كافياً لتغطية الأضرار التي قد تحدث، وهو ما لم تغفل عنه هذه المبادئ المتوسطة، بحيث يمكن إقامة الحدود على أساس المعاهدات الدولية أو التشريعات الوطنية ذات الصلة.⁽¹⁾

ليس هذا فقط بل كذلك نصّت المبادئ التوجيهية على إمكانية إنشاء صندوق للتعويض خاص بالبحر الأبيض المتوسط كحلّ يتعلّق بجبر العديد من الأضرار البيئية، وذلك عندما تتجاوز الأضرار مسؤولية المشغل، أو عندما يكون المشغل غير معروف أو في حالة إفسار ولا يغطي ضمان مالي، أو حيث تتخذ الدولة تدابير وقائية في حالة الطوارئ، ولا تسدّد لها التكاليف بعد ذلك.⁽²⁾

من العرض السابق يتضح أنّه ولئن كانت هذه المبادئ التوجيهية غير ملزمة قانوناً في حدّ ذاتها، فإنّ القصد منها عموماً هو دعم وتشجيع التعاون فيما بين الأطراف المتعاقدة لوضع نظام للمسؤولية والتعويض وتسهيل اعتمادهم لتشريعات تتحدّد من خلالها أسس هذا النظام هذا من جهة⁽³⁾، ومن جهة ثانية لم تشر إتفاقية برشلونة إلى تطبيق هذه القواعد القانونية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية إلى يومنا هذا.

ثالثاً: تكريس مبادئ القانون الدولي البيئي

تضمّن التعديل تكريساً لمبادئ القانون الدولي البيئي، خاصة تلك التي أتاحها مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية المنعقد في ريو دي جانيرو في عام 1992 والمتعلّقة بالتنمية المستدامة، حيث نصّت الإتفاقية على إلزام الأطراف المتعاقدة بضرورة إتخاذ التدابير المناسبة لتنفيذ خطة عمل البحر المتوسط وتواصل السعي لحماية البيئة البحرية والموارد الطبيعية في منطقة البحر المتوسط كجزء متكامل من عملية التنمية لتلبية إحتياجات الأجيال الحاضرة والمقبلة على وجه متساو ومنصف تنفيذاً لأهداف التنمية المستدامة، وفي ذات الصدد تأخذ الأطراف في الاعتبار توصيات لجنة البحر المتوسط للتنمية المستدامة المنشأة في إطار خطة عمل البحر المتوسط.⁽⁴⁾

كما تمّ التأكيد على مبدأ الحيطة والحذر الذي يعدّ دون شك من مبادئ القانون الدولي، وهو يستند على وجود تهديدات خطيرة أو ضرر دائم وأن الإفتقار إلى يقين علمي كامل لا يستخدم كسبب لتأجيل

(1) - المادة 24 و25 من القرار المتضمن اعتماد مشروع مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة

البحرية في المتوسط، مرجع سابق.

(2) - المادة 29 من نفس القرار.

(3) - المواد 01، 02، 03 و06 من نفس القرار.

(4) - المادة 04 فقرة 02 من إتفاقية حماية البحر المتوسط لعام 1995، مرجع سابق.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

إتخاذ تدابير ذات مردودية للتكاليف لمنع تدهور البيئة⁽¹⁾. ووفقا لذلك فالمبدأ يلقي على عاتق الأفراد والدول ضرورة الإلتزام بإتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية إعمالا لمبدأ التنمية المستدامة، بحيث يقتضي على القائم بأي نشاط من شأنه أن يؤثر سلبا على هذه الأخيرة إتخاذ جميع التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئية التي تؤكد المعرفة العلمية وقوعها بسبب طبيعة النشاط الملوث، وإنما أيضا الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يؤكد ذلك⁽²⁾.

كما لم يغفل التعديل عن تكريس تدابير تقييم الأثر البيئي للأنشطة البحرية التي من المحتمل أن تسبب أثرا ضارا على البيئة البحرية والتي تخضع لترخيص من السلطات الوطنية المختصة، من خلال تشجيع التعاون بين الدول المتوسطية على إجراءات تقييم الأثر البيئي المتعلقة بالأنشطة التي تقع تحت ولايتها القضائية أو سيطرتها والتي يمكن أن تكون ذات خطورة معتبرة على البيئة البحرية لدول أخرى أو في مناطق تقع خلف حدود ولايتها القضائية، وذلك على أساس إخطارات وتبادل للمعلومات ومشاورات⁽³⁾.

وبنفس الطريقة تمّ التأكيد على مبدأ الملوث الدافع كمبدأ من مبادئ القانون الدولي، الذي يستند على أنّ تكاليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف منه يتحملها الملوث، بمعنى آخر أنّه يرمي إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقرّها السلطات العامة لحماية البيئة البحرية⁽⁴⁾.

كما منح التعديل الجديد للأفراد فرص الحصول على المعلومات البيئية ومشاركة الجمهور في إتخاذ القرارات بشأنها، والإحتكام إلى القضاء في المسائل المتعلقة به، حيث جاء في المادة 15 من التعديل على أن تضمن الأطراف المتعاقدة أن تتيح سلطاتها المختصة للجمهور الوصول المناسب إلى المعلومات عن حالة البيئة، في ميدان تطبيق الإتفاقية والبروتوكولات، وعن الأنشطة أو التدابير التي تؤثر أو يحتمل أن تؤثر عليها بطريقة ضارة وعن الأنشطة المنفّذة أو التدابير المتخذة طبقا لهذه الأخيرة⁽⁵⁾. كما تورد الفقرة الثالثة من نفس المادة إستثناءا، يسمح للأطراف المتعاقدة برفض نشر المعلومات أو إتاحة الفرصة للجمهور

(1) - المادة 04 فقرة 03 - أ من نفس الإتفاقية.

(2) - واعلي جمال، مرجع سابق، ص ص 266-267.

(3) - المادة 04 فقرة 03 ج / د من إتفاقية حماية المتوسط لعام 1995، مرجع سابق.

(4) - المادة 04 فقرة 03 / ب من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة 15 من نفس الإتفاقية.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

في الوصول إليها، على أساس السرية، أو الأمن العام، أو إجراءات التحقيق، مع تقديم تبرير واضح ودقيق عن أسباب الرفض.

وفي ضوء ذلك فإنّ الحقّ في الحصول على المعلومات وفي المشاركة أصبح يكتسي أهمية كبرى في سياق الآثار الضارة على البيئة البحرية، والتي تنشأ عن عمليات نقل وإلقاء النفايات الضارة بصورة غير مشروعة والإفراط في إستغلال ثرواتها الطبيعية، كما أن حقّ حصول عامّة الناس على المعلومات حول أنواع المواد الخطرة والسامة وكمياتها التي لا يمكن تجاوزها عند نقلها وكذا الأنشطة الخطرة غير المشروعة المقامة في عرض المتوسط كالقواعد النفطية، وواجب السلطات العامة الكشف عنها وإعلام الجمهور بخطورتها وكيفية التعامل معها، بغضّ النظر عمّا إذا كانت مطلوبة أم لا، أمران لا غنى عنهما لمنع تأثر حقوق الإنسان بمشاكل البيئة وحمايتها.⁽¹⁾

رابعا: الإلتزام بحماية وصيانة التنوع البيولوجي

تُعتبر منطقة المتوسط من النقاط الساخنة في العالم حيث مستويات التنوّع البيولوجي إستثنائية، إلّا أنّ هذه التنوّع مهدّد بشكل جدّي، فبسبب الوزن الديموغرافي ونماء عدد المؤسسات البشرية والنشاطات الإقتصادية وتزايد عدد السواح، تأثرت بصورة سلبية الأوساط الهشّة والموارد الطبيعية في المنطقة، فأصبحت مياهها الصافية وساحلها يدفعان ثمن رونقهما وجاذبيتهما عن طريق غزو الإسمنت، التلوث والقضاء على الكائنات، نباتية كانت أم حيوانية، وإنقراض بعض الأنواع منها.

إنّ الخسارة المستمرة لهذا التنوّع وتزايد أهميته بإستمرار، عزّز إدراك دول المنطقة بضرورة إتخاذ خطوات طارئة على كافّة المستويات من أجل تحقيق حماية فعّالة وناجعة له، وذلك وفقا لما ورد في الإتفاقية الإطار الخاصة بالتنوّع البيولوجي، وفي برنامج القرن الواحد والعشرين في الفصل السابع عشر الخاص بحماية المحيطات وكلّ أنواع البحار، بما في ذلك البحار المغلقة وشبه المغلقة وكذا المناطق الساحلية.⁽²⁾ وقد تبلّور هذا الإهتمام من خلال ما تضمّنه تعديل إتفاقية برشلونة الإطار والبروتوكولات الملحق بها، حيث جاء فيه أنّه يجب أن تتخذ الأطراف المتعاقدة، منفردة أو على نحو مشترك، كافّة التدابير المناسبة لحماية وصيانة التنوّع البيولوجي والأنظمة الايكولوجية النادرة والهشّة، وكذلك الأنواع البريّة للحياة الحيوانية والنباتية

(1) - تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة بصورة غير مشروعة على التمتع بحقوق الإنسان، الجمعية العامة للأمم المتحدة، مجلس حقوق الإنسان، HRC/A/7/21، 18 فيفري 2008، ص 11. وكذا: بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 169.

(2) - النقطة 46/17 الفصل السابع عشر من برنامج القرن الواحد والعشرين، مرجع سابق.

النادرة أو المستنفدة أو المهددة أو المعرضة للإنقراض وموائلها، في المنطقة التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية.⁽¹⁾

خامسا: توسيع إختصاصات الإطار المؤسسي

منح التعديل الجديد للاتفاقية مسؤوليات وصلاحيات جديدة للإطار المؤسسي لنظام برشلونة لحماية البيئة البحرية، حيث أصبح للأمانة التي كانت تسمى "السكريتارية"⁽²⁾ ويضطلع بها برنامج الأمم المتحدة للبيئة صلاحيات جديدة؛ إضافة إلى ما كانت تتمتع به في إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976، أصبحت تتلقى التفسيرات والمعلومات من المنظمات غير الحكومية، والجمهور ودراساتها والرّد عليها، عندما يتعلّق بموضوعات ذات مصلحة عامّة أو أنشطة تتفّذ على الصعيد الإقليمي، ويقع عليها في إطار ذلك واجب إخطار الأطراف المتعاقدة المعنية على نحو منتظم وكذا بتنفيذ الإتفاقية والبروتوكولات⁽³⁾، كما يجوز لها بناءا على طلب طرف متعاقد، تقديم المساعدة لذلك الطرف في صياغة تشريع بيئي إمتثالا للاتفاقية والبروتوكولات.⁽⁴⁾

هذا وقد أنشأت الإتفاقية المعدّلة بموجب المادة التاسعة عشر "مكتب الأطراف المتعاقدة"، يتألف من ممثلين منتخبين من قبل إجتماعات الأطراف المتعاقدة، بحيث يراعى في إنتخابهم مبدأ التوزيع الجغرافي العادل، أمّا فيما يتعلّق بوظائفه وإختصاصاته والشروط التي يعمل بناءا عليها فإنّها ترد في النظام الداخلي الذي تعتمده إجتماعات الأطراف المتعاقدة.⁽⁵⁾

علاوة على ذلك أضاف التعديل تقنية جديدة وهي "المراقبون"، وهي تعني أنّه للأطراف المتعاقدة أن تقرّر أن يحضر إجتماعاتها ومؤتمراتها أطرافا أخرى من غير المتعاقدين في الإتفاقية بصفتهم مراقبين، يمكن أن يكونوا من أيّ دول غير طرف متعاقد في الإتفاقية، أي منظمة حكومية دولية أو أي منظمة غير حكومية تتعلّق أنشطتها بالإتفاقية، كما يجوز لهم المشاركة في الإجتماعات دون أن يكون لهم حقّ التصويت،

(1) - المادة 10 من إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق.

(2) - المادة 13 من نفس الإتفاقية.

(3) - الفقرة 04 و06 من المادة 17 من نفس الإتفاقية.

(4) - الفقرة 02 من المادة 14 من نفس الإتفاقية.

(5) - المادة 19 من نفس الإتفاقية.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وأن يقدموا أي معلومات أو تقارير تتعلق بأهداف الاتفاقية⁽¹⁾. ويتم تحديد شروط قبول المراقبين ومشاركتهم من خلال النظام الداخلي الذي تعتمده الأطراف المتعاقدة.⁽²⁾

بنفس الطريقة فقد أنشئت اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة وفقا للمادة 04 من إتفاقية برشلونة المعدلة بإعتبارها هيئة إستشارية للأطراف المتعاقدة حتى تساعد في جهودها الرامية إلى جعل القضايا البيئية جزءا من برامجها الإجتماعية والإقتصادية وتدعيم سياسات التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط. هذه اللجنة كما سبق والإشارة إلى ذلك في الفصل الثاني من الباب الأول من الدراسة هي بمثابة منتدى لتبادل الخبرات والتعلم من الأقران، لا تضم ممثلين حكوميين فقط، بل تشمل أيضا سلطات محلية، أطرافا فاعلة في المجال الإجتماعي والإقتصادي، منظمات حكومية وأخرى غير حكومية، هيئات علمية، وكذا برلمانيين... بحيث يشارك جميع هؤلاء الأعضاء في مداولاتها على قدم المساواة، مهمتها الأساسية إعداد الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة تطبيقا لما جاء بخطة عام 2030 وأهداف التنمية المستدامة التي تتضمنها وفقا لأجندة القرن الحادي والعشرين المعتمدة في مؤتمر ريو دي جانيرو، وتطبيقا لذلك إعتمدت الأطراف المتعاقدة الإستراتيجية المتوسطية للتنمية المستدامة في مرحلة أولى عام 2005، ثم إعتمدت في مرحلة ثانية عام 2016 صيغة منقحة من الإستراتيجية تغطي الفترة 2016-2025.⁽³⁾

إن ما يمكن إستنتاجه في الأخير هو أن تطبيق هذه الأحكام مضمون بطريقة خاصة من طرف البروتوكولات الملحقه بهذه الإتفاقية، وهم ستة بروتوكولات تعتبر صكوكا ملزمة قانونا تتناول جوانب محدّدة لحماية البيئة وهي بروتوكول بشأن حماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات (بروتوكول الإلقاء)، البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ (بروتوكول حالات الطوارئ)، بروتوكول المصادر البرية، بروتوكول المناطق المتمنّعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي، بروتوكول إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وأخيرا بروتوكول النفايات الخطرة. ثم قد ألحق بهم بروتوكول بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية الذي أعتمد في عام 2008 ودخل حيز التنفيذ في عام 2011.

(1) - الفقرة 01 و02 من المادة 20 من إتفاقية برشلونة المعدلة.

(2) - الفقرة 03 من المادة 20 من نفس الإتفاقية.

(3) - أنظر في ذلك: موقع منظمة الأمم المتحدة على الرابط: <https://www.unep.org/unepmap/ar/who-we-are-governing-and->

subsidiary-bodies ، تاريخ التصفح: 2021/11/26، على الساعة: 02:29.

الفرع الثاني: التعديلات التي أدخلت على البروتوكولات

على حدّ سواء فقد رافق تعديل الإتفاقية الإطار تعديل البروتوكولات الملحقة بها، وتحديثها وفقا للتطوّرات الأخيرة التي حدثت على المستوى الدولي، إضافة إلى إعتناء بروتوكول جديد بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلّص منها عبر الحدود، وكذا بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية.

وقد كان التعديل محل أربعة بروتوكولات وذلك كما يلي:

أولاً: التعديلات التي أدخلت على البروتوكول المتعلّق بحماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات أو الترميد في البحر (بروتوكول الإلقاء)

تمّ إعتناء هذا البروتوكول كما رأينا سابقاً بمؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد ببرشلونة بتاريخ 10 جوان 1976 ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري 1978، وقد تمّ تعديله بتاريخ 10 جوان 1995 ليصبح إسمه "بروتوكول بشأن حماية المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات والترميد في البحر"، بعد أن كان يسمى "بروتوكول بشأن حماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والمركبات الجوية (بروتوكول الإلقاء)"، وذلك وفقاً لما جاء في إتفاقية أوسلو الإقليمية الموقعة في 15 فيفري 1972 والمتعلّقة بمكافحة التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات، إتفاقية لندن العالمية الموقعة في 29 ديسمبر 1974 والمتعلّقة بمكافحة التلوث الناجم عن عمليات الغمر، وكذا القرار الخاصّ بالترميد في البحر المعتمد في 12 أكتوبر 1978، حيث تُميّز هذه الإتفاقيات بين المواد التي تعتبر خطيرة يمنع إلقاءها، وبين نفايات أو مواد أقلّ خطورة يتمّ إلقاءها بناءً على ترخيص.⁽¹⁾

إضافة إلى تغيير عنوان البروتوكول الذي أضيفت له عبارة "الترميد في البحر"، بحيث أصبح يجب على الأطراف إتخاذ جميع التدابير المناسبة، ليس فقط لمنع الإغراق والحدّ منه كما كان منصوص عليه سابقاً، ولكن أيضاً "القضاء عليه إلى أقصى حد ممكن"⁽²⁾، فقد أدخلت على البروتوكول تعديلات أساسية أخرى تضمّنت خاصة الحدّ والمنع لجميع أشكال الغمر كقاعدة عامّة وإستثناء تضمّن البروتوكول قائمة للمواد التي يمكن غمرها بعد إستصدار تصريح مسبق من السلطات المختصة، منها مواد الجرف، فضلات

(1) - بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 178.

(2) - المادة 01 من البروتوكول المتعلق بمكافحة التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات والترميد في البحر.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الأسمك، المنصّات، المواد البيولوجية الساكنة، السفن التي منع إلقاءها ابتداء من 31 ديسمبر 2000، كما تمّ منع إلقاء جميع المعادن التي أُسْتُبْعِدَت من هذه القائمة.⁽¹⁾

إضافة إلى ذلك فقد مسّ التعديل نطاق الغمر والترميد بحيث أصبح يشمل أيضا كلّ تخلص أو تخزين أو دفن عمدي للنفايات في أعماق البحر وفي تربته التحتية عن طريق السفن أو الطائرات إغراقاً⁽²⁾، بل أكثر من ذلك فقد منعت المادة السابعة من البروتوكول المعدّل منعاً مطلقاً الترميد أو الحرق في البحر. بإختصار وبناء على هذا التعديل فقد تحوّل البروتوكول من السماح بإلقاء النفايات بالبحر ومنعه في بعض الحالات الإستثنائية إلى منع إلقاء النفايات بالبحر والسماح به في بعض الحالات الإستثنائية، بحيث طبّق نظام الصلاحيات المعكوسة.

ثانياً: التعديلات التي أدخلت على بروتوكول المصادر البرية

تمّ إعتقاد بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية بمؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد بأثينا بتاريخ 17 ماي 1980 ودخل حيز التنفيذ بتاريخ 17 جوان 1983، ثم تمّ تعديله كذلك خلال مؤتمر المفوضين بشأن بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية المنعقد بسيراكوزا بإيطاليا بتاريخ 6 و 7 مارس 1996 ليصبح اسمه "بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية"⁽³⁾، ودخل حيز التنفيذ في 11 ماي 2008، لم توقع عليه كلّ من الجزائر، البوسنة والهرسك، مصر، لبنان وليبيا.⁽⁴⁾

مسّ التعديل في بادئ الأمر ديباجة البروتوكول، حيث تمّ تعديل الفقرة الأولى⁽⁵⁾ والثالثة⁽⁶⁾ والرابعة من الديباجة⁷، كما تمّ إضافة فقرة خامسة تتعلّق بالمبادئ المنصوص عليها في مؤتمر ريو دي جينيرو،

(1) - لمادة 4 من نفس البروتوكول.

(2) - المادة 03 من البروتوكول المتعلّق بمكافحة التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات والترميد في البحر.

(3) - المادة الأولى من بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية.

(4) - جدول المصادقة على الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، مرجع سابق.

(5) - تعدل فقرة الديباجة الأولى من البروتوكول كما يلي: "بصفتها أطرافاً في إتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، المعتمد في برشلونة في 16 فيفري 1976 والمعدلة في 10 جوان 1995".

(6) - تعدل فقرة الديباجة الثالثة من البروتوكول كما يلي: "وإذا تلاحظ تزايد الضغوط البيئية الناجمة عن الأنشطة البشرية في منطقة البحر المتوسط، وخاصة في ميداني التصنيع وال عمران، وكذلك الزيادة الموسمية في سكان المناطق الساحلية نتيجة للسياحة".

(7) - تعدل فقرة الديباجة الأولى من البروتوكول كما يلي: "وتسليماً منها بالخطر الذي يهدّد البيئة البحرية والموارد الحية والصحة البشرية من جرّاء التلوث من مصادر وأنشطة برية والمشاكل الخطيرة الناجمة عن هذا التلوث في المياه الساحلية ومصبات أنهار البحر المتوسط، والمترتبة أساساً على عمليات تصريف النفايات المنزلية والصناعية التي لم تعالج أو التي عولجت جزئياً أو التي تمّ التخلص منها بطريقة غير ملائمة ومداخلات المواد السامة والمداومة والمتراكمة إحيائياً".

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وهي مبدأ الحيطة أو الحذر، مبدأ الغرم على الملوث أو الملوث الدافع، وتقييم الأثر البيئي، واستخدام أفضل التقنيات المتاحة وأفضل ممارسة بيئية، بما في ذلك تكنولوجيا الإنتاج النظيف.⁽¹⁾

كما تمّ تعديل الفقرة السادسة⁽²⁾، وإضافة فقرة جديدة إعتبرها فقرة الديباجة السابعة تتعلق بضرورة الأخذ بما جاء به برنامج العمل العام لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية المعتمد في واشنطن في 03 نوفمبر 1995 الذي يهدف إلى المنع والحدّ من تدهور بيئة البحار نتيجة الأنشطة البرية، وذلك بتدعيم تأدية الدول لواجباتها إتجاه حماية وحفظ هذه البيئة من خلال التقليل والقضاء والحدّ من التلوث البحري الناشئ خاصة عن مصادر برية.⁽³⁾

كما تضمن تعديل البروتوكول عدة تغييرات في مواده، مسّت بالأساس نطاق الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة وكذا المرافق الملحقة بالبروتوكول، برامج العمل والتعهدات والإلتزامات الموقع عليها.

1- من حيث نطاق الإلتزامات الواقعة على عاتق الأطراف المتعاقدة:

لقد سمح التعديل بمكافحة التلوث من مصادر وأنشطة برية في نطاق أوسع وأشمل، حيث لم يعد ينطبق فقط على المناطق البحرية والساحلية، بل أصبح يشمل كذلك الحوض المائي أو منطقة المستجمع المائي بكاملها داخل أراضي الأطراف المتعاقدة التي يجري تصريفها في منطقة البحر الأبيض المتوسط كما عزّفتها المادة الأولى من الإتفاقية الإطار، وبالتالي فعملية مكافحة التلوث من مصادر برية تنطبق على جميع التصريفات المباشرة أو غير المباشرة الناشئة عن أنشطة برية داخل أراضي الأطراف المتعاقدة، وذلك من خلال عمليات التخلّص الساحلية أو عن طريق الأنهار أو القنوات أو مجاري المياه الأخرى، بما في ذلك مجاري المياه الجوفية، أو من خلال الجريان السطحي للمياه والتخلّص منها في قاع البحر المتصل بالبر⁽⁴⁾، وكذا المدخلات من المواد الملوثة المنقولة جوا إلى البحر المتوسط من مصادر أو أنشطة داخل أراضي الأطراف المتعاقدة، وفقا لما جاء في المرفق الثالث بالبروتوكول نفسه⁽⁵⁾.

(1) - الفقرة الخامسة من ديباجة نفس البروتوكول.

(2) - تعدل فقرة الديباجة السادسة من البروتوكول كما يلي: "وتصميما منها على إتخاذ التدابير الضرورية، في إطار تعاون وثيق بينها، لحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية."

(3) - تقرير إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة حول إجتماع الإستعراض الحكومي الدولي الأول عن تنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية، ص: 03، 04، وثيقة: UNEP/GCSS.VII/4/Add

(4) - المادة 3 من بروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية.

(5) - المادة 04 فقرة 01 من بروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية.

2 - من حيث المرافق الملحقة بالبروتوكول:

وفي نفس الإطار فقد تمّ تحديد قائمة المواد الخطرة والسامة التي تعتبر من الملوثات ذات المصدر البري، كما تمّ تصنيفها وفقاً لشدة جسامتها وآثارها على الصحة العامة والبيئة البحرية في أربعة مرافق. بحيث يتعلّق المرفق الأول بتحديد العناصر التي تؤخذ في الاعتبار عند إعداد خطط عمل وبرامج وتدابير للقضاء على التلوث من مصادر وأنشطة بريّة، وهي المواد الخطيرة ذات الأولوية التي ينبغي القضاء عليها، والتي تمّ إختيارها على أساس خواصها الواردة في القسم "باء" من هذا المرفق⁽¹⁾، خاصّة الملوثات العضوية الثابتة والتي تشتق أساساً من مركّبات الكلور، بما في ذلك (د.د.ت، الديوكسين، المعادن الثقيلة ومركّباتها، المواد المشعّة، بما في ذلك نفاياتها عندما لا تمتثل عمليات التخلّص منها لمبادئ حماية الإشعاع كما حدّتها المنظمات الدولية مع الأخذ في الاعتبار حماية البيئة البحرية، السيانيد والفلوريدات...)⁽²⁾

بالإضافة إلى ذلك حدّد المرفق الأول في القسم "ألف" منه الأنشطة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند إعداد خطط العمل للقضاء على التلوث من مصادر وأنشطة بريّة.⁽³⁾

أمّا المرفق الثاني فقد تمّ إلغائه واستبداله بالمرفق الثالث قبل التعديل، وهو يتعلّق بالعناصر التي يجب الأخذ بها في مسألة تراخيص عمليات التخلّص من النفايات، بحيث حدّد القسم "ألف" من الملحق خواص المواد المتخلّص منها وتشكيلها والتي منها (نوع وحجم نقطة أو مصدر الانتشار كالعلاقات الصناعية، نوع المواد المتخلّص منها، حالة النفايات صلبة كانت أو سائلة أو طين، الخواص الفيزيائية والكيميائية الحيوية للنفايات عمليات التخلّص...)⁽⁴⁾، زيادة على ذلك حدّد القسم "باء" منه خواص مكّونات عمليات التخلّص بالنسبة لضررها وهي نفسها الأخرى كما وردت في المرفق الأول القسم "باء"⁽⁵⁾، أمّا القسم "جيم" فهو يتعلّق بتحديد خواص مواقع النفايات والبيئة المتلقية لها.⁽⁶⁾

وأما المرفق الثالث فهو نفس المرفق الثالث قبل التعديل مع بعض التغيير، يتعلّق بالشروط المطبّقة على التلوث المنقول جواً.

(1) - القسم باء من المرفق الأول الملحق ببروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة بريّة.

(2) - القسم جيم من المرفق الأول الملحق بنفس البروتوكول.

(3) - القسم ألف من المرفق الأول الملحق بنفس البروتوكول.

(4) - القسم ألف من المرفق الثاني الملحق ببروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة بريّة.

(5) - القسم باء من المرفق الثاني الملحق بنفس البروتوكول.

(6) - القسم جيم من المرفق الثاني الملحق بنفس البروتوكول.

وأخيرا المرفق الرابع فهو المرفق الجديد الذي تمّ إضافته، بحيث يتضمن معايير تعريف عبارة أفضل التقنيات المتاحة وأفضل ممارسة بيئية المنصوص عليها في إطار برامج العمل التي يقع على الأطراف المتعاقدة إعمالها من أجل حماية المتوسط من التلوث الناشئ عن مصادر برية.⁽¹⁾

3 - من حيث تحديد برامج العمل:

وضّح التعديل أدوات وأساليب العمل التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة من أجل مكافحة التلوث البحري والحدّ من تدهور البيئة البحرية، حيث جاء في المادة الخامسة من البروتوكول أنّه تتعهد الأطراف المتوسطة بالقضاء على التلوث الناجم عن مصادر وأنشطة برية، ولا سيما القضاء التدريجي على المدخلات من المواد السامة والمداومة والمتراكمة إحيائيا الواردة في المرفق الأول، وفي سبيل ذلك تكون ملزمة بوضع وتنفيذ، منفردة أو مجتمعة، برامج وخطط عمل وطنية وإقليمية تحتوي على تدابير وجدول زمنية لتنفيذها، ويجري إستعراضها دوريا من أجل التأكيد على مدى فعاليتها ونجاعتها من جهة، ومن جهة ثانية التأكيد على مدى إلزام الأطراف المتعاقدة بها.⁽²⁾

تكون هذه الخطط والسياسيات المعتمدة مدعّمة بأفضل التقنيات العلمية والتكنولوجية المتاحة، ثنائية كانت أو جماعية، وكذا أحسن الأنشطة والممارسات البيئية بما في ذلك، تكنولوجيات الإنتاج النظيف⁽³⁾، كما أضاف التعديل فقرة جديدة في هذا الإطار، تتعلّق بضرورة إتخاذ الأطراف تدابير وقائية لخفض مخاطر التلوث التي تتسبّب فيها الحوادث إلى أدنى حد⁽⁴⁾.

