

جامعة مولود معمري-تيزي وزو  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق-نظام ل.م.د.

## الحماية الدولية للبيئة البحرية

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون  
تخصص: قانون البيئة

تحت إشراف:

-قايدي سامية

إعداد الطالبين:

-تركي ليدية

-بودية لالا ديهية

### لجنة المناقشة:

د/بن منصور عبد الكريم، أستاذ محاضر (ب)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... رئيسا  
د/قايدي سامية، أستاذة محاضرة (أ)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفة ومقررة  
أ/ زياد ليلي، أستاذة مساعدة (أ)، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2015/09/20

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي

النَّاسِ لِيَذِقَهُمْ بِعُضِّ الَّذِي عَمَلُوا لَعَلَّهُمْ

يَرْجِعُونَ﴾

الآية 41 من سورة الروم

# كلمة شكر

نتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان للأستاذة الفاضلة "قايدى سامية"  
على توجيهاتها وإرشاداتها القيمة، وقبولها الاشراف على هذا العمل.  
إلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه المذكرة  
كما لا يفوتنا أن نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير لأساتذتنا الأفاضل بكلية الحقوق  
والعلوم السياسية بجامعة مولود، معمرى تيزي وزو.

ك...ديهية

ك...ليدية

# إهداء

إلى

أمي الغالية التي سهرت الليالي من أجل راحتي  
إلى أبي العزيز الذي تعب من أجل تعليمي وتربيتي  
إلى جدتي العزيزة أطل الله في عمرها  
إلى إخوتي وأخواتي  
إلى عائلتي الكبيرة كل باسمه مع كل المحبة  
إلى منير الذي ساندني وشجعني على إنجاز هذا العمل  
إلى الأصدقاء والصديقات

أهدي ثمرة جهدي البسيط

✍️ ليديّة

# إهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع

إلى الوالدين العزيزين أطال الله في عمرهما

إلى إخوتي

إلى زوجي الكريم الذي كان عوناً لي في إنجاز هذا العمل

إلى جميع أفراد العائلة

إلى كل من ساعدني في إتمام هذا العمل

بديهة

قائمة المختصرات

أولاً - باللغة العربية

ب.ب.ن: بدون بلد النشر

ب.س.ن: بدون سنة النشر.

ج.ر: جريدة رسمية

ص ص: من الصفحة... إلى الصفحة.

ص: صفحة

ثانياً - باللغة الفرنسية:

I.M.O : Organisation Maritime Internationale

Op.cit. : Référence précédemment citée

P. : Page

P.P : de la page à la page

R.G.D.I.P. : Revue Générale de Droit International Public.

## مقدمة

تعتبر قضية البيئة من أعقد قضايا العصر وأولها بالعناية والاهتمام، فمنذ درج الانسان على الارض، وهو دائب الاضرار ببيئته، واستنزاف ثرواتها الطبيعية وتلويث جوها، وأرضها ومائها، وقد أدرك الانسان لكن مؤخرًا، أن مصيره في اللقاء مرتبط بمصير الكوكب الذي يعيش فيه، ومن هنا أخذت تتعالى الصيحات وتتعدد المؤتمرات من اجل تنبيه الانسان من غفلته ودفعه إلى الحفاظ على البيئة وإنقاذ نفسه وحضارته قبل أن تنهار.<sup>(1)</sup>

وإذا كان الاضرار بالبيئة قد اصبح الآن وباء، انتشر في الارض والماء والهواء، فإن الضرر الذي أصاب المحيطات والبحار هو أخطر هذه الأضرار جميعًا، بل يمكن اعتباره المجموع الحسابي، لكن أشكال التلوث التي يعرفها الانسان الآن، ذلك أن كافة ملوثات البيئة التي تنطلق في الهواء، وعلى الأرض ينتهي بها الأمر إلى المحيطات، التي طلب منذ القدم المستودع العام لجميع النفايات التي خلفتها الحضارة الانسانية.<sup>(2)</sup>

ومع تطور التراث المشترك للإنسانية التي طرحها القانون الدولي للبحار لم تعد مشاكل البيئة قضايا وهموم وطنية تتكفل الدول والحكومات بحلها فحسب، بل أصبحت الشغل الشاغل للمجموعات الاقليمية والدولية، فالبحار والمحيطات تشغل الجزء الأكبر من مساحة الكرة الأرضية حيث تغطي ما يزيد عن ثلثي هذه المساحة أي ما يعادل 71% من مساحة الكرة الأرضية مما جعل البعض يذهب إلى الدعوة بإطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض، كما يرى البعض الآخر بأننا نعيش على كرة مائية.<sup>3</sup>

1-صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية، دار النهضة، القاهرة، 1991، ص 01.

2-صلاح هاشم، المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

3-التراث المشترك للإنسانية تشمل قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها التي تخرج عن الولاية الوطنية. لمزيد من التفاصيل راجع: لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

وللبيئة البحرية أهمية كبيرة تتجلى في الأهمية الحيوية وذلك بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة، حيث تعتبر البيئة البحرية لها دور بارز في تحقيق التوازن المناخي، وذلك من خلال ارتفاع درجة حرارتها النوعية عند السطح وبرودتها من الأسفل مما يمكنه امتصاص قدر كبير من أشعة الشمس الساقطة على الأرض ومن ثم تبخر جزء من هذه المياه إلى الجو بفعل الرياح الصاعدة وتجمعها على هيئة سحب تندفع في اتجاه اليابسة محدثة أمطار مصدر الماء العذب للكائنات الحية الأخرى على البر، كما تتميز بقدراتها على امتصاص ثاني أكسيد الكربون<sup>(1)</sup> وذلك من خلال عملية البناء الضوئي (التمثيل الكلورفيلي) الذي تقوم به البلاكتونات النباتية العالقة في مياه البحر لكميات كبيرة.

أما فيما يخص الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية، فتكمن في عدة جوانب، حيث تعتبر البيئة البحرية مصدر للغذاء لاحتوائها على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية كالأسمك وبعض النباتات البحرية كما أنها تعتبر مصدر الصناعات الهامة ومصدر للطاقة وطريق للمواصلات كما أنها تعد مصدر للثروات المعدنية الأخرى كالماء العذب.

للبيئة البحرية كذلك أهمية استراتيجية كبيرة نتيجة لما تحتويه على معدات وطرق من صنع الانسان تستعمل للملاحة الدولية، مثل مضيق باب المنذب ومضيق هرمز ومضيق تيران ومضيق جبل طارق وقناة السويس التي تربط بين المغرب والمشرق بالإضافة للأهمية الاقتصادية والحيوية للبيئة البحرية تكون هذه الأهمية الاستراتيجية.

1- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الادارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 30.

هي الباعث الدافع والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة على البحار بالمفهوم الحالي، والتي بدأت من القرون الوسطى.<sup>(1)</sup>

ولقد كان القانون الدولي في الماضي، يكتفي بضرورة التزام الدول ببذل لعناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية، بعدم الحاق الاضرار بدول أخرى أو رعاياها، تاركا للدول ذات السيادة حرية تحديد أساليب ممارستها لهذه الاختصاصات، ولاختيار الطرف الأنسب للحفاظ على الالتزام لكن ومنذ بداية السبعينات من القرن الماضي حصلت تطورات قانونية هامة، بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي أدت إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية، وذلك عن طريق وضع مجموعة من القواعد من أجل حماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث، ومختلف صورته وأشكاله بالإضافة إلى تدعيم وتوسيع الالتزامات الملقاة على عاتق الدول، بإدخال مجموعة من الشروط عند صياغة التزامات الدول في هذا الميدان، وتحديد نوع التدابير التي يجب على الدول العمل على تطبيقها في أنظمتها القانونية الداخلية بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث.<sup>(2)</sup>

ولإظهار الفائدة من هذا التطور، الذي مس النظام القانوني الدولي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، يجب التنويه بهذه القواعد الدولية التي تضمنتها مجموعة من الاتفاقيات الدولية والتي تهتم بجانب الوقاية وإصلاح الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية فيما يخص الجانب الوقائي، فكل الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية تشكل "مدونة دولية" الهدف منها تحديد التزامات ووضع القواعد والمعايير من أجل استباق التلوث البحري والحيلولة دون وقوعه وذلك قبل حدوث التلوث بفترة كافية، عن طريق ارساء واتخاذ

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

2- أنس المرزقي، "قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث"، مجلة الحوار المتمدن، العدد 4160، 2013، ص 01.

الاجراءات المناسبة والكفيلة بتأمين القيام بالنشاطات المختلفة والتي لا تشكل خطورة على البيئة البحرية في أعلى جزء منها، كما تضع معايير السلامة البيئة البحرية.<sup>1</sup>

أما الجانب المتعلق بإصلاح الاضرار الناتجة عن التلوث البيئة البحرية فهناك عدد من الاتفاقيات التي تفرض على الدول قواعد تعمل على حماية البيئة البحرية فور وقوع حوادث التلوث البحري مباشرة، وذلك لمنع انتشار التلوث إلى المناطق المجاورة بالإضافة الى تمكن المتضررين من الحصول على تعويض مناسب في إطار أنظمتها القانونية الوطنية وذلك عن طريق قواعد المسؤولية الدولية التي تؤدي دورا بارزا في حماية البيئة، إذ تقوم بمنع الضرر، وإصلاحه، الأمر الذي يجعلها أفضل السبل القانونية لحماية البيئة الدولية بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة.

عليه فالإشكالية التي يمكن طرحها تتكون من تساؤلين: كيف ساهمت الدول في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها؟ وعلى أي أساس يتم مساءلتها في حالة القيام بالحاق أضرار بالبيئة البحرية؟!

وللإجابة على هذه الإشكالية توجب علينا القيام بدراسة الحماية الدولية للبيئة البحرية في التشريعات العالمية وذلك من خلال التطرق إلى القواعد القانونية الاتفاقية لحماية البيئة البحرية بالإضافة إلى القواعد الرامية لحماية البيئة البحرية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (الفصل الأول) كما سنأتي إلى تبيان مسؤولية الدول من الاضرار بالبيئة البحرية من خلال دراسة الاطار العام للمسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية ثم البحث عن آثار المسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية (الفصل الثاني).

<sup>1</sup> -أنس المرزقي، المرجع السابق، ص ص 01-02.

# الفصل الأول

القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى  
الدولي

تتعرض البيئة البحرية لمخاطر عديدة نجد من بينها مشكل التلوث، ونظرا لأن البحر يحتل مساحة واسعة من كرتنا الأرضية فإن تلوثه يكون أشد وأخطر، لذا كان من الضروري وضع قواعد من أجل توفير الحماية اللازمة للبيئة البحرية، وقد تعددت هذه القواعد في تحقيق هذه الحماية فقد أتت بعضها لتقرير حمايتها للبيئة البحرية من مصدر معين من مصادر التلوث، (المبحث الأول) في حين جاءت الأخرى لتضفي الحماية اللازمة لعموم مصادر التلوث بدون استثناء وبما أن التلوث الذي يجد مسبباته في دولة واحدة يمكن أن تمتد آثاره الضارة إلى الدول الأخرى، وبالتالي كان السهر على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها لا يهم دولة دون أخرى بل مسؤولية مشتركة لجميع الدول ولهذا كان لا بد من وضع قواعد دولية رامية لحماية البيئة البحرية وذلك في إطار اتفاقية دولية تسمى بدستور المحيطات ألا وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي حددت اختصاصات كل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء في مجال الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### القواعد القانونية الاتفاقية لحماية البيئة البحرية.