كما تضمّن البروتوكول النص على برامج الرصد المحدّدة في المادة 12 من الإتفاقية الإطار، وذلك من خلال التعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومن ثمة إتاحة النتائج إلى الجمهور من أجل التعميم المنتظم لمستويات التلوث على إمتداد المناطق الساحلية خصوصا تلك المتعلّقة بقطاعات الأنشطة وأنواع المواد الواردة في المرفق الأول، وكذا من أجل تقييم ودراسة فاعلية البرامج والتدابير وخطط العمل المنفّذة بمقتضى هذا البروتوكول للقضاء على التلوث البحري في المنطقة.⁽⁵⁾

(1) - المرفق الرابع الملحق ببروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية.

(2) - المادة 05 فقرة 01، 02 و03 من نفس البروتوكول.

(3) - المادة 05 الفقرة 04 من نفس البروتوكول.

(4) - المادة 05 الفقرة 05 من نفس البروتوكول.

(5) - المادة 08 من بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية.

ليس هذا فقط بل وتماشيا مع المادة 13 من الإتفاقية الإطار، كرس التعديل مبدأ التعاون العلمي والتقني بين الأطراف المتعاقدة، وذلك في المجالات العلمية والتكنولوجية المتعلقة بالتلوث من مصادر وأنشطة برية، لا سيما البحث في مخلفات الملوثات وآثارها ومدى فعاليتها في وضع طرق جديدة لمعالجتها أو خفضها أو القضاء عليها وكذلك تطوير عمليات للإنتاج النظيف في هذا المجال.

ويمكن للأطراف المتعاقدة في هذا الصدد أن تتعاون مباشرة أو بواسطة منظمات دولية متخصصة، على أساس ثنائي أو متعدد الأطراف، من أجل وضع برامج تتضمن تقديم مساعدات تقنية للدول النامية خاصة في مجالات العلم والتعليم والتكنولوجيا من أجل منع أو خفض الملوثات ذات المصدر البري في المنطقة⁽¹⁾. علاوة على ذلك فقد أضافت المادة 15 تعزيز اعتماد خطط عمل وبرامج وتدابير إقليمية بهدف تفعيل تنفيذ خطة عمل المتوسط وتحقيق حماية فعلية له ولموارده الطبيعية.⁽²⁾

4 - من حيث التعهدات والإلتزامات الموقع عليها

وضع التعديل كذلك وبطريقة أكثر وضوح على شروط مراقبة الإلتزامات الموقع عليها بموجب البروتوكول، فبالإضافة إلى نظام التراخيص التي يجب الحصول عليها لتصريف النفايات الخطيرة التي تم الاحتفاظ به. كما نصت المادة السادسة منه على إنشاء نظام للتفتيش من قبل السلطة المختصة لضمان التنظيم المعمول به، تقييم الإمتثال للتراخيص، تحديد نظام مناسب للعقوبات، وكذا تحديد نظام العقوبات في إطار التشريعات الوطنية.⁽³⁾

هذا فيما يتعلق ببروتوكول المصادر البرية، الذي رغم كل هذه التعديلات لاتزال نسبة التلوث الناتجة عن مصادر برية هي الأخطر والأكثر إرتفاعا، حيث تقدر الدراسات الدولية أن حوالي 75% من التلوث الذي يصل البحر يأتي من مصادر برية.

ثالثا: التعديلات التي أدخلت على البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي

أعتمد البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط في 03 أفريل 1982 ودخل حيز النفاذ في 23 مارس 1986 ثم حل محله البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة

(1) -المادة 10 من البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية.

(2) -المادة 10 فقرة 01 و02 من نفس البروتوكول.

(3) -المادة 06 من نفس البروتوكول.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط الذي أعتمد في 10 جوان 1995 ودخل حيز النفاذ في 12 ديسمبر 1999، مكوّن من ديباجة وثمانية عشرة مادة.

تكتسي التعديلات التي أدخلت على هذا البروتوكول إهتماما كبيرا من طرف الأطراف المتعاقدة، نظرا للصعوبات السياسية التي إعترضت إعتماده، حيث لم تصادق عليه جميع الأطراف إلا بعد سنوات من التعديل، وحتى اليوم لم تصادق عليه البوسنة والهرسك، إسرائيل، اليونان، لبنان وليبيا⁽¹⁾.

تضمّن التعديل أساسا التوسيع في نطاق البروتوكول وكذا الإعراف بضرورة حماية التنوع البيولوجي للمتوسط من خلال إنشاء مناطق محمية، حيث تعمل الدول الأطراف على إتخاذ التدابير الضرورية لضمان حماية هذه المناطق وأحيائها⁽²⁾. وقد أصبح البروتوكول شاملا للمناطق البحرية بما فيها أعالي البحار، والمناطق الساحلية كما يحددها كل طرف بما في ذلك المناطق الرطبة⁽³⁾، كما حدّد الفصل الثاني في المواد من 4-10 الحماية المتعلقة بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة، والمناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات الأهمية لدول المتوسط، والتي يمكن إنشائها في أعالي البحار⁽⁴⁾.

إنّ البروتوكول القديم المتعلّق بالمناطق المتوسطية المتمتعة بحماية خاصة، كان يركّز على إنشاء المناطق المحمية البحرية في البلاد المتوسطية، ومن خلال تعديله إلى بروتوكول "المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي" أصبح يركّز أيضا، إضافة إلى المناطق المحمية البحرية، على حماية التنوع البيولوجي وأنواع الحيوانات والنباتات المهددة بالإنقراض في المنطقة، وقد تمّ من أجل هذه الغاية إعداد وإعتماد في مؤتمر المفوضين الذي عقد في موناكو بتاريخ 1996/11/24 ملاحق للبروتوكول خاصة بالأنواع البحرية الهامة في البحر الأبيض المتوسط التي يقتضي حمايتها من قبل الدول الأطراف وملاحق بالأنواع التي يجب تنظيمها.

ومن خلال البروتوكول القديم أيضا، كان يتمّ إنشاء محميات تتمتع بحماية خاصة (SPA)⁽⁵⁾، وهي مناطق تتميز بالقيمة البيولوجية والإيكولوجية وبالإختلاف الوراثي للأنواع، وتشكّل منطقة مناسبة لتكاثر هذه

(1) - التقرير المرحلي عن الأنشطة المضطلع بها خلال فترة السنتين 2016-2017، الاجتماع العادي العشرون للأطراف في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تيرانا، ألبانيا، 17 - 20 ديسمبر 2017، البند 5 من

جدول الأعمال، وثيقة رقم: UNEP(DEPI/MED)IG.23/3

(2) - المادة الثانية فقرة 1 من البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط المعتمد ببرشلونة

في 10 جوان 1995، ودخل حيز التنفيذ في 12 ديسمبر 1999

(3) - نفس المادة.

(4) - المواد من 04 إلى 10 من نفس البروتوكول.

(5) - SPA : Aires Spécialement Protégées.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الأنواع ولتوالدها وتوفر مواطن لها. كما أنها مواقع بحرية ذات أهمية خاصة من الناحية العلمية، الجمالية، التاريخية، الأثرية، الثقافية أو التربوية، وهي تهدف إلى المحافظة على النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية وكذا الموائل البحرية الضرورية للبقاء على قيد الحياة وتكاثرها، كما تهدف إلى إستعادة الأنواع النباتية والحيوانية المهددة بالخطر، وذلك من خلال وضع خطة إدارة ترمي إلى وضع إطار مؤسسي وقانوني مناسب يضاف إلى تدابير الإدارة والحماية المطبقة.⁽¹⁾

علاوة على ذلك ومن خلال البروتوكول المعدل أصبح بالإمكان إنشاء، إضافة إلى المحميات التي تتمتع بحماية خاصة (SPA)، محميات تتمتع بحماية خاصة ذات أهمية متوسطة (SPAMI)⁽²⁾، وهي مناطق تتميز بأهمية في صيانة مكونات التنوع البيولوجي في البحر المتوسط أو تحتوي على نظم إيكولوجية محدّدة لهذا البحر أو موائل للأنواع المهددة بالإنقراض، أو ذات أهمية خاصة على المستويات العلمية أو الجمالية أو الثقافية أو التربوية⁽³⁾. وتبعا لذلك تكون الأطراف المتعاقدة ملزمة بوضع تدابير وإجراءات وطنية وخطط عمل وتسجيلها، ليتم بعد ذلك عرضها على مركز الأنشطة الإقليمية الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة من أجل دراسة مدى فعاليتها في حماية وحفظ الثروات الطبيعية للمنطقة المتوسطية وكذلك مدى إمكانية تطبيقها⁽⁴⁾، ومن هذه التدابير نجد: وضع نظام لتخطيطها وإدارتها، حظر إلقاء وتفرغ نفايات أو مواد أخرى يمكن أن تضر بالمنطقة المحمية، تنظيم مرور السفن وكل توقف أو رسو، تنظيم صيد الأسماك وحصاد النباتات، حظر إبادة النباتات والحيوانات وإدخال أنواع دخيلة، تنظيم كل نشاط ينطوي على إستكشاف وإستغلال قاع البحر أو باطن أرضه...⁽⁵⁾

وعليه فالتعديل يقوم على ثلاثة عناصر أساسية، يتعلّق الأول بإنشاء المناطق المتمتعة بحماية خاصة، ويتعلّق الثاني بإنشاء مناطق متمتعة بحماية خاصة ذات أهمية متوسطة، وأمّا الثالث فيتعلّق بالتدابير الوطنية المتخذة من أجل الحماية والمحافظة على الأنواع الحيوانية والنباتية، بحيث حدّد المرفق الثاني قائمة الأنواع المهددة بالخطر أو بالإنقراض.⁽⁶⁾

(1) - بن فاطمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 181.

(2) - ASPIM : Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne.

(3) - المواد 08، 09 و 10 من البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

(4) - C. De Klemm, les aires protégées en méditerranée, UNIC, Centre de droit de l'environnement, Bonn, Mars 1993, p.3-32.

(5) - المادة 07 من البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

(6) - المرفق الثاني من البروتوكول نفسه.

كما قد تضمن التعديل عنصر رابع وهو الالتزام بالتعاون بين الدول المتوسطية مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، وذلك من خلال إنشاء مناطق محمية متلاصقة بين دولتين طرف أو أكثر أو بين دولة طرف في البروتوكول ودولة ليست طرف، بهدف الوصول إلى إتفاق حول التدابير الواجب إتخاذها لحماية هذه المناطق⁽¹⁾. وبنفس الطريقة تكون هذه الأخيرة ملزمة ب: اعتماد خطط عمل وتدابير وأدوات قانونية هدفها إدارة هذه المناطق وتخطيطها والحفاظ عليها حتى يمكن تكوين شبكة من المناطق المحمية في البحر الأبيض المتوسط، تبادل المعلومات المتعلقة بخصائص المناطق البحرية ومواردها الحية، وكذا الخبرات المكتسبة وحلّ المشاكل التي تواجه الدول⁽²⁾، إضافة إلى مشاركة المعلومات العلمية والتقنية المتعلقة بالبحوث الجارية أو المزمع إجرائها وبنائجها، كما تقوم الأطراف بتنسيق بحوثها العلمية والعمل على المشاركة والتعاون في الأدوات العلمية المطبقة عند إختيار وإدارة ومراقبة المناطق المحمية أو في توحيدها⁽³⁾.

ومن المناطق المحمية المتلاصقة نجد الحافة الجزائرية-التونسية وهي المنطقة البحرية الواقعة بين إيليزان في بجاية الجزائر، والخط العمودي الشرقي لجزيرة جالطة في تونس، ويتمثل الغربي في الحدود الغربية للجزء البحري من الحديقة الوطنية قوراية (جزيرة بيزان) ويتوافق حدّها الشرقي مع خط المحاذاة الشرقي لجزيرة جالطة، وتبعاً لذلك تقع الحافة الجزائرية-التونسية بين المياه الإقليمية الجزائرية والتونسية في الجزء الشرقي من غرب حوض البحر الأبيض المتوسط⁽⁴⁾.

تتضمن هذه الحافة المناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات الأهمية للبحر الأبيض المتوسط والتي تتمثل في مصطبة تازة في منطقة القبائل، والمنطقة البحرية التي تضم خمسة منتزهات وطنية ساحلية، والأراضي الرطبة الساحلية المدرجة في برنامج الإنسان والمحيط الحيوي/اليونسكو، وأكبر جزيرة في الجزء الجنوبي الشرقي من غرب حوض البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى أرخبيل جالطة. أمّا بالنسبة لأهمية وقيمة هذه المنطقة فتكمن في أهميتها للطيور المهاجرة حيث تعيش العديد من أنواعها المهددة بالإنقراض في أراضيها الرطبة الساحلية⁵، وهي تتمتع أيضاً بميزة خاصّة تتمثل في حيازتها لنسبة 55% من الأنواع

(1) -المادة 06 من البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

(2) -المادة 12 من نفس البروتوكول.

(3) -المادة 13 من نفس البروتوكول.

(4) -التنوع البيولوجي البحري والساحلي: تقرير موجز عن وصف المناطق التي تستوفي المعايير العلمية للمناطق البحرية المهمة إيكولوجياً أو بيولوجياً، الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتقنية والتكنولوجية الاجتماع الثامن عشر بمونتريال في الفترة 23-28 جوان 2014، البند 4-1 من جدول الأعمال المؤقت، جوان 2014، وثيقة رقم: UNEP/CBD/SBSTTA/18/4/Add.1، وثيقة رقم: UNEP/CBD/SBSTTA/18/1. تاريخ التصفح:

(5) -يمكن الإطلاع على التقرير والوثائق على الموقع التالي: <http://www.cbd.int/doc/?meeting=EBSAWS-2014-03>، تاريخ التصفح: 2022/02/26 على الساعة 20:43.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المحمية بموجب إتفاقية برشلونة وغالبية الموانئ التي تعتبر في البحر المتوسط أصولاً تراثية أو موانئ حساسة أو ذات إنتاجية بيولوجية عالية، بل وتمثل أيضاً موقعا لعمليات بيولوجية وإيكولوجية هامة بما في ذلك الهجرات، كما تتضمن أخاديد لم تتسنى دراستها بعد؛ ومع ذلك، فإن فائدتها الإيكولوجية قد تشكل عنصرا تكميليا، لأنها تعتبر منطقة حساسة تضم ما لا يقل عن 05 بقع ساخنة معروفة للتنوع البيولوجي البحري في البحر الأبيض المتوسط¹.

رابعا: التعديلات التي أدخلت على بروتوكول الوقاية والحالات الطارئة

أعتمد البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة في عام 1976 ودخل حيز التنفيذ في عام 1978، ثم حل محله البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، الذي أعتمد في عام 2002 ودخل حيز التنفيذ في عام 2004².

تجدر الإشارة إلى أن اعتماد قرار بهدف وضع إستراتيجية إقليمية بشأن منع تلوث البيئة البحرية من السفن خلال الإجتماع العاشر للأطراف المتعاقدة في دورته العادية المنعقد بتونس في نوفمبر 1997 قد صاحبه تقديم طلب من قبل للمركز الإقليمي للإستجابة في حالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري بالنفط في منطقة البحر الأبيض المتوسط REMPEC من أجل تعديل ومراجعة بروتوكول الحالات الطارئة بما يتوافق مع هذه الإستراتيجية.

فيما بعد قرّرت الأطراف المتعاقدة خلال مؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة الثاني عشر، الذي عقد في موناكو في نوفمبر 2001، أنه بدلاً من تعديل بروتوكول الطوارئ، سيتمّ تبني بروتوكول جديد، وفي نفس الإطار تمّ الموافقة على المهام والوظائف المستحدثة للمركز REMPEC حتى تتماشى مع التعديلات التي أدخلت على نص البروتوكول القديم، وبالنسبة لـ تمّ اعتماد البروتوكول الجديد المتعلق بالتعاون لمنع التلوث من السفن ومكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط في حالة الطوارئ من خلال مؤتمر المفوضين الذي عقد في مالطا في 25 جانفي 2002.

(1) - يمكن الإطلاع على التقرير والوثائق على الموقع التالي: <http://www.cbd.int/doc/?meeting=EBSAWS-2014-03>، تاريخ التصفح: 2022/02/26 على الساعة 20:43.

(2) - إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة - خطة عمل على الرابط:

www.Unep.org/unep_nap/ar/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols.com تاريخ التصفح : 2020/09/21 على

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

وإعتباراً من هذا تاريخ أصبح يغطي البروتوكول الجديد منع التلوث البحري والتأهب والاستجابة له، كما تمّ تعديل نصوصه لجعلها متلائمة مع المبادئ الدولية للقانون البيئي المعتمدة خلال المؤتمرات الدولية، وكذا الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، ولا سيما مؤتمر ريو دي جانيرو لعام 1991 وإتفاقية قانون البحار لعام 1982.⁽¹⁾

وفقاً لهذا البروتوكول تسعى الأطراف إلى صون وترويج خطط الطوارئ والوسائل الأخرى لمنع حوادث التلوث ومكافحتها، وذلك بصورة فردية أو عبر التعاون الثنائي أو متعدّد الأطراف. وتتضمن هذه الوسائل، على وجه الخصوص، تهيئة المعدّات، السفن، الطائرات، والعاملين للقيام بعمليات في حالات الطوارئ، وسنّ التشريعات المعنية حسب الحاجة، بالإضافة إلى ضرورة إستحداث أو تعزيز القدرة على التصدي لحوادث التلوث، وتعيين سلطة أو سلطات وطنية تتولى أمر تنفيذ هذا الأخير.

علاوة على ذلك يقع على عاتق الأطراف أيضاً إعتداد تدابير تتماشى مع القانون الدولي لمنع تلوث منطقة البحر المتوسط من السفن بغية ضمان التنفيذ الفعّال في هذه المنطقة للإتفاقيات الدولية ذات الصلة بصفتها من دول العلم، دول الميناء والدول الساحلية. وفي هذا الصدد تقوم الأطراف بتطوير قدرتها الوطنية فيما يتعلّق بتنفيذ هذه الإتفاقيات الدولية ويمكن لها أن تتعاون في تنفيذها الفعّال عبر إتفاقيات ثنائية أو متعدّدة الأطراف.⁽²⁾ كما تمّ بموجب هذا البروتوكول توسيع إختصاصات مركز REMPEC لمكافحة ومنع التلوث من السفن في حالة الطوارئ والتصدي له والسيطرة عليه، وتشمل هذه الإختصاصات أيضاً مصادر أخرى للتلوث البحري مثل التلوث بمياه الصرف الصحي وتصريف النفايات من السفن، ونقل المواد الخطرة والضارة وتلوث الجو بواسطة السفن كذلك...⁽³⁾

كذلك وفي إطاره إعتمدت الدول المتعاقدة في عام 2005 الإستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوث الناتج عن السفن ومكافحته، هدفها وضع إطار لخطة عمل تشمل 21 هدفاً من أجل الحدّ من هذا النوع من التلوث⁽⁴⁾. ومنه ينصّ البروتوكول على أنّه يقوم المركز الإقليمي للإستجابة في حالات الطوارئ الناشئة

(1) - La protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires, Rapport de REMPEC, Malte, 2006, p.26.

(2) - المادة 04 من البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ.

(3) - Les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants, séminaire régional, 27-30 novembre 2007, Marseille (France), p.04.

(4) - SAINLOS (J.-C.), le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC), Rapport de REMPEC, Malte, 2008, p.5.

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بدور هام، يشمل تدعيم ومساعدة الأطراف على تنفيذ الإستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن والتصدّي له (2016-2021).⁽¹⁾

لم تكتفي دول المتوسط بالتعديلات التي مسّت البروتوكولات الملحقّة، بحيث تم تكييفها وفق ما ورد في تعديل الإتفاقية الإطار، بل قد تمّ إعتداد بروتوكولين في إطار خطة العمل من أجل المتوسط "مرحلة ثانية" وتماشيا مع تطبيق نهج النظم الإيكولوجية الوارد في الإتفاقية قد تمّ الإشارة إليهما في المبحث الثاني من الفصل الثاني من الباب الأول من الدراسة، لذلك نكتفي بالإشارة إليهما فقط كما يلي: يتمثّل الأول في البروتوكول المتعلق بمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط من جرّاء حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلّص منها في عام 1996 ودخل حيز التنفيذ منذ عام 2008، حيث كان الغرض العامّ منه هو حماية البيئة البحرية ومواردها الطبيعية من أضرار النفايات الخطرة، وتتناول أحكامه مجموعة من الأهداف منها الحدّ من إنتاج النفايات الخطرة والقضاء عليها حيثما أمكن، الحدّ من كمية النفايات الخطرة الخاضعة للنقل عبر الحدود، وإنشاء نظام قانوني ينطبق على الحالات التي يجوز فيها القيام بعمليات نقل عبر الحدود، ويتمثّل الثاني في بروتوكول برشلونة بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية المعتمد في عام 2008 ودخل حيز التنفيذ في عام 2011، والذي يهدف إلى حفظ المناطق الساحلية وضمان الإستخدام المستدام للموارد الطبيعية في هذه المنطقة، من خلال إعتداد استراتيجيات إقليمية ووطنية للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية؛ وهذا قرار سديد، نظرا لأنّ المتوسط بحر تعبره سفن تحمل جنسيات مختلفة، وقصر إلزام منع التلوث عن سفن الدول المتوسطية الموقعة على الإتفاقية، لن يوفر الحماية اللازمة لهذه البيئة البحرية

خلاصة القول، إنّ التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية في المتوسط قد إصطدم بالعديد من الحواجز والعقبات، فمن جانب أول منها ما هو قانوني يتمثّل في الإشكالات القانونية التي تعترض تطبيق المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي والتي كما أشرنا سابقا قد تعلّقت بالأساس بطبيعة الإتفاقيات المبرمة في إطار حماية البيئة البحرية سواء أكانت عالمية أو إقليمية، وبقواعد المسؤولية سواء المدنية أو الجنائية، وكذا إشكالات تتعلّق بالوضع الخاص بالمتوسط في حدّ ذاته. ومن جانب آخر هناك المنازعات الدولية التي تثور من حين لآخر نظرا لحساسية منطقة البحر الأبيض المتوسط وكذا خصوصية العناصر والموارد الطبيعية

(1) - إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها، على الموقع الرسمي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP، على الرابط:

<https://www.unep.org/unepmap/ar/who-we-are-governing-and-subsidiary-bodies> ، تاريخ التصفح: 2020/09/21 على

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

التي تميّزه عن باقي البحار، والتي تكاد أن تؤدي في نادر الأحوال لنزاع مسلّح، وفي هذا الإطار فقد حدّدت إتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدّلة في 10 فيفري 1995، إجراءات تسوية المنازعات بين الدول الأعضاء، أين نصّت على التسوية عن طريق الوسائل السياسية كالتفاوض أو أيّ أسلوب سلمي آخر يتفق عليه أطراف النزاع⁽¹⁾، هذا من جهة.

من جهة ثانية يعكس الوضع القانوني للمناطق البحرية في البحر الأبيض المتوسط وضع جدّ متباين، فعلى مستوى النظام القانوني تبدو الصكوك الدولية أكثر إبتكاراً وأكثر تكيّفاً مع واقع هذا الأخير، وهو ما سمح للأطراف المتعاقدة بدمج وتكييف المبادئ التي وضعتها هذه الصكوك الدولية خاصّة منها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ومؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية (قمة الأرض) المنعقد في مدينة ريو دي جنيروا في الفترة الممتدة 3-14 جوان 1991، والذي تمّ فيه إعتماد مجموعة من الأهداف والمبادئ، وهي مبدأ الحيطّة، مبدأ الملوث الدافع، مبدأ التنمية المستدامة الذي يسعى إلى تعزيز حقوق ومصالح الأجيال القادمة عن طريق الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية دون التأثير على حقوق الأجيال الحالية.

وعلى إثر ذلك تمّ تعديل الإتفاقية الإطار وكذا بروتوكولاتها حتى تتكيّف مع هذه المبادئ وبالأخص مبدأ التنمية المستدامة الذي يعدّ بمثابة إطار للتوفيق بين حماية البيئة وتحقيق التنمية.

(1) -المادة 28 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق.

كخلاصة للبَاب الثاني، يمكن القول بأنَّ قواعد المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية تتباين على المستويين الدولي أو الداخلي، حيث أنَّها على المستوى الدولي تخضع في منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى نظامين قانونيين، الأول هو القواعد الدولية العامة، والتي تتمثل في الإتفاقيات الدولية التي تمنع وقوع التلوث البحري عامة، كإتفاقية الدولية للتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث أدَّى إلى التلوث بالمحروقات المؤرخة في 29 نوفمبر 1969، الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات المؤرخة في 29 نوفمبر 1969، الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية المؤرخة في 17 ديسمبر 1971، الإتفاقية الدولية المتضمنة إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات المؤرخة في 18 ديسمبر 1971، الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن MARPOL المؤرخة في 02 نوفمبر 1973، الإتفاقية لتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية المؤرخة في 19 نوفمبر 1976، وكذا إتفاقية قانون البحار لعام 1982،... والثاني هو نظام إقليمي متمثل في القواعد المتوسطية، التي المقصود بها إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها وكل ما تم إعتماده خلال إجتماعات الأطراف من توصيات وإستراتيجيات وبرامج عمل، حيث إتفقت الأطراف المتعاقدة خلال إجتماع المفوضين المنعقد ببرشلونة في 05 - 08 جوان 1996 على أن النظام التقليدي للمسؤولية القائم على الخطأ، هو نظام تشوبه النقائص، لذا يجب إعتداد المسؤولية الموضوعية التي تتماشى مع مبادئ القانون الدولي البيئي المستحدثة والتي تقوم على التوازن بين الأخطار الناجمة عن بعض النشاطات والفوائد العائدة منها، كما أنَّ تطبيق هذا النوع من المسؤولية لا مفر منه نظرا لأنَّ المتوسط، وفقا للمعطيات المتاحة والوضع الراهن، معرض لخطر تلوث محقق. ضف إلى ذلك ما تبرزه بعض السيناريوهات التي وضعها المخطط الأزرق **Bleu Plan**، التي تبين أنَّ عدد السفن العابرة للمتوسط سوف يزداد في السنوات القادمة نظرا لنفاذ مخزون بحر الشمال والولايات المتحدة من المحروقات، كما أنَّه قد أصبح يمثل رهانا أساسيا ومركزا لصراعات القوى الكبرى، حيث خضعت البيئة المتوسطية مع نهاية القرن 20، لضغط ديموغرافي شديد، مع تسارع في الحركة الصناعية ودفع قوي للنشاط السياحي، فغدا هذا الأخير وساحله يشكَّلان مصدر ثروة حقيقية مع كل ما يترتب عن ذلك من نتائج سلبية على النظم البيئية المختلفة، والتي أضحت تهدد سلامته بل حتى وجوده.

أما على المستوى الداخلي فإنَّ قواعد المسؤولية المدنية التقليدية لم تستطع الصمود أمام الضرر البحري وخصوصيته، فقد تخلَّت معظم تشريعات الدول المتوسطية عن ركن الخطأ في بعض الحالات لقيام المسؤولية

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

المدنية في المجال البحري، وإعتمدت فكرة الخطر وفي حالات أخرى تنازلت عن أبرز شروط الضرر وهو أن يكون مباشرا وأقرت بجواز الأخذ بالضرر غير المباشر لإستحقاق التعويض. بل أكثر من ذلك ونظرا لعدم قدرة المسؤولية المدنية التقليدية على الإستجابة لهذه الأضرار المستحدثة، إعتنقت التشريعات مبادئ القانون الدولي البيئي التي أتى بها مؤتمر ريو دي جانيرو لعام 1991 وهي مبدأ الحيطه، مبدأ الملوث الدافع، مبدأ الوقاية ومبدأ الإعلام والمشاركة كآليات حديثة وقائية لحماية البيئة البحرية في المتوسط.

أما قواعد المسؤولية الجزائية فيمكن القول بأنّ جرائم تلويث البيئة البحرية تعتبر من قبيل الجرائم المستحدثة التي أدخلت ضمن المنظومة العقابية في الدول إلاً حديثا ومنها الجزائر، وبذلك فهي مسؤولية من نوع خاصّ ومتميزة عن المسؤولية الجنائية في الجرائم التقليدية، حيث أنّ معظم الجرائم التي تنشأ هي بفعل الأنشطة التي تمارس عن طريق التراخيص الإدارية، ومن ثم فهي جرائم تنظيمية. وتجدر الإشارة إلى أنّ التشريع الجزائي البيئي، لا يتضمّن نصا تجريميا عاما موحّدا، بحيث تخضع له كلّ الأفعال التي يريد تجريمها، وإنّما يتضمّن عددا من نصوص التجريم التي يحرص من خلالها على الإعراف للقاضي بسلطة تقديرية واسعة، يستطيع التحرك في إطارها ليحظر الأفعال الماسّة بالبيئة عموما والبيئة البحرية خصوصا متى إستلزم الأمر، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى ومن أجل تفعيل قواعد المسؤولية كان لزاما أن تكون لها مجموعة من الآثار التي تختلف بحسب نوع هذه القواعد إن كانت مدنية أو جزائية، فأما بالنسبة لجزاء قيام المسؤولية المدنية فقد توصلنا إلى أن تقرير المسؤولية يؤدي إلى منح التعويضات، التي تختلف بين التعويض العيني الذي قد يأخذ عدّة صور تختلف بحسب ظروف كلّ حالة على حدة وللقاضي سلطة كاملة في تحديد الشكل الذي يراه ملائما لطبيعة الضرر الحاصل وظروف الدعوى، إلاً أن هذا الطريق للتعويض ليس ممكنا دائما، فقد يصادف القاضي العديد من الصعوبات التي تحول بينه وبين الحكم بذلك فيتجه نحو القضاء بالتعويض النقدي مع مراعاة خصوصية الأضرار البيئية البحرية خاصة الأضرار البيئية المحضة التي يصعب تقييمها نقدا في معظم الحالات. ونتيجة لذلك فقد تمّ إستحداث آليات وتقنيات مكملة في أهدافها لقواعد المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية تمثّلت في صناديق التعويضات الخاصّة بتغطية الأضرار الكارثية والتي تعجز المسؤولية المدنية عن تعويضها.

أما بالنسبة لجزاء المسؤولية الجزائية فإنه يأخذ إحدى الصورتين تتمثل الأولى في الجزاءات الجنائية التي تهدف إلى مكافحة رادعة وفعالة لهذا النوع من الإجرام، وهي إمّا عقوبة أو تدبير أمن، وتتمثل الصورة الثانية في الجزاءات غير الجنائية التي تضمّ الجزاءات الإدارية حيث تتنوّع من الغرامة الإدارية إلى وقف

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

أو غلق المنشأة إلى إلغاء أو سحب الرخصة، والجباية والرسوم الإيكولوجية... لكن ما يلاحظ في هذا الإطار أن المشرع لم يتوصل بعد، إلى الردع الفعلي لتجنيب البيئة البحرية الإعتداءات المتكررة والمستمرة عليها، فالعقوبات تكاد تكون رمزية مما يشجع الملوث البحري وخصوصا المنشآت المصنّعة على المواصلة والتمادي في الإعتداء، ويفسر ذلك من خلال الإعتبارات الإقتصادية والسياسية وعدم نضج الوعي البيئي، إلى درجة تجعل حماية البيئة البحرية من أولويات الدول وأصحاب المنشآت المصنّعة والمصانع وكذا عامة المواطنين، بمعنى آخر تغليب مصلحة البيئة على المصالح الإقتصادية والسياسية للدول الساحلية في المتوسط.

في الحقيقة إنّ الخطر مازال يهدّد بيئتنا البحرية إذا لم نسعى سريعا إلى إيجاد الحلول المناسبة في أقرب الآجال، وعليه يجب مراجعة بعض النصوص القانونية التي تجاوزها الزمن، خصوصا عدم التماثل في إصدار مراسيمها التنفيذية، لأنّ النص القانوني دون آلية تطبيقه ليست له جدوى، وسيبقى مجرد حبر على ورق. كما يجب التصدي للإشكالات والصعوبات التي تعتري التعاون الدولي في تحقيق حماية ناجعة للوسط البحري، بالإضافة إلى ضرورة إعتداد المبادئ الدولية التي تمخض عنها مؤتمر "قمة الأرض" المقام بالعاصمة البرازيلية عام 1991 وبرنامج القرن الواحد والعشرين وتكريسها ضمن التشريعات الداخلية لدول المتوسط وبالتأكيد ضمن أحكام وقواعد نظام برشلونة لحماية المتوسط.

ومن هذا الجانب فقد قمنا بتصنيف هذه الصعوبات أو الإشكالات إلى إشكالات قانونية تتعلق بالأساس بطبيعة الإتفاقيات المبرمة في إطار حماية البيئة البحرية سواء أكانت عالمية أو إقليمية، وبقواعد المسؤولية سواء المدنية أو الجنائية، وكذا إشكالات تتعلق بالوضع الخاص بالمتوسط في حدّ ذاته، إضافة إلى إشكالات مادية تتعلق بالمنازعات الدولية التي قد تنشأ بين الدول...

وبالنسبة لتبني مبادئ القانون الدولي البيئي، فقد تمّ تكريسه من خلال تعديل الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، حيث توصلنا إلى أنّها قد كرّست المبادئ المعتمدة في مؤتمر ريو، كمبدأ الحيطة ومبدأ الملوث الدافع ومبدأ التنمية المستدامة ومبدأ الإدارة المتكاملة. كما وسّع التعديل من النطاق الجغرافي الذي أصبح يشمل المناطق الداخلية، وتمّ تعديل كلّ من البروتوكول المتعلّق بالإلقاء بحيث تحول من مبدأ السماح بإلقاء النفايات بالبحر ومنعه في بعض الحالات الإستثنائية إلى مبدأ منع إلقاء النفايات بالبحر والسماح به في بعض الحالات الإستثنائية، وبروتوكول المصادر البرية، والبروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصّة، ليحلّ محله البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصّة والتنوّع البيولوجي، وأيضا البروتوكول المتعلّق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في

الباب الثاني قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط

الحالات الطارئة، ليحلّ محله البروتوكول المتعلّق بالتعاون في منع التلوّث من السفن ومكافحة تلوّث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، بالإضافة إلى إعتما د بروتوكولين جديدين يتعلّق الأول بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوّث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، والثاني يتعلّق بالإدارة المتكاملة للمناطق البحرية والساحلية المعتمد في عام 2008.

الخاتمة

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية ليست وليدة العصر الحديث، بل إنَّها تمتد إلى العصور القديمة، وما ميَّزها في عصرنا الحاضر أنَّها إشتدت وتعدّدت مصادرها لتصبح خطرا كبيرا على العالم أجمع، فأضحى ذلك حجة دامغة على الدول من أجل الإلتزام بالحدّ منها والسيطرة عليها بإعتماد إجراءات وتدابير فعالة حماية لهذه البيئة المميّزة، وفي هذا السياق إنطلقت الدراسات والبحوث لتساهم في إثارة وعي المجتمع الدولي حول أهمية موارد هذه الأخيرة وعناصرها الطبيعية التي لم تسلم هي الأخرى من أضرار التلوث الوخيمة نتيجة الإفراط في إستغلالها وإستكشافها.

وعلى مستوى الكرة الأرضية، يشغل المتوسط أقلّ من 1 % من مساحة المحيط العالمي ما يجعله يعدّ من بين أصغر الإمتدادات البحرية العالمية، لكن التطوّر الذي شهده يجعل منه أكبر المختبرات الكونية، فقد تغيّر شكله وهيئته مرات عدّة خلال العشر ملايين سنة الأخيرة، كما أنّ تاريخه معقّد ويمكن من خلال تنبؤ تطوره توقّع مستقبله، حيث تشير التنبؤات إلى أنّه سوف يختفي تقريبا خلال العشرين مليون سنة القادمة وسيمكننا السير على الأقدام من إفريقيا نحو أوروبا، فهو شغل مركزا أساسيا في تاريخ الدراسات والبحوث. من هذا المنطلق تعلّقت دراستنا بحالة البحر الأبيض المتوسط، فنظرا لكون أنّ بيئته تعتبر جزءا من البيئة البحرية العالمية، وموقعه جد إستراتيجي بحيث يحتل قلب العالم، ويعتبر همزة وصل بين ثلاث قارات إفريقيا آسيا وأوروبا، إذ أنه محصور بين أراضيها كما أنّه إمتداد للمحيط الأطلسي عبر فتحة ضيقة جدا هي مضيق جبل طارق، ممّا قد إستلزم بالضرورة تعزيز حمايته بقواعد خاصة تقوم على أساس التعاون المباشر بين دول المنطقة وإعتماد إجراءات وتطبيق خطط وسياسات مشدّدة للحدّ من مصادر التلوث جميعها.

ومن هنا تناولت الأطروحة بالدراسة والتحليل الإشكالات التي أثارها التلوث البحري في إقليم هذا البحر، بإعتباره اليوم يشهد إنفجارا حقيقيا لمشاكل قانونية تتداخل فيها إعتبرات كثيرة، فهو من جهة يتطلّب عناية وحماية أكثر من غيره من الأقاليم نظرا لكونه يعتبر من البحار شبه المغلقة ذات الأهمية الإستراتيجية التي تتصارع عليها مصالح مختلفة جعلت نظامه القانوني يتميّز بخصوصية وميزة معيّنة، فضلا عن أهميته الإقتصادية بإعتباره مصدرا للمواد الغذائية، والثروات الطبيعية اللازمة لأغراض الصناعة والتجارة البحرية، ومصدرا للطاقة وطريقا هامًا للمواصلات ومجالا واسعا للسياحة. ومن جهة ثانية، تكشف المناطق الساحلية لهذا البحر عن هشاشة كبيرة ناتجة عن الضغوطات البشرية التي تزداد تفاقمًا، حيث أصبحت المحافظة عليها أمرا حتميا لا يمكن للمجتمع الدولي إخفاءه.

وجدير بالذكر كذلك فقد توصلنا إلى أنّ المتوسط لم يعد قادرا على تجديد موارده الطبيعية وإحداث التوازن في نظامه البيئي بعد زيادة الملوثات والمواد الخطرة والسامة التي تعبره يوميا على متن السفن

والناقلات خصوصا السفن النفطية التي تدعو إلى القلق والهلع نظرا لتكوين المواد النفطية الطبيعية وكثافة إستعمالها، ونتيجة إلقاء المخلفات الصلبة والسائلة، والنفايات المختلفة والمخصبات الزراعية، ناهيك عن الإستخدام الواسع الإنتشار للمبيدات الحشرية المنزلية ومياه الصرف الصحي، وتأثيرها السلبي على العناصر الطبيعية لهذا البحر. هذا ولقد جلبت السواحل المتوسطية في السنوات الأخيرة الكثير لممارسة الأنشطة الإقتصادية والسياحية، كما أنها تعرف نموا ديموغرافيا مستمرا، قد يصل سنة 2025 إلى 570 مليون نسمة وتعميرا كثيفا، وتجلب شواطئها الخلابة ومناظرها الطبيعية المتميزة أعدادا هائلة من السياح إذ تعتبر الوجهة الأولى للسياحة عالميا، ضف إلى ذلك حركة المرور الكثيفة التي يعرفها هذا البحر سواء فيما بين الدول المتوسطية أو عبورا من مضيق جبل طارق إلى قناة السويس، أو في الإتجاه المعاكس.

ضف إلى ذلك تفاقم ظاهرة تحمض مياه المتوسط، بسبب كميات المحروقات المفرطة التي تقذف فيه، فتغير من تركيبته الكيميائية والفيزيولوجية، حيث تؤكد الأبحاث التي أجريت في هذا الصدد أن نسبة الحموضة قد تصل إلى 30 % سنة 2050 و 150 % سنة 2100.⁽¹⁾

إنّ هذه الوحدة الجغرافية والطبيعية لحوض البحر المتوسط والناطقة عن التركيبة البشرية لسكانه وطبيعة مياهه، إضافة إلى تنوّع كائناته حيوانية كانت أم نباتية وهشاشته المتميزة، لطافة جوه، جمال مناظره، تنوّع نظمه البيئية، مجتمعاته وثقافته التي إختلطت وإمتزجت عبر الأزمنة فشكّلت هويته الفريدة من نوعها، كل ذلك تجعل الدارس لهذا الفضاء، يعتمد في التصدي لتناول قضاياها ومشاكله، النظرة الكلية الشاملة غير المجزأة، من هنا ركّز الباب الأول على تحديد آليات حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث البحري سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي وذلك من خلال إبراز الأهمية التي إنطوت عليها الجهود الدولية والإقليمية في مجال تنظيم عملية الحفاظ على البيئة على عمومها والبيئة البحرية على خصوصها في هذه المنطقة، وعلى رأسها منظمة الأمم المتحدة وأجهزتها الرئيسية، التي كان لها الدور في الدعوة إلى عقد المؤتمرات، أهمّها مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الذي عقد في ستوكهولم في عام 1972، المؤتمر الثاني الذي عرف باسم قمة الأرض الذي عقد في ريو دي جانيرو بالبرازيل في عام 1992، ثم مؤتمر ريو 20+ في عام 2012، ثم مؤتمر الأمم المتحدة للمحيطات والبحار لعام 2017.

(1) – Annuaire IEMed de la Méditerranée 2016 : Dossier, Adaptation des zones côtières méditerranéennes aux impacts du changement climatique: les outils du Plan bleu -Titre de l'article : Le bassin méditerranéen : un « hot spot » du changement climatique également soumis à diverses pressions anthropiques, Antoine LAFITTE, Institut Européen de la Méditerranée, Barcelone, P. 298.

توصلنا إلى أنه من النتائج الهامة لمؤتمر ستوكهولم لعام 1972 هو برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) الذي أولى أهمية إستثنائية للبيئة البحرية من خلال الإتفاقيات الدولية التي أبرمت تحت رعايته لمواجهة خطر التلوث والتي من أهمها إتفاقية جنيف وإتفاقية أعالي البحار، وكذا تشجيع التعاون الدولي مع المنظّمات الدولية الأخرى من أجل مكافحة التلوث الذي يواجهها وكذا حماية مواردها وترشيد إستغلالها وتنميتها، بالإضافة إلى تبني العديد من الأنشطة الخاصة بالبرنامج، كان أهمها برنامج البحار الإقليمية الذي تم إطلاقه عام 1974، والذي ساهم مساهمة فعّالة في التحضير والإعداد لنظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، يقوم على إتفاقية إطار تمّ إعتمادها في 16 فيفري 1976 ودخلت حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978، ويلحق بها مجموعة من البروتوكولات التنفيذية لمكافحة مختلف مصادر التلوث في تلك المنطقة.

أما المؤتمر الثاني الذي عرف باسم قمة الأرض فقد بيّنا نتائجه التي تمثلت في مجموعة من النصوص وهي: إعلان ريو الذي إعتدته كافّة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والذي أرفق به خطة عمل مفصّلة عرفت باسم جدول أعمال القرن الواحد والعشرين والذي يعتبر الوثيقة الأساسية للمؤتمر، وهو قد أولى إهتماما خاصا للبيئة البحرية، بحيث أشار إلى ضرورة حفظها وحماية عناصرها في الباب الثاني منه تحت عنوان "صون وإدارة الموارد من أجل التنمية" وذلك في الفصل (17) تحت عنوان "حماية المحيطات وكلّ أنواع البحار بما في ذلك البحار المغلقة وشبة المغلقة والمناطق الساحلية، وحماية مواردها الحية وترشيد إستغلالها وتنميتها"، إضافة إلى التوقيع على إتفاقيتين وهما إتفاقية الأمم المتحدة الإطار بشأن تغيّر المناخ والتي تتعلّق بمكافحة إرتفاع درجات الحرارة في أنحاء العالم عن طريق الحدّ من إنبعاث الغازات المسبّبة لهذه الحرارة، أما الإتفاقية الثانية وهي إتفاقية الأمم المتحدة الإطار بشأن التّوّع البيولوجي والتي تتعلّق بإنقاذ كوكب الأرض وأنواع الحيوانات والنباتات بما فيها البحرية كذلك.

أما مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20) بالبرازيل فقد دعا إلى تدعيم الإلتزامات البيئية التي جاءت في مؤتمرات قمة الأرض السابقة ووضع جدول الأعمال البيئي العالمي للسنوات العشرين القادمة من خلال تقييم التقدّم المحرز في تحقيق الأهداف المحدّدة في جدول أعمال القرن (21)، وذلك من خلال مجموعة المبادئ التي ضَمَنها في وثيقة ختامية أكّد فيها على ضرورة حماية المناطق البحرية الإقليمية مثل البحر الأبيض المتوسط، وكذلك تدعيم برامج التعاون من أجل حماية البيئة البحرية وزيادة الإنتفاع بها وحفظ مواردها وتحسين جودتها خاصّة ما يتعلّق منها بقطاع صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلّغ عنه

وغير المنظم، وكذا حظرت إلقاء النفايات الخطرة بطريقة غير مشروعة في البحار والمحيطات، وأكثر من ذلك فقد اعتبرت هذه الوثيقة أنشطة الإعتداء على البيئة البحرية من قبيل الجرائم البيئية.

ثم إن زيادة الوعي بحالة البيئة البحرية والالتزامات القائمة، وكذلك الإجراءات التي يمكن إتخاذها لتحسين حالة البحار، خاصة منها البحار المغلقة وشبه المغلقة كالبحر الأبيض المتوسط، لم تكتفي عند هذا الحد، فجاءت محاولات أخرى لإيجاد حلول لمشكل إنتشار التلوث البحري الحاد، فتّم اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، التي يشار إليها باسم "دستور المحيطات". وهي تعدّ من أهمّ الإتفاقيات الدولية التي إنعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية وهي من دعت إلى تكثيف الجهود الدولية لمواجهة مخاطر التلوث البحري بجميع أنواعه ومصادره، أين عايّن بأنّ الإتفاقية ليست مجرد إعادة صياغة للسياسات والقوانين والأحكام والقرارات الواردة في الإتفاقيات السابقة، بل تعتبر أول قانون دولي شامل بشأن البحار من خلال اعتماد إستراتيجية دولية خاصة بحفظها وصون مواردها. وفي هذا الصدد تطرّقنا إلى التدابير والإجراءات التي يجب أن تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه في العديد من المواد، أهمّها التدخّل الفردي أو الجماعي لمواجهة مخاطر التلوث، التشجيع على المساعدات العلمية والفنية للدول النامية، الرصد والتقييم البيئي، التعاون الدولي والإقليمي.

يضاف إلى ذلك الجهود التي قامت بها المنظمات الدولية مثل منظمة الأغذية والزراعة، الوكالة الدولية للطاقة الذرية، منظمة التربية والثقافة والعلوم، منظمة الصحة العالمية، المنظمة العالمية للتجارة، أيضا المنظمات الدولية المتخصصة والتي من أهمّها المنظمة البحرية الدولية، مهمتها العمل على إعداد الإتفاقيات وعقد المؤتمرات الدولية المتعلقة بالشؤون البيئية البحرية، بحيث تم تقسيم هذه الإتفاقيات المنعقدة إلى 04 أقسام، إتفاقيات متعلّقة بالوقاية من الحوادث والسلامة البحرية، إتفاقيات منع التلوث البحري، إتفاقيات بشأن نظام المسؤولين والتعويض وإتفاقيات بشأن بعض البحار، ومن أهمّها الإتفاقية المتعلقة بمكافحة التلوث بالنفط لعام 1954، كذلك معاهدة لندن لسنة 1972 والمتعلّقة بالتلوث الناجم عن مخلفات السفن، ومعاهدة ماربول لسنة 1973 بشأن التلوث البترولي عن طريق السفن... أمّا بالنسبة للبحر الأبيض المتوسط فقد توصلنا إلى أنّه قد أنشأت المنظمة في سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخّل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض المتوسط يعمل على تعزيز وتدعيم جهود دول المنطقة في مكافحة حالات التلوث الطارئة.

أيضا السلطة الدولية لقاع البحار التي تمّ إنشاؤها بمقتضى نص المادة (156) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 وظيفتها الأساسية تنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحار وتحتها وخارج نطاق الولايات الإقليمية للدول ومراقبتها وإدارة مواردها.

فضلا عن ذلك بيّنا دور بعض المنظمات الإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري منها المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة التي ساهمت في إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري، مثل إتفاقية هلسكي التي خصّصت العديد من مواردها لحماية البيئة البحرية في إطار التعاون الإقتصادي الأوروبي...؛ منظمة التعاون والتنمية الإقتصادية التي بذلت جهدا أيضا مهمّا لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن نقل النفايات الخطرة عبر البحار والمحيطات، كذلك الإتحاد الأوروبي عن طريق الوكالات التابعة له، حيث شارك من خلالها في إبرام كلّ من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976، إتفاقية هلسكي بشأن حماية البلطيق لعام 1974، الإتفاقية الخاصة بالإستعداد والإستجابة والتعاون في حالة التلوث النفطي لعام 1990...، بالإضافة إلى إسهامات مجلس الوزراء العرب لشؤون البيئة، الهيئة الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لعام 1982 ومنظمة الإتحاد الإفريقي، زيادة على الدور المتميّز للمنظمات غير الحكومية في إبرام الكثير من الإتفاقيات الدولية التي تسعى لحماية البيئة البحرية على سبيل المثال منظمة السلام الأخضر الدولية ومنظمة الإتحاد العالمي لحماية البيئة (UICN).

إن مختلف هذه الإتفاقيات الدولية والمؤتمرات وجهود المنظمات بما في ذلك الحكومية وغير الحكومية، المتخصصة وغير المتخصصة والمتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث هي المطبقة على البحر المتوسط بإعتباره أول خطة عمل في إطار برنامج البحار الإقليمية لمنظمة الأمم المتحدة.

ولتوضيح ذلك تعرّض البحث بإسهاب للإطار القانوني الإقليمي لحماية البحر المتوسط والمتمثل في خطة العمل من أجل المتوسط ونظام برشلونة لحماية هذا الأخير، حيث تتمثل الأهداف الرئيسية للخطة في تدعيم جهود بلدان المتوسط على تقدير التلوث البحري ومكافحته، صياغة خطط وسياسات بيئية وطنية، وكذا تحسين فرص إستغلال الموارد الطبيعية للمنطقة وحفظها من جميع مصادر التلوث. كما تعرّز الخطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية في المنطقة عن طريق الترويج للتخطيط المتكامل للتنمية، والإدارة العقلانية للموارد الطبيعية في إطار التنمية المستدامة.

وفي هذا الإطار إعتمدت الخطة على مجموعة من العناصر تمثّل المكونات الأساسية لها وهي: التقييم البيئي، إدارة البيئة، تدابير الدعم القانونية والمالية. إضافة إلى أنّها قد أنشأت لها الأمم المتحدة عدّة

مراكز إقليمية تهدف إلى حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية وتحقيق التنمية المستدامة في المنطقة، تشمل المركز الإقليمي للإستجابة لحالات الطوارئ الناشئة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مركز الأنشطة الإقليمية للخطّة الزرقاء، مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية، مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصّة، مركز الأنشطة الإقليمية للإستهلاك والإنتاج المستدامين، مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والاتصالات. علاوة على هذه المراكز فقد أنشأت خطة عمل البحر المتوسط برامج ووضعت إستراتيجيات ساهمت في حماية بيئة المتوسط، والتي تتمثل في برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط (MED POL)، والذي كان الغرض من إنشائه مساعدة بلدان المتوسط على تنفيذ ثلاثة بروتوكولات رئيسية لإتفاقية برشلونة وهي بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن المصادر البرية، بروتوكول منع تلوث البحر المتوسط الناجم عن الإفراغ من السفن والطائرات والبروتوكول المتعلّق بمنع تلوث البحر المتوسط جرّاء حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلّص منها، وبالموازاة مع هذا البرنامج قامت خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط بإعتماد برنامج ثري للقيام بحماية البيئة البحرية وإزالة آثار التلوث من المنطقة على المدى الطويل، منها برنامج الخطّة الزرقاء "PLAN BLEU"، برنامج عمل ذات الأولوية "P.A.P : Plan d'Action Prioritaire"، برنامج مبادرة آفاق 2020، وبرنامج المساعدة التقنية للبيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط (METAP).

وحتى تتضح الرؤية فإنه قد تمّ دراسة وتحليل أحكام إتفاقية برشلونة من حيث مجال التطبيق مع شرح أهمّ الإلتزامات والمبادئ التي تضمنتها هذه الأخيرة وتطبيقها على موضوع التلوث البحري، إضافة إلى البروتوكولات الملحقة بها التي تعتبر نصوصا ملزمة قانونيا للأطراف المتعاقدة.

حيث أكّدنا أنّه بالنسبة لنطاق تطبيق الإتفاقية فإنّه يشمل كلّ المياه البحرية للمنطقة، بما فيها المياه الإقليمية، المنطقة الإقتصادية، أعالي البحار والجرف القاري للدول المتعاقدة، كما أنّها تطبق على كافّة مصادر التلوث، وهي تسري على كلّ السفن والطائرات التابعة للدول المتعاقدة، ما عدا السفن والطائرات الحربية وكذا المخصصة للإستخدام غير التجاري. وتوصلنا إلى أن ما يميّز هذه الأخيرة هو إطارها المؤسّساتي الذي يركّز على مجموعة من الهيئات التي تضطلع بأنشطة مختلفة على المستوى الإقليمي والوطني، وهي إجتماعات الأطراف، الأمانة، اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة ولجنة الإمتثال، وهدفها تحقيق أهداف الإتفاقية، على وجه الخصوص التعاون بين جميع الدول المتوسطية والمساهمة في تحسين البيئة الساحلية والبحرية وتعزيز التنمية المستدامة في حوضي المتوسط.

ليس ذلك فقط بل أيضا البروتوكولات السبعة التي ألحقت بها والتي تعتبر كأدوات تنفيذية لمكافحة مختلف مصادر التلوث، بحيث تمّ إعتقاد بروتوكول منع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات، البروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة التلوث الناشئ عن النفط والمواد الضارة الأخرى وفي الحالات الطارئة، بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من مصادر وأنشطة برية، البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي، بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية، بروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود و بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط.

إلا أنّه وبالرغم من كلّ الجهود التي بذلتها الدول المتوسطية من خلال الإتفاقية السابقة وبروتوكولاتها فإنّها لم تحقّق لنا حماية فعّالة للبحر الأبيض المتوسط لإحتوائها على العديد من الثغرات والإستثناءات، منها التقيّد بصيغ العموم وفي أغلب الأحيان التكرار والإحالة إلى قواعد الإتفاقيات الدولية الأخرى، خاصّة منها إتفاقية أعالي البحار لعام 1982، إضافة إلى عدم وجود نظام خاص بالمسؤولية الدولية التي تعدّ أساس الحماية والتعويض عن الأضرار الجسيمة التي تتعرّض لها هذه البيئة. وبالرغم كذلك من ترسانة البروتوكولات السبعة الملحقة بها والتي كان يفترض أن تتدارك النقائص والغموض الذي إكتنف هذه الأخيرة إلاّ أنّها هي الأخرى قد أصابها عدوى القصور، فهي بالمثل قد تميّزت بعدم التحديد وعدم الدقّة، وما يؤكّد ذلك عدم إنضمام جميع الدول المتوسطية إلى البعض منها كالجزائر، تونس، تركيا...

هذا ولم يكن نظام برشلونة لحماية المتوسط الخطوة الوحيدة الذي إتخذتها دوله، خاصة منها دول الجنوب التي لا تتوفر لديها الإمكانيات المادية والتقنية التي تؤهلها لإيجاد حلول لتلوث أقاليمها البحرية، وكذا التصدّي الفاعل والعاجل للمسائل البيئية المتوسطية، من بينها الدول المغاربية المطلّة على الساحل الجنوبي للمتوسط، التي تبنت نظام تشريعي مغاربي للتعاون من أجل مكافحة التلوث في جنوب المتوسط، ويشمل هذا النظام إتفاقية إتحاد المغرب العربي الموقّعة في مراكش/ المغرب بتاريخ 17 فيفري 1989⁽¹⁾، تتكوّن من نصين قانونيين هما، الميثاق المغاربي لحماية البيئة والإتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري، بحيث تعتبر حماية البيئة البحرية الهدف الأساسي لهاتين الوثيقتين، وتلتزم من خلالهما الدول الأعضاء بالتنسيق بين تشريعاتها وبرامجها من أجل التدخّل ومقاومة التلوث البحري.

(1)-المرسوم الرئاسي رقم 54/89 المؤرخ في 2 ماي 1989 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المنشأة للإتحاد المغربي العربي الموقّعة بمراكش في 17 فيفري 1989، مرجع سابق، ص399.