لقد أدى الشعور بتحمل المسؤولية المشتركة في حماية البيئة البحرية من الأخطار التي تواجهها لاسيما خطر تلوث المحيط البحري إلى تعاون الدول وسعيها إلى اتخاذ التدابير اللازمة والملائمة لحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف مصادره، ومن بين تلك التدابير اللجوء إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المشرعة، التي تضع القواعد القانونية التي تكفل حماية البيئة البحرية من التلوث الذي يهدد توازنها ومواردها واستخدمتها المشروعة ومن بينها القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث الناتج عن استغلال البيئة البحرية (المطلب الأول) إضافة إلى ذلك هناك قواعد قانونية خاصة بمكافحة التلوث الناتج عن تصريف النفايات الخطيرة إلى البيئة البحرية والتي تعتبر أيضا من أخطر مصادر التلوث البحري (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث الناتج عن استغلال البيئة البحرية

نقصد بها تلك القواعد التي وضعتها الاتفاقيات الدولية، وتعالج نوعا معينا ومحددا من مصادر تلوث البيئة البحرية، والذي تمارسه الدول من خلال استغلال البحار في مجال المواصلات، والنقل البحري، وكذلك استكشاف الثروات الطبيعية في البحار وإجراء التجارب الذرية وتخزين الأسلحة في أعماق البحار، فتبين الأحكام القانونية لمكافحة هذا المصدر بالقضاء عليه أو خفضه والسيطرة عليه ونجد من بين هذه القواعد تلك القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث عن طريق البترول (الفرع الأول) بالإضافة إلى القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث النووي (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

## القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث عن طريق البترول

تعد ظاهرة تلوث البحار بالزيت أو البترول من المشكلات الهامة والخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، بما لذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين فيها<sup>(1)</sup>. فالتلوث بالبترول يؤثر من ناحية على التنفس لدى الأسماك والطيور المائية والأحياء البحرية الأخرى لما يعرض حياتها لخطر الهلاك، كما يؤثر أيضا على التركيب النوعي لماء البحر ويخل بخصائصه وينجم التلوث البحري أيضا عن عمليات نقل البترول أثناء تفريره من مواقع استخراجة وتكريره إلى مواقع استخدامه وذلك فيما تتعرض له ناقلات البترول من حوادث وأثرها على البيئة البحرية، ونتيجة لذلك سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بالبترول من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية من بينها اتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول (أولا) واتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار (ثانيا).

## أولا- اتفاقية لندن لعام 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول

يرجع الاهتمام الدولي بظاهرة تلوث البحار إلى بداية القرن العشرين، حيث انعقد مؤتمر في واشنطن سنة 1926 لوضع اتفاقية لمنع تصريف المواد البترولية ومشتقاتها في البحار، ولكن لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح بسبب عدم تصديق الدول عليها<sup>(2)</sup>. لكن على الرغم من ذلك إلا أنه كان بمثابة تمهيد للاتفاقية المنعقدة في لندن عام 1954 فعلى إثر مناقشات المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950 حول تزايد حوادث التلوث البحري بالبترول من السفن وغيرها، انعقد في لندن، مؤتمر دولي لعلاج مشكلة تلوث البيئة البحرية بالبترول في الفترة من 26 أبريل وحتى 12 ماي 1954، وقد

1 - جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،

2001، ص 03.

2 - منير الفتني، المرجع السابق، ص 37.

أسفر عن إبرام اتفاقية دولية والمتمثلة في اتفاقية لندن لعام 1954.<sup>(1)</sup> حيث بدأت بالنطاق الشخصي بتحرير المصطلحات المستخدمة فيها لتحديد المراد بالتفريغ، وزيت الديزل الثقيل، وخليط البترول والسفن في المادة الأولى (01) والمادة الثانية (02) من الاتفاقية، وأن أحكامها تسري على السفن المسجلة في إقليم الحكومات الأطراف<sup>(2)</sup>. وتناولت النطاق الموضوعي بمنع التصريف المتعمد للنفط في الأجزاء الساحلية من البحار باعتبارها مناطق سياحية واستجمام، وبعد حدوث تعديل 1962 عليها والذي أصبح نافذ المفعول في سنة 1967م حظرت حظرا مطلقا تصريف الزيت والمزيج الزيتي الذي يحتوي على (100) جزء أو أكثر من الزيت لكل مليون جزء من المزيج في المادة الأولى (01) منها، ضمن مسافة (50) ميلا من أقرب نقطة على اليابسة والتي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، بموجب قانون البحار كلما أمكن ذلك عمليا المادة 02 و 03 منها<sup>(3)</sup>.

وتجدر الإشارة أنه في حالة مخالفة الأحكام السالفة الذكر، قررت المادة 06 فقرة 01 من الاتفاقية أن أي تفريغ خلافا للحالات المشار إليها أنفا، يعد غير مشروع ومحظور، بل ويعد جريمة معاقبا عليها وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ، وكذلك وفقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة أو الناقل التي قامت بالتفريغ، ويجب أن تكون العقوبات المفروضة طبقا لقانون أي دولة من دول الأطراف في الاتفاقية في حالة التفريغ غير القانوني للبترول أو مخلوط البترول، من السفن خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة، ملائمة في جسامتها لردع مثل ذلك التفريغ.

1 - تم التوقيع عليها في 12ماي 1954، و بدأ سريانها في 26 يونيو 1958، و قد عدلت في أعوام 1962، 1963، 1971، لمزيد من التفاصيل راجع: <أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998، ص 97.

2 - يوسف لقام، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء الحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، 2010، ص 14.

3 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، اليم، 2006، ص 45.

كما يجب أن لا تقل عن العقوبات التي توقع وفقا لقانون تلك الدولة على المخالفات نفسها داخل البحر الإقليمي (المادة 2/6)، وأضافت الاتفاقية، أنه ينبغي على حكومات الدول الأعضاء أن تبلغ المنظمة البحرية الدولية IMO بالعقوبات المفروضة على مثل هذه المخالفات (المادة 03/6)، كما ألزمت الاتفاقية السفن والناقلات التي تخضع لأحكامها بأن تحمل دفترا وخصوصا يسمى سجل الزيت OIL record book، تقيد فيه كل عمليات شحن البترول وتفريغها، وظروف كل عملية منها (المادة 09)، ويتم التوقيع على كل صفحة فيه من قبل الموظف الذي قام بتلك العملية، كما يجب أن يحفظ السجل في مكان يكون من السهل الوصول إليه عند الاقتضاء<sup>(1)</sup>.

### ثانيا- اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول

كان تحطم السفينة الليبيرية Torrey Canyon (توري كانيون)<sup>(2)</sup> في عام 1967م هو الشرارة التي انبعث منها التفكير في إبرام الاتفاقية محل البحث، فقد اجتمعت بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية، وفود عدة دول في بروكسل لتدارك عيوب اتفاقية لندن لعام 1954م، وعدم كفايتها لمواجهة حالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار<sup>(3)</sup>. وبناء عليه عقد مؤتمر دولي في بروكسل (بلجيكا) بتاريخ 19 نوفمبر 1969م وبدأ سريانها في 06 ماي 1975 وتهدف الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 101.

2 - حادثة السفينة توري كانيون التي وقعت في أعالي البحار في 18/03/1967 التي كانت سعة حمولتها أكثر من اثني عشر ألف طن من الزيت الخام، وعند غرقها تسربت حمولتها على مقربة ستة عشر ميلا من الجنوب الغربي للساحل الانجليزي الذي تضرر بصفة كبيرة، بالإضافة إلى وصول الزيت إلى الشواطئ الفرنسية والانجليزية نتيجة الرياح والأمواج العاتية، ما أدى إلى قتل الكثير من الأسماك والطيور، واستغرقت تنظيف وإزالة البقع الزيتية الناجمة عن الحادث عدة أشهر، وتكلف ذلك أكثر من ستة عشر مليون دولار في ذلك الوقت. لمزيد من التفاصيل راجع: منيرالفتي، المرجع السابق، ص 04.

3 - دخلت حيز النفاذ في 06 ماي 1975. لمزيد من التفاصيل راجع: أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 101.

اللازمة في أعالي البحار في حالة وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلويث الشواطئ والبحار بالنفط<sup>(1)</sup>.

وتسمح المادة الأولى (01) من الاتفاقية للدول المتعاقدة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أو تخفيض حدة أو إزالة خطر جسيم ومحدد بساحلها أو مصالحها المتعلقة بالساحل ينجم عن تلوث أو خطر تلوث البحار بالنفط ويدخل في عداد هذه الإجراءات تدمير السفينة إذا تبين أن هذا الإجراء سوف يوقف الأضرار أو يقلل منها ومع ذلك لا يجوز أن تتجاوز هذه التدابير ما هو ضروري لتحقيق الهدف المذكور، ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع أو المحتمل وقوعه<sup>(2)</sup>.

ويذكر أن الاتفاقية ركزت على الجوانب الوقائية من التلوث وليس العلاجية اللاحقة للتلوث وقد اشتملت في المادة الثانية (02) منها على تحديد الكارثة البحرية بقولها أنها تعني تصادم السفن، أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى، أو واقعة على ظهر سفينة أو خارجها ينتج عنها ضرراً مادياً أو التهديد المحقق بضرر مادي لسفينة أو شاحنة، كما حددت المادة نفسها المراد بالمصالح الساحلية للدولة المشتملة بالشواطئ البحري، والميناء، أو الأنشطة الإرشادية بما في ذلك أنشطة الصيد والتي تعد سبلاً جوهرية لعيش الأشخاص المعنيين وال جذب السياحي للمنطقة المعنية، وصحة سكان السواحل وسلامة المنطقة بما في ذلك حماية الأحياء والموارد البحرية الحية<sup>(3)</sup>.

كما طرحت المادة الثالثة (المادة 03 فقرة 01) من الاتفاقية أحكاماً هامة تتعلق بتقبلها اختصاص دولة العلم في أعالي البحار، حيث انطوت على تقرير حق الدول الأطراف في التدخل في أعالي البحار، من أجل اتخاذ ما تراه ضرورياً من تدابير تحول دون تعرض

1 - يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط (عرض مشكلة)، علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، 2006، ص ص 78-79.

2 - عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 51.

3 - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 333.

سواحلها أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي المترتبة على الكوارث التي تتعرض لها السفن والناقلات<sup>(1)</sup>، وقد قيدت حق الدول الأطراف هنا بضرورة إخطار الدول الأخرى قبل اتخاذ التدخل إلا أنها أجازته بدون إخطار إذا ما كان الخطر حالاً<sup>(2)</sup>. وهو ما تنبّهت إليه المادة الثالثة فقرة ثانية (المادة 02/03) في إلزامها للدولة الساحلية قبل اتخاذ أي إجراء أن تخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها أو أي شخص آخر يتوقع بصورة معقولة أن تتأثر مصالحه منها ولذلك أوجبت المادة الثانية فقرة ثالثة (المادة 03/03) أن تتشاور الدول الساحلية قبل اتخاذ التدابير المزمعة مع خبراء مستقلين تختار أسماءهم من القائمة المعدة لدى المنظمة الدولية البحرية بهذا الشأن<sup>(3)</sup>. فضلا عما تضمنه المادة الثالثة الفقرة الخامسة (المادة 05/03) من إلزام الدولة الساحلية بأن تبذل ما بوسعها لحماية الحياة البشرية ومساعدة الأفراد في حالة الشدة وأن تقدم لهم ما هم في حاجة إليه من مساعدات وان تسيّر السبل الممكنة لإعادة السفن إلى موطنها بدون عوائق<sup>(4)</sup>.