في الواقع فإنّ ضعف إتفاقية برشلونة والنقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها، وكذا إقتصار إتفاقية المغرب العربي على بعض من دول جنوب المتوسط، أصبح معه من الضروري أن تبحث دول المتوسط عن حلول لحماية سواحلها من خلال وضع قوانين وأنظمة تتعلّق بالأساس بحماية هذه الأخيرة، وحيث أن دول المتوسط تتوزع على 23 دولة ما بين شمال إفريقيا وغرب آسيا وجنوب أوروبا، فإنّه قد إكتفينا بدراسة تشريعات البعض منها بما فيها المشرّع الجزائري. فبالرجوع إلى فرنسا، فيمكن القول أنّ الإنطلاقة الفعلية لتحقيق حماية حقيقية للبيئة البحرية، بدأت مع القانون المسمى بقانون "بارني" الذي صدر سنة 1995، وأهمّ ما تضمنه هذا الأخير الوقاية من التلوّث وتسيير النفايات، وكذا من أخطار الحوادث...، ثمّ القانون رقم (108/95) الذي جاءت أحكامه وفقا لمبادئ مؤتمر قمّة الأرض المنعقد بمدينة ريو دي جانيرو البرازيلية سنة 1992، كما تبنّى أيضا التوجّه الأوروبي الصادر في 27 ديسمبر 2002 والذي ينصّ على ضرورة تجهيز سواحل الدول الأوروبية المطلّة على المتوسط بمنشآت إستقبال النفايات الناجمة عن التلوّث النفطي.

أمّا المشرّع التونسي فقد كانت البداية من خلال تنظيم قطاع الصيد البحري بمنع ممارسة الصيد بدون رخصة مسلمة من السلطات المعنية طبقا لأحكام الفصل 05 من الأمر 26 جويلية 1951 المنقح بالقانون عدد 49 لسنة 1963 المؤرخ في 30 ديسمبر 1963، ثمّ القانون رقم 73 لسنة 1995 المتعلّق بالمجال البحري العمومي، والقانون 29 لسنة 1996 المتعلّق بضبط خطة عمل وطنية عاجلة لمقاومة حوادث التلوّث البحري، والقانون 41 لسنة 1996 المتعلّق بالنفايات وبمراقبة التصرف فيها وإزالتها والنصوص التطبيقية لتنفيذها، والقانون 49 لسنة 2009 المتعلّق بالمساحات المحمية البحرية والساحلية، كما إتجه المشرّع التونسي فيما بعد إلى ضرورة الإسراع في إصدار مجلة قانونية تهتم بالبيئة خاصة، وهو مشروع في طور المناقشة.

وأما المشرّع المصري فقد إعتد تنظيميا كاملا للإدارة البيئية، وإهتم بمشكلة تلوّث البيئة البحرية، فأصدر القانون رقم 72 لسنة 1968 بشأن منع تلوّث مياه البحر بالبترول وذلك عملا بأحكام الإتفاقية الدولية لمنع تلوّث مياه البحر بالبترول لسنة 1954 والتي إنضمت إليها في عام 1964، ثم ألغاه بموجب القانون رقم 04 لعام 1994، وضمّنه أحكاما تنظيمية خاصة بضرورة مكافحة التلوّث النفطي وحماية البيئة البحرية من كافّة مصادره، كما إتخذ إجراءات تنظّم إستخدام السفن وتجهيز الموانئ المعدّة لشحن وإستقبال ناقلات النفط، والأكثر من ذلك فقد فرض جزاءات تتراوح بين الغرامة والحبس، فضلا عن ترتيبه المسؤولية

المدنية بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالنفط، وبنفس الطريقة حظر التلوث النووي بموجب القانون رقم 59 لسنة 1960 في شأن تنظيم العمل بالإشعاعات النووية والوقاية من أخطارها.

وأما المشرع السوري فقد إستخلصنا أن تجربته في حماية البيئة كانت ضئيلة وتجاوزها الزمن، رغم تعدّد التشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، إلا أنّها قديمة جدّا ولم يتمّ تعديلها إلى حين إصدار القانون رقم (12) للعام 2012 المتعلّق بإرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث وتحقيق التنمية البيئية وتحديد المهام المنوطة بوزارة الدولة لشؤون البيئة.

على الجانب الآخر خلصنا إلى أنّ التحديات التي تنتظر الجزائر كبيرة جدّا، حيث قد حظي موضوع التلوث البحري بعناية خاصة لدى المشرع الجزائري، فعمل هذا الأخير على وضع قوانين تحمي البيئة عامّة والبيئة البحرية خاصّة ودعّمها بمجموعة من الهيئات الوطنية التي أنشأت خصيصا لحماية البيئة بشكل مباشر. كما إن إنضمام الجزائر إلى إتفاقيات وبروتوكولات حماية البيئة، يعد تأكيدا على مدى إهتمام وعناية المشرع الجزائري بهذا المجال، كما ينمّ عن تدعيمه المجتمع الدولي في جهوده الرامية إلى إعادة التوازن الطبيعي لكوكب الأرض، الذي أصبح مهدّدا بالفناء بسبب النشاطات العشوائية والأخطاء البشرية، زيادة على الإستغلال غير العقلاني وغير المدروس للموارد التي تزخر بها البيئة البحرية.

إنّ أوّل نصّ متعلّق بحماية البيئة وضعه المشرع الجزائري كان سنة 1983، بسنّه القانون رقم 83 - 03 المؤرخ في 05 فيفري 1982، والمُلغى بالقانون رقم 03 - 10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ثم توالى فيما بعد القوانين والنصوص منها: القانون البحري رقم 04/10، القانون المنظم للصيد البحري، القانون رقم 02-02 المتعلّق بحماية الساحل وتثمينه وكذا التشريع المنظم لتسيير النفايات، التشريع المنظم للسياحة، قانون رقم 85-05 المتعلّق بحماية الصحة وترقيتها...، بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية في الدستور الجزائري حسب المراجعة الدستورية لعام 2016، التي أسست بصريح العبارة "لحماية البيئة"، من خلال إدراج مادة جديدة في الدستور الجزائري والمتمثلة في المادة 68 والتي حوّلت الحماية الدستورية للبيئة من حماية غير مباشرة إلى حماية مباشرة، ثم أكدت ذلك في آخر تعديل بموجب المرسوم الرئاسي رقم 442/20.

هذا ولم يقتصر إطار حماية البيئة البحرية على الجانب التشريعي فقط، بل هناك هيئات أوكلت إليها هذه المهمة، أهمّها الوزارة المكلفة بتهيئة الإقليم والبيئة وإلى جانبها توجد العديد من الهيئات الوطنية التي أنشأت لحماية البيئة بشكل مباشر، هي على التوالي المرصد الوطني للبيئة والتنمية ONEDD، المحافظة الوطنية للساحل CNL، الوكالة الوطنية للتغيرات المناخية ANCC، المركز الوطني لتكنولوجيات الإنتاج

النظيف CNTPP ، المركز الوطني لتنمية الموارد البيولوجية CNDRE ، المركز الوطني للتكوينات البيئية CNFE ، الوكالة الوطنية للنفايات AND ، وأخرى نوعية تتمثل في جهاز تل بحر ، المركز الوطني والمراكز الجهوية لمباشرة عمليات الحراسة والإنقاذ في البحر والمجلس الأعلى للبحر .

ويلاحظ في هذا الإطار أن المشرع الجزائري حرص على إضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية بكافة أبعادها وعناصرها، ولن نخالف الحقيقة إذا قلنا أن الباحث عن النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية في الجزائر سواء كانت تشريعات تعنى بالأوساط البحرية مباشرة أو تشريعات ذات علاقة بالبيئة البحرية، يجدها لا تعد ولا تحصى، غير أنه ورغم ذلك لم يكن لها التأثير الذي كان من المنتظر منها تحقيقه والذي وضعت من أجله، بحيث أن تلوث سواحل الجزائر لازال متواصلا وربما بدرجات أكبر ومستويات أعلى عما كان عليه الوضع في السابق، كما لم يتم التوصل بعد، إلى الردع الفعلي لتجنيب البيئة البحرية الإعتداءات المتكررة والمستمرة عليها، ولعل ذلك يرجع إلى عدم وجود تشريع موحد شامل وكامل في شأن حماية البيئة البحرية بل يوجد مجموعة من النصوص المبعثرة هنا وهناك والتي يصعب معها وضع نظام متكامل من أجل تحقيق حماية فعالة لها، وكذا قلة الإمكانيات المادية والبشرية المؤهلة اللازمة من أجل ضمان التطبيق الفعلي للنصوص القانونية وإعداد وإصدار تصور عام للسياسة والإستراتيجية البيئية البحرية، ومنه السيطرة على آثار التلوث والحيلولة دون حصولها.

وفي الواقع هذا ما أدى إلى عدم تكامل الحماية ووضوح السياسة البيئية، بل وحال في النهاية دون الوصول إلى خطط ناجعة لمواجهة تكون رشيدة وتحقق التنمية، وإقتصارها على مواجهة القلة القليلة من حالات التلوث، مما أدى إلى التداخل والمفارقات في وجهات النظر وكذا التضارب في التدابير والوسائل بين مختلف الهيئات والأجهزة وبالتالي تشتت وسائل التنفيذ وآليات المواجهة، لذلك فإن الإسراع في إيجاد الحلول المناسبة لحماية متوسطنا وبيئته البحرية، يعتبر من تحديات العصر لجميع الدول المشاطئة له ومنها الدولة الجزائرية.

أما فيما يتعلق بالبواب الثاني المعنون بـ "قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط"، فقد درسنا قواعد المسؤولية لحماية البيئة البحرية على المستويين الدولي والوطني، بالنسبة للأولى فإنها تخضع في منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى نظامين قانونيين الأول هو القواعد الدولية العامة، المتمثلة في تلك الإتفاقيات الدولية التي تمنع وقوع التلوث البحري عامة، كإتفاقية ماربول ونظام بروكسل وإتفاقية مونتي قوباي... والثاني هو القواعد المتوسطية، والمقصود بها نظام برشلونة المتمثل

في الإتفاقية الإطار وبروتوكولاتها وكلّ ما تمخّض عن إجتماعات الأطراف من توصيات وأوامر وبرامج وخطط عمل.

أما الثانية وهي قواعد المسؤولية على المستوى الوطني تطرّقنا إليها من خلال دراسة كيف أن القواعد الكلاسيكية للمسؤولية المدنية لم تستطع الصمود أمام الضرر البيئي الذي يتمتّع بخصوصية تجعله مميّزاً. وفي الواقع يوجد مظهرين قانونيين للمسؤولية الناجمة عن المساس بقواعد حماية البيئة البحرية، الأول ذو طابع رديّ تحكمه قواعد القانون الجزائي، الثاني ذو طابع وقائي تحكمه قواعد القانون المدني.

فأمّا بالنسبة لقواعد المسؤولية المدنية سواء على المستوى الدولي أو المستوى الداخلي، فقد كان لغموض نظرية الخطأ وإعتمادها على معيار شخصي ذاتي جعل من الصعوبة تطبيقها في الضرر البيئي، وطبقاً لذلك تمّ البحث عن نظرية أخرى بديلة تحلّ محل نظرية الخطأ وهي نظرية الفعل غير المشروع دولياً، حيث تعتبر هذه النظرية من الأسس المنطقية والقانونية للمسؤولية الدولية، وقد أخذ بها الفقه والقضاء الدولي على النحو الذي رأيناه سابقاً، فالضرر حسب أنصار هذه النظرية هو وليد الفعل غير المشروع، وبالتالي كان من الطبيعي والعادي أن تتحمّل الدولة المسبّبة في الضرر التعويض والترضية المناسبة لجبر هذا الضرر، هذه النظرية كذلك قد أثبتت قصورها فهي لم تتمكن من مسايرة التطوّرات العلمية والتقنية التي شهدتها العالم في مجالات عدّة منها إستغلال البحار والمحيطات في تجارب الطاقة الذرية وإستعمال أسلحة الدمار الشامل التي أدّت إلى ظهور أخطار إستثنائية تلحق أضراراً مدمّرة بالدول كافّة، ممّا إستلزم ضرورة البحث عن أساس جديد؛ فكان أن توصّل فقهاء القانون إلى نظرية المخاطر أو نظرية المسؤولية الموضوعية، التي لا تركز على الخطأ بل أنّه بمجرد وقوع خطر أو نشوء الضرر تقوم المسؤولية المدنية الدولية، وهو ما يتماشى مع موقف بعض الفقهاء الدوليين الذين يرون أن هذه النظرية صالحة للتطبيق في كلّ حالات التلوّث، مستنديين في ذلك إلى مضمون المبدأ 22 من إعلان ستوكهولم والذي يدعو الدول إلى تطوير القانون الدولي فيما يتعلّق بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي يحدثها التلوّث البحري.

يوجد على الساحة الدولية حالياً عدّة إتفاقيات تُطبّق فيها المسؤولية الموضوعية، وفي هذا الشأن نجد تلك التي تنظّم التلوّث البحري بالبترول أو بالمواد النووية، وكذا تلك المنظمة للتلوّث البحري الناجم عن الأنشطة الخطرة، منها إتفاقية بروكسل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوّث بالنفط لعام 1969، الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوّث بالنفط، كما أن إتفاقية برشلونة لعام 1976 قد أخذت بنظرية المخاطر أو المسؤولية الموضوعية كأساس للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوّث البحري؛ أمّا فيما

يتعلّق بالقصور الذي يمكن رصده بخصوص نظرية المسؤولية الموضوعية فهي تتعلّق بطبيعة الضرر البيئي التي تتعارض وهذه النظرية، حيث لا يمكن بناء نظرية على ضرر يتصف بأنّه غير مرئي لا يمكن رؤيته في معظم الأحوال بالعين المجردة ويحدث آثاره بالتدرّج، كما أنّه ضرر منتشر ولا تظهر آثاره إلا بعد مرور وقت طويل قد يصل إلى سنوات، بالإضافة إلى أنّه يمتاز بكونه غير مباشر وغير محدّد في معظم الأحوال فقذف الملوثات في البحر يصيب جودة المياه فيه وكذا الكائنات البحرية النباتية والحيوانية في آن واحد.

لذلك وإستكمالا لدور قواعد المسؤولية المدنية على المستوى الدولي فقد إتجه الفكر الحديث إلى إعمال قواعد هذه المسؤولية على المستوى الداخلي، إلّا إنّنا توصلنا إلى أنّ الخصائص النوعية للضرر البيئي تجعل العمل بأحكامها غير مجدي وغير نافع، فهذه الخصائص السالفة الذكر التي تميّز الضرر البيئي تثير كثيرا من المشاكل القانونية خاصّة فيما يتعلّق بعلاقة السببية بين الضرر الحادث من التلوّث ومصدره وتقدير حجم الضرر ومبلغ التعويض الواجب دفعه، وفيما يخصّ تحديد الشخص المسؤول عن تعويض الضرر الناتج عن تلوّث البيئة البحرية في المتوسط، وكذا فيما يخصّ طبيعة المسؤولية في حدّ ذاتها، هل هي خطئية أم موضوعية، وهو ما دفع للتفكير في بديل قانوني يجنب الدول الساحلية عدّة نقائص خاصّة في ظلّ عدم وضوح الإتفاقيات الدولية الموجودة.

إنّ البديل المقترح كان إرساء قواعد المسؤولية المدنية على أسس جديدة خارج الإطار الكلاسيكي لهذه الأخيرة، ومن ثم وضع صيغ بديلة ومختلفة لوظيفتها، ممثلة في المحافظة على البيئة من خلال الجمع بين ثلاثة أفكار رئيسية هي الوقاية، الردع والإصلاح، وذلك وفقا للمبادئ القانونية المنظّمة لحماية البيئة والمعترف بها دوليا كمبدأ الحيطة، مبدأ الوقاية، مبدأ الملوث الدافع ومبدأ الإعلام والمشاركة، بحيث تعتبر هذه المبادئ كآليات حديثة وقائية لحماية البيئة البحرية من التلوّث.

كما قد تبين من تحليل مضمون هذه القواعد المستحدثة أنّه يمكن أن تكون أساسا صالحا لحدّ كبير لقيام المسؤولية المدنية البيئية مع بعض الإختلافات، فهي تطبيق للمسؤولية الموضوعية في صورة جديدة وشكل مختلف عنها، كما أنّها طوّرت سبل تطبيقها ووسّعت من قائمة أهدافها بما يجسّد دعائم التنمية المستدامة.

إلى جانب أهمية قواعد المسؤولية المدنية على المستويين الدولي والداخلي، فإنّه تسعى الدول ومنها المتوسطية إلى حماية بيئتها البحرية عن طريق إصدار قوانين جزائية ووضع تنظيمات وإجراءات تنظّم سلوك أفرادها تجاه هذه البيئة عن طريق إعمال قواعد المسؤولية الجزائية، ولأنّ البحر الأبيض المتوسط

يترتب على سواحل 23 دولة، فإنّه قد إرتأينا الإكتفاء بدراسة هذه القواعد في القانون الجزائري، وقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى أن جرائم تلويث البيئة البحرية من قبيل الجرائم المستحدثة التي أدخلت ضمن المنظومة العقابية في الدول إلا مؤخرا، وأن موضوع المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة البحرية والحماية الجنائية لهذه الأخيرة من الموضوعات الجديدة في مجال الدراسات القانونية وخاصة في المجال الجنائي. كما إستنتجنا أيضا أنّ جريمة تلويث البيئة من جرائم الضرر، حيث أن المشرع الجنائي إهتم بالنتيجة الخطرة، التي تمثل النتيجة الضارة المحتمل حدوثها في المستقبل، من خلال تجريم الفعل بغض النظر عن تحقيق أية نتيجة من ورائه، كما تتسم النتيجة الإجرامية في جريمة تلويث البيئة البحرية بطبيعة خاصة من حيث مكان وزمان وقوعها أو تحققها.

أما فيما يخص أحكام المسؤولية فإنّه فيما يتعلّق بالإسناد المادي فنلاحظ أن المشرع قد وسّع من مفهوم المساهمة الجنائية في جرائم تلويث البيئة، وذلك لغرض فرض المزيد من الحماية الجنائية للبيئة البحرية، ومن هنا فإنّ إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي وسيلة فعّالة في مكافحة الإجرام البيئي، لا سيما بعد تزايد مخاطر نشاطه في مختلف أجزاء البيئة البحرية، فهو مصدر الكثير من الجرائم ولديه إمكانيات إجرامية هائلة تفوق بكثير إمكانيات الشخص الطبيعي وأن معظم الجرائم التي تنشأ عنه هي بفعل الأنشطة التي يمارسها عن طريق التراخيص الإدارية، خاصة عندما يتعلّق الأمر بالمنشآت المصنّفة والقواعد البحرية والمصانع المقامة على السواحل، لكن هذه المسؤولية لا يمكن أن تنفي مسائلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو شريك في الجريمة خصوصا عندما يرتكب أفعالا مجرّمة باسم ولصالح الشخص المعنوي، حيث أن إقرار الجمع بين مسؤولية الشخص الطبيعي والمعنوي يوفر حماية أكبر للبيئة البحرية حتى لا يكون إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي ستارا يستخدم لإفلات الأشخاص الطبيعيين مرتكبي الجرائم من العقاب.

كما قد تبينّا من خلال إستعراض النصوص القانونية المتضمنة تجريم الأفعال التي تعدّ مساسا بالبيئة البحرية، حرص التشريعات البيئية أثناء معالجتها لمسائل التجريم والعقاب على النصّ على حالة الضرورة والقوة القاهرة كسببين لإمتناع قيام المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية، ثم أضاف الفقه والقضاء حالة الجهل بالقوانين البيئية وكذا التراخيص الإدارية كموانع مستحدثة؛ وخلصنا إلى أنّ الترخيص الإداري يعتبر سبب من أسباب الإباحة، بحيث ينزع عن حامله صفة الجريمة كما أنّه يحول دون قيام المسؤولية الجنائية والمسؤولية المدنية معا، أمّا عن الجهل أو الغلط في القانون بالنسبة للتشريعات البيئية إستخلصنا أنّه يمكن الأخذ به كمانع من موانع المسؤولية للأشخاص متى ثبت إستحالة تجنّبهم أو تفاديهم

للغلط أو الجهل كحالة الحوادث البحرية، أمّا بالنسبة للمتعاملين بالتشريعات البيئية كالمنشآت المصنّعة فإنّه لا يمكن تصوّر قبول إحتجاجهم بالجهل أو الغلط بالقانون، وبالتالي لا يعدّ مانعا من موانع المسؤولية بالنسبة لهم.

وبنفس الطريقة لاحظنا أن المشرّع إعتد في البعض منها على أسلوب الإحالة، هذا الأخير قد يجعلها قليلة النجاعة والفعاليّة وبالتالي تدفع إلى التراخي في توقيع العقوبات خصوصا وأنّ صدور المراسيم التنفيذية قد يطول أو قد لا يحصل أبداً، كما أنّه في بعض الحالات الأخرى لجأ المشرّع إلى أسلوب آخر في صياغة نصوص التجريم في مجال البيئة البحرية، وهو أسلوب النصوص المفتوحة أو المرنة، والذي يعمل فيه على وضع صيغ غير محدّدة غامضة يترك مسألة تأويلها لرجال الميدان، خصوصا أنّه في كلّ مجال من مجالات حماية البيئة البحرية، قد كلّف أعوان لمراقبة الوضع والبحث عن المخالفات، ثمّ إتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها.

وإذا كان الحلّ الأمثل للبيئة البحرية للمتوسّط هو الحدّ من مصادر التلوّث والوقاية من الأضرار والحفاظ عليها، إلّا أنّ التعويض عن الأضرار البيئية شقّ هامّ لا يمكن إغفاله يأتي بعد فشل الإجراءات الوقائية في معالجة الأضرار البيئية، لهذا ظهرت عدّة أنماط لجبر الأضرار البيئية البحرية تنوّعت بين التعويض وفقا للقواعد العامّة، ونظام التأمين الكلاسيكي، ثم أخيرا صناديق التعويضات والأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوّث البيئي، هذا عن آثار قيام المسؤولية المدنية، أمّا بالنسبة لآثار قيام المسؤولية الجزائية فهي تتمثل في الجزاءات التي تتخذها الدولة ضد مرتكب فعل الإعتداء على البيئة بعد مباشرة إجراءات الدعوى العمومية.

تبعاً لذلك تعتبر نجاعة وفعاليّة القواعد الجزائية الموضوعية منها والإجرائية، الهدف من وراء تكريسها، وعليه ركّزت دراستنا في مجال المسؤولية الجزائية على هذا الجانب، حيث تطرّقنا إلى الجزاءات القانونية في هذا النوع من الجرائم ومدى إمكانية تطبيقها عليها، لأن الأمر يتعلّق بجرائم الخطر في أغلب الأحيان وليس الضرر.

وبالمثل فقد لاحظنا أن النظام العقابي للجريمة البيئية يقوم على دعامتين تتمثل الأولى في الجزاءات الجنائية التي تهدف إلى مكافحة رادعة وفعالة لهذا النوع من الإجرام وهي إمّا عقوبة (عقوبات سالبة للحرية أو عقوبات مالية) أو تدبير أمن (تدبير غلق المنشأة، حظر أو منع مزاولة النشاط، تدبير نشر الحكم الصادر بالإدانة)، وتتمثل الثانية في الجزاءات غير الجنائية التي تضمّ جزاءات إدارية وأخرى مدنية.

بالنسبة للجزاءات الجنائية فإنّه قد إستخلصنا أنّه تعتبر الغرامة أكثر العقوبات تطبيقاً وأسهلها وأكثرها فعالية في ردع الجرائم البيئية، كما إستنتجنا أن المصادرة هي من العقوبات الفعّالة بالنسبة للشخص المعنوي لأنها تمسّ ذمّته المالية، بالإضافة إلى تعزيز الجانب الجنائي بنظام ردعي صارم ضد هذه الإعتداءات وذلك بوضع عقوبات جزائية تهدف إلى قمع الجرائم البيئية وتحقيق العدالة وصيانة حقّ المجتمع في الحفاظ على البيئة كالعقوبات السالبة للحرية المتمثلة في عقوبة الحبس والسجن، سواء المؤبد أو المؤقت. والملاحظ أنّه على عكس عقوبة الحبس تعدّ عقوبة السجن من أشدّ العقوبات بعد عقوبة الإعدام في مواد الجنايات، وقد نصّ عليها المشرّع في جرائم تلويث البيئة البحرية بشكل ضيق ودقيق ولم يقرّها إلّا في حالات محددة؛ وبالنسبة للمشرّع الجزائري فقد حصرها في أشخاص معينين وهم ربان السفن التي تنقل مواداً خطيرة وسامة وحددها في المواد المشعّة والنووية، بل وقد شدّد العقوبة لتصبح مدة السجن مؤبدة وذلك في حالة وقوع حادث أو إصطدامات تؤثر على البيئة أو في حالة وقوعها زمن الحرب.

أمّا الجزاءات ذات الطابع الإداري فهي تتنوّع من الغرامة الإدارية إلى وقف أو غلق المنشأة إلى إلغاء أو سحب الرخصة، إضافة إلى الجباية والرسوم الإيكولوجية، والملاحظ فيها أن المشرّع الجزائري على غرار بعض التشريعات الأخرى كالتشريع الفرنسي، لم ينص على نظام الغرامات الإدارية وإستبدله بنظام الجباية البيئية عن طريق إقرار مبدأ الملوث الدافع الذي نصّ عليه في قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة رقم 03 - 10.

من ناحية أخرى لقد أوجبت المسؤولية المدنية على المعتدي ضمان فعله بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المضرور سواء أكان في ماله، أم في بدنه، أم عرضه أم شرفه، وذلك رعاية للحقوق وحماية للأموال من الإعتداء؛ لكن إذا كان الحال كذلك في أضرار يمكن تقديرها على الوجه الدقيق سواء كانت أضرار مادية أو جسدية فإن الأمر يصبح أكثر تعقيداً عندما تتعلّق بأضرار ذات طبيعة خاصة كالأضرار البيئية، ممّا يجعل تطبيق القواعد العامّة في تقدير التعويض بالنسبة لها تثير الكثير من الصعوبات سواء تعلّق الأمر بالتعويض العيني، أو بالتعويض النقدي، خصوصاً أن الضرر البيئي ضرر غير مباشر أي أنّه لا يصيب الإنسان والأموال مباشرة وإنّما يصيب مكّونات البيئة البحرية، وهو ما ينعكس على دعوى المطالبة بالتعويض التي لها خصوصية معيّنة تتميّز بها بفضل الميزة التي تتفرد بها الأضرار الناجمة عن التلوّث البحري. هذه الأضرار هي التي تمثل أساس التعويض، فهي تارة أضرار مؤقتة وفورية، وتارة أضراراً غير مباشرة لا يمكن الوقوف على حدودها، وهي أضرار واسعة الانتشار، طويلة الأمد لا تؤثر على الدول

المجاورة فقط، وإنما يتعدى أثرها إلى الدول الأخرى، بل إنَّ مثل هذه الأخيرة لا يتوقَّف على جيل واحد ولكن تلحق بالأجيال القادمة أيضاً، وهي تارة أخرى تكون من الأضرار البيئية المحضة.

ونظراً لذلك، فإنَّ التعويض العيني هو الأصل في شكل إعادة الحال إلى ما كان عليه، ثم يأتي التعويض النقدي، وهذا تطبيقاً لقاعدة مهمّة في مجال حماية البيئة البحرية وترقيتها المستدامة والمعروفة بالإستعادة قبل التعويض.

علاوة على ذلك فقد توصلنا إلى أنَّ الأضرار البيئية المحضة تشكّل عائقاً وصعوبة تواجه القضاء عند تقدير التعويض النقدي عنها، ذلك أنه لا يوجد معيار يركز عليه في التقدير النقدي الملائم للضرر الذي أصاب البحر المتوسط في أحد عناصره، حيث أن عملية التقدير النقدي لهذا الضرر ليس بالأمر السهل، وهذا ما إستلزم وضع طرق لتقييمه.

والملاحظ في الوقت الحالي أن معظم الأنظمة الحديثة تتطلّب وجود تأمين أو أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الأضرار البيئية، هذا الضمان يأخذ صورة عقد تأمين، إلا أنه في الواقع فإنَّ التأمين عن هذه الأضرار يصطدم في معظم الأحيان مع القواعد التقليدية لهذا الأخير نتيجة الطبيعة الخاصة التي تميّز الضرر البيئي ومنه الضرر البحري عن غيره من الأضرار، فهو لا يقبل فكرة تجميع المخاطر ولا يتصوّر خضوعه لحساب الإحتمالات، ذلك أنه من الأخطار الإيكولوجية التي تنشأ بفعل التدخّل الإرادي من جانب المؤمن له، فضلاً عن صعوبة أخرى تتمثل في فترة الضمان بحيث أن مرور الوقت الطويل لحادث التلوّث البحري كما هو الشأن بالنسبة للتلوّث الإشعاعي أو بفعل المخلفات الصناعية والمنزلية قد يخرج به عن فترة سريان عقد التأمين وبالتالي يخرج من الضمان الذي يستلزمه عقد التأمين طبقاً للقواعد العامة.