كما أوجبت المادة الخامسة (05) بأنه لا يجوز أن تتجاوز الإجراءات المتخذة ما هو ضروري لتحقيق الهدف من التدخل، ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع أو المحتمل الوقوع، وإذا ما تجاوزت الدولة هذا القيد عند ممارستها لحق التدخل فإن المادة السادسة (06) من الاتفاقية تلزم الدول بتعويض المتضرر جراء ذلك التجاوز<sup>(5)</sup>. وقد أوردت الاتفاقية بعض الاستثناءات مثل الخطر على الدول من ممارسة التدخل في مواجهة السفن الحربية أو السفن التي تمتلكها الدولة وتديرها لأغراض غير تجارية<sup>(6)</sup>.

1 -DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13 éditions, Dalloz, Paris, 2014, p 655.

2 -عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 50.

3 -أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 103.

4 -عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 51.

5 - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

6 -عباس إبراهيم دشنتي، المرجع السابق، ص 51.

الاتفاقية لم تجز في المادة الثانية فقرة ثالثة (المادة 03/02) ممارسة حق التدخل إذا كان الحادث ناتجا عن تشغيل المنشآت والمهمات المخصصة لاستكشاف واستغلال موارد قاع البحار والمحيطات أو باطن تربتها<sup>(1)</sup>.

وبالتالي لا يمكن الاتفاق مع الرأي القائل باستبعاد المنشآت المخصصة لاستكشاف واستغلال قاع البحار وباطن تربتها والوارد في المادة الثانية فقرة ثالثة (المادة 03/02) إذ يعد أمرا لا يمكن تبريره خاصة في ظل تزايد أخطار التلوث النفطي من تلك المعدات في مناطق أعالي البحار القريبة نسبيا من الشواطئ كتلك التي حدثت في (أكوفيسك) بالقطاع النرويجي من بحر الشمال<sup>(2)</sup>.

ووضع الاتفاقية حاولوا تلافي هذا النقص بصورة نسبية، عندما ألحقوا الاتفاقية ببروتوكول في 1973/11/03 بدأ العمل به في 1973/03/30 ويتضمن منح الدول الساحلية إمكانية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع كوارث بحرية تفضي إلى خطر جسيم بالتلوث بالموارد غير النفط محقق بسواحلها، أو مصالحيها المتصلة بالساحل.

### الفرع الثاني

#### القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث النووي

التلوث النووي هو من أخطر الملوثات جميعا، ويجد مصدره في تجارب التفجيرات النووية والانبعاثات النووية التي تصدر من وسائل النقل التي تعمل بالوقود النووي، والنفائات النووية هي الأكثر خطرا، ولقد زاد التلوث البحري بالمواد المشعة نتيجة زيادة دفن النفائات

1 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 51.

2 - أدى في هذه الحادثة إلى اندفاع النفط إلى ارتفاع (170) قدما فوق سطح الماء ولم يتم السيطرة على الحقل إلا بعد ثلاثة أيام نتج عنه انسكاب حوالي (21300) طن من الزيت انتشرت في مساحة (1000) كلم مربع، لكنها لم ترتب أضرار للدول الساحلية، بسبب تبخر نحو 50% من كمية الزيت، وتعاون بقية الدول الساحلية من أجل مواجهة الكمية الباقية. لمزيد من التفاصيل راجع: عبده عبد الجليل عبد الوارث، ص 52.

الخطيرة في أعماق البحار والمحيطات خاصة في المياه الإقليمية للدول النامية<sup>(1)</sup>. وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية، وكذلك الأضرار التي تتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، وفي هذا المجال أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية من بينها اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار (أولا) ومعاهدة موسكو لعام 1963 المتعلقة بخطر إجراء تجارب بالأسلحة في الجو وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء (ثانيا) إضافة إلى معاهدة 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات وتحتها(ثالثا).

### أولا- اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار

أدرك المؤتمرين في جنيف عام 1958 أن منطقة أعالي البحار هي أكثر المناطق تعرضا للتلوث الذري، باعتبارها من المناطق الحرة، التي لا تخضع لسيادة أي دولة. وتلجأ الدول المتقدمة تكنولوجيا إلى إجراء تجاربها النووية، أو تصريف مخلفاتها المشعة في البحار العالية، وكان لابد من مواجهة هذه الظاهرة الخطيرة، وإلزام الدول بالامتناع عن تلك الممارسات، وعدم تلويث البيئة البحرية<sup>(2)</sup>.

وقد نصت المادة 25 من الاتفاقية على حكمين:

الأول: مقتضاه أن " على كل دولة اتخاذ الإجراءات لمنع التلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة، واطعة في الاعتبار جميع المستويات واللوائح التي قد تكون موضوعة من قبل المنظمات الدولية المختصة".

1 -صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 85.

2 -أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 116.

الثاني: هو أن "على كل دولة أن تتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الدائمة إلى منع تلوث البحار والهواء الذي يعلوه، والناجم عند أي أنشطة بالمواد المشعة أو أي مواد أخرى ضارة"<sup>(1)</sup>.

ونستخلص من هذين الحكمين:

من ناحية فإنه هناك التزام دولي يقع على عاتق كل دولة الغرض منه عدم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة أو النووية، أيا كان نوعها، ومفاد هذا الالتزام أنه يجب على كل دولة وضع مجموعة من القواعد القانونية والتدابير الفنية اللازمة لمنع تلوث البحار بفعل تلك المواد.

وهذه القواعد يمكن وصفها بصفة انفرادية أو عن طريق التعاون مع المنظمات الدولية صاحبة الاختصاص.

ومن ناحية أخرى، فإن في حالة عدم وفاء الدولة بالالتزامات التي تقع على عاتقها فإن ذلك يعد مخالفة لقواعد القانون الدولي، ويعرضها لتحمل المسؤولية الدولية. غير أننا نلاحظ أن الاتفاقية، لم تضع نظام يضمن تنفيذ التدابير التي ينبغي للدول اتخاذها، كما أنها أيضا لم تنظم المسؤولية والتعويض في حالة إلحاق الأضرار بالبيئة البحرية.

**ثانيا- اتفاقية موسكو لعام 1963 المتعلقة بحظر إجراء تجارب الأسلحة في الجو، وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء**

تعد هذه الاتفاقية من أهم ما توصلت إليه الدول في مجال السلاح النووي فقد توصلت إليها أمريكا وبريطانيا، والاتحاد السوفياتي سابقا<sup>2</sup>، ووقعت عليها في 05 أوت 1963 ووضعت موضع التنفيذ في 10 أكتوبر 1963، وقد وقع عليها 120 دولة وصادقت عليها

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 116.

<sup>2</sup> - تم التوقيع عليها في 05 أوت 1963 ودخلت حيز النفاذ في 10 أكتوبر 1963. لمزيد من التفاصيل راجع: جابر ابراهيم الراوي، المسؤولية الدولية عن أضرار تلويث البيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة، القاهرة، 1983، ص 155.

93 دولة حتى 1967/06/12، وتهدف الاتفاقية إلى منع إجراء التجارب الذرية في الجو، وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء وقد توجب الاتفاقية اهتماماتها بحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن التفجيرات النووية بإعلانها صراحة في ديباجتها بأن أطرافها راعون (في وضع حد التلوث الأجواء والمحيط الذي يعيش فيه الإنسان<sup>(1)</sup>).

وعلى ذلك لم تميز الاتفاقية بين تجارب التفجيرات النووية التي، تجري في نطاق الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، وبين التجارب العسكرية للأسلحة النووية، فكلاهما محظور بصريح نص هذه الاتفاقية، كما سيرى نطاق الخطر أيضا على التجارب النووية التي تجري في نطاق ولاية إحدى الدول الأطراف أو تحت رقابتها سواء كان ذلك في الجو أو خارج النطاق البري، في الفضاء الخارجي، وكذلك على التجارب التي تجري تحت سطح الماء، بما في ذلك المياه الإقليمية وأعلى البحار<sup>(2)</sup>. وبالإضافة إلى هذا الخطر التام للتجارب النووية في الجو، والفضاء الخارجي وتحت سطح الماء، فقد نصت الاتفاقية على خطر نسبي للتجارب النووية إذا ما أجريت هذه التجارب في أية بيئة أخرى، وتسبب التفجير النووي في تخلف أنقاض مشعة خارج حدود الولاية الإقليمية للدولة التي أجري التفجير في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها، وعلى ذلك فإن إجراء التجارب النووية على اليابسة، أي خارج نطاق البيئة البحرية، أو خارج نطاق الجو والفضاء الخارجي، لا يعد محظورا بمقتضى هذه الاتفاقية، إلا إذا ترتب عن هذه التجارب تخلف أنقاضا مشعة خارج الحدود الإقليمية<sup>(3)</sup>.

لكن الخطر الوارد بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية، ينصب فقط على أنشطة الدولة نفسها أو ذاتها، إذ يفرض عليها عدم السماح بإجراء مثل لهذه التجارب في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها، مهما كانت الجهة التي تقوم بإجراء هذه التجارب النووية، مما يجعل الدولة مسؤولة

1 - جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص 155.

2 - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص ص 246-247.

3 - المرجع نفسه، ص 247.

عن أنشطة الكيانات الخاصة التي تقوم بإجراء تجارب نووية في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها.

ثالثا- اتفاقية لندن لعام 1972 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع البحار أو ارض المحيطات أو تحتها

يرجع تاريخ تلك المعاهدة إلى عام 1968م، حينما أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارا بتشكيل " لجنة الاستخدام السلمي لقاع البحار وأرض المحيطات خارج البحر الإقليمية" واستمر جهد هذه اللجنة حتى تقدم مندوبيا الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي السابق لمشروع تلك المعاهدة إلى الجمعية العامة، التي أوصت في 7 ديسمبر عام 1970 على ابرام معاهدة لندن لعام 1972<sup>(1)</sup>.

وتهدف هذه الاتفاقية إلى أمور تتعلق بمنع السباق نحو التسلح وفي صورة أخرى وبصفة غير مباشرة جاءت لتحمي البيئة البحرية من التلوث بالأسلحة النووية، بالنظر إلى أنها تتحدث عن وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى في قلب البيئة البحرية<sup>(2)</sup>.