وقد كان ذلك سبباً في محاولة البحث عن الحلول التي يمكن أن تحقّق الهدف المنشود، ويكون ذلك عن طريق إنشاء آليات جماعية تساهم في تعويض المتضررين، تتمثل في صناديق التعويضات التي لاحظنا أنها تقوم بدورين أساسيين من حيث كونها تعمل على تغطية مسؤولية الملوثين من جهة، وتعويض المضررين من الضرر الحاصل في حالة عدم وجود وسيلة أخرى تمكنهم من تحقيق ذلك، من جهة ثانية. وفي هذا المعنى فهي تلعب دوراً تكميلياً في حالات عدم حصول المضرور على تعويض كامل وتلعب دوراً احتياطياً فتتدخل بدلاً من المسؤول غير المعروف أو المعسر.

ومن أبرز أمثلة الصناديق التي تتدخل بصفة تكميلية، صندوق (Fipol) وهو الصندوق الدولي المنشأ عام 1971 من أجل تكملة تعويض الأضرار الناجمة عن التلوّث البحري بالزيت في حالة ما إذا تجاوزت قيمة

الأضرار الحد الأقصى الممنوح من طرف إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 بمدينة بروكسل، وكذا الصندوق الدولي للمواد الخطيرة والضارة (HNS) بموجب إتفاقية لندن بتاريخ 03 ماي 1996، صندوق (Superfund) الذي تم إنشائه بموجب القانون الأمريكي (CERCLA)، الصادر في عام 1980 والخاص بتعويض المضررين من جراء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة... وتجدر الإشارة إلى أن صناديق التعويض تغطي أضرار التلوث خارج أي أساس للمسؤولية سواء الخطأ أو المخاطر، فهو تعويض مستقل عن المسؤولية، بمعنى أنه نظام قائم بذاته يقوم على أساس الضمان المالي الجماعي الذي يغطي مخاطر التلوث الجسيمة لاسيما التلوث المفاجئ والتلوث الذي تتسبب فيه ناقلات البترول...

زيادة على ما تقدّم توصلنا إلى أنه رغم الكمّ الهائل من الإتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الوطنية لعدد من الدول المتوسطة إلا أنها لم تتضمن نصوصاً قانونية كافية لعلاج مشكلة تلوث المتوسط وحماية الإنسان وتعويض المتضررين من أخطار التلوث، والحقيقة أنه مع وجود الترسانة من هذه القواعد، فإنّ البيئة لم تحظى بالحماية الكافية. ومن أجل التصدي لهذه المشكلة كان لزاماً إعادة النظر في النظام القانوني المعتمد من أجل حماية المتوسط من كافة مصادر التلوث وكذا من ظاهرة إستنزاف موارده وعناصره الطبيعية المهددة بالفناء والإنقراض، وهو ما كان محور دراستنا في الفصل الثاني من الباب الثاني؛ أين عاينا أنه كخطوة أولى قد تمّ بعد عشرون سنة تعديل إتفاقية برشلونة الإطار وبروتوكولاتها، على ضوء التقدّم المحرز في القانون الدولي للبيئة، خاصة مبادئ مؤتمر ريو دي جانيرو، وبرنامج القرن الواحد والعشرين؛ وقبل ذلك كان من المناسب بيان العقوبات التي تعترض الحماية الفعالة للبيئة في هذا الوسط البحري وكذا تفعيل قواعد الإتفاقية من أجل تحقيق حماية مستدامة في المنطقة.

وبصد ذلك توصلنا إلى أنّ حماية البيئة البحرية عموماً وبيئة البحر المتوسط خصوصاً، تصطدم بعدد لا يستهان به من الصعوبات والإشكالات القانونية التي تحدّ من فعالية ضوابط وآليات الحفاظ عليها، والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى نشوب منازعات بيئية بين هذه الدول، وهي التي تمثل الإشكالات المادية.

ولتوضيح ذلك أشرنا إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي أقرّت بمقتضى الجزء الخامس عشر منها الفرع الأول، أنه تلتزم الدول المتعاقدة بتسوية النزاعات بالوسائل السلمية، أو أية وسيلة أخرى يتفق عليها الأطراف، وهو ما درجت على إعماله كذلك إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط عند تسوية المنازعات في المنطقة.

وفي هذا الإطار توصلنا إلى أن تسوية النزاعات لا تخرج عن طريقين: الأول غير قضائي والثاني قضائي، بحيث يتمثل الأول في تسوية المنازعات إما بالوسائل الدبلوماسية المتعارف عليها وهي: المفاوضة، التحقيق، الوساطة، التوفيق، التسوية القضائية، أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها إختيار الدول المتنازعة، وفي الواقع تبقى المفاوضات والتوفيق أهم هذه الوسائل التي درجت الدول على اللجوء إليها عند معالجة أي خلاف دولي لسببين أولهما إمكان تطبيقها في جميع أنواع النزاعات بما فيها النزاعات البيئية، وثانيهما لأنها لا تترك في النفوس شعور الإستياء عند اللجوء إليها، وهي إختيارية وغير ملزمة؛ وإما في إطار المنظمات الدولية، حيث سعت هذه الأخيرة إلى وضع حدّ للنزاعات البيئية من خلال العمل على تسويتها والعمل على تقريب وجهات النظر بين الأطراف، غير أن تدخلها لم يكن واضحاً، بل تميّز بالغموض وعدم الدقة مقارنة مع دورها في مجالات أخرى ذات الصلة بحماية وحفظ البيئة في إطار التنمية المستدامة. ويتمثل الثاني في التحكيم والقضاء الدوليين، بحيث تبين لنا أنّ التحكيم الدولي في المجال البحري يختلف عن التحكيم الدولي العام من حيث أنّه قد يكون إما عاماً أو خاصاً، فهو عامّ عندما يكون وفقاً للمرفق السابع من إتفاقية قانون البحار، وخاص عندما يكون وفقاً للمرفق الثامن لنفس الإتفاقية، وكذا من حيث الأحكام التي يصدرها، فهي تكون قطعية وغير قابلة للإستئناف إلا إذا إتفق أطراف النزاع على إمكانية إستئنافها.

كما يلاحظ أنّ هناك إحجام دولي في الإلتجاء إلى التسوية القضائية لحلّ المنازعات القضائية في مجال البيئة ويرجع البعض هذا، إلى تعقيد الإجراءات والتكلفة، وإستغراقها فترة زمنية أطول. كما أنّ محكمة العدل الدولية، خلال تصديها لبعض جوانب البيئة، لم يكن ذلك إلاّ بصفة ثانوية عارضة دون أن يكون هناك إعمال لمبادئ قانون البيئة.

على الجانب الآخر من بين الإشكالات القانونية ذكرنا تلك المتعلقة بطبيعة الإتفاقيات الدولية سواء تلك العالمية أو الإقليمية التي حدّناها في إتفاقية برشلونة لعام 1976 بإعتبارها تمثل دستور حماية المتوسط، أين تبين لنا أنّ هذه الإتفاقية ورغم أهميتها ودورها الفعّال في حماية المتوسط قد إكتفتها الغموض وعدم الدقة وجاءت بالكثير من الإستثناءات، منها التقيّد بصيغ العموم وكذا الطابع التقني والفني للكثير من نصوصها، وأيضاً أسلوب الإحالة إلى القواعد الإتفاقية الدولية، والأهم من كلّ ذلك هو عدم وجود نظام خاص للمسؤولية القانونية.

يضاف إلى ذلك تلك الصعوبات المتعلقة بتطبيق قواعد المسؤولية سواء على المستوى الداخلي أو على المستوى الدولي، فأما بالنسبة للصعوبات المتعلقة بتطبيق قواعد المسؤولية المدنية فهي تتنوّع بين

صعوبة تحديد الأضرار التي توجب التعويض، صعوبة تحديد الفاعل، صعوبة إثبات رابطة السببية بين الفعل الملوّث والضرر الناتج وأخيرا مشكلة شرط الصفة في دعوى المسؤولية عن الأضرار البيئية. في حين تتمثل الصعوبات التي يثيرها تطبيق قواعد المسؤولية الجنائية في الإشكال الذي يثور حين تحديد الجاني، ففي جرائم تلويث البيئة البحرية تلويث البيئة لا يتم عادة بواسطة فاعل واحد أو من مصدر واحد، وإنما يكون بتفاعل العديد من المصادر أو بتداخل عوامل وأسباب أخرى مع السبب الرئيسي الذي أحدث الضرر، كذلك الإشكال المتعلق بأركان الجريمة التي سبق وأشرنا إلى أنّ لها ميزة وخصوصية سواء من حيث السلوك الإجرامي أو النتيجة الإجرامية أو من حيث القصد الجنائي، أو من حيث تشعب نصوص التجريم البيئي وغموضها، وكذا من حيث صعوبة إكتشاف جرائم الإعتداء على البيئة البحرية أو إثباتها، فإثبات وقوع الضرر يعتبر من الأمور التقنية التي تتطلب درجة عالية من الدقة والمعرفة الفنية خصوصا مع تراخي ظهور الآثار إلى وقت بعيد نسبيا عن وقت وقوع الضرر، وهو الأمر الذي قد يشكّل حاجزا لقبول الدعاوى أمام الجهات القضائية.

إنّ كثرة الإشكالات والعقبات وكذا تعقيد إجراءات تسوية المنازعات وإستغراقها في بعض الأحيان لمدة زمنية طويلة، كذلك حدّة النفقات التي تتطلبها، يتنافى مع طبيعة التهديدات البيئية التي غالبا ما تتطلب إجراءات فورية فعّالة، وهو ما دفع بالمجتمع الدولي إلى البحث عن آليات وقواعد ومبادئ قانونية جديدة، أصبحت فيما بعد نقطة تحوّل في سبيل حماية البيئة الطبيعية. ومن أهمّ المبادئ التي تبيّناها نشأة إلزام دولي يقوم على أساس تلبية حاجيات الأجيال الحاضرة دون المساس بقدرات الأجيال القادمة في توفيرها، وهو مبدأ التنمية المستدامة الذي يقوم على مجموعة من الأبعاد والمبادئ المترابطة والمتفاعلة فيما بينها، حيث تعرّضنا إلى مبدأ العدالة بين الأجيال، ومبدأ الإلتزام بتعزيز الإدارة المتكاملة للسواحل كأهمّ مبدئين لتحقيق حماية مستدامة للمتوسّط.

وفي مجال دراستنا ونظرا لوجود العديد من الإشكاليات الدولية بين دول المتوسّط التي تكاد تصل في أغلب الأحيان إلى نزاع مسلّح خاصّة وأنّ المنطقة حساسة جدًا بوجود الدول العربية مثل سوريا ولبنان وفلسطين بمحاذاة الكيان الصهيوني، من أصعبها الإشكالات السياسية التي أصبحت تحول دون التعاون الدولي في كلّ المجالات بل وجعلته مستحيلا، جاء التعديل الأخير لنظام برشلونة من أجل تجنّب النزاعات البيئية ومنعها من جهة، كما مكّن من التكيّف مع التطوّرات التي إعتترف بها المجتمع الدولي من أجل تعزيز فعالية الآليات القائمة في ظلّ تلك الفترة من جهة ثانية.

لقد بدأ التعديل فعلاً عندما توصلت دول المتوسط إلى إعادة إطلاق المرحلة الثانية من خطة عمل البحر الأبيض المتوسط تحت مسمى "خطة العمل لحماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة للمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"، وإعتمدت الأطراف المتعاقدة تعديلات جوهرية على إتفاقية برشلونة تحت مسمى "إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض".

لقد خلصنا إلى أن التعديل قد جاء بمجموعة من المبادئ والأحكام التي يمكن إستقرارها في ديباجة الإتفاقية وكذا في موادها، حيث تمّ تعديل مضمون بعضها وإضافة ستة مواد أخرى تتعلّق بمصادر التلوّث البحري في المنطقة وبالمبادئ التي جاء بها مؤتمر ريو، كما كرّس مبادئ القانون الدولي البيئي، خاصة تلك التي أتاحها مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية المنعقد في ريو دي جانيرو في عام 1992 والمتعلّقة بالتنمية المستدامة كمبدأ الحيطة والحذر ومبدأ الملوث الدافع.

هذا ووسّعت الإتفاقية المعدّلة من الإلتزامات العامّة المفروضة على الأطراف المتعاقدة التي أضحت ملزمة بصيانة التنوّع البيولوجي وحماية الكائنات البحرية المهدّدة بالإنقراض في المنطقة، وتعزيز مشاركة الجمهور في السياسة البيئية المنتهجة لحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، عن طريق إعلام الجمهور وإشراكه في إتخاذ القرارات بشأنها والإحتكام إلى القضاء في المسائل المتعلّقة بالبيئة؛ والأكثر أهميّة جاء التعديل بتوسيع نطاق الإتفاقية الجغرافي الذي أصبح يشمل المناطق الساحلية، التي إستبعدتها إتفاقية عام 1976، وذلك يعتبر قصور كبير في الإتفاقية، بإعتبار أن التلوّث من مصادر برية يمثل أكبر نسبة تلوّث في هذه المنطقة.

علاوة على ذلك فقد منح التعديل الجديد للإطار المؤسّساتي للإتفاقية صلاحيات مستحدّثة وموسّعة، كما أنشأ بموجب المادة التاسعة عشر "مكتب الأطراف المتعاقدة"، وأضاف تقنية جديدة وهي "المراقبون"، وكذا اللجنة المتوسّطيّة للتنمية بإعتبارها هيئة إستشارية للأطراف المتعاقدة تعزّز جهود الرامية إلى جعل القضايا البيئية جزءاً من برامجها الإجتماعية والإقتصادية وتدعيم سياسات التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

بالموازاة فقد رافق تعديل الإتفاقية الإطار تعديل البروتوكولات الملحق بها بحيث تمّ تكييفها وفق ما ورد في تعديل الإتفاقية الإطار، إضافة إلى إعتماد بروتوكول جديد بشأن حماية البحر المتوسط من التلوّث الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلّص منها عبر الحدود، وكذا بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية. كما تمّ تعديل البروتوكول المتعلّق بحماية المتوسط من التلوّث الناشئ عن تصريف النفايات من

السفن والطائرات أو الترميد في البحر، بحيث تحوّل من السماح بإلقاء النفايات بالبحر ومنعه في بعض الحالات الإستثنائية إلى منع إلقاء النفايات بالبحر والسماح به في بعض الحالات الإستثنائية، بمعنى أخرى طبق نظام الصلاحيات المعكوسة؛ أيضا بروتوكول المصادر البرية تضمن عدة تغييرات في مواده، بحيث مسّ تعديله بالأساس نطاق الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة وكذا المرافق الملحقة بالبروتوكول، برامج العمل والتعهدات والإلتزامات الموقع عليها؛ أمّا البروتوكول المتعلّق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصّة والتنوّع البيولوجي فقد تمّ تعديله وفقا لأربعة عناصر أساسية، يتعلّق الأول بإنشاء المناطق المتمتعة بحماية خاصّة، ويتعلّق الثاني بإنشاء مناطق متمتعة بحماية خاصة ذات أهمية متوسطة، ويتعلّق الثالث بالتدابير الوطنية المتخذة من أجل الحماية والمحافظة على الأنواع الحيوانية والنباتية، بحيث حدّد المرفق الثاني قائمة الأنواع المهدّدة بالخطر أو بالإنقراض، ويتعلّق الرابع بالإلتزام الأطراف المتعاقدة بالتعاون على إنشاء مناطق محمية متلاصقة بين دولتين طرف أو أكثر أو بين دولة طرف في البروتوكول ودولة ليست طرف؛ في حين أنّ بروتوكول الوقاية والحالات الطارئة فقد تمّ في إطاره اعتماد الإستراتيجية الإقليمية للوقاية من التلوّث الناتج عن السفن ومكافحته، هدفها وضع إطار عمل لتنفيذ خطة عمل هذا الأخير وهي تشمل 21 هدفا من أجل الحدّ من هذا النوع من التلوّث.

فضلا عمّا تقدّم من نتائج وملاحظات يمكن الإشارة إلى بعض النتائج الأخرى التي توصّل إليها البحث:

- إنّ النتائج النهائية للبحث تنبئ بصعوبة الإقرار بوجود تعريف دقيق للبيئة، إلّا أنّه يمكن بدلا من ذلك تحديد عناصرها المتكوّنة من عنصر طبيعي وعنصر إصطناعي، أو من خلال تحديد نطاق حماية البيئة الذي يقتصر على التلوّث الناتج من أفعال الإنسان؛ الذي هو محلّ الحماية القانونية، أمّا التلوّث الحاصل بفعل الطبيعة لا يدخل ضمن الحماية القانونية.

- عدم وجود تعريف موحّد للبيئة البحرية ويرجع ذلك إلى كونها أحد المصطلحات الحديثة في فقه القانون الدولي، وقد تمّ التوصل إليه في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقد في جنيف ونيويورك عام 1978، كما يلاحظ تطوّر مفهوم هذا المصطلح من "البحر" إلى "الحياة البحرية" إنتهاءً "بالبيئة البحرية".

- خلّو التشريعات العربية والكثير من التشريعات الأجنبية لدول المتوسّط من النصوص القانونية التي تجرّم أفعال التلوّث التي تقع في أعالي البحار، رغم أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تسمح بذلك، وكإستثناء فإنّ المشرّع الفرنسي قد جرّم أفعال التلوّث التي تقع في أعالي البحار.

- تعتبر المنظمات الدولية الحكومية على رأسها هيئة الأمم المتحدة فاعلا أساسيا وصاحبة الريادة في تحقيق الإستدامة البيئية، حيث قامت هذه الأخيرة إلى جانب المنظمات الدولية المتخصصة وكذا المنظمات الإقليمية بدور هام في إرساء القواعد والبرامج التي من شأنها ضمان الحماية اللازمة والفعالية للبيئة مع تعزيز عملية التنمية، فجعلتها ضمن أولويات وجودها في الساحة الدولية.

- علاوة على المنظمات الدولية الحكومية ونتيجة لتفاقم المشاكل البيئية وعدم كفاية السياسات التي إعتمدتها، فقد ظهرت فواعل أخرى لا دخل للدول في عضويتها، أهمها المنظمات غير الحكومية، التي بالرغم من العقبات والصعوبات التي إعترضت عملها، إلا أننا خلصنا إلى أنها تمكنت من المساهمة في وضع البرامج والخطط وتنفيذ المشاريع البيئية، بل ذهبت إلى أكثر من ذلك من خلال مساهمتها في إبرام الإتفاقيات البيئية.

- إنَّ المؤتمرات الدولية البيئية تمخّض عنها العديد من إعلانات للمبادئ وخُطط العمل التي بالرغم من أنها أعمال لا تتمتع في حدّ ذاتها بقيمة قانونية، فهي قد وضعت الحجر الأساس للقانون الدولي لحماية البيئة، بل وكان لها الفضل في تطوير قواعد القانون البيئي على المستوى الوطني لجميع الدول، والتي منها دول المتوسط.

- أنّ تزايد الأضرار البيئية وتنوّع الأشكال المختلفة التي ستمّ بها التلوّث البحري حال دون تطبيق المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية، وذلك لعدم إحتوائها للعديد من الأضرار، ممّا دفع بالفقه إلى الإقرار بعدم كفاية تقنيات المسؤولية في شكلها التقليدي وضرورة الخروج عنها في بعض الأحيان أو البحث عن سبيل تطوير أحكامها وقواعدها بما يضمن مواجهة فعّالة في مجال حماية البيئة البحرية.

- إنّ نظام المسؤولية الدولية عرف العديد من التطوّرات، تجلّت في تطوّر أساسها وإقرار المسؤولية المطلقة، بحيث إقتصر أساسها على ركني الضرر والعلاقة السببية بين الفعل والضرر دون حاجة لوجود الخطأ، وهذا وفقا للتطوّر المحرز على مستوى القانون الدولي البيئي.

- إذا كان التعويض العيني يعدّ أفضل طرق التعويض عن أضرار التلوّث، إلا أن هذا الطريق للتعويض ليس ممكنا دائما، فقد يصادف القاضي العديد من العقبات التي تحول بينه وبين الحكم بالتعويض العيني ويكون حينئذ مضطرا إلى القضاء بالتعويض النقدي؛ وأنّ هذه العقبات أو الموانع قد تكون قانونية، كإستحالة الحكم بإعادة الحال إلى ما كانت عليه، وقد تكون موانع واقعية، إذا كانت المنشأة مصدر التلوّث ذات أهمية إقتصادية وإجتماعية، أو إذا كان التعويض العيني ولاسيما غلق المنشأة مصدر التلوّث لا يتناسب مع الأضرار الحاصلة.

- تمّ خلق وسائل جديدة لتغطية المسؤولية، تمثلت في النظم الحديثة في التعويض وعلى رأسها التأمين بأشكاله المختلفة، خاصّة التأمين من المسؤولية عن الأضرار البيئية، والذي بالرغم من الصعوبات الفنية والقانونية التي واجهته إلا أنّه ساهم بقدر كبير في تحقيق الهدف المطلوب وهو ضمان تعويض المضرور عن طريق تغطية المسؤولية المدنية، والتي أصبح التأمين عليها إجباريا في جلّ النشاطات الخطيرة وغير الخطيرة. كلّ ذلك ساهم في توفير الحماية التعويضية للمضرورين والوقوف بجانب المسؤول عن التلوّث وتحملّ معه عبء التعويض أو بدلا عنه في حالة الإعسار.

- بجانب نظام التأمين تمّ إستحداث آليات وتقنيات مكّلة في أهدافها لقواعد المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، تتمثل في صناديق التعويضات الخاصة بتغطية الأضرار الكارثية والمفاجئة والتي تعجز المسؤولية المدنية عن تعويضها.

- تماطل دول حوض البحر الأبيض المتوسط في التوقيع على الإتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحقة بها، فتعديل الإتفاقية لم يدخل حيز التنفيذ إلا بعد مرور تسعة سنوات من إعتماده.

- تكريس فكرة إدراجية المسؤولية الجنائية عن نفس الأفعال، لكلّ من الشخص المعنوي والطبيعي بعد الجدل الفقهي الذي كان مثار حول إمكانية الجمع بين المسؤوليتين، والهدف من ذلك هو تجنّب أن تكون مسؤولية الشخص المعنوي غطاءا وذراعا يحتمي به الشخص الطبيعي، ليقوم من ورائه بإرتكاب الجرائم أو العكس؛ كما أن هناك شرطين لقيام المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، الأول إرتكاب الجريمة لحسابه والثاني إرتكاب الجريمة من أحد أجهزته أو ممثليه.

- ظهور فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية حول من له الصفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من قام بأنشطة أضرت بمنطقة أعالي البحار التي هي تراث مشترك للإنسانية، لكن واقعا لم يتمّ تطبيقها لإنعدام الوجود القانوني لها وكذا الإشكالات القانونية التي يمكن أن تثيرها عند الحكم بالتعويض.

- ظهور إختلال جوهري يتعلّق بوظيفة المسؤولية المدنية التقليدية التي تقوم على أساس جبر الأضرار، الأمر الذي لا يتلائم مع أهداف السياسة البيئية التي تقوم على أساس إنتقاء الأضرار البيئية، ممّا تطلّب القيام بمراجعة شمولية لإستيعاب قواعد المسؤولية المدنية لمبادئ جديدة، منها مبدأ الحيلة والحذر، مبدأ الملوّث الدافع، مبدأ تقييم الأثر البيئي...

- أظهرت الدراسة أن الرهانات الجيوسياسية للبحر الأبيض المتوسط والتفاوت الإقتصادي والتكنولوجي بين الساحل الشمالي المتقدّم والساحل الجنوبي النامي، لعبت دورا رئيسيا في خلق فجوة في تنفيذ الإلتزامات المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية وكذا الإقليمية.

- على الرغم من أن سنة 2020 تمثل نهاية مبادرة أفق 2020 الخاصة بالإتحاد من أجل المتوسط، إلا أنها لا تشير إلى نهاية الرحلة التي شرعت فيها المنطقة لتحقيق منطقة متوسطة أنظف، وهو طموح وحافز وراء عدد من الإجراءات الإقليمية المستحدثة، وعالميا من خلال أجندة 2030 وأهداف التنمية المستدامة، لا تزال المنطقة تأمل في أن تؤدي الجهود المشتركة إلى أعمال مثمرة على أرض الواقع برسم السنوات القادمة.

فضلا عما تقدم من ملاحظات يكون من المناسب الإشارة إلى بعض التوصيات التي خلص إليها البحث على النحو التالي:

- ضرورة مراجعة أحكام الإتفاقيات الدولية والإقليمية والتي منها إتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحق بها، على النحو الذي يعالج جوانب القصور والغموض التي إكتفتها.

- العمل الجاد والفوري على تطبيق كافة الإتفاقيات الدولية المتعلقة بتلوث البيئة البحرية، بما في ذلك إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

- ضرورة مصادقة جميع دول البحر الأبيض المتوسط على جميع البروتوكولات الملحق بإتفاقية برشلونة الإطار، نظرا لكونها تمثل الصكوك التنفيذية لهذه الأخيرة.

- تعزيز وتدعيم التعاون بين الدول الصناعية والدول النامية، من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط الذي يزداد تلوثا يوما بعد يوم، رغم الإجراءات والتدابير المتخذة، وذلك من خلال تقديم الدعم المالي والتقني لدول الجنوب، وكذا تنشيط الهياكل المحلية والإقليمية القائمة، وتقديم التجهيزات اللازمة والتكنولوجيا الحديثة لها، حتى تواكب التقدّم والتطور العلمي المحرز على المستوى الدولي، خاصة وأن هذا المستوى الذي تمّ إحرازه غير متجانس فيما بين الدول بما فيها دول الإتحاد الأوروبي ودول جنوب المتوسط.

- إعتقاد نطاق أوسع لبرنامج عمل "أفق 2025" من خلال توسيع دائرته لتشمل المصادر البرية الرئيسية للتلوث التي تمّ تحديدها، دون إغفال القضايا الناشئة عن النفايات البحرية والنفايات الخطرة ونوعية مياه الصرف الصحي المقذوفة مباشرة في البحر.

- تعزيز قدرات السلطات العامة في بلدان جنوب البحر المتوسط، ولا سيما قدراتها على رصد وتنفيذ التشريعات الخاصة بالنفايات ومكافحة أنشطة تصريفها العشوائية، دون أن تؤدي محدودية البيانات وضعف مستوى التقدّم العلمي لهذه الدول في هذا المجال إلى تأخير إتخاذ الإجراءات اللازمة على أرض الواقع.

- إنشاء أجهزة دولية لرصد الملوثات البيئية في المتوسط ومراقبة نوعيتها ومصدرها، تعمل داخل الدول المشاطئة له وبشكل مستقل عنها حيث لا تمتلك الدولة صاحبة السيادة أي حق للتدخل في مهامها.

- ضرورة تكييف التشريعات الوطنية في دول البحر الأبيض المتوسط، مع نظام برشلونة المتعلق بحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية، خاصة في المجالات المتعلقة بتلوث البيئة البحرية.

- بذل الجهود لإنشاء صندوق البحر الأبيض المتوسط لتمويل مشاريع الدول المتوسطية خاصة النامية منها، وفي نفس الوقت يكون متاح للتعويض عن الأضرار التي تصيب بيئة حوض المتوسط.

- ضرورة تفعيل خطة عمل المتوسط وتحقيق أهدافها وذلك بعقد دورات كل سنة لمواكبة تنفيذها.

- إنشاء محكمة دولية يكون لها الاختصاص بالنظر في جرائم البيئة البحرية، لاسيما وأن جريمة التلوث البحري لها طابع إنتشاري يمس أكثر من دولة وأكثر من جيل في أغلب الأحيان.

- وطنيا ضرورة إستحداث غرف بيئية لدى المحاكم والمجالس القضائية وكذا المحكمة العليا، تختص بالنظر في الجرائم البيئية، لتحقيق التكامل بين التشريع والقضاء في مجال حماية البيئة البحرية.

- ضرورة تكوين قضاة متخصصين في المجال البيئي، ورفع كفاءتهم العلمية، وتحسين مداركهم؛ ناهيك عن إعطاء كل التسهيلات لهم من أجل مجابهة الأضرار الخطرة الناجمة عن التلوث البحري.

- بعث أو تكوين ضبطينية قضائية بيئية موحدة، لأن مختلف النصوص البيئية إستحدثت شرطة بيئية نوعية مختصة في كل مجال من مجالات الحماية، فشرطة العمران وشرطة المناجم وشرطة

الشواطئ... يجب أن تتوحد في جهاز واحد يقوم بعمليات البحث والتحري عن جرائم الإعتداء على البيئة البحرية؛ من جهة أخرى يجب وضع برامج بيئية تكوينية خاصة، يخضع لها هؤلاء بصفة دورية

نظرا لأن عملهم يرتبط بمسائل تقنية جد عالية وهي في تطور مستمر.