هذا ما تجسد في ديباجتها أنها تهدف إلى تحقيق المصلحة العامة للبشرية في تنمية استكشاف واستغلال واستخدام قاع البحار والمحيطات في الأغراض السلمية، ومنها لا تنطبق مياها الإقليمية. وقد فرضت المعاهدة التزامات قانونية على الأطراف فيها:

من ناحية، تعهد كل منهم بعدم زرع أو وضع أي سلاح نووي، أو أي نوع آخر من أسلحة التدمير الشامل، وكذلك أي منشآت أو تجهيزات للإطلاق أو أي تسهيلات أخرى مصممة خصيصا لتخزين أو تجربة أو استخدام مثل هذه الأسلحة، على قاع البحار أو الأرض المحيطات والتربة، تحتها خارج نطاق الحدود الخارجية لقاع البحر (المادة 01/01) ومن ناحية أخرى، التزم

1 - دخلت حيز النفاذ في 18ماي 1972. لمزيد من التفاصيل راجع: أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 118.

2\_ يوسف لقام، المرجع السابق، ص 20.

كل طرف بآلا يساعد أو يشجع أو يحرض أي دولة أخرى على إتيان أي أنشطة من المنوه عنها في الالتزام الأول، وآلا يشترك، بأي طريقة أخرى، في مثل هذه الأنشطة<sup>(1)</sup>.

أما من حيث النطاق المكاني للأعمال المحظورة، فيما أن الدولة لديها سيادة مطلقة على بحرها الإقليمي، فإن الحظر في هذه الحالة لا يشمل إجراء التجارب النووية والأعمال الأخرى في منطقة، البحر الإقليمي، والتي تمتد من خط الأساس إلى 12 ميلا بحريا، وهذا ما أكدته المعاهدة بقولها إن أحكامها المتعلقة بالحظر" لن تطبق على الدول الساحلية أو على قاع البحار داخل مياهها الإقليمية.

### المطلب الثاني

#### القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث الناتج عن تصريف النفايات الخطرة إلى البيئة البحرية

يقصد بهذه القواعد القانونية مكافحة التلوث الناتج عن الإغراق والذي يعد من أقدم الملوثات التي تلحق بالبيئة البحرية، حيث يرجع إلى العصر الذي ركب فيه الإنسان البحر وتشير التقارير الإحصائية إلى أن أكثر من خمسمائة ألف مركب كيميائي يتم إغراقها في البحر كل عام من مواد مشعة، ومركبات عضوية وغير عضوية ونفايات صلبة (الفرع الأول) إضافة إلى ذلك نجد التلوث من مصادر البر الذي يرتبط بالنشاط البشري على اليابسة والمتمثلة في تطوير التنمية الاقتصادية وتحقيق الرفاهية لبني البشر (الفرع الثاني). لذلك ولخطورة النوعين من الملوثات فقد تم التوصل إلى وضع القواعد القانونية الاتفاقية لإحكام الرقابة عليها.

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 119.

## الفرع الأول

## القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث عن طريق الإغراق

يعد التلوث عن طريق الإغراق<sup>(1)</sup> من أخطر أنواع التلوث، إذ أن ما يتم إغراقه هو عبارة عن مواد سامة، أو مؤذية أو ضارة، كما تتوفر في فعل الإغراق، النية المبنية والإرادة والتصميم المسبق في تلويث البيئة البحرية، أي أن الفعل عمديا، مما يسوغ القول بأن التلوث بالإغراق ينطوي في جميع الأحوال على جريمة دولية لتوافر الركنين المادي والمعنوي، وهو ما يستدعي تضافر الجهود من أجل منعه بكل الوسائل، لما ينطوي عليه من خطر محقق<sup>(2)</sup>. في هذا الصدد تم إبرام العديد من الاتفاقيات لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن منها اتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات (أولا) واتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن (ثانيا).

## أولا- اتفاقية لندن لعام 1972 بشأن منع التلوث البحري بإغراق النفايات

أبرمت هذه الاتفاقية في لندن بتاريخ 13 نوفمبر عام 1972م، وفتح باب التوقيع عليها في 29 ديسمبر 1972، وتعرف بالاتفاقية العامة للإغراق، وقد بدأت أحكام هذه الاتفاقية ببيان المواد "بالإغراق" (المادة 03 فقرة 01)، وأهمية البيئة البحرية وما بها من أحياء وثروات بالنسبة للإنسانية جمعاء، وأشارت إلى القدرة المحدودة للبحار في استيعاب النفايات وجعلها غير ضارة وتوليد موارد طبيعية جديدة<sup>(3)</sup>.

وقررت المادة 10 من الاتفاقية الاعتراف بحق السيادة الممنوح لكل دولة في استغلال ثرواتها البحرية بموجب سياستها البيئية وبموجبها تتحمل الدولة المسؤولة ضمان الأنشطة التي تجري تحت ولايتها بأن تكون ملوثة للبيئة البحرية، كما أوجبت ضرورة تعزيز الرقابة الفعلية على كل مصادر تلوث البيئة البحرية وكما أوجبت الاتفاقية حظر تام على إغراق

<sup>1</sup>- يقصد بالإغراق التخلص من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها في البحر سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من المنشآت البحرية الأخرى. لمزيد من التفاصيل راجع: صباح العشاوي، المرجع السابق، ص 84.

2 - أنس المرزقي، المرجع السابق، ص 05.

3 - أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 107.

النفائات والمواد الأخرى المنصوص عليها في الفقرتين (5 و 7) من الملحق الأول من الاتفاقية مثل المركبات الهالوجينية العضوية، والزنبق ومركباته والكاديوم ومركباته، والمواد البلاستيكية والمواد المختلفة غير قابلة للتحلل والتي تظل طافية في البحار بطريقة تعرقل الملاحة والصيد، وكذلك المواد المنتجة لأغراض الحرب البيولوجية أو الكيميائية أيا كان شكلها، صلبة، سائلة أو في حالتها الحية والحظر مشروط بالتصريح خاص وعلى مواد محدودة ويبقى الحظر مطلقا حول المواد الإشعاعية والتي تكون ذات نشاط إشعاعي عالي وفي سبيل تنفيذ الأحكام السابقة فإن الدول ملزمة بموجب الاتفاقية بإنشاء سلطات وهيئات تتولى منح التراخيص المسموحة، كميتها ومكان إغراقها ووقته وطريقته<sup>(1)</sup>.

### ثانيا- اتفاقية أوسلو لعام 1972 لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن و الطائرات

أبرمت اتفاقية أوسلو<sup>(2)</sup> في 15 يوليو 1972م بين الدول التي اشتركت في مؤتمر التلوث البحري الذي عقد في أوسلو بالنرويج في الفترة من 19 إلى 22 أكتوبر، ويبلغ عدد أطرافها ثلاثة عشرة دولة<sup>(3)</sup>. وتتسم هذه الاتفاقية بطابع إقليمي، إذ تحدد نطاقها في المنطقة من المحيطين الأطلسي والمتجمد الشمالي، شمال خط العرض 36 شمالا والمحصورة بين خطي الطول 51 شرقا و 46 غربا وفي سبيل تحقيق أهداف هذه الاتفاقية، تم النص على بعض قواعد حظر إلقاء بعض أنواع الفضلات حظرا مطلقا (المادة الخامسة (05))، ونظمت عملية التخلص من أنواع أخرى من الفضلات بتصريح مسبق يصدر في كل حالة (المادة الثالثة (03))، كما حظرت الاتفاقية تصريفا أو إلقاء الفضلات بوجه عام بدون موافقة مسبقة من السلطات الوطنية المختصة (المادة السادسة (06))<sup>(4)</sup>.

1- يوسف لقام، المرجع السابق، ص 17-18.

2-- دخلت حيز النفاذ في 07 أبريل 1974. لمزيد من التفاصيل راجع: أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 112.

3- هذه الدول هي: إسبانيا، ألمانيا الاتحادية، إيرلندا، إيسلندا، البرتغال، بلجيكا، الدانمرك، السويد، فرنسا، فنلندا، بريطانيا، النرويج، هولندا.

4- صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 235.

وقد أرفق بالاتفاقية ثلاثة ملاحق، تضمن الملحق الأول منها قائمة بالمواد التي حظر تصريفها في البحار بمقتضى المادة الخامسة (05) من هذه الاتفاقية وتضمن المرفق الثاني قائمة بالمواد التي لا يترتب على إلقاءها حدوث أضرار جسيمة بالبيئة البحرية (المادة السابعة(07)) من الاتفاقية، لذلك سمح بإلقائها في البحار بعد الحصول على تصريح مسبق محدد في كل حالة على حدة<sup>(1)</sup>.

كذلك تضمنت الاتفاقية على الدول الأطراف التزاما بمنع إغراق المواد الضارة في البحار<sup>(2)</sup>. واتخاذ الخطوات والتدابير لمنع تلوث البحر عن طريق الإغراق من السفن والطائرات كذلك يجب على الدول الأطراف وضع برامج تكميلية للأبحاث العلمية والتقنية وتبادل المعلومات التي يتم الحصول عليها لرصد وتوزيع الملوثات وأثارها في المنطقة التي ستري عليها الاتفاقية.

وأخيرا فإن هذه الاتفاقية لم تتضمن أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية مثل العديد من الاتفاقيات التي سبق وأن تم الإشارة إليها، لذلك فإن الأحكام العامة للمسؤولية الدولية تصبح مدعوة للتطبيق في حالة خرق أحكام هذه الاتفاقية.

### الفرع الثاني

#### القواعد القانونية الخاصة لمكافحة التلوث من مصادر أرضية

يعد التلوث من المصادر البرية من أقدم مصادر التلوث البحري، بل وأكبرها حجما، من حيث المساهمة في تلويث البيئة البحرية، حيث يبلغ حجم الملوثات البرية في البيئة البحرية ما يقارب 77% من حجم جميع الملوثات التي تدخلها<sup>(3)</sup>، وتعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشارا، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية والكيماوية، ولعل أهم الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة من التلوث من المصادر الأرضية نجد

1 - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 236.

2 - ومن هذه المواد الضارة الزئبق والكاديوميوم.

3 - سيونس فتحاني، " الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث"، [www.kananaonline.com](http://www.kananaonline.com)، 2011، ص 04.

اتفاقية باريس لمنع التلوث البحري من مصادر أرضية لعام 1974 (أولا) واتفاقية أثينا لعام 1980 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر أرضية (ثانيا).

### أولا- اتفاقية باريس لمنع التلوث البحري من مصادر أرضية لعام 1974

تم إبرام اتفاقية باريس<sup>(1)</sup> في 04/06/1974 حيث عرفت في الفقرة (ج) من المادة الثالثة منه التلوث من مصادر في البر بأنه: "تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المصابة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو من منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدول العضو وسيادته"<sup>(2)</sup>.

بحيث عرفت المادة (3/ج) منها أن التلوث من مصادر أرضية يقصد بها تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المنصبة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو من منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها ومنه فإن النطاق الموضوعي للاتفاقية تضع بجلاء من التعريف السابق الذي حدد المصدر بالملوثات التي تأتي وتصل إلى البحار عبر المجاري المائية أي الأدوية والأنهار، والتي تمتد وتحمل معها ملوثات إلى البحار وتلك التي تتسرب عند الأنابيب والخطوط الممتدة إلى البحار، والمنشآت المقامة على الشواطئ، سواء كانت وحدات سكنية أو صناعية إلى تصرف نفاياتها ومجاري الصرف الصحي إلى البحار، ولم تشمل الاتفاقية على الملوثات التي تحملها الأجواء التي تعلق اليابسة وتنتهي بها إلى البحار، على النحو الذي جاءت به اتفاقية هلسنكي 1974 التي دخلت حيز النفاذ في 1980<sup>(3)</sup>.

1- دخلت حيز النفاذ في 06 ماي 1978. لمزيد من التفاصيل راجع: عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص73.

2- محمد مصطفى يونس، حماية البيئة من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، 1998، ص 119.  
3 - PANCRACIO Jean-Paul, Droit de la mer, 1er édition, Dalloz, Paris, 2010, P 417.

حيث أشارت هذه الأخيرة في تعريفها للمصدر البري للتلوث، في المادة (02/02) بأن ذلك التصريف من اليابسة إلى البحر أي كان مصدر التلوث منقولا مع الماء أو مع الهواء<sup>(1)</sup>.

ثانيا- بروتوكول أثينا لعام 1980، لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر أرضية

استمرار للجهود التي تبذلها دول حوض البحر المتوسط لمنع ومكافحة تلوث البيئة البحرية في هذه المنطقة والتي توجب إبرام اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث، عقد في مدينة أثينا في الفترة من 16-17 ماي 1980، مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر المتوسط المعني بحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر من البر<sup>(2)</sup>، وقد أسفر هذا المؤتمر عن إبرام هذا البروتوكول الذي ألحق بالاتفاقية المشار إليها، وانضمت إليه ثماني دول من الدول الأطراف في الاتفاقية<sup>(3)</sup>.

ويستهدف هذا البروتوكول مواجهة تلوث منطقة البحر المتوسط الناجم عن تصريف الأنهار، والمنشآت الساحلية، ومخارج التصريف، وكافة مصادر التلوث البحري الناجمة عن مصادر على اليابسة داخل أقاليم الدول الأطراف، والعمل على منع هذا التلوث، والحد منه ومكافحته والسيطرة عليه، ورفي سبيل ذلك ألزم البروتوكول أطرافه باتخاذ التدابير

المناسبة في هذا الخصوص، وجزت أحكام هذا البروتوكول على تصنيف المواد الملوثة في قائمتين مرفقتين، وجاءت أحكام منع التلوث، متوافقة مع درجة خطورة المواد الملوثة، إذ ورد النص على إلزام الدول الأطراف بالقضاء على التلوث من مصادر برية الناجم عن الملوثات الواردة في المرفق الأول من البروتوكول، كذلك التزم الأطراف بموجب هذا البروتوكول بأن يعملوا بصداقة لخفض التلوث من مصادر برية المتسبب عن الملوثات المدرجة في المرفق الثاني من البروتوكول، ولذلك فقد حظر البروتوكول تصريف مثل هذه

1 - محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص 119.

2 - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 243.

3 - دخلت حيز النفاذ في 17 فيفري 1983. لمزيد من التفاصيل راجع: صلاح هاشم المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

المواد إلا بموجب ترخيص خاص من السلطات الوطنية المختصة بعد مراعاة الأحكام الواردة في المرفق الثالث من هذا البروتوكول، والذي يتناول العوامل المختلفة التي يجب مراعاتها قبل منح التراخيص، ومنها خصائص وتركيب النفايات وطبيعتها وتأثيرها على البيئة البحرية، واحتمالات إضرارها بالتوازن البيئي واستخدامات مياه البحر<sup>(1)</sup>.

يمكن القول على العموم أن صياغة هذه القواعد الاتفاقية يعتبر تطويراً للقانون الدولي في اتجاه التقليص من بعض القواعد التقليدية وعلى رأسها مبدأ حرية البحار والاختصاص الخالص لدولة العلم، إلا أن هذا التطور لم يكن دفعة واحدة وإنما احتاج الأمر المرور عبر عدة محطات قانونية، كما كانت صياغة القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية متأثرة بالتجارب التي مرّ منها المجتمع الدولي. وبالدروس المستخلصة من طبيعة وحجم الأضرار التي خلفتها عدد من الكوارث البحرية.

---

1 - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص ص244-245.

## المبحث الثاني

القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون  
البحار لعام 1982

اهتمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، على خلاف اتفاقيات جنيف لعام 1958، كثيرا بموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث أفردت الجزء الثاني عشر<sup>(1)</sup> منها لقواعد حماية البيئة البحرية، وتعمل هذه القواعد على حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي، كما وضعت هذه الاتفاقية التزاما عاما على الدول يقضي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وذلك من خلال الاختصاصات التنظيمية المخولة لكن من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء في مجال الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من الفن في كل من أجزاء البحر الخاضعة للاختصاص الإقليمي للدول وفي أجزاء البحر غير الخاضعة للاختصاص الإقليمي (المطلب الأول)، كما منحتها اختصاصات تنافسية في مجال التنفيذ (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

## الاختصاصات التنظيمية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية

وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التزاما عاما على الدول يقضي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في 92 وعلى جميع الدول أن تتخذ ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفض التلوث والسيطرة عليه عند حدوثه أيا كان مصدره وبصورة مشتركة أو منفردة وفقا للمادة الرابعة والتسعين بعد المائة، وجرى توزيع هذا الاختصاص بموجب هذه الاتفاقية في مكافحة التلوث وخفضه والسيطرة عليه بين كل من الدولة الساحلية (الفرع الأول) ودولة العلم (الفرع الثاني) بالإضافة إلى الاختصاصات التنظيمية التي تمارسها دولة الميناء كجهة ثالثة (الفرع الثالث).

1 - DELEBECQUE Philippe, Op.cit., p 651.

## الفرع الأول

## الاختصاصات التنظيمية للدولة الساحلية

من النتائج المترتبة عن إقرار قانون البحار، حقوق الدولة الساحلية على المناطق البحرية المجاورة لها، فلها اختصاصات تشمل اعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، وتتجلى في تجديد حق المرور البريء في منطقة البحر الإقليمي (أولاً)، وربط حقوقها في منطقتها الاقتصادية الخالصة بممارسة ولاية عامة بهدف حماية البيئة البحرية (ثانياً).

## أولاً-الاختصاصات التنظيمية في منطقة البحر الإقليمي

حاول القانون الدولي المعاصر التوثيق بين ضمان حرية الملاحة في البحار، وحق الدول الساحلية في استغلال منطقتها، فجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لمحاولة التوفيق بين حرية الملاحة وحقوق الدولة الساحلية، فعرفت منطقة البحر الإقليمي وبينت حدوده ومداه ووضحت سلطة الدولة الساحلية عليه ونظام المرور البريء.

## أ- تعريف البحر الإقليمي

البحر الإقليمي هو الجزء من المياه اللاصقة لشاطئ الدولة والممتد نحو أعالي البحار، وهذا الجزء يخضع لسيادة الدولة الساحلية استناداً لفكرة القديمة، مؤداها أن كل دولة شاطئية لها مصالح حيوية، دفاعية، اقتصادية وصحية واجتماعية على المياه الملاصقة بسواحلها، وهي مسؤولة عن حمايتها في مواجهة أي أخطار يمكن أن تتعرض لها من البحر ولن تتحقق لها هذه الحماية إلا إذا سيطرت سيطرة تامة على مسافة معينة من تلك المياه<sup>(1)</sup>.

1 - أحمد إسكندري، المرجع السابق، ص 33.

ذهب بعض الفقهاء إلى تعريف البحر الإقليمي على أنه: "مساحة من البحر ملاصقة للشواطئ الدول وممتدة نحو البحر العام، أو هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام"<sup>(1)</sup>.

أما البعض الآخر فقد عرفه على أنه: "مساحة من البحر ملاصقة للشواطئ الدولة وممتدة نحو البحر العام، أو هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام"<sup>(2)</sup>.

أما مؤتمر لاهاي لتدوين القانون الدولي العام 1330 عرفه على أنه: "يشمل إقليم الدولة في البحر تدعى في هذه الاتفاقية باسم البحر الإقليمي، وتمارس السيادة على هذه المنطقة وفقا للشروط المحددة في هذه الاتفاقية وفي بقية قواعد القانون الدولي"<sup>(3)</sup>.

وبالرجوع إلى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 تجد أنها عرفت في مادتها الأولى بأنه: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي"<sup>(4)</sup>.

يبدو من خلال هذا التعريف أنه أشمل وأدق من التعاريف السابقة حيث أخذت به المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إذ أوضحت على أنه: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية أو مياها الأرخيبيلية إذ كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"<sup>(5)</sup>.

نجد أن الفرق بين هذا التعريف والتعريف المذكور أعلاه، هو أن اتفاقية 1958 قد استثنت المياه الأرخيبيلية من وصف البحر الإقليمي، بينما اتفاقية 1982 ذكرتها.

1 - نقلا عن : محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 128.

2 - محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999، ص 383.

3 - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 100.

4 - المرجع نفسه، ص 102.

5 - المادة 1/2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 1996/01/22، جريدة رسمية عدد 06 الصادرة بتاريخ 1996/01/14. وتجدر الإشارة أن نص الاتفاقية لم ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

نستخلص من التعاريف المقدمة، أن قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم توجد قاعدة ثابتة يحدد على أساسها عرض البحر الإقليمي، وهذا ما دفع بالدول الساحلية إلى أن يحدد مدى اتساع بحرها الإقليمي تبعاً لمصالحها. إذ نصت المادة الثالثة منها على أنه: "لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقتبسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية"<sup>(1)</sup>.

كما حرصت على تنظيم البحر الإقليمي تنظيمًا قانونيًا، إذ تمارس الدولة الساحلية على المنطقة بما فيها الجزء باطن الأرض، وقاعها والحيز الجوي فوقها، كل مظاهر السيادة التي تمارسها على إقليمها البري<sup>(2)</sup>. بما فيها إصدار تشريعات بغرض حماية منطقتها البحرية من التلوث البحري الناتج عن السفن.

### ب- اعتماد قوانين في منطقة البحر الإقليمي

تقرر اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن للدولة الساحلية سيادة على بحرها الإقليمي، فتستطيع مباشرة كافة الاختصاصات ومن هذه الاختصاصات حق استغلال هذا الجزء وإشهار مواردها، وإقامة المنشآت عليها، وضع نظام مناسب للتأمين وتنظيم الملاحة، المحافظة على الثروة الطبيعية، وكما لها وضع قواعد لازمة لمنع تلوثها، وبالأخص تقرير حق المرور البريء للسفن الدولية وتنظيم حركة المرور فيه.

### 1- تقرير حق المرور البريء لسفن الدول

تمارس الدولة الساحلية سلطات خالصة، كاملة ومطلقة على بحرها الإقليمي، ولا يحد من مظاهر السيادة سوى استثناء واحد أقره القانون الدولي للبحار تيسراً للملاحة البحرية الدولية وهو حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

1- المادة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 38، لسنة 1983.

2- تنص المادة 2/2 من نفس الاتفاقية على أنه: "تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه".

يجد حق المرور أصله في القانون الدولي العرفي ليتم فيما بعد تدوينه بمقتضى اتفاقية برشلونة بتاريخ 20 أبريل 1921 بشأن حرية العبور، وخضع لتنظيم قانوني آخر هو اتفاقية جنيف 1958 بشأن البحر الإقليمي والمنظمة المتاخمة، وأخيرا اتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>(1)</sup>.