- مراجعة النصوص القانونية التي تجاوزها الزمن بما يعزز مبدأ التعاون الدولي في مجال الحماية المستدامة للبيئة البحرية، وخصوصا عدم التراخي في إصدار مراسيمها التنفيذية، لأن النص القانوني

دون آلية تطبيقه ليست له جدوى وسيبقى مجرد حبر على ورق.

- ضرورة إعادة النظر من قبل المشرع في الجرائم ذات التأثير السلبي الكبير، وإتاحة توقيع عقوبة الحل النهائي للمنشأة المساهمة في التلوث البحري الجسيم؛ وذلك بناء على دراسات علمية تقنية.

- قبل منح أي ترخيص إداري للمنشآت والمصانع المقامة على سواحل الدول المتوسطة؛ يجب إيجاد معايير آمنة تضمن عدم تلويثها البيئة البحرية، كما يجب إخضاعها لدراسة التأثير، وكذا للرقابة المستمرة.

- التعامل بالصرامة في ملاحقة ملوثي البيئة البحرية وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليهم.

- نشر الوعي البيئي وتوجيه الإعلام ووسائله الفعالة، ولما لا إنشاء قنوات تلفزيونية ومواقع إلكترونية خاصة بالثقافة البيئية، وتكثيف البرامج الخاصة بالمحافظة على البيئة، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث خاصة البحري منه؛ وكذلك زيادة النشرات والبحوث والدوريات المتخصصة في هذا المجال، والتي تحمل طابع التوجيه والإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية.

- إعداد برامج إعلامية متنوعة المحتوى والأسلوب حول أهمية البيئة المتوسطة، والتعريف بالتنوع البيولوجي الذي يزخر به بين جميع فئات أفراد المجتمع.

- تطوير محتوى مناهج التربية البيئية بوسائل حديثة وبيداغوجية في جميع المؤسسات التعليمية بما يساعد على تكوين بيئي إيجابي.

- تشجيع المبادرات بملتقيات دولية تعمل على البحث في وضع أسس جديدة للمسؤولية الدولية تتماشى وطبيعة الضرر البيئي، وكذا تشجيع البحوث المتعلقة بمشاكل البيئة وبأساليب المحافظة عليها.

- تعديل أنماط الإستهلاك السائدة في دول المتوسط وفقا لما تقتضيه إحتياجات التنمية المستدامة.

- ضرورة تطوير قواعد المسؤولية المدنية لتلائم مع الطبيعة الخاصة لأضرار التلوث البحري، وكذا تبني نظام التأمين الإجباري للمسؤولية عن أضرار هذا الأخير.

- سنّ تشريعات تعزز دور صناديق التعويضات في حالة عدم تحديد المسؤول، أو في حالة إعساره، أو عندما تتوفر حالات الإعفاء.

- إنشاء هيئات دولية متخصصة في المتوسط حسب الأضرار البيئية، بحيث تتولى بنفسها القيام بعملية إزالة الأضرار البيئية في تلك المنطقة على شاكلة الصندوق الدولي للتعويضات، صندوق البيئة العالمي...، بذلك فهي تضمن من جهة موارد مالية معتبرة تأخذها من الدولة الملوثة أو من الدول العاملة في المجال المحتمل إفرازه ملوثات بيئية، هذه الأموال تمكّن دول المتوسط من مواجهة متطلبات الكوارث البيئية الكبيرة وضمان التعويض المالي المناسب للدول المضرورة من جهة ثانية.

-وأخيرا على الحكومات المتوسطة أن تعزز التعاون الدولي والإقليمي فيما بينها من أجل المضي بتحرّكات متسقة ومتضافرة للتصدي لآثار جائحة كورونا على البيئة البحرية، وهذا التعاون بالغ الأهمية في أوقات الأزمات، ويشمل تبادل المعلومات والإعتراف المتبادل بالشهادات ووثائق الإمتثال.

وفي الأخير يمكن القول إنّ تحقيق حماية البيئة البحرية للمتوسط والمحافطة عليها في إطار التنمية المستدامة، يتحقّق بوجود تشريع بيئي فعّال وصياغة أحكامه وقواعده بطريقة ملائمة ومتكاملة، مع ضرورة نشر الوعي والثقافة البيئية لتحقيق أفضل حماية للبيئة، ثم بعد ذلك تأتي مرحلة التطبيق الصارم والرادع لتلك النصوص، وتغيير الذهنيات البائدة التي تجعل بعض الإعتبارات، خاصّة تفضيل البعد الإقتصادي للبيئة، تطغى على إحترام القوانين ذات الصلة، والتي تعتبر في أغلب الأحوال عائقا في تحقيق الحماية المنشودة للبيئة البحرية على عمومها وفي المتوسط على خصوصها.

تمّ بحمد الله وعونه

قائمة المصادر والمرجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً/ المصادر:

(1) القرآن الكريم برواية ورش

(2) النصوص الدولية:

➤ الإتفاقيات الدولية:

1. إتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول.
2. إتفاقية جنيف لعام 1957 للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.
3. إتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
4. إتفاقية بروكسيل الخاصة بالتدخل السريع في أعالي البحار في حالا التلوث النفطي لعام 1969.
5. إتفاقية بروكسيل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969.
6. إتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط لعام 1971.
7. مبادئ إعلان ستوكهولم، المعتمدة في مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، المنعقد في الفترة 05 - 16 جوان 1972
بستوكهولم.
8. إتفاقية لندن الخاصة بمنع التلوث من السفن بوجه عام لعام 1973.
9. إتفاقية باريس المتعلقة بمكافحة التلوث من مصادر برية لعام 1974.
10. إتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16/02/1976.
11. إتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط لسنة 1995.
12. البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ (بروتوكول حالات الطوارئ)، في 10 جوان 1976.
13. البروتوكول المتعلق بحماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والمركبات الجوية (بروتوكول الإلقاء)، المعتمد في 10 جوان 1976.
14. البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط من مصادر برية، المعتمد في 17 ماي 1980.
15. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

16. الإتفاقية المنشأة للإتحاد المغربي العربي الموقعة بمراكش في 17 فيفري 1989.
17. إتفاقية لندن الخاصة بالتعاون في مجال التلوث بالنفط لعام 1990.
18. إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي الموقعة في راس النوف ليبيا 9-10 مارس 1991.
19. إتفاقية الأمم المتحدة الإطار للتنوع البيولوجي لعام 1992.
20. جدول أعمال القرن الواحد والعشرون، المعتمد خلال مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، المنعقد في ريو دي جانيرو، في 13 جوان 1992.
21. مبادئ إعلان ريو حول البيئة والتنمية، المعتمد في ريو دي جانيرو، في 10 جوان 1992.
22. اتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط، المعتمدة في 10 جوان 1995.
23. إتفاق حفظ حيتان البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط والمنطقة الأطلسية المتاخمة لعام 1996.
24. البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي، المعتمد في 10 جوان 1995 ببرشلونة.
25. بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة لعام 1982، دخل حيز التنفيذ في 12 ديسمبر 1999.
26. البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ لعام 2002.
27. البروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في البحر المتوسط المعتمد في مدريد 2008.

➤ القرارات والتقارير الدولية:

1. قرار رقم 2398 (د - 23) المؤرخ في 03 ديسمبر 1968 في الدورة الثالثة والعشرون (23) للجمعية العامة للأمم المتحدة المتعلق بمشكلات البيئة البشرية، الوثائق الرسمية للأمم المتحدة A/RES/2398.
2. تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، النسخة العربية للفترة من 1971/06/16 إلى 1972/06/16، الوثيقة مرقمة (A/8707)
3. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2997 (27) الصادر بتاريخ 15 ديسمبر 1972، المتعلق بإنشاء برامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE).
4. قرار الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة رقم 3326 (29)، الصادر في 16 ديسمبر 1974.
5. تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو من 3 إلى 14 جوان 1992 منشورات الأمم، نيويورك، 1992.
6. تقرير الأمم المتحدة والتنمية، ريو دي جانيرو 03-04 حزيران 1992، المجلد الأول، نيويورك 1993.

7. قرار الجمعية العامة حول ترتيبات المؤسسة لتنفيذ برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية رقم (51/189)، المؤرخ في 16 ديسمبر 1996، منشورات الأمم المتحدة، 1996.
8. تقرير مؤتمر العالمي للتنمية المستدامة، جوهانزبورغ جنوب إفريقيا، 26 أوت – 4 ديسمبر 2002، الأمم المتحدة، نيويورك، 2002.
9. تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة بصورة غير مشروعة على التمتع بحقوق الإنسان، الجمعية العامة للأمم المتحدة، مجلس حقوق الإنسان، A/HRC/7/21، 18 فيفري 2008.
10. تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة والستون (66)، البند 77 (أ) أفريل 2011.
11. تقرير الأمين العام للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة، 2011.
12. تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة: ريو دي جانيرو البرازيل 20 – 22 جوان 2012، وثائق الأمم المتحدة، نيويورك، 2012، وثيقة رقم: CONF/A.216/16.
13. الخطوط التوجيهية الدولية لإدارة الصيد العرضي والحد من المصيد المرتجع، منظمة الأغذية والزراعة، روما، 2011.
14. تقرير المفوض الأوروبي لشؤون البيئة (جانيز بوتوتشنيك)، مستقبل سياسة الاتحاد الأوروبي للبيئة، بروكسيل، 4 ديسمبر 2012.
15. تقرير مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة حول العدالة والحوكمة والقانون لتحقيق الاستدامة البيئية، الدورة (27) لمجلس الإدارة، المنتدى البيئي الوزاري العالمي، نيروبي، 2013.
16. تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي المغربي حول الإقتصاد الأزرق: ركيزة أساسية لبناء نموذج تنموي جديد للمغرب، اللجنة الدائمة المكلفة بالبيئة والتنمية المستدامة، 2018.
17. تقرير الأمم المتحدة حول الخطوط التوجيهية الدولية لإدارة الصيد العرضي والحد من المصيد المرتجع 2018/2019.
18. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول خطة التنمية المستدامة لعام 2030، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 12 أكتوبر 2019.
19. تقرير برنامج الأمم المتحدة (UNEP) يتضمن إتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها: نظرة عامة، وحدة تنسيق خطة عمل البحر الأبيض المتوسط أمانة سر إتفاقية برشلونة، أثينا، اليونان.
20. تقرير حول اليوم الدولي لمكافحة الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم، على الموقع الرسمي لمنظمة الأمم المتحدة، جوان 2021.

➤ النصوص القانونية والتنظيمية:

i. الدساتير:

1. الأمر 76/97 المؤرخ في 22 نوفمبر 1976 المتضمن إصدار دستور الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية، ج.ر. عدد 94 الصادرة في 24 نوفمبر 1976.
2. المرسوم الرئاسي 18/89 المؤرخ 28 فيفري 1989 المتضمن التعديل الدستوري لـ 23 فيفري 1989، ج.ر. عدد 09 الصادرة بتاريخ 01 مارس 1989.
3. المرسوم الرئاسي 438 /96 المؤرخ في 07 ديسمبر 1996 المتضمن التعديل الدستوري لـ 28 نوفمبر 1996، ج.ر. عدد 76 الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996.
4. القانون رقم 01/16 المؤرخ في 06 مارس 2016، المتضمن التعديل الدستوري لسنة 2016، ج.ر. عدد 14 الصادرة بتاريخ 07 مارس 2016.
5. المرسوم الرئاسي 442/20 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 المتعلق بإصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في إستفتاء 01 نوفمبر 2020، ج.ر. عدد 82 الصادرة بتاريخ 30 نوفمبر 2020.

ii. الأوامر والقوانين

• العربية والأجنبية:

1. القانون رقم 88/91 المؤرخ في 02/08/1988 المتعلق بإحداث وكالة وطنية لحماية المحيط، جريدة الرائد التونسية، العدد 51 المؤرخة في 02 أوت 1988.
2. القانون رقم 94/04 المؤرخ في 27 جانفي 1994، المتضمن قانون البيئة المصري، الجريدة الرسمية عدد 05، المؤرخة بتاريخ 03 فيفري 1994. المعدل بالقانون رقم 09 لسنة 2009، الجريدة الرسمية للجمهورية المصرية، العدد 09 مكرر، الصادرة في 01 مارس 2009.
3. قانون رقم 99/24 المؤرخ في 17 أكتوبر 1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها، صادر عن رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة، قصر الرئاسة بأبو ظبي.
4. القانون 02/50 المؤرخ في 26 جوان 2002، المتضمن قانون البيئة السوري.

5. المرسوم الملكي عدد 1997/1315 المؤرخ في 01 أوت 1997، المتعلق بإنشاء منطقة حماية الصيد، الجريدة الرسمية الإسبانية عدد 204، الصادرة في 26 جوان 1997، المعدلة بالمرسوم الملكي 2000/431 المؤرخ 31 مارس 2000، الجريدة الرسمية عدد 79 الصادرة في 01 أفريل 2000.
6. القانون رقم 06/61 المؤرخ في 08 فيفري 2006 المتعلق بإنشاء منطقة حماية بيئية في إيطاليا، الجريدة الرسمية الإيطالية رقم 52 الصادرة في 03 مارس 2006.
7. الأمر رقم 2000 - 914 المتضمن قانون البيئة، المؤرخ في 18 سبتمبر 2000، المعدل بالمرسوم المؤرخ في 02 أوت 2005، الجريدة الرسمية للجمهورية الفرنسية رقم 181 الصادرة في 05 أوت 2005، والمرسوم رقم 70 الصادر في 23 مارس 2007.

• الوطنية:

1. القانون رقم 03/83 المؤرخ في 05 فيفري 1983 المتعلق بحماية البيئة، ج. ر عدد 06 لسنة 1983.
2. قانون رقم 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، ج. ر عدد 47 لسنة 1998.
3. القانون رقم 08/90 المؤرخ في 7 أفريل 1990 والمتعلق بالبلدية المعدل والمتمم بالقانون رقم 11-10 المؤرخ في 22 جوان 2011 والأمر رقم 21 - 13 المؤرخ في 31 أوت 2021.
4. القانون رقم 09/90 7 أفريل 1990 والمتعلق بالولاية المعدل والمتمم بالقانون رقم 12 - 07 مؤرخة في 21 فيفري 2012، ج. ر عدد 12 مؤرخة في 29 فيفري 2012.
5. القانون رقم 19/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتعلّق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، ج. ر عدد 77 لسنة 2001.
6. القانون 02/02 المؤرخ في 22 ذو القعدة عام 1422 الموافق لـ 05 فيفري 2002 والمتعلق بحماية الساحل وتثمينه، ج. ر عدد 10 مؤرخة في 12 فيفري 2002.
7. القانون رقم 02/03 المؤرخ في 17 فيفري سنة 2003 المتعلّق بالقواعد العامة للإستعمال والإستغلال السياحيين للشواطئ، ج. ر عدد 11 لسنة المؤرخة في 19 فيفري 2003.
8. القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 يتعلّق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر عدد 43 لسنة 2003.
9. القانون رقم 07/04 المتعلق بالصيد البحري المؤرخ في 15 أوت 2004، ج. ر عدد 51 لسنة 2004.

10. قانون رقم 15/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 71 لسنة 2004.
11. الأمر 95/07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 يتعلق بالتأمينات المعدل بتسيير النفايات المشعة، ج.ر عدد 27 لسنة 2005، المؤرخة في 13 أفريل 2005.
12. القانون رقم 12/05 المتعلق بالمياه المؤرخ في 04 أوت سنة 2005 والمعدل والمتمم بالأمر رقم 09-02 مؤرخ في 22 يوليو 2009، ج.ر عدد 60 لسنة 2009.
13. القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أفريل 2008.
14. الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 47 لسنة 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/04 المؤرخ في 16 أوت 2010.
15. القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 46، المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.
16. القانون 31/12 المؤرخ في 12 جانفي 2012 المتعلق بجمعيات حماية البيئة، ج.ر عدد 15 لسنة 2012.
17. القانون رقم 08/15 مؤرخ في 02 أفريل سنة 2015 المعدل والمتمم بالقانون رقم 01/11 المؤرخ في 03 يوليو 2001 والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر. عدد 18 مؤرخة في 08 أفريل 2015.
18. الأمر 15/02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 66/155 المؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر عدد 40 لسنة 2015.
19. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1418 المتضمن القانون البحري.

• المراسيم:

1. المرسوم الرئاسي (344/63) المؤرخ في 11/09/1963، المتعلق بانضمام الجزائر إلى إتفاقية لندن حول إنتقاء تلوث مياه البحر جراء المحروقات.

2. المرسوم الرئاسي 17/72 المؤرخ في 07 جوان سنة 1972 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الوقع عليها ببروكسل في 28 نوفمبر سنة 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972 .
3. المرسوم رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث بالبيئة، ج.ر. عدد 45، لسنة 1974 .
4. المرسوم الرئاسي 80/14 المؤرخ في 26 جانفي 1980 المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة في 16 فيفري 1976، ج.ر. عدد 05 مؤرخة في 29 جانفي 1980.
5. المرسوم الرئاسي 81/02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 المتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة يوم 16 فيفري 1976، ج.ر. عدد 03 مؤرخة في 20 جوان 1980.
6. المرسوم الرئاسي 81/02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، ج.ر. عدد 03 مؤرخة في 20 جانفي 1981.
7. المرسوم الرئاسي 81/267 مؤرخ في 10 أكتوبر 1981 المتضمن بصلاحيات رئيس المجلس الشعبي البلدي فيما يخص الطرق والنقاوة والطمأنينة العمومية، ج.ر. عدد 41 المؤرخة في 13 أكتوبر سنة 1981.
8. المرسوم الرئاسي 82/441 المؤرخ في 11 ديسمبر 1982 المتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية المتوسط من مصادر برية، ج.ر. عدد 51 المؤرخة في 21 ديسمبر 1982.
9. المرسوم الرئاسي 84/378 مؤرخ في 15 ديسمبر 1984 المتعلق بشروط النظافة وإزالة ومعالجة النفايات الحضرية الصلبة، ج.ر. عدد 66 المؤرخة في 16 ديسمبر 1984.
10. المرسوم الرئاسي 88/122 المؤرخ في 02 نوفمبر 1988 المتضمن إختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمها وعملها، ج.ر. عدد 46 لسنة 1988 المؤرخة في 09 نوفمبر 1988.
11. المرسوم الرئاسي 88/108 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن الإنضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج.ر. عدد 22 المؤرخة في 01 جوان 1988.

12. المرسوم الرئاسي 88/149 المؤرخ في 26 جويلية 1988 يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنّعة ويحدد قائمتها، ج.ر. عدد 30 المؤرخة في 27 جويلية 1988.
13. المرسوم الرئاسي (91-379) مؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي الموقعة في راس لانوف ليبيا 9 -10 مارس 1991 ج.ر. رقم (51) لسنة 1991.
14. المرسوم الرئاسي 123/98 المؤرخ في 18 أبريل سنة 1998 المتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، ج.ر. عدد 25، لسنة 1998.
15. المرسوم الرئاسي 04/141 المؤرخ في 28 أبريل 2004 المتضمن التصديق على تعديلات إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ج.ر. عدد 28 المؤرخة بتاريخ 05 ماي 2004.
16. المرسوم الرئاسي 04/326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004 المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1991، ج.ر. عدد 65 لسنة 2004.
17. المرسوم الرئاسي 05/71 المؤرخ في 13 جانفي 2005 المتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، ج.ر. عدد 12 لسنة 2005.
18. المرسوم الرئاسي 05/119 المؤرخ في 11 أبريل 2005 المتعلق بتسيير النفايات المشعة، ج.ر. عدد 27 لسنة 2005 المؤرخة في 13 أبريل 2005.
19. المرسوم الرئاسي 06/206 المؤرخ في 07 جوان 2006 المتضمن التصديق على اتفاقية استكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة، ج.ر. عدد 39 المؤرخة في 14 جوان 2006.
20. المرسوم الرئاسي 246/11 مؤرخ في 10 جويلية 2011، المتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي المعتمد ببروكسل في 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، ج.ر. عدد 45 المؤرخة 11 أوت 2011.
21. المرسوم التنفيذي 93/160 المؤرخ في 10 جويلية سنة 1993 المنظم للنفايات الصناعية السائلة، ج.ر. عدد 46 لسنة 1993 المؤرخة في 14 جويلية 1993.
22. المرسوم التنفيذي 93/161 المؤرخ في 10 جويلية 1993 المنظم الصبّ الزيوت والشحوم الزيتية في الوسط الطبيعي، ج.ر. عدد 46 لسنة 1993 المؤرخة في 14 جويلية 1993.

23. المرسوم التنفيذي 93/165 المؤرخ في 10 جويلية 1993 المتعلق بإفراز الدخان والغاز والغبار والروائح والجسيمات الصلبة في الجو، ج.ر عدد 46 مؤرخة في 14 جويلية 1993.
24. المرسوم رقم 94-23 المؤرخ في 28 ماي 1994، الذي يحدد القواعد العامة بالصيد البحري، ج.ر عدد 40، الصادرة في 22 جويلية 1994.
25. المرسوم التنفيذي 94/279 المؤرخ في 17 سبتمبر سنة 1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وأحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر عدد 59 المؤرخة في 21 سبتمبر 1994.
26. المرسوم التنفيذي 98/147 المؤرخ في 13 ماي 1998 المحدد لعمليات تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065/302 الذي يمثل عنوان "الصندوق الوطني للبيئة" المعدل والمتمم، ج.ر عدد 31 المؤرخة في 17 ماي 1998.
27. المرسوم التنفيذي 01/02 المتعلق بتحديد النظام العام للموانئ وأمنها، المؤرخ في 06 جانفي 2002، ج.ر عدد 01 المؤرخة في 06 جانفي 2002.
28. المرسوم التنفيذي 02/143 المؤرخ في 16 أفريل 2002 المحدد للشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر عدد 29 المؤرخة في 24 أفريل 2002.
29. المرسوم التنفيذي 03/481 المؤرخ في 13 ديسمبر 2003 المحدد لشروط ممارسة الصيد البحري وكيفية، ج.ر عدد 78 المؤرخة في 14 ديسمبر 2003.
30. المرسوم التنفيذي 04/113 المؤرخ في 13 أفريل سنة 2004 المتضمن تنظيم المحافظة الوطنية للساحل وسيرها ومهامها، ج.ر عدد 25 المؤرخة في 21 أفريل 2004.
31. المرسوم التنفيذي 04/273 المؤرخ في 02 سبتمبر سنة 2004 المحدد لكيفية سير حساب التخصيص الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، ج.ر عدد 56 المؤرخة في 05 سبتمبر 2004.
32. المرسوم التنفيذي 04/409 المؤرخ في 14 ديسمبر 2004 المحدد لكيفية نقل النفايات الخاصة بالخطرة، ج.ر عدد 81 المؤرخة في 19 ديسمبر 2004.
33. المرسوم التنفيذي 06/198 المؤرخ في 31 ماي 2006 المحدد للتنظيم المطبق على المؤسسات المصنفة لحماية البيئة، ج.ر عدد 37 المؤرخ في 04 جوان 2006.

34. المرسوم التنفيذي 07/144 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لقائمة المنشآت المصنفة لحماية البيئة، ج.ر عدد 34 المؤرخة في 22 ماي 2007.
35. المرسوم التنفيذي 07/145 المؤرخ في 19 ماي 2007 المحدد لمجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، ج.ر عدد 34 المؤرخة في 22 ماي 2007.
36. المرسوم التنفيذي 14/264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وأحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر عدد 58 المؤرخة في 01 أكتوبر 2014.

ثانيا/ المراجع

i. باللغة العربية

(1) معاجم اللغوية

1. ابن منظور، لسان العرب، باب بحر، دار المعارف.
2. مختار الصحاح، للشيخ الإمام محمد بن أبي بكر الرازي، ترتيب محمود خاطر، دار الحديث للنشر، دون تاريخ.
3. معجم اللغة العربية، المعجم الوسيط، دار الحديث للطبع والنشر، بيروت.

(2) المؤلفات:

1. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط وفقا لاتفاقية بروكسيل 1969، بحث مقدم إلى مؤتمر (نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات العربية المتحدة)، العين، من 2 إلى 4 ماي 1999.
2. إبراهيم عيسى سليمان، تلوث البيئة أهم قضايا العصر " المشكلة والحل "، دار الكتاب الحديث للنشر، لبنان، 1998.
3. إبراهيم محمد العنابي، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
4. أحمد أبو الوفاء، الحماية الدولية لحقوق الإنسان في إطار منظمة الأمم المتحدة الوكالات المتخصصة، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2000.
5. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
6. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث (في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية)، منشأة المعارف، مصر، 1998.
7. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987.

8. أشرف عرفات أبو حجاز، مبدأ الملوث الدافع، دار النهضة العربي، القاهرة، مصر، 2006.
9. أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مركز الدراسات والأبحاث العلمانية في العالم العربي، 2013.
10. إيغو أداشيف: الإنسان والبيئة (الطبيعة، الآلة، الإنسان) ترجمة عبد الله حبة، دار مير للطباعة والنشر، موسكو، 1985.
11. بيزات صونيا، الأليات الدولية لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة – المجالات البحرية، الأنهار والبحيرات الدولية والمجالات الجوية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017.
12. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 مع دراسة عن الخليج العربي، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989.
13. جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
14. جودة حسنين جودة، جغرافيا البحار والمحيطات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.
15. الجوهري يسرى، جغرافية البحر الأبيض المتوسط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984.
16. حامد سلطان، القانون الدولي وقت السلم، ط5، دار النهضة للنشر، القاهرة، 1962.
17. حجاب ممد منير، الإعلام والتنمية الشاملة، دار الفجر للنشر والتوزيع، المملكة السعودية، د. س. ن.
18. حسني العظمة، تلوث البحر المتوسط، المركز العربي للدراسات الاستراتيجية، الطبعة الأولى، دمشق، 2006.
19. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، الطبعة 01، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، 2013.
20. حسين على السعدي، أساسيات علم البيئة والتلوث، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة العربية، الأردن، 2006.
21. حمدي أبو النجا، مخاطر التلوث البيئي (المشكلات – المصادر – التأثيرات – المواجهات والتعامل)، المكتبة الأكاديمية للنشر والتوزيع، مصر، 2012.
22. خالد السيد متولي محمد، ماهية المواد والنفايات الخطرة في القانون المصري، "دراسة مقارنة"، دون دار نشر، القاهرة، 2008.
23. خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية: دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.

24. خليل حسين، التنظيم الدولي: النظرية العامة والمنظمات العامة، البرامج والوكالات المتخصصة، المجلد الأول، دار المنهل اللبناني، ط1، 2010.
25. خليل حسين، موسوعة المنظمات الإقليمية والقارية، ال ج2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط1، 2013.
26. رشيد مجيد حمد الربيعي، الحماية الإقليمية لبيئة البحر المتوسط والمصلحة العربية، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد (07)، العدد (12)، 2004.
27. رضا صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإزراطية، 2009.
28. سعدية عاكول الصالحي، عبد العباس فضيح الغريزي، البيئة المائية، دار الفاء للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2004.
29. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
30. سعيد سالم جويلي، المنظمات الدولية غير الحكومية في النظام القانوني الدولي، دار النهضة العربية القاهرة، 2003/2002.
31. سكة نكه رداود محمد، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2012.
32. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
33. سمير أبو العلا، نهر النيل والتلوث، سلسلة قضايا بيئية معاصرة، 2000.
34. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دون عدد طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
35. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب، القاهرة، 1976.
36. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، دار الكتب للنشر، ط02، القاهرة، 1997.
37. سهير إبراهيم حاجم الهيتي، الآليات القانونية الدولية لحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان، 2014.
38. سيد محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، المكتبة القانونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، القاهرة، 2000.

39. سيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، ط1، دار إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 2012.
40. صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
41. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط (02)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2000.
42. صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
43. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، نظام القانون الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، سوريا، 2010.
44. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
45. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دون دار نشر، القاهرة، 1991.
46. صليحة على صدقي، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، ط1، منشورات قاز يونس - بن غازي، ليبيا، 1996.
47. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي (النظام القانوني لحماية البيئة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
48. طائل محمد الحسن، النفايات الذرية والتجارب النووية في المحيطات، كلية العلوم، جامعة الطيبة، المدينة المنورة، دون سنة نشر.
49. عادل أبو زهرة، مساندة الحقوق في مجال البيئة، مهارات الاتصال والتفاوض وجماعات الضغط، مخاطر التلوث الصناعي وكيفية مواجهته، دليل إرشادي للجمعيات الأهلية، جمعية التنمية الصحية والبيئة، برنامج البيئة والتنمية.
50. عادل أحمد الطائي، حق الدول المتضررة جغرافيا في استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
51. عادل السيد محمد علي، حماية البيئة أثناء استخدام أسلحة الدمار الشامل (دراسة مقارنة)، بين الفقه الإسلامي والقانون الدولي العام، مجلة الشريعة والقانون، البحيرة، العدد 34 ج2، 2009.
52. عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009.