ويقصد بالمرور هو اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أوفي موقف مينائي يقع خارج المياه الداخلية أو التوجه إليه أو مغادرته، وهذا المرور قد ينطوي على التوقف والرسو لمقتضيات الملاحة البحرية أو لقوة قاهرة أو لتقديم المساعدة إلى أشخاص أوسفن أو طائرات في حالة خطرة. فإذن الصفة الأولى للمرور يكون متوصلا وسريعا<sup>(2)</sup>.

أما الصفة الثانية فهي البراءة<sup>(3)</sup> فتعتبر الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية 1982 المرور بريئا مادام لا يمس سلم وأمن الدولة الساحلية<sup>(4)</sup>.

ومن الأعمال التي تعتبر إضرار بسلم وأمن الدولة الساحلية تلويث بحرها الإقليمي عن قصد<sup>(5)</sup>. فإن صدر هذا السلوك من السفن الأجنبية في منطقة البحر الإقليمي للدولة الساحلية عن قصد يجردها من طابع البراءة، وهذا ما سمح لها ممارسة اختصاصها وذلك بوضع قوانين لحماية بيئتها البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 128.

2 - المادة 18 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 130.

4 - المادة 1/19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

5 - تنص المادة 2/19 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: "يعتبر مرور السفينة أثناء وجودها في البحر

الإقليمي بأي من الأنشطة التالية: ...

(ح). أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير الذي يخالف هذه الاتفاقية."

تخضع الدولة الساحلية حق المرور البريء للسفن الأجنبية للشروط مسبقة تجنباً لوقوع تلوث سواحلها، فلها أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه<sup>(1)</sup>.

ومن هذه الشروط الأخطار، الذي يقصد به حصول السفن الأجنبية على ترخيص من قبل الدولة الساحلية التي تظل لها صلاحيات الممنوحة لها، وعلى السفينة توافرها على الشروط اللازمة عند تقديمها ملف السلامة وتحديد مسار رحلتها، وكذلك فيما يتعلق بتصميمها وبناءها وتكوين طاقمها فيجب أن يراعي فيها المعايير الدولية.

بالمقابل يقع التزام على الدولة الساحلية يتمثل في عدم إعاقة المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي، وعليها أن تعلن عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي<sup>(2)</sup>.

## 2- تقسيم وتنظيم حركة المرور في منطقة البحر الإقليمي

طبقاً للمادة 22 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تختص الدولة الساحلية بإلزام السفن بإتباع الممرات البحرية بعد أن تقوم هي بإعداد أنظمة تقسيم حركة المرور من أجل سلامة الملاحة، وهذا التنظيم لحركة المرور مشروط بتوصيات المنظمة البحرية الدولية<sup>(3)</sup>، ولا بد من الإعلان عنه وبعده السفن ملزمة به والتي لا تحترم ذلك التنظيم أو التقسيم يعتبر مرورها غير بريئاً ويحق للدولة الساحلية منعها.

تمارس كذلك الدولة الساحلية حقوق سيادية على منطقة المضيق، وهذا الحق يسمى بحق المرور العابر، فهو يستخدم في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية،

1 - المادة 4/211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2 - عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 90.

3 - تنص المادة 1/22 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على: "للدولة الساحلية كلما اقتضت ذلك سلامة

الملاحة أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حقوق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرر لتنظيم مرور السفن".

وعرفته المادة 37 من اتفاقية قانون البحار 1982 بأنه: "المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

أخضعت هذه الاتفاقية المضائق لنظام جديد وهو حق المرور العابر، والذي أعلنت إندونيسيا في 1972 عن إمكانية منع ناقلات البترول الضخمة التي تزيد حمولتها عن 200 ألف طن من المرور في مضيق Malacca للوقاية من أخطار التلوث وهوما وقع في 1975 عندما تعرضت ناقلة حفظ يابانية عملاقة كارثة غرق إلى وضع تنظيم لحركة النقل وفرض شروط على الملاحة لهذا المضيق لصالح الدول الشاطئية للمضيق ومصالح المجتمع ككل في تيسير الملاحة البحرية فمضيق ملاكا من أهم المضائق الدولية، فالدول الشاطئية له في إندونيسيا، ماليزيا عرضه بالأمتال الأدنى هو 9.5 والأقصى هو 19، والعمود 3 - 24<sup>(1)</sup>.

### ثانيا- الاختصاصات التنظيمية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

تقرر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن للدولة الساحلية حقوق سيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، فلها حق مباشرة الاختصاصات كاستغلال الثروات واستثمار الموارد، فعرفته كما نصت على حقها في إصدار قوانين:

#### أ- تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة

يعرف مشروع قانون حماية البيئة البحرية والمنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي<sup>(2)</sup>. وتعرف أيضا بأنها: "المنطقة الاقتصادية الحصرية التي تمتد إلى مسافة مائتي ميل، ابتداء من خط الأساس الذي ينطلق منه البحر الإقليمي".

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 158.

2 - مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديدة، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، القاهرة، 1991، ص 367.

أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة رغم معارضة الدول الصناعية المتقدمة لها، فلقد تناولت المواد من (55) إلى (75) من الاتفاقية الأحكام الخاصة بها والتي جاءت ثمرة لمناقشات لكافة جوانبها خلال الدورات المتعاقبة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار<sup>(1)</sup>.

عرفت المادة 55 من الاتفاقية المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها: " المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولاياتها وحقوق الدول الأخرى وحياتها للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية"<sup>(2)</sup>. كما حددت المادة 57 عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ تنص على أنه: " لا تمتد المنطقة الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي تقاس منها عرض البحر الإقليمي"<sup>(3)</sup>.

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة إذن مظهر من مظاهر التجديد الحديث لقانون البحار، وقد جاءت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الادعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مسافة مترامية من البحار والمحيطات، وبين تطلع عدد كبير من الدول النامية إلى الثروات الطبيعية في البحار المجاورة، فالهدف منها هو لمساعدة الدول الساحلية وخاصة النامية في تقرير حق اقتصادي في المقام الأول لهذه الدول، وبعد من حقوق السيادة المانعة، بهدف استكشاف واستغلال مصادر الثروة الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

### ب- اعتماد قوانين في المنطقة الاقتصادية الخالصة

للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولاية عامة، وفي نفس الوقت لها حق إقامة داخل هذه المنطقة مناطق خاصة.

1 - محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 389.

2 - المادة 55 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3 - المادة 57 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

## 1- الحقوق السيادية للدولة الساحلية

تقتضي المادة 56 / 1فقرة(أ) من اتفاقية 1982 بأن يكون للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى الاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح<sup>(1)</sup>.

وبتمثل حق الدولة الساحلية في هذه الثروات استكشافها واستغلالها وحفظها وإدارتها وتكون لاتخاذ جميع الإجراءات التي تتخذها للقيام بالمسح الشامل للقطاعات المختلفة في المنطقة ومعرفة ظروف وطبيعية بيئتها<sup>(2)</sup>. وتقتضي المادة 56/1فقرة(ب) من اتفاقية 1982 بأن: ".... ب-ولابد على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي:.... - حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

يكون ذلك عن طريق اتخاذ تدابير تراها ملائمة للوقاية من مختلف مصادر التلوث التي قد تهدد سلامة هذه المنطقة، وذلك وفقا للأحكام الواردة في الجزء من الاتفاقية. نجد أن الدولة الساحلية تقوم بوضع قوانين بشأن نوعين من التلوث، التلوث الصادر عن السفن والتلوث البحري الناتج عن الإغراق<sup>(3)</sup>.

إلا أنه يجب أن تراعى في ذلك القواعد والمعايير الدولية وتلك الموضوعة من قبل المنظمة البحرية الدولية<sup>(4)</sup>.

1 - المادة 56 / 1فقرة(أ) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2 -محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 218.

3 -المادة 210والمادة 5/211 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

4 -محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 279.

## 2- إنشاء قطاع خاص داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة

المادة 6/211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية اعتماد تدابير إلزامية خاصة بقطاع معين من منطقتها الاقتصادية الخالصة إذا كان لدى تلك الدول أسباب معقولة للاعتقاد، بأن ذلك القطاع ولأسباب تقنية معترف بها تتعلق بأحواله الأوفياتوغرافية والإيكولوجية وباستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور فيه، يستوجب اعتماد تلك التدابير لمنع التلوث من السفن.

إذ لا تصبح هذه التدابير سارية على السفن الأجنبية إلا بعد موافقة المنظمة البحرية الدولية المختصة على صحة الأسباب الداعية إلى اتخاذها ومرور خمسة عشر 15 شهرا على إبلاغها عم معلومات ذلك القطاع، أوفي معداتها معيار الدول المقبولة عموماً<sup>(1)</sup>.

تتمتع الدولة الساحلية بحقوق أخرى فلها إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية وكذلك المنشآت والتركيبة والأبنية التي تساعد على تحقيق الأهداف الحقوق السيادية، حتى أن كون الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية الضريبية والصحية وقوانين أنظمة الملاحة البحرية<sup>(2)</sup>.

الملاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحدد طبيعة حق الدولة على المنطقة الاقتصادية الخالصة بطريقة واضحة فهي مرة تستخدم اصطلاح الحقوق السيادية الخالصة بالنسبة لاستغلال موارد المنطقة الاقتصادية واستكشافها، ومرة أخرى تجدها تستخدم كلمة الحقوق الأخرى بالنسبة لإقامة وتشغيل واستخدام الجزر

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 279.

2 - المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الصناعية والمنشآت والتركيبات والأبنية، ومرة ثالثة نستخدم كلمة الولاية بالنسبة لمسائل متعددة أهمها حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

### الفرع الثاني

#### الاختصاصات التنظيمية لدولة العلم

أوكلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 جملة من الاختصاصات التنظيمية لدولة العلم لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وتتجلى هذه الاختصاصات في الاختصاص المبدئي لدولة العلم (أولا) كما أن دولة علم السفينة لديها اختصاص في وضع القوانين التي تفرضها على السفن (ثانيا).

#### أولا- الاختصاص المبدئي لدولة العلم

دولة علم السفينة عليها أن تتضمن امتثال السفن التي ترفع علمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطقية والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام ولقوانينها وأنظمتها المعتادة وفقا لهذه الاتفاقية، بما فيها تدابير تأمين السلامة في البحار بشأن بناء السفن وتجهيزها وتصميمها واستخدام الإشارات وتدريب الطاقم... الخ، وكذلك منع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه<sup>(1)</sup>.

إذن دولة علم السفينة تكون ملزمة باحترام القوانين البيئية، لأن الدولة التي ترفع السفينة علمها هي التي تتحمل المسؤولية في حالة تسبب هذه الأخيرة في تلوث البيئة البحرية، وبالتالي فإن الدولة هي التي تحدد حقوقها والتزاماتها والرقابة عليها ومن بين هذه الالتزامات هو الالتزام بحماية البيئة البحرية وذلك وفقا للقواعد العامة الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة مثل المنظمة البحرية الدولية أو مؤتمر دبلوماسي عام ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا للاتفاقية.

1 - أحمد محمود حسني، قانون البحار الجديد والمصالح العربية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1979، ص 335-336.