53. عاطف نقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء، الطبعة الأولى، منشورات عويدات، بيروت، 1980.
54. عامر طراف، التلوث البيئي والعلاقات الدولية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2008.
55. عامر طراف، المسؤولية الدولية والمدنية في قضايا البيئة والتنمية المستدامة، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2012.
56. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة مقارنة، المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
57. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
58. عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، بدون طبعة، 2006.
59. عبد السلام علي زين العابدين وعرفات محمد بن عبد المرضي، التلوث ثمن للمدينة، ط1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992.
60. عبد العال الدريبي، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعتها، دراسة نظرية تطبيقية، المركز القومي للإصدارات القانونية، طبعة (01)، القاهرة، 2016.
61. عبد العزيز لطفي جاب الله، المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولي، دار الوفاء للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2019.
62. عبد العزيز محمد سرحان، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980.
63. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، مصر، دون سنة نشر.
64. عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة، دار النهضة العربية، بدون سنة الطبع.
65. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1999.
66. عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي (النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
67. عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة في ضوء إتفاقية الأمم لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.

68. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.
69. عطاء سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دراسة مقارنة، الدار الجامعية الجديدة، بدون طبعة، الإسكندرية، 2011.
70. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.
71. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة 17، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1992.
72. عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي، المجلد الثالث، قانون المنظمات الدولية، دار الشروق للنشر والتوزيع، الطبعة العربية الأولى، عمان، 2003.
73. عيسى دباح، موسوعة القانون الدولي: أهم الاتفاقيات والقرارات والبيانات والوثائق الدولية للقرن العشرين في مجال القانون الدولي العام، ج2، المنهل، مصر، 2003.
74. غنام محمد غنام، القانون الإداري الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
75. فايد يوف عبد المجيد، محسوب محمد صبري، جغرافيا لبحار والمحيطات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993.
76. كريمة عبد الرحيم الطائي، حسين على الدريدي، المسؤولية الدولية عن أضرار البيئية أثناء النزاعات المسلحة، دار وائل للنشر، عمان - الأردن، 2009.
77. كمال حمدي، القانون البحري: السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر.
78. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
79. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1986.
80. مالك موصلي، التلوث وقانون البحار، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2019.
81. محسن افكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون طبعة، 2006.
82. محسن عبد الحميد افكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
83. محمد أحمد منشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر.
84. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2006.

85. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
86. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام (الجزء الأول)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
87. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، ط4، الجزائر، 2008.
88. محمد جاسم محمد الحمادي، دور المنظمات الدولية غير الحكومية في حماية حقوق الإنسان، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2013.
89. محمد حسني مصيلحي، المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، 1989.
90. محمد علي حسونة مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2014.
91. محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، دار النشر الذهبي، القاهرة، 2002.
92. محمد سامي عبد الحميد ومصطفى سلامة حسين، القانون الدولي، الدار الجامعية، مصر، 1988.
93. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، القاعدة الدولية، مؤسسة شباب الجامعة، ط2، ج، دون مكان نشر، 1974.
94. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010.
95. محمد صافي يوسف، مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية " دراسة في إطار القانون الدولي للبيئة "، دار النهضة العربية، مصر، 2007.
96. محمد صالح الشيخ، الآثار الاقتصادية والمالية لتلوث البيئة ووسائل الحماية منها، ط1، مكتبة ومطبعة دار الإشعاع الفنية، مصر، 2002.
97. محمد صالح العدلي، موسوعة حماية البيئة (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، دون مكان نشر، 2003.
98. محمد صالح بدر الدين، المسؤولية في نقل النفايات الخطيرة في القانون الدولي طبقاً لأحكام إتفاقية بازل، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
99. محمد عادل عسكر، القانون الدولي البيئي (تغير المناخ، التحديات المواجهة، دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية وبروتوكول كيوتو)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013.
100. محمد عادل عسكر، القانون الدولي البيئي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013.

101. محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية - دراسة قانونية وخاصة عن البحر الأحمر - دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
102. محمد عبد الواحد الفار، الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
103. محمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
104. محمد محمود ذهبية، علم البيئة، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط1، 2006.
105. محمد مصطفى يونس، حقوق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
106. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.
107. محمود جاسم نجم الراشدي، ضمانات تنفيذ إتفاقيات حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014.
108. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الثاني: الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية، مطبعة جامعة القاهرة، ط1، القاهرة، 1990.
109. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
110. مصطفى محمد عبد العزيز، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، دار المعارف الإسكندرية، 1977.
111. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، إتفاقية بازل ودورها في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الكتب المصرية، مصر، 2008.
112. محمد رتيب عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطورة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
113. محمد رتيب عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، دار النهضة العربية للنشر، مصر، 2007.
114. مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة (دراسة القواعد العامة وأهم الاتفاقيات الدولية)، لجنة التأليف والتعريب للنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 2007.

115. مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة: دراسة القواعد العامة وأهم الاتفاقيات الدولية والإقليمية، والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعني بالبيئة، لجنة التأليف والتعريب للنشر، القاهرة، مصر، 2007.
116. مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة، لجنة التأليف والتعريب للنشر، الطبعة (01)، الكويت، 2007.
117. ناديا لتي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث بالنفايات الخطرة، دار الحامد، عمان، 2010.
118. نبيل أحمد حلمي، الامتداد القاري، مطبعة دار النهضة العربية، القاهرة، 1978.
119. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2007.
120. نجم الغزاوي، عبد الله حكمت النصار، إدارة البيئة، نظم ومتطلبات وتطبيقات الأيزو 14000، دار المسيرة للنشر، عمان، 2007.
121. نهى السيد مصطفى محمد، المحكمة الدولية لقانون البحار، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
122. نور الدين هنداي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 1985.
123. هشام بشير، حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2011.
124. يسرى مصطفى، دور المنظمات الأهلية في مؤتمر الأمم المتحدة، مركز القاهرة لدراسات حقوق الإنسان، مصر، 2002.
125. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، دار هومة، الطبعة 2014.
126. أحمد إسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، جامعة الجزائر، 1995.
127. أحمد إسكندري، إجراءات حماية البيئة البحرية في المناطق البحرية الجزائرية في التشريع الوطني الجزائري، حوليات في جامعة الجزائر، (09)، ج1، 1995.
128. أحمد بلقاسم، القضاء الدولي، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2005.
129. أحمد حامد البديري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، مركز البحوث، المملكة العربية السعودية، 2016.
130. أحمد خالد ناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.

131. أحمد سكندى، محاضرات في تلويث البيئة البحرية، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2013.
132. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
133. أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات: القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.
134. أحمد كريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربية والتوزيع، القاهرة، 1996.
135. أحمد لكحل، النظام القانوني لحماية البيئة والتنمية الاقتصادية، دار هومة، الجزائر، 2015.
136. امر يحيوي، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة، الطبعة الأولى، الجزائر، 2010.
137. أمين مصطفى محمد، الحماية الإجرائية للبيئة: المشكلات المتعلقة بالضبطية القضائية والاثبات في نطاق التشريعات البيئة، دار الجامعة للنشر، 2001.
138. بن فطيمة بوبكر، القانون الدولي لحماية البيئة، مطبوعة خاصة بطلبة الماستر، تخصص: النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، 2016 / 2017.
139. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، ج2، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2009.
140. الجيلالي عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، طبعة 01، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، مصراته، 2000.
141. حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
142. خالد أحمر الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والإقتصادية، ط أولى، ألمانيا، 2019.
143. صباح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث (على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
144. عبد الرزاق مقري، مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية، دار الخلدونية، الجزائر، 2008.
145. عبد العزيز العيشاوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
146. عبد القادر رزيق المخادمي، نزاعات الحدود العربية، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2004.

147. عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، ط2، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، 2011.
148. عبد الكريم سالم، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود، العربية السعودية، ط1، 1997.
149. عبد الله رمضان الكندري، التلوث الهوائي والأبعاد البيئية الاقتصادية، مجلة العربي، العدد 405، الكويت، 1992.
150. عبد الهادي محمد العمري، اختصاص دولة علم السفينة في حماية البيئة من التلوث، ط1، دون دار نشر، 2006.
151. علي سعدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية الكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، ط1، الجزائر، 2008.
152. عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود (عالمية القانوني الدولي للحدود)، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
153. عمر صدوق، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
154. عوض عادل، أبحاث مختارة في علوم البيئة، ط1، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا، 1989.
155. فارس محمد عمران، السياسة التشريعية لحماية البيئة في مصر وقطر ودور الأمم المتحدة في حمايتها، المكتب الجامعي، دون مكان نشر، 2005.
156. فليب عقبة، أمراض الفقر والمشكلات الصحية، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الكويتي للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد (161)، ماي 1992.
157. اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، (مستقبلنا مشترك)، ترجمة محمد كامل عارف، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، عدد 142، أكتوبر 1989.
158. محمد بوسلطانة، التلوث البحري بالبترول، مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة أوبكر بلقايد تلمسان، العدد (01) لسنة 2003، تلمسان.
159. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، 2008.
160. مصطفى عبد الحميد عدوى، أضواء على تشريعات حماية البيئة – المسؤولية القانونية، مؤتمر دور فعال للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات، ماي 1999.

161. مصطفى سلامة حسين، مدوس فلاح الرشيد، القانون الدولي للبيئة: دراسة القواعد العامة وأهم الإتفاقيات الدولية والإقليمية، والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية التي تعنى بالبيئة، لجنة التأليف والتعريب للنشر، القاهرة، مصر، 2007.
 162. محند إسعاد، القانون الدولي الخاص: القواعد العادية، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الجزائر، 1989.
 163. هميسي رضا، المسؤولية الدولية، دار القافلة للنشر والتوزيع، الجزائر، 1999.
 164. وناس يحي، دليل المنتخب المحلي لحماية البيئة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2003.
 165. وناس يحي، المجتمع المدني وحماية البيئة " دور الجمعيات والمنظمات غير الحكومية والنقابات "، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004.
 166. يوسف أمال، دروس في القانون الدولي للبحار - دار بلقيس للنشر، الدار البيضاء، الجزائر، السنة الجامعية 2010 - 2011، طبعة نوفمبر 2010.
- (3) الأطروحات والرسائل:**
- أ. أطروحات الدكتوراه:**
1. بن عامر تونسي، أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989.
 2. بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2016.
 3. حسونة عبد الغاني، الحماية القانونية في إطار التنمية المستدامة، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012 - 2013.
 4. دربال محمد، دور القانون الدولي لحماية البيئة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص حقوق، فرع قانون والصحة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2019.
 5. رفعت محمد البسيوني، الحماية القانونية للبيئة المصرية من أضرار التلوث الناتج عن حركة المركبات، رسالة دكتوراه، معهد الدراسات والبحوث البيئية، جامعة عين شمس، 2002.
 6. زيد المال صافية، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة الدكتوراه، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2013.

7. شمشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013.
8. الطاهر دلول، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الجزائري، رسالة دكتوراه تخصص قانون جنائي، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2006 - 2007.
9. عادل ماهر سيد أحمد الألفي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة المنصوري، مصر، 2009.
10. عباس هاشم السعدي، حماية البيئة البحرية ومشاكل التلوث في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، 1979.
11. عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2015/2016.
12. عبد السلام منصور عبد العزيز الشيوحي، التعويض عن الأضرار في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصوري، مصر، 2007.
13. عبد السلام منصور عبد العزيز الشيوحي، التعويض عن الأضرار في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة المنصوري، مصر، 2001.
14. علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة 2016/2017.
15. علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006 - 2007.
16. عمارة نعيمة، مبدأ الحيطة ومسؤولية المهنيين، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلقايد تلمسان، 2013 - 2014.
17. عوض محمد، حق المرور البريء في البحار، رسالة دكتوراه دولة، كلية الحقوق، 1989، جامعة عين شمس، القاهرة، 1977.
18. فانتن صبري سيد الليثي، الحماية الدولية لحق الإنسان في بيئة نظيفة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013.

19. محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، القاهرة، 2005.
20. محمد سعيد عبد الله، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين المقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، سنة 2005.
21. محمد سعيد عبد الجواد الدقاق، النظرية العامة لقرارات المنظمات الدولية ودورها في إرساء قواعد القانون الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1973.
22. محمد لموسخ، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون الوضعي، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2008 – 2009.
23. المذهان نايف، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في القانون الأردني، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن.
24. مسلط قويعان المطيري، المسؤولية عن الأضرار البيئية ومدى قابليتها للتأمين، رسالة دكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2007.
25. معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر – حالة لضرر البيئي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منثوري قسنطينة.
26. منصور محمد، المصالح المشتركة للدول في المناطق البحرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 01، 2020/2019.
27. منور فريدة، حماية البيئة البحرية الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2020/2019، ص 264.
28. نور الدين يوسف، جبر ضرر التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2012.
29. واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009.

30. وافي حاجة، الحماية الدولية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص

قانون دولي والعلاقات السياسية الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم،

2018/2019.

ب. رسائل الماجستير:

1. بن سالم رضا، حماية البيئة أثناء النزاعات المسلحة في البحار، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية،

كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003/2004.

2. بوخملة عمر، مبدأ تقييم الأثر البيئية (دراسة في إطار القانون الدولي)، مذكرة ماجستير في القانون العام، تخصص قانون

البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الأمين دباغين سطيف2، 2019.

3. بوصبيح ريمة، آليات الأمم المتحدة لمجابهة التغيرات المناخية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون عام، فرع

قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين - سطيف2، سطيف، 2016.

4. جاسر مسلم الظلاعن، المسؤولية الدولية عن الفعل الضار بالبيئة في القانون الدولي، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية

الدراسات القانونية العليا، جامعة عمان، الأردن، 2006.

5. جميلة حميدة، الوسائل القانونية لحماية البيئة دراسة على ضوء التشريع الجزائري، تخصص القانون العقاري والزراعي، كلية

الحقوق جامعة البلدية، 2001.

6. حلايمية مريم، الحماية الدولية للبيئة البحرية (حالة البحر الأبيض المتوسط)، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الدولي العام،

كلية الحقوق جامعة قسنطينة1، الجزائر 2012 - 2013.

7. خالد عبد العزيز، مبدأ الحيطة في المجال البيئي، مذكرة الماجستير، في قانون البيئة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2014 -

2015.

8. دعاس نور الدين، مبدأ الملوث الدافع في القانون الدولي للبيئة، رسالة ماجستير، تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، جامعة محمد لأمين دباغين، سطيف، 2016.

9. رحموني محمد، آليات تعويض الأضرار البيئية في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة

سطيف 02، 2015 - 2016.

10. رشيد مسعودي، الرشادة البيئية، مذكرة ماجستير في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سطيف 02، الجزائر، 2013/2012.
11. سي ناصر إلياس، دور منظمة الأمم المتحدة في الحفاظ على النظام البيئي العالمي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2013.
12. عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة بالنفط، رسالة ماجستير تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط الأردن، 2010.
13. عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط الأردن، 2010/2009.
14. عباس عبد القادر، الإخلال بالقواعد الدولية لحماية البيئة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام علاقات دولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2011/2010.
15. عبد الغفور بوسنة، قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في المياه الإقليمية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01، 2014/2013.
16. عبد اللاوي عبد الكريم، حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الإداري المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2017/2016.
17. عقيل جابر رهيف الزبادي، المسؤولية الدولية عن التلوث البيئي الناجم عن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود (وفقا لاتفاقية بازل لعام 1979)، مذكرة ماجستير، تخصص قانون عام، كلية القانون – جامعة القادسية، العراق، 2017.
18. عميرة فؤاد، النظام القانوني للجرف القاري، مذكرة شهادة الماجستير، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق الأخوة منتوري بقسنطينة، 2015/2014.
19. عيسى جعيرن، التعاون الدولي لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون العلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2011/2010.
20. الفتتي منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2014/2013.

21. فريدة تكارلي، مبدأ الحيطة في القانون الدولي للبيئة، مذكرة ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن عكنون، 2006/2005.
22. كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، مذكرة ماجستير تخصص بيئة، كلية العلوم الإنسانية والإجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، 2010/2009.
23. كمال معيفي، آليات الضبط الإداري لحماية البيئة في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون إداري وإدارة عامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العقيد الحاج لخضر، باتنة، 2011.
24. لحر نجوى، الحماية الجنائية للبيئة فرع قانون العقوبات والعلوم الجنائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، كلية الحقوق جامعة منتوري، 2012.
25. ليلي زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010.
26. محمد حسن، ولد أحمد محمود، مظاهر حماية البيئة وأثره على التشريع الموريتاني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1.
27. موسعي ميلود، المنظمات غير الحكومية ودورها في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الدكتور يحي فارس، المدية، 2014.
28. هاشم صلاح، المسؤولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة ماجستير في القانون، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، 1991/1990.
29. واعلي جمال، المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصناعي في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2002.
30. وافي حاجة، جهود المنظمات الدولية غير الحكومية في مجال حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الدولي والعلاقات السياسية الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2014.
31. وليد عابد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، 2012.
32. وناس يحي، الإدارة البيئية في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون العام، معهد الحقوق، جامعة وهران، 1999.

(4) المقالات:

1. أحمد عبد الكريم سلامة، السياحة وقانون البيئة: تفعيل وتناغم أم تعطيل وتصادم، مجلة الحقوق حلوان للدراسات الاقتصادية والقانونية، جامعة حلوان، كلية الحقوق القاهرة، 2001.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، نظرات في إتفاقية التنوع الحيوي (دراسة قانونية لأحداث إتفاقية حماية البيئة)، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الثامن والأربعون، 1992.
3. أحمد عبد الكريم سلامة، نظرات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، العدد 52، المجلة المصرية للقانون الدولي، 2002.
4. أحمد لكل، مفهوم البيئة ومكانتها في التشريعات الجزائرية، مجلة الفكر، المدية، العدد (07)، دون سنة نشر.
5. أحمد مبارك سالم، الاستعدادات والأدوات القانونية اللازمة لكفالة تنفيذ التشريعات البيئية في دول مجلس التعاون، سلسلة مجلة التعاون، الإصدار الرابع، قطاع الشؤون الثقافية والإعلامية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2013.
6. آمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال النقل، مجلة الباحث، عدد (12)، 2013.
7. أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة حطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد (53 - 54)، دون مكان وسنة نشر.
8. بدرية عبد الله العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون البيئي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد (02)، 1997.
9. بن تركية نصيرة، تكريس الدستور الجزائري للحق في البيئة في تعديل 2016 بموجب القانون (16/01)، مجلة المعيار، العدد (18)، تيسمسيلت، الجزائر، جوان، 2017.
10. بن جديد فتحي، بوفلجة عبد الرحمان، دور الأمين في التعويض عن الضرر البيئي، جامعة بشار، عدد (06)، 2009.
11. بندر بن ظافر الدهيسي، جهود المنظمات الدولية غير الحكومية الفاعلة في مجال حماية البيئة من التلوث، المؤتمر العلمي السنوي الخامس، المحور الثالث: المسؤولية من التلوث، كلية الحقوق، جامعة طنطا، 24 أبريل 2018.
12. بو خميس وناسة، إزالة حطام السفن وإعادة تدويرها في التشريع الدولي، مجلة الفقه والقانون، عدد (50)، صفحة 58-69، المغرب، 2006.
13. جورج عساف، حماية البيئة السورية في ظل التشريعات، مجلة التنمية والبيئة - مجلة الكترونية، عدد (76/77)، أوت 2004.

14. حمداوي محمد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، مقال منشور في مجلة المعيار، تيسمسيلت، الجزائر، عدد(2).
15. حميدة جميلة، دور القاضي في منازعات تعويض الأضرار البيئية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البلدة 2، الجزائر، المجلد السادس، العدد الثاني، جوان 2017.
16. خلاف ورده، وسائل تفعيل ميثاق البيئة الفرنسي كمصدر للمشروعية الإعلامية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد (23)، 2011.
17. رابحي قويدر، المنازعات الدولية: المفهوم والتسوية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، المجلد الثامن، العدد الثالث، سبتمبر 2015.
18. راتب السعود، الإنسان والبيئة (دراسة في التربية البيئية)، دار الحامد، عمان، 2004.
19. رائف محمد لبيب، الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة في المحاكم (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، ط1، القاهرة، 2009.
20. زرقان وليد، القانون الدولي للبيئة، محاضرات ألفت على طلبة السنة الأولى مهني تخصص قانون البيئة، كلية الحقوق، جامعة محمد الأمين دباغين، سطيف (2)، 2017.
21. زغبى ميساء، الاستخدام المدني للطاقة النووية في إسرائيل، مجلة صامد، عدد (93)، 1993، ص173، وكذلك صلاح الدين شرف الإنتاج النووي الإسرائيلي وتطويره، مجلة استراتيجيا، السنة 8، عدد (96)، 1996.
22. سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص35، وأيضا حسن حنتوش رشيد الحسناوي، دعوى التعويض عن الضرر البيئي، مجلة جامعة أهل البيت، المجلد 1، العدد 13، العراق، 2012.
23. سليلي محمد الصغير، بن تغرى موسى، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة من التلوث - الأمم المتحدة والمنظمات المتخصصة نموذجا- دفاتر السياسة والقانون، المجلد 13، العدد (02)، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر.
24. شعشوع قويدر، دور المؤتمرات والمعاهد الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، مجلة المعيار، العدد (2)، المجلد 06، جامعة تيسمسيلت، الجزائر، 2015.
25. شعيب عبد الفتاح، قمة الأرض في ريو دي جانيرو، مجلة السياسة الدولية، العدد (110)، 1992.

26. شكراني الحسين، تسوية المنازعات البيئية وفق القانون الدولي، مجلة سياسات عربية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، قطر، عدد (5)، 2013.
27. شكراني الحسين، حلمي كمال، تقرير عن مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو + 20)، مجلة "Le Monde"، المغرب، 2012.
28. صلاب سيد علي، حليلة فوغالي، دور الكيانات غير الوطنية في حماية البيئة (الاتحاد الأوروبي نموذجاً)، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، عدد (11)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، جوان 2017.
29. صلاح الدين عامر، حماية البيئة من النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (49)، 1993.
30. صوفيا شراد، أحكام اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة المفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد 1 خيضر، بسكرة، الجزائر، العدد التاسع.
31. طاشور عبد الحفيظ، نظام إعادة الحال إلى ما كانت عليه في مجال حماية البيئة، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد (1)، 2003.
32. عائشة بن عطا الله، التأهيل البيئي للمؤسسة الاقتصادية الجزائرية بين الحاجة والضرورة، الملتقى الأول حول التأهيل البيئي للمؤسسة في اقتصاديات شمال إفريقيا، كلية العلوم التجارية والعلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة تبسة، الجزائر، يومي 17-18 نوفمبر 2012.
33. عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر، العدد العاشر، 2013.
34. عبد الهادي محمد العشري، دور القانون الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث، دون اسم وعدد المجلة، مصر، دون سنة نشر، متوفر على الرابط www.4shared.com _ تاريخ التصفح 2021/07/15.
35. علاء الحديدي، قمة الأرض والعلاقة بين الشمال والجنوب، مجلة السياسة الدولية مؤسسة الأهرام، القاهرة، مصر، العدد (110)، 1992.
36. علي اليازيد، شهرزاد نوار، المحكمة الدولية لقانون البحار ومدى إمكانية النظر في النزاعات البحرية الجزائرية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، المجلد 32، العدد (2)، جوان 2012.

37. لخضر رابحي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، مقال منشور بالمجلة الاكاديمية للبحوث السياسية والقانونية، المجلد الرابع، العدد الثاني، جامعة ثلجي الأغواط، 2020.
38. مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية، سبتمبر 2013.
39. محرز نور الدين، صيد ريم، التخطيط البيئي كآلية وقائية لحماية البيئة في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2017.
40. محمد حمداوي، دور المحكمة الدولية لقانون البحار في تسوية المنازعات البحرية، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور 3، الجلفة، الجزائر، العدد التاسع.
41. مريم حلايمية، الحماية القانونية لبيئة الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام اتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها (وفقا للتعديلات)، مجلة الفكر القانوني والسياسي، العدد 03، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة ثلجي الاغواط، د ش ن.
42. معوان مصطفى، معالجة النفايات المنزلية والتنمية المستدامة في الجزائر: تشريعات وواقع، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة بلقايد أبو بكر، العدد (01)، تلمسان، 2003.
43. مقدم عميرات وعبد القادر بلخضر، الطاقة وتلوث البيئة العالمية، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس - سطيف، عدد (07)، 2007.
44. منصور محاجي، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة محمد خيضر بسكرة، دون سنة نشر.
45. نوال زياني، لزرق عائشة، الحماية الدستورية للحق في البيئة على ضوء التعديل الدستوري الجزائري 2016، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، العدد 16، جوان 2016.
46. هاشمي حسن، الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حمة لخضر، الوادي، الجزائر، العدد السادس عشر، جوان 2016.
47. واعلي جمال، الطبيعة الخاصة للأضرار الناجمة عن نشاط الملوث البيئي وتأثيرها على قواعد التعويض المدني - دراسة في التشريع الجزائري والقوانين المقارنة، مجلة دراسات قانونية العدد (2010/07)، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.
48. وحيد الفرشيشي، الحق بالبيئة في الدستور التونسي الجديد، مجلة المفكر القانونية، لبنان عدد 21/ سبتمبر/ 2014.
49. وحيد عبد المجيد، البيئة والإنسان في عالم جديد، مجلة السياسة الدولية، العدد (110)، 1992.

50. وليد المحاميد، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، العدد (10)،

المجلد 01، العراق، 2011.

51. يوسف الجبلاي، آثار تطبيق مبدأ الحيطة، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة، جامعة وهران، العدد الأول، جوان 2008.

ii. المراجع باللغة الأجنبية:

A- Les Ouvrages:

1. AGATHE. V.L : Droit de l'Environnement, Thémis, Paris, 2002.
2. ARIANE AYER : Droit international de l'environnement responsabilité de l'Etat pour inactivité législative et droits des particuliers, Helbing et Lichtenhahn, 2001.
3. ARNAUD MONTAS : Droit maritime 2ème édition, collection dirigée par Frédéric DEBOVE – Vuibert, Paris, 2015.
4. ALEXANDRE CHARLES KISS ET Jean-Pierre BEURIER, Droit international de l'environnement, 2ème édition, Pedone, Paris, 2000.
5. A-CH KISS, Introduction au Droit international de l'environnement, cours N°1, UNITAR, 2ème Edition, 2006.
6. BAUCONT MICHEL : Gousset Pierre, traite de droit des installations classées, Tec et Doc - Lavoisier, France, 1994.
7. C. DE KLEMM : Les aires protégées en Méditerranée : Essai d'étude analytique de la législation pertinente, UNIC : Union mondiale pour la nature, Centre de droit de l'environnement, Bonn, Mars 1993.
8. CLAUD(G) : la Méditerranée : géopolitique et relations internationales, ED : Ellipses, Paris 2007.
9. CHAZOURNES, R. DESGAGNE, C. ROMANO : Protection International de l'Environnement, REC. d'instruments juridique, ED : Pedone, Paris, 1998.
10. DOMINIQUE CARREAU, PATRICK et JUILLARD : Droit International Economique, Librairie juridique Dalloz, 4ème éditions, Paris, 1998.
11. FRANCIS WODIE VANGAH: Les Haute Mer, in: Droit International, bilan et perspectives, tome 2, Mohamed Bedjoui, rédacteur générale, Edition Pedons, Paris, 1991.
12. FAUCHILLE PAUL : Traite de droit international public, Tome 01, Librairie Arthur Rousseau, Paris, 1922-1923.
13. GEIPIN ALLEN: Dictionary of Environmental Terms, London, 1974.

14. HEY. Dr. C: EU Environmental Policies: A short history of the policy strategies By, in : EU Environmental Policies Hand Book, Secretary General of Germany Advisory Council on the environment, 2005.
15. HARRIS DAVID: Cases and Materials on International Laws, 3rd edition of Sweet and Maxwell, London, 1983.
16. HENRY AUGIER : le livre noir de l'environnement, état des lieux planétaires sur les pollutions – Editions Alphée Monaco, 2008.
17. J-SALMON, Dictionnaire de droit international public, éditeur : Bruylant, Bruxelles, 2001.
18. KELSEN. H: Théorie pure du droit, Editeur: L.G.D.J, Edition: la pensée Juridique, Paris, 1999.
19. LE TOURNEAU. PH : Droit de la Responsabilité, Série Dalloz, Paris, 1996.
20. Livre blanc sur la responsabilité environnementale, Commission européenne, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés Européennes, 2000
21. MICHEL PRIEUR, Droit de l'environnement, Dalloz, Delta, 2001.
22. NUTTONSON M.Y, The physical environment and agriculture of Morocco, Algeria, and Tunisia, with special reference to their Regions containing Areas of Climatically and Attitudinally Analogous to ISREAL by Washington, DC (USA) in: American Institute of Crop Ecology, Edition, 600S ,1961.
23. ORREGO VICUNALE, F : la zone économique exclusive dans la législation et pratique des Etats, Droit de la mer, collection : Institut des hautes études internationales de Paris, Pedone, 1990.
24. PANCRACIO JEAN-PAUL : Droit International des Espaces : Air, Mer, Fleuves, Terre, colin A, DL, 1997.
25. PHILIPPE CB-A GUILLOT, Droit de l'Environnements, Ellipses, 2ème Edition, 2010.
26. PHILIPPE VINCENT, Droit de la mer, Editeur : Larcier, Bruxelles, 2008.
27. R. BARRAINE : Nouveau Dictionnaire de droit et des Sciences Economique, Librairie Générale de droit juridique (L.G.D.J), Paris, 1974.
28. ROUSSEAU. CH : La Responsabilité International, cours de doctorat, Paris, 1990.
29. SILVINA BAKARDZHI VA : Responsabilité et indemnisation – Pollution marine – Responsabilité et indemnisation en matière de créances résultant de la pollution marine, Presses Académique Francophones paf, France, 2015.
30. SMITH, R.W, Exclusive Economic Zone Claims: An Analysis and primary documents, Springer, 1986th edition, 1986.
31. W.COULET et M.DESPAX, loi et pratique concernant le control de la pollution en France, Librairies Techniques pour la commission des communiantes Européennes (L.T.C.C.E) ,1997.

32. YVONNE LAMBERT- FAIVRE, droit du dommage corporel- système d'indemnisation, 9ème édition, Dalloz, 1996.

B. Les thèses de Doctorat et Mémoires :

1. ABDELMAJID BOUSHABA: L'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pour le doctorat d'état en droit international public- Université NENTOURI Constantine, Faculté de droit, Département du droit public, 2008.
2. CHIKHAOU. L : Le Financement de la Protection de L'environnement, Thèse de Doctorat en Droit Privé, Université de Paris 1, 1996.
3. CAPPE ANDRE : le Principe de la liberté de la Mer, thèse de doctorat d'Etat en droit, Université de droit, d'économie et de science sociales de paris II, Mars 1979.
4. CYNTHIA YAOUTE EID : Le droit et les Politique de l'environnement dans les pays Méditerranéenne : Approche de Droit Environnemental Comparée, thèse de Doctorat en droit International Public, Faculté de Droit- Université René Descartes 5, Paris, 2007.
5. HUGUES HELLIO : L'organisation mondiale du commerce et les normes relatives à l'environnement : Recherche sur la technique de l'exception, thèse pour l'obtention du garde de doctorat, Université panthéon- Assas (Paris II), 2005.
6. LAOTOBZZI. M : Répression et préventive de la pollution des navires de commerce en Méditerranée, Mémoire technique de fin d'étude présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieurs de la marine marchande, école national de la marine marchand de Marseille, 2008-2009.
7. MOHAMED ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, discipline relation internationale, Université Paris-EST, 2011.
8. NOUARA AIT-AISSI, Transfert des déchets dangereux en Méditerranée et protection de l'environnement, thèse de doctorat en droit public, Université de Paris 10, 1997.
9. SANA SASSI, La mise en œuvre par l'Algérie de la convention Mondegobay sur le droit de la mer (1982), thèse de doctorat en droit public, université de Lyon, 2009, France.
10. SAOUL IMOUNA : Ordre public et libertés recherche sur la police administrative en Tunisie, thèse de doctorat en droit public, faculté des sciences juridiques, politique Et sociales de Tunis, 1998.
11. SIMON.P : La réparation civile des dommages causés par les hydrocarbures, Thèse de Doctorat, Paris, 1978.
12. SORAYA CHAIB : les instruments juridiques de la lutte contre la pollution d'origine industrielle en droit Algérien, mémoire de Magister en droit public, institut de droit, Université Djilali Liabes de Sidi Bel Abbes, 1999.

C. Les Articles :

1. AGLAYA. TSITSOURA : la protection pénale du milieu naturel en France, Revue Internationale de Droit Pénal, 1978.
2. AIRLODI.L and BECK. M,W.LOSS : Status and Trends for Coastal Marine Habitats of Europe. Oceanography and Marine Biology: An Annual Review, 2007.
3. ALAN.E. BOYLE: Marine Pollution under the Law of the sea convention, in: American journal of International Law, Vol 79, 1985.
4. ALEXANDRE CHARLES KISS : les Traités – cadre : une Technique Juridique Caractéristique du Droit Internationale de l’Environnement, AFDI, 1993, Vol 39, N°01.
5. A-CH KISS, S-D BILLE : Conférence Des Nations Unies sur l’environnement et le développement (Rio de Janeiro, Juin 1992), In : A.F.D, Vol 38, 1992.
6. A-CH KISS et D-J SICCAULT : La Conférence des Nations Unies sur l’environnement (Stockholm 5- 16 Juin 1972), In : A.F.D.I, Vol 38, 1972.
7. A-CH KISS : Un model Méditerranéen de protection des mers régionales, In :Droit Méditerranéen de l’environnement, ed : Economica, Paris, 1988.
8. A-CH KISS : Recueil de traits multilatéraux relatifs à la Protection de L’environnement, Programme des Nations Unies pour l’environnement, Nairobi, UNEP, 1982.
9. ALEXANDRA. B. KLASS: Punitive Damages after Shipping Company v. Baker: The Quest for predictability and the Role of Juries, University of ST. Thomas Law Journal, Vol.7, Iss.1, Article 10, 2009.
10. ANZILOTTI.D : Cours de droit international, Panthéon Assas éditions, France, 1999, Vol. 01.
11. ARIDIZZONE. G-D, TUCCI-P, SOMUSCHINI-A and all: is button trawling partly responsible for the regression of Posidonia Oceania Meadows in the Mediterranean Sea?, In: Effects of fishing on no-target species and habitats biological, conservation and socio-economic issues, Black well science, Oxford.
12. A-ALIDA : Le Plan d’Action pour la Méditerranée et la Protection Marin, In : Revue Européenne de Droit de l’environnement, N°04, 2002.
13. A-ALEMANO : le Principe de Précaution en Droit Communautaire : Stratégie de Gestion des Risques ou Risque de Marche Intérieur, Droit de l’Environnement, Revue Trimestriel, N° 93, novembre 2001/09ème Année.
14. Blue Economy Project, « blue economy of Mediterranean – Measuring, Monitoring and Promoting an Environmentally sustainable in the Mediterranean region », scoping study, January 2016.

15. BUROK-K, DOGANA-E, GAZIOGLU-C: Impact of urbanization and tourism on coastal environment, Ocean & Coastal Management, 2004.
16. CAROLINE LPNDON : de l'Erika au Prestige, quelles réponses communautaires ?, in : Droit de L'Environnement Revue Mensuelle d'Actualité Juridique, France, n° 106, Mars 2003.
17. C.LONDON : La défense de l'environnement marine devient de défi le plus impactant de la fin XXème Siècle, environnement communautaire : l'heure des choix, la semaine juridique, N° 3512,1997.
18. COHN (G) : La Théorie de la Responsabilité International, in : Collected Courses of the Hague Acadamy of international Law, Vol 68.
19. CHARLIER R.E : Résultats et Enseignement des Conférence du, droit de la mer (Genève 1958 et 1960), in: Annuaire Français de droit International, Vol 6, 1960.
20. CH- LAMINE : la pollution en Méditerranée : Aspect juridique des problèmes actuels, OPD, 1980.
21. COLMARI-D, NAEVE-H : Base Scientifique du Contrôle de pollution, Revue de la pollution dans l'environnement aquatique africain, N° 25, Rome, FAO, 1994.
22. CORBETTE JAMES, JAMES WINEBROKE and all: Mortality from ship emissions: a global assassinate Revue Environment science and technology, n° 24, 2007.
23. CASTANEDA JORGE : Negotiations the Exclusive Economic Zone, at the 3ed U.N Conference on The Law of the Sea, Melanges Lachs, 1984.
24. D.MURPHY, The Prospective Liability Regimes for the Trans boundary Movement of Hazardous Waste, A.J.I.L, Vol 88, N° 01, 1994.
25. DUPUY, R-J, KIRCH PHILIPPE, et D- VIGNES (dir.) : Traité du Nouveau Droit de la mer, 1985, In: Revue Québécoise de droit international, vol 3, 1986.
26. DAVID GOUREY : La Pollution Marine, Woessner Raymond, Mers et océans, Atlante, 2014.
27. FABRICE HATEM, Le concept du développement soutenable, Revue économique prospective internationale, N°44, 4ème trimestre, 1990.
28. FALICON-M : La protection de l'environnement marin par les Nations-Unies - programme d'activités pour les mers régionales, Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (CNEXO), Série Rapports économiques et juridiques, n° 9, 1981.
29. G. GUILLAUME, Les grandes crises internationales et le droit, In: Revue internationale de droit comparé, Vol. 47 N°3, Juillet-septembre 1995.
30. GRAF VITZTHU.W, IMPERIALI CLAUDE : La protection régionale de l'environnement marin : Approche européenne – Centre d'études et de de recherches internationales et communautaires- Université d'Aix Marseille III, ECONOMICA, Paris 1992.

31. GILLES. J. MARTIN : De la responsabilité civile pour faits de pollution à la réparation du dommage écologique, in : La protection juridique de l'environnement, éd. de la Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, Tunis, 1990.
32. H.AICHINGER : Pollution Industrielle - Solutions Européennes-, Luxembourg commission Européennes les technologies propres, 2003.
33. HURBET GUYOMOND : L'évolution de la protection de l'environnement, IN : Revue Juridique de l'ouest, N° Spécial, l'environnement, 1992.
34. J-P GUENEUDIC : Le Rejet à la Mer des Déchets Radioactif, in : A.F.D.I, Vol 11, 1965.
35. JACQUES DENIS et YVES HENOCQUE : Ifremer : Des outils et des hommes pour une gestion intégrée des zones côtières, guide méthodologique- volume II, UNESCO, 2001.
36. J.IBORRA-MARTIN : de la Zone de Protection Ecologique et de Pêche en Croatie, Département thématique Politiques structurelles et de Cohésion, Parlement européen, Bruxelles, 2008.
37. JACOB. D et all : Euro-cordex : new- résolution, climat change projections for Européen impact research, in : Régional Environnemental change, 2014.
38. J-PH BARDE, Economie et politique de l'environnement, Presse Universitaire de France 1992, in : Cahiers d'Economie et Sociologie Rurales, 2ème édition, n° 30, 1^{er} trimestre, Paris, 1994.
39. JOSE MANUAL Sobrino-Heredia : L'approche Nationale en Matière des Zones Maritimes en Méditerranée, Annuaire de la Faculté de droit, Université de la Corogne, N° 13, 2009.
40. KAHLOULA MOHAMED : La protection du milieu Marin en droit Algérien et la nécessité d'une coopération intermaghrébine, Revue Juridique de l'environnement, n°1, 1995.
41. KHLIL NASSIM : Le problème de l'enfouissement des déchets nucléaires, EL DJEICH, revue mensuelle de L'armée national populaire, n° 504 juillet, Algérie, 2005.
42. KHODJET EL KHIL LILIA : La pollution de la mer Méditerranée du transport maritime de marchandises, in : Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2003.
43. L.SIMON : De la biodiversité à la diversité : les biodiversités au regard des territoires, Annales de Géographie, n° 651, 2006.
44. La Méditerranée : une goutte d'eau (vitale) dans les océans, la Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES), N° 52, 2004.
45. La Planète Terre Entre Nos Mains, Conférence des Nations Unies sur l'Environnement de Rio de Janeiro - Juin 1992, La Documentation Française, Paris, 1994.
46. LITIM FATIHA et LITIM NADIA : Les Nations Unies et la Protection de l'Environnement, Revue El-Tawassol, n° 48, Université Bedji Mokhtar Annaba, Décembre 2016.

47. MADLEINE D.P : les Conventions du Programme des Nations Unies pour l'environnement relatives aux mers régionales, AFDI, Vol 33, Nu 1, 1987.
48. M-P DEJANT : Protection et Développement du Bassin méditerranéen, In: Textes et Documents Internationaux, Economica Revue Française, France, 1990.
49. M. FALICON : La Protection de l'Environnement Marin par les Nations-Unies, Programme d'Activités pour les Mers Régionales, Rapports économiques et juridiques, N° 9, publication du Centre National pour l'Exploitation des Océans, 1981.
50. MAURICE STRONG : In Opinion du Juge PALMER, Court International de Justice, Recueil des Arrêts au Consultatifs et Ordonnance du 01-02-1995 relative aux essais Nucléaire Français, 1996.
51. MARCELO DIASVAREL : Le Rôle des O.N.G dans le développement du Droit International, Janvier-Février- Mars, 2005.
52. MICHEL VOULCKEL : Aspects Juridique de la Protection du Milieu Marin en Droit Publique Interne, rapport sur le protection du milieu marin-aspects juridiques-association-campus mare, édition d'Harmattan, France.
53. MOHAMED BENAMAR : La Responsabilité des Propriétaires de Navires pour les Hydrocarbures en Droit Algérien, Revue Africaine de Droit International et Comparé, tome 09, N° 2, juin 1997.
54. MOHAMED KAHLOULA : la protection juridique du milieu marin en droit algérien et la nécessité d'une coopération inter maghrébine, Revue Juridique Environnement, n° 1, France, 1995.
55. MOHAN MUNASINGHE : l'approche économique du développement durable, Revue Finance et Développement, Décembre, 1993.
56. Océans 98 et la Méditerranée, la Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONES), n°37, 1998.
57. ORREGO VICUNALE. F : la zone économique exclusive, régime et nature et juridique dans le droit international, collection, R.C.A.D.I (Recueil Des Cours de l'Académie de Droit International), Leiden, Boston, Brill, 2008.
58. Océans 98 et la Méditerranée, la Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES), n° 37, 1998.
59. P.I CARD : le principe de précaution : exception à l'application du droit communautaire, Revue Trimestrielle de droit Européen (RT), DALLOZ, n°03, 2002.
60. PERRET. R. L : De la faut et du devoir en droit international, Fondement de la responsabilité, in : Revue international de droit comparé, vol 14. n°4, 1962.

61. PERROT. JEAN – YVES : L’Ifremer et les sciences marines du cœur des enjeux Méditerranéens, la Revue Maritime, n°483, Novembre, 2006.
62. PICARD : la responsabilité pénale des personnes morales de droit public fondement et champ d’application, Revue des Sociétés, 1993.
63. PIERATTI GERTRUDE, PRAT JEAN LUC, Droit économie, écologie et développement durable : Des relations nécessairement complémentaires, mais inévitablement ambiguës, Revue juridique de l’environnement, Centre du droit l’environnement, L’Université de Strasbourg, France, n° 03, 2000.
64. PHILIPPE-M, HILDE BRAND: The European community’s environmental policy, 1957 to 1992: from incidental measure to an international regime, environmental politics, 1992.
65. PIERRE MARIE DUPUY, Ou’ en est le droit international de l’environnement à la fin du siècle ?, in : Revue générale de droit international public, n° 4, 1997.
66. REMOND-GOUILLOU.D.M: Prevention and control of marine pollution, in: The Environmental Law of the Sea (ed. D.M. Johnston), IUCN Environmental Policy and Law Paper, n° 18, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), Gland, Switzerland, 1981.
67. REYNAUD CHRISTIAN: The Components of Maritime Transport, in: The Mediterranean, IEMed Mediterranean Yearbook, 2009, Paris.
68. RENE SAVATIER : Traité de la responsabilité civile en droit français civil, administratif, professionnel, procédural, In : Revue internationale de droit comparé, Vol. 2 N°4, Octobre-décembre 1950.
69. SOUFLIAS.G : Un bilan très positif, in : Notre planète la Magazine du PNUE, Spécial conférence, Malte, 2007.
70. SMITH GODFREY: Defining the Blue Economy, maritime affaire, Journal of The National Maritime Foundation of India, Vol 12, issue 01, 2016.
71. SUZANNE LALONDE : Protection de l’environnement Marin : le contexte juridique International, institut Canadien du droit des ressources, Université DALHOUSIE, Canada, 2016.
72. Silvina BAKARDZHIEVA : Responsabilité et indemnisation – Pollution marine – Responsabilité et indemnisation en matière de créances résultant de la pollution marine, Presses Académiques Francophones paf France, 2015.
73. TRAVES TULLI : la Pêche en Haute Mer et l’Avenir de la Convention des Nations Unies sur la droit de la Mer, in : Annuaire Française de Droit International, Vol 38, 1992.

74. W. RIPHAGAN : Le Droit de Passage Inoffensive après la 3ème Convention, in SFDI, Perspective du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies, colloque de Rouen, Ed. Pedone, 1984.
75. W.COULET et M.DESPAX : loi et pratique concernant le control de la pollution en France, Librairies Techniques pour la Commission des Communiantes Européennes (L.T.C.C.E), 1997.

D. Colloques et Conférences :

1. Alivera BOSKOVIC : L'efficacité du droit de l'environnement, mise en œuvre et sanctions – CRJ Pothier, DALLOZ Paris 2010, Actes du colloque du 15 octobre 2009 organisé par le centre de recherche juridique Pothier de l'Université d'Orléans.
2. Castaneda .J : Negotiations the Exclusive Economic Zone, at the 3ed U.N Conference on The Law of the Sea», Melanges Lachs, 1984.
3. DU PONTAVICE, L'apport du procès de L'Amoco Cadiz. SFDE, droit de l'environnement Marine, développements, Récents- Colloque de BREST 1987.
4. Les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants, séminaire régional, 27-30 novembre 2007, Marseille (France).

E. Rapports et Documents :

1. RAPPORT OF INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY "IAEA": The sea, international cooperation in questions relating to ocean, Doc/E/4836, 1970.
2. World Charter for nature, UN General Assembly, United Nation, 1982.
3. CASTANEDA JORGE: Negotiations the Exclusive Economic Zone, at the 3ed U.N Conference on The Law of the Sea», Melanges Lachs, 1984.
4. Cour de Cassation, Chambre criminelle, 13 février 1986, Pourvoi n° 82-93 743, Bulletin criminel 1986 N° 59, 1986.
5. Charte Maghrébine pour la protection de l'environnement et le développement durable, Vème session du conseil de la présidence de l'U.M.A, Nouakchott, 11 novembre 1992.
6. Avis collectif du 08/07/1996 relatif à la licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaire, Rec, 1996.
7. Conseil de l'Europe, Modèle de loi sur la gestion durable des zones côtières – comité pour les activités du conseil de l'Europe en matière de diversité biologique et paysagère, Sauvegarde de la Nature, n 101, Editions du conseil de l'Europe, novembre 1999.
8. Aymeri de (Montesquieu), Rapport de sénat N° 226, session ordinaire de 1999-2000.
9. Le Milieu Marin et Littoral Méditerranéen- Etat et Pression, Rapport de l'agence Européenne de l'Environnement (AEE), Copenhague, 1999.

10. PNUE / PAM, Rapport de la douzième réunion ordinaire des parties contractantes à la convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, Monaco, 14-17 novembre 2001, UNEP (DEC) / MED IG.13/8, Athènes, 2001.
11. PNUE / PAM / CMDD, Bilan Stratégique pour le développement durable en région Méditerranéenne, PNUE/PAM/Athènes / Grèce, 2001.
12. Développement Durable dans la région Méditerranéenne, Synthèse du bilan stratégique, PNUE/PAM/CMDD, Athènes, 2001.
13. Lanier (L), Proposition de la loi relative à la pollution par les navires, Rapport du sénat n° 163, 2000-2001.
14. Commission du développement durable, mesures entreprise par la Syrie pour l'application de l'agenda 21-2002.
15. Laurent (E-N), CASTELLANET (F), la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvage en méditerranée Rapport du WWF, Paris, 2003.
16. Manuel d'information sur la gestion des déchets solides urbains, ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Algérie, juillet 2004.
17. Mediterranean Action plan, Mediterranean strategy for sustainable development a framework for environmental sustainability and prosperity, Athens, 2005.
18. PNUE / PAM, Stratégie méditerranéenne pour le développement durable. Un cadre pour une durabilité environnementale et une prospérité partagée, Quatorzième réunion des parties contractantes à la convention sur la protection du, milieu marin et de littoral de la Méditerranée et à ses protocoles, Portoroz (Slovénie), 8-11 novembre 2005, UNEP (DEC) / MED IG. 16/7, Athènes, 2005.
19. A GREENPEACE-FIDH REPORT IN COOPERATION WITH YPSA: International Federation of Human Right End ships- The Human cost of breaking Ships, 2005.
20. La protection de la Méditerranée contre les maritimes et les rejets illicites des navires, Rapport de REMPEC, Malte, 2006.
21. SAINLOS (J-C.), Le Synthèse de l'évolution de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Monténégro(pays REMPEC), Rapport de REMPEC, Malte, 2008.
22. Fiche documentaire IFM N 03/08, IFM Toulon Provence, la pollution Marine en Méditerranée, TOULON, 20-05-2008.
23. Tribunal de Grand Instance de Saint Quentin, n° 372/09 date du jugement 21 Avril 2009.

24. Rapport établi par le gouvernement Algérien, juin 2016 : Algérie ; Objectifs du millénaire pour le développement – Rapport national 2000-2015.
25. Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, www.unep.org.

F. Dictionnaires:

1. Longman Active study dictionary, `1988.
2. The Collins English Dictionary, Collins UK, 2014, Dictionnaires en ligne.

iii. الروابط الإلكترونية:

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31701/19ig24_22_2403_ara.pdf

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6071/16ig22_28_22_01_ara.pdf

<https://www.unep.org/unepmap/ar/meetings/cop-decisions/COP21-Arabic> –

<https://www.unep.org/unepmap/ar/what-we-do/mediterranean-strategy-sustainable-development-mssd> –

<https://www.4shared.com> –

طومايس فلاكوغيان Vlachogianni Thomais، ميلان فوغرين Vogrin Milan، مايكل سكولوس

Scoulllos Michael، التنوع البيولوجي في المتوسط، مكتب معلومات البحر المتوسط للبيئة، الثقافة والتنمية

المستدامة، أثينا اليونان، 2012، على الموقع الإلكتروني: www.mio-ecsde.org

الفهرس

فهرس الجدوال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	جدول يوضح مساحة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لبعض الدول حسب المعايير المعتمدة من قبل الإتفاقية	54
02	جدول يبين حركة النقل البحري التجاري في البحر الأبيض المتوسط	125
03	جدول يوضح الموانئ البترولية الرئيسية والمصفاة في دول البحر الأبيض المتوسط	130

فهرس الجدوال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	جدول يوضح مساحة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لبعض الدول حسب المعايير المعتمدة من قبل الإتفاقية	53
02	جدول يبين حركة النقل البحري التجاري في البحر الأبيض المتوسط	125
03	جدول يوضح الموانئ البترولية الرئيسية والمصفاة في دول البحر الأبيض المتوسط	130

فهرس الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	خريطة البحر الأبيض المتوسط على الموقع	98

الفهرس

الصفحة	العنوان
	الآية
	الاهداء
	شكر وعرافان
	قائمة المختصرات
01	المقدمة
الباب الأول	
البيئة البحرية وإشكالية التلوث البحري	
18	الفصل الأول: حماية البيئة المتوسطة من مصادر التلوث
19	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية والتلوث البحري
19	المطلب الأول: ماهية البيئة البحرية
20	الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية
29	الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية
39	الفرع الثالث: التحديد القانوني للبيئة البحرية (نطاق البيئة البحرية)
71	المطلب الثاني: ماهية التلوث البحري
72	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري
79	الفرع الثاني: أنواع التلوث البحري

86	الفرع الثالث: مظاهر التلوث البحري وأسبابه
90	الفرع الرابع: آثار التلوث البحري
96	المبحث الثاني: خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط ومصادره
96	المطلب الأول: خطر التلوث في البحر الأبيض المتوسط
97	الفرع الأول: عوامل هشاشة وضعف البحر الأبيض المتوسط
102	الفرع الثاني: العواقب المترتبة عن تلوث البحر الأبيض المتوسط
108	المطلب الثاني: مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط
108	الفرع الأول: مصادر التلوث البرية
124	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحرية
153	الفرع الثالث: التلوث من الجو أو من خلاله
157	الفصل الثاني: آليات حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث
158	المبحث الأول: حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الدولي
158	المطلب الأول: دور الأمم المتحدة في مجال حماية البيئة البحرية للمتوسط
159	الفرع الأول: أسباب حماية البيئة البحرية
164	الفرع الثاني: المؤتمرات المنعقدة تحت رعاية الأمم المتحدة
209	الفرع الثالث: الإتفاقيات الدولية المبرمة تحت رعاية الأمم المتحدة الخاصة بالبيئة البحرية
233	المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية المختصة في حماية البيئة البحرية

233	الفرع الأول: جهود المنظمات الدولية الحكومية في حماية البيئة البحرية
252	الفرع الثاني: دور المنظمات الدولية غير الحكومية في حماية البيئة البحرية
262	الفرع الثالث: تقييم دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة البحرية من التلوث
270	المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية في المتوسط على المستوى الإقليمي والداخلي
271	المطلب الأول: الجهود الإقليمية لحماية البيئة البحرية في المتوسط
271	الفرع الأول: خطة عمل البحر الأبيض المتوسط
292	الفرع الثاني: إتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط والبروتوكولات الملحق بها
315	الفرع الثالث: التعاون المغربي واستراتيجية محاربة التلوث البحري
319	المطلب الثاني: التشريعات الداخلية المقررة لحماية البيئة في المتوسط
329	الفرع الأول: تكريس الحماية في التشريع الداخلي لبعض الدول المتوسطية
332	الفرع الثاني: تكريس الحماية في التشريع الداخلي الجزائري
الباب الثاني: قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ومدى فعالية آليات حماية البحر المتوسط	
358	الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية في المتوسط

359	المبحث الأول: قواعد المسؤولية عن المساس بضوابط حماية البيئة البحرية
360	المطلب الأول: المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية
360	الفرع الأول: المسؤولية المدنية لحماية البيئة البحرية على المستوى الدولي
380	الفرع الثاني: المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية على المستوى الداخلي
401	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية عن أضرار تلوث البيئة البحرية
402	الفرع الأول: الأركان القانونية لجريمة تلويث البيئة البحرية
415	الفرع الثاني: أحكام المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية
426	المبحث الثاني: آثار المسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية
427	المطلب الأول: جزاء المسؤولية الجنائية عن الإضرار بالبيئة البحرية
428	الفرع الأول: معاقبة جرائم تلويث البيئة البحرية ومتابعتها
436	الفرع الثاني: الجزاءات القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية
450	المطلب الثاني: جزاء المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية البحرية
450	الفرع الأول: الجوانب الإجرائية والموضوعية لدعوى التعويض عن الضرر البيئي البحري
470	الفرع الثاني: نظام التعويض عن الضرر البيئي البحري
498	الفصل الثاني: مدى فعالية آليات حماية البيئة في البحر المتوسط
499	المبحث الأول: معوقات التعاون الدولي لحماية البحر المتوسط من التلوث
499	المطلب الأول: الإشكالات القانونية في تحقيق الحماية الفعالة لبيئة المتوسط

500	الفرع الأول: الإشكالات المتعلقة بطبيعة الإتفاقيات الدولية
507	الفرع الثاني: الإشكالات المتعلقة بقواعد المسؤولية
517	المطلب الثاني: تسوية المنازعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية
519	الفرع الأول: الآليات غير القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية
526	الفرع الثاني: الآليات القضائية لتسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية
536	المبحث الثاني: الحاجة إلى نظام قانوني أكثر فعالية
537	المطلب الثاني: تكييف أحكام إتفاقية برشلونة وفقا لمستجدات قواعد القانون الدولي
538	الفرع الأول: التنمية المستدامة بعد جديد لحماية البيئة البحرية في المتوسط
545	الفرع الثاني: التجسيد القانوني لمفهوم التنمية المستدامة في نظام برشلونة لحماية المتوسط
553	المطلب الثاني: ضرورة إعادة صياغة إتفاقية برشلونة الإطار والبروتوكولات الملحق بها
553	الفرع الأول: التعديلات التي أدخلت على الإتفاقية الإطار
563	الفرع الثاني: التعديلات التي أدخلت على البروتوكولات
580	الخاتمة
608	قائمة المصادر والمراجع
651	الفهرس