## ثانياً- اختصاصات دولة العلم في وضع القوانين

تنص المادة 211فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار، تحت عنوان التلوث من السفن على ما يأتي: "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه، ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام"<sup>(1)</sup>.

إذن دولة علم السفينة لديها سلطة وضع قوانين وأنظمة من أجل منع التلوث البحري الصادر من السفن التي ترفع علمها أو تلك المسجلة في تلك الدولة إلا أنها ملزمة بمراعاة القواعد والمعايير الدولية وأن لا تكون تلك القوانين الوطنية أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة والموضوعة عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام وحسب المادة 03/134 فقرة فرعية (ب): "يجب أن يكون هدف دولة العلم عند اعتمادها للقوانين والأنظمة المطبقة على السفن الرافعة لعلمها، هو منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن، وبناءها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها"<sup>(2)</sup>.

إلا أن القواعد والمعايير الدولية لا يعني إلا الحد الأدنى، فهي بحاجة إلى تطوير مستمر ولهذا دعت الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الدول إلى العمل عن طريق مؤتمرات دبلوماسية أو من خلال IMO لمنع التلوث، وكذلك إلى اعتماد نظام طرق المرور الخاصة بالنسبة للسفن.

ترتبط السفينة بالدولة رابطة حقيقية وهذه الرابطة الحقيقية تتمثل في الاختصاص الذي تمارسه الدولة والرقابة التي تمارسها على السفينة.

1 - محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2012، ص 210.

2 المادة 1/134فقرة فرعية(ب) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

تعتبر السفينة في وجهة نظر القانون الداخلي مال منقول قابل للتملك وهي بهذه الصفة تخضع لذلك القانون وبما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال بالعالم الخارجي وتنتقل من نطاق قانوني معين إلى نطاق قانوني آخر بحيث قد توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة لنظام قانوني عليه، كما هو الحال بالنسبة للبحر العالي، لذا يكون للسفينة من هذه الناحية مركز خاص يختلف عن المركز القانوني للأموال الخاضعة للنظام القانوني لدولة علم السفينة لذا يكون لدولة العلم الاختصاص على سفنها<sup>(1)</sup>.

المادة 211 فقرة 1 و 2 وكذا المادة 134 (3فقرة (ب)) حددت اختصاصات دولة العلم التنظيمية سواء تعلق الأمر بالاختصاص المبدئي لدولة العلم، أو اختصاص دولة العلم في وضع قوانين من أجل الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن.

### الفرع الثالث

#### الاختصاصات التنظيمية لدولة الميناء

تتجسد خصوصية مفهوم دولة الميناء في اعتراف القانون الدولي لصالحها بعدد من السلطات الجديدة في ميدان تنظيم القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن وذلك من خلال تحديد الاختصاص المبدئي لدولة الميناء (أولاً) واختصاصات دولة الميناء في وضع القوانين (ثانياً).

#### أولاً- الاختصاص المبدئي لدولة الميناء

تعبيراً عن وحدة البيئة البحرية واتصالها أوجبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على الدول أن تتصرف عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بحيث لا تتقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أم تحول نوعاً من التلوث إلى نوع آخر منه<sup>(2)</sup>.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 461.

2 - أحمد إسكندري، المرجع السابق، ص 258.

بالتالي نجد أن دولة الميناء لديها اختصاص مبدئي في الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن ويظهر هذا الاختصاص من خلال المادة 211 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص على أنه: "تضع الدولة عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية، لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه وتشجيع بنفس الطريقة، وحيثما كان ذلك مناسباً، اعتماد نظام لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى حد أدنى من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به، وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة، من وقت لآخر حسب الضرورة"<sup>(1)</sup>.

يجب على دولة الميناء إذن القيام باتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، ولا بد عليها كذلك من اعتماد طرق تهدف إلى الإقلال من خطر وقوع الحوادث البحرية التي يمكن أن تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية بحيث أن هذا التلوث الناتج من الحوادث المرتبطة بالدولة الساحلية فلا بد من دراسة قواعد حماية البيئة من وقت لآخر لتفادي الأضرار السابقة الذكر.

**ثانياً- اختصاصات دولة الميناء في وضع القوانين.**

دولة الميناء لديها الحق في وضع الشروط للسفن من أجل الدخول لمياهها الداخلية وذلك لخفض التلوث الذي يمكن أن ينتج من هذه السفن، وهذا الاختصاص يهتم في الواقع الدولة الساحلية وفي حالة ما إذا قامت السفن بارتكابها في أي مكان ما يمكن توقيع عليها عقوبات جنائية ولقد نصت المادة 211 فقرة 03 على هذه الاختصاصات والتي تنص على أنه: "على الدول التي تفرض شروط معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية، أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ بهدف منع تلوث البيئة

1 - المادة 1/211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة، وحينما تضع دولتان ساحليتان أو أكثر، في محاولة منها لمواءمة بين سياساتها في هذا الشأن، متطلبات تكون متطابقة الشكل يبين التبليغ الدول التي تشترك في هذه الترتيبات وعلى كل دولة أن تشترط على ربان سفينة ترفع علمها أو أن تكون مسجلة فيهان عند إبحارها داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في هذه الترتيبات التعاونية، وأن يبين إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة أن يزود الدولة بناء على طلبها بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية و مشتركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية<sup>(1)</sup>.

بالتالي فإنه كل دولة ساحلية هي دولة الميناء، وكل دولة الميناء هي دولة ساحلية.

### المطلب الثاني

#### الاختصاصات الردعية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية

إن وضع أي قانون أو أنظمة ستتبع دون شك التقنين لذلك منحت للدول اختصاصات تنفيذية إزاء السفن الأجنبية التي تسبب أو يمكن أن تسبب تلوث في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، وذلك من أجل حماية مصالحها وكذلك حماية البيئة البحرية من الأضرار التي يمكن أن تحدثها تلك السفن وهذه الدول هي أن من الدولة الساحلية (الفرع الأول) دولة العلم التي أوكلت لها هي الأخرى اتفاقية قانون البحار اختصاصات تنفيذية في مجال الضبط وفي المجال الجنائي (الفرع الثاني) إضافة إلى دولة الميناء كجهة ثالثة (الفرع الثالث).

1 - المادة 2/211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

## الفرع الأول

## الاختصاصات التنفيذية للدولة الساحلية.

تصنف الاختصاصات التنفيذية الممنوحة للدولة الساحلية للوقاية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية حسب الاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982 إلى سلطات أو إجراءات ضبطية (أولاً)، ومتابعات جنائية (ثانياً).

أولاً- اختصاصات الدولة الساحلية للقيام بإجراءات ضبطية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن.

تمارس الدولة الساحلية إجراءات ضبطية اتجاه السفن الأجنبية المبحرة في مجالاتها البحرية وتتمثل هذه الإجراءات إما في طلب تقديم معلومات من السفن، أو إخضاعها لإجراءات التفتيش إن استدعت الضرورة ذلك.

أ- اختصاص الدولة الساحلية في طلب تقديم المعلومات من السفن الأجنبية المبحرة في مجالاتها البحرية.

إذا اشتبهت الدولة الساحلية في سفينة أجنبية عندما تبحر في مياهها الاقتصادية الخالصة قد أركبت انتهاكا للقواعد فالمعايير الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث، فيحق لهذه الدولة خلب من تلك السفينة تقديم معلومات<sup>(1)</sup>. وذلك حسب المادة 220 الفقرة 3 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>(2)</sup>.

1 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 280.

2 - تنص ن المادة 3/220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م إلى: "عندما تتوفر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للإحدى الدول أوفي بحرهما الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطقية من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتماشية مع هذه القواعد والمعايير المنفذة لها. يجوز لتلك الدولة أن تغلب من السفينة تقديم المعلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك قد وقع".

من أجل التسهيل للدولة الساحلية القيام بهذه المهمة، فقد ألزمت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، دولة العلم بسن قوانين وأنظمة لإجبار السفن التابعة لها للامتثال لطلبات الدولة الساحلية<sup>(1)</sup>.

### ب- اختصاصات الدولة الساحلية في تفتيش السفن الأجنبية المبحرة في مجالاتها البحرية.

للدولة الساحلية أن تطلب من الفينة الأجنبية المبحرة في مجالاتها البحرية كما سبق وأن وضحناه أعلاه، تقديم معلومات وفي حالة رفض تلك السفينة لتقديم هذه المعلومات فيمكن للدولة الساحلية القيام بتفتيش مادي عليها<sup>(2)</sup>.

تقوم الدولة الساحلية بهذا التفتيش على السفينة عندما تتوفر لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة المبحرة في بحرها الإقليمي، قد انتهكت أثناء مرورها فيه قوانينها وأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه<sup>(3)</sup>.

كما يمكن للدولة الساحلية عندما تتوفر لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أوفي بحرها الإقليمي، قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانينها وأنظمتها المتماشية مع هذه القواعد والمعايير المنفذة لها، يسفر عن تصريح كبير يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، يجوز لتلك الدولة القيام بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا في الأمور المتصلة بالانتهاك

1 - تنص المادة 4/220 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 على: "تعتمد الدولة من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يجعل السفن الرافعة لعملها تمتثل لطلبات المعلومات المقدمة عملا بالفقرة الثالثة من نفس المادة".

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 478.

3 - من المادة 2/220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

إذا رفضت السفينة تقديم المعلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش<sup>(1)</sup>.

حددت اتفاقية قانون البحار كيفية ممارسة هذا التفتيش في كل من المواد 224 و226 منها، بحيث لا يجوز أن يمارس التفتيش إلا بواسطة الموظفين الرسميين والسفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة عمومية<sup>(2)</sup>، كما يقتصر أي تفتيش مادي للسفينة الأجنبية على فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة لا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا في الحالات التالية:

- توفر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق.

- عندما لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه.

- عندما لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة<sup>(3)</sup>.

لكن من أجل ضمان مصالح السفينة المعنية فإن اتفاقية مونتري كوباي ألزمت الدولة الساحلية عند إخضاع السفينة الأجنبية للتفتيش، أن لا تؤخرها لفترة طويلة مما تستلزمه أغراض التفتيش<sup>(4)</sup>.

1 - المادة 220/5 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982.

2 - المادة 224 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3 - المادة 1/226 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982.

4 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 284.

## ثانيا- اختصاصات الدولة الساحلية في الميدان الجنائي:

لا يقتصر دور الدولة الساحلية في مجال تنفيذ القوانين والأنظمة المتعلقة بحماية البيئة على مجال الضبط. بل يتعداه إلى المجال الجنائي. بحيث لهذه الدولة الحق في رفع دعوى ضد الأشخاص المنتهكين لهذه القوانين والأنظمة سواء كانت دولية أو وطنية (أولا) وأيضا فرض على هؤلاء الأشخاص عقوبات وذلك من اجل ردعهم(ثانيا).

## أ- رفع الدعوى:

خولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لصالح الدولة الساحلية حق رفع دعوى ضد سفن أجنبية ارتكبت مخالفات بيئية في المياه الخاضعة لسيادتها. وهوما يسمح لها بتقديم المسؤولين عن هذه الانتهاكات أمام قضائها ومحاكمتهم طبقا لتشريعها الوطني.

لقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 شروط لممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها في رفع الدعوى من هذه السفن حسب مكانه ووقوع هذه المخالفة وفق ما نصت عليه المادة 220<sup>(1)</sup>.

معنى ذلك أنه في حالة وقوع انتهاك سواء في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أوفي منطقتها الاقتصادية للبيئة البحرية، فيمكن لهذه الدولة رفع دعوى ضد السفينة الملوثة إذا وجدت في إحدى موانئها أو محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ شرط أن يكون تواجد هذه السفينة في الأماكن عن رغبة منها.

كما يمكن للدول الساحلية أيضا رفع الدعوى ضد سفينة مبحرة في بحرها الإقليمي، وذلك من أجل احتجازها، ويكون ذلك في حالة وجود أسباب واضحة لانتهاك تلك السفينة

1 -تنص الفقرة الأولى من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م على أنه: "عندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ دولة أوفي إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ. يجوز لهذه الدولة. رهنا بمراعاة الفرع 7. أن تقيم الدعوى فيما يتعلق لأي انتهاك لقوانينها وأنظمتها المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة".

أثناء مرورها في البحر الإقليمي للقوانين والأنظمة الوطنية وكذلك القواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث وحفظه والسيطرة عليه، وذلك بعد قيامها بالتفتيش المادي على هذه السفينة ووجود أدلة تثبت هذا الانتهاك<sup>(1)</sup>.

إن رفع الدعوة من الدول الساحلية ضد سفينة أجنبية الملوثة لمناطقها البحرية يمكن أن يستند إلى المادة 1/ف (د) من الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنيف سنة 1999<sup>(2)</sup>.

### ب- تطبيق العقوبة:

للدول الساحلية عند ممارسة اختصاصاتها الجنائية الحق في متابعة السفن الملوثة ولمناطقها البحرية التابعة لها ومعاينة هذه السفن طبقاً لتشريعاتها<sup>(3)</sup>.  
تتمثل العقوبات التي تصدرها الدولة الساحلية ضد السفن الملوثة لمجالها البحري في عقوبات نقدية وغير نقدية. على حسب المنطقة التي يحدث فيها التلوث البحري<sup>(4)</sup>.

1 - المادة 2/220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1981.

2 - تنص المادة 1/ف (د) المطالبة البحرية التي يجوز حجز السفينة بمقتضاها هي:

(د) - الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما، والتدابير

المستخدمة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يكبدها أو يرجع أنه يكبدها الغير بشأن الضرر، فالأضرار

والتكاليف أو الخسارة التي تماثل في طبيعتها. ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية (د)، المزيد من التفاصيل أراجع

المادة 1/ف (د) من المرسوم الرئاسي رقم 03-474 مؤرخ في 2003/09/06، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 1999/03/12 ج.ر. عدد 77 لـ 2003/12/10.

3 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 151.

4 - المادة 1/230 و2 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 على: "لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض على

العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية

والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه. كما لا يجوز لهذه الدولة أن

تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي من انتهاكات لقوانين والأنظمة

الوطنية والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه. إذ في حالة فعل تلويث متعدد

وخطير داخل البحر الإقليمي".

تهدف هذه السياسة إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. ولا سبيل لتحقيق ذلك إلا إذا دعمت القوانين المهمة بحماية البيئة البحرية بالجزاءات القانونية المذكورة أعلاه<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني

#### الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم

إضافة إلى الاختصاصات التنظيمية لدولة العلم في مجال مكافحة التلوث البحري الصادر من السفن الرافعة لعلمها فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أوكلت لدولة العلم جملة من الاختصاصات التنفيذية سواء في مجال الضبط (أولا) أوفي المجال الجنائي (ثانيا).

#### أولا- الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم في مجال الضبط

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه لا بد للدولة العم السهر على امتثال السفن الواقعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها للقواعد والمعايير الدولية. وكذلك لقوانينها الوطنية وأنظمتها الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وحفظه والسيطرة عليه، كما يجب أن تتخذ التدابير اللازمة للوفاء بالتزاماتها لحماية البيئة البحرية، فعليها اتخاذ الإجراءات التنظيمية والإدارية لمنع السفن من الإبحار إذا لم تتوفر مثلا على الثروة والمواصفات التي تنص عليها القواعد والمعايير الدولية وخاصة المتعلقة بتصميم السفن وبناءها ومعداتنا وتكوين طاقمها.

يجب كذلك على السفن الرافعة لعلم الدولة أن تتوفر على الشهادات اللازمة التي تثبت توافرها على المواصفات والمعايير الدولية لمنع التلوث البحري، ويجب أيضا أن تقوم دولة العلم بعمليات تفتيش دورية لضمان استمرارية مراعاة السفن للقواعد والمعايير الدولية،

1 - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة). رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2010، ص 331.

وللتحقق من أن الشهادات مطابقة للحالة الفعلية لكن سفينة، وهذه الشهادات يجب أن تكون مقبولة من قبل دول أخرى<sup>(1)</sup>.

### ثانيا- الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم في المجال الجنائي.

إضافة إلى الاختصاصات التنفيذية التي تمارسها دولة العلم في مجال الضبط فإنها لديها اختصاصات تنفيذية في المجال الجنائي ومن بينها ما يلي:

#### أ- رفع الدعوى

تنص المادة 04/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه دون الإخلال بالمواد 218 و220 و228 العمل على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى، حيثما كان ذلك مناسبا، فيما يتعلق بأي انتهاك يدعي وقوعه، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك<sup>(2)</sup>. بينما الفقرة 7 من المادة السالفة الذكر تنص على أن التحقيق، بناء على أي طلب مكتوب من أي دولة في أي انتهاك يدعي أن السفينة ارتكبه، وعند الاقتناع يتوفر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، العمل دون تأخير على إقامة الدعوى وفقا للقانون الداخلي<sup>(3)</sup>.

#### ب- تطبيق العقوبة

في حالة انتهاك إجراءات إقامة الدعوى بإصدار عقوبات ضد السفينة مرتكبة الانتهاك، فإن سلطة دولة العلم في هذا الباب ليست تقديرية، حيث أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أخضعت الاختصاصات التنفيذية في هذا الميدان ل قيد عام بالزام

1- المادة 1/217 و2 والمادة 213 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

2- لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 316.

3- "وتقوم دولة العلم بإبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنتيجه وتكون المعلومات متاحة لجميع الدول". راجع المادة 7/217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

والتي تنص عليها قوانينها وأنظمتها شديدة إلى حد يثبتها عن ارتكاب انتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها. وهي صياغة محكمة مستهلكة من الممارسة الاتفاقية السابقة في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن. والتي يستتج منها تأكيدها على شرطي صرامة العقوبة وكذلك على المساواة من حيث الصرامة لمعاقبة الانتهاكات المرتكبة في المياه البحرية الوطنية وتلك الانتهاكات المرتكبة خارجها<sup>(1)</sup>.

وهذا ما تنص عليه المادة 217 فقرة 8 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث

#### الاختصاصات التنفيذية لدولة الميناء

تتجسد خصوصية مفهوم دولة الميناء كما قلنا سابقا في اعتراف القانون الدولي لصالحها بعدد من السلطات الجديدة في ميدان تنفيذ القواعد والمعايير الدولية، ودولة الميناء أصبحت لديها سلطات تنفيذية عادية باعتبارها أول دولة ساحلية هدفها حماية البيئة البحرية ووقايتها من التلوث القادم (أولا) كما أن لدولة الميناء لديها سلطات تنفيذية القائمة على أساس المصلحة العامة الدولية مما يخولها سلطة تنفيذ القواعد والمعايير البيئية نيابة على الدول الأخرى (ثانيا).

#### أولا- الاختصاصات التنفيذية العادية

الدولة صاحبة السيادة على الموانئ تمارس بدء السلطات ذات طابع تنظيمي حيث تصرح اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه من حق دولة الميناء أن تفرض على السفن الأجنبية شروط خاصة لدخول موانئها ومياهاها الداخلية، شرط إضفاءها طابع العلامة على القوانين والأنظمة المحددة لهذه الشروط وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بذلك، ويتضح

1 - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2006، ص 94.

2 - تنص المادة 08/217 من اتفاقية قانون البحار إلى: "اعتماد قوانين وأنظمة تتضمن عقوبات شديدة إلى حد يثني السفن عن ارتكاب انتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها".

أن ممارسة هذا النوع من السلطات ليس خاصا بدولة الميناء وإنما يصوم في الواقع وبمعناه الواسع كل الدول الساحلية<sup>(1)</sup>.

كما يجوز لدولة الميناء عندما تتوقف سفينة الأجنبية طوعا في احد موانئها أو محطاتها النهائية البحرية، أن تقوم بمتابعتها جنائيا وكذلك معاقبتها في حالة تلوث انتهاكها للقواعد الوطنية والدولية بشأن الوقاية من التلوث الصادر عن السفن عند مرورها بالبحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة الخاضعة لولاية هذه الدولة<sup>(2)</sup>.

### ثانيا الاختصاصات التنفيذية القائمة على أساس المصلحة العامة الدولية

تتجسد هذه السلطات في كل من الدور المساعد والدور المباشر لدولة الميناء.

#### أ- الدور المساعد لدولة الميناء:

الأصل أنه لا يجوز لدولة الميناء أن تقوم بمتابعات جنائية ضد السفن الأجنبية عن ارتكابها لمخالفات بيئية في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة ساحلية أخرى<sup>(3)</sup>.

لكن استثناءا يمكن أن تتدخل للقيام بهذا الدور بناء على طلب الدولة الساحلية أو دولة العلم أو دولة أخرى تعرضت لأضرار التلوث أو من شأنها أن تتعرض لهذه الأضرار، نتيجة انتهاك السفينة المعنية القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن بالمقابل يحق لدولة الميناء عدم الالتزام بهذا الشرط، إذا تسبب هذا الانتهاك أو من شأن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالمناطق البحرية الخاضعة لولايتها<sup>(4)</sup>. أي يجوز لها أن تتدخل مباشرة برفع دعوي ضد السفينة الأجنبية المعنية، إذا كانت المخالفة التي ارتكبتها

1 - محمد البزاز، المرجع السابق، ص ص 109-110.

2 - لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 319.

3 - المادة 2/218 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

4 - DOUAY Claude, Le droit de la mer et la présentation de milieu, in RGDIP, Tome 84, 1980, P 210.

هذه السفينة قد أدت أومن شأنها أن تؤدي إلى تلويث لمياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة وفي هذه الحالة الأخيرة تتحول دولة الميناء إلى دولة ساحلية عادية، تعمل على ضمان سلامة بيئة سواحلها والمناطق البحرية الخاضعة لولايتها.

وأن ربط الاتفاقية ممارسة دولة الميناء لسلطاتها التنفيذية في هذا الميدان بضرورة الاستناد على طلب تواجهه الدولة الساحلية أو دولة العلم المعنية بحالة تلوث محددة.

### ب- الدور المباشر لدولة الميناء

القانون الدولي الحالي، حماية للمصلحة العامة الدولية وما تمثله هذه المناطق من تراث مشترك الإنسانية كمنطقة أعالي للبحار ومنطقة التراث المشترك للإنسانية، فقد جعل من دولة الميناء هي الجهة المختصة بإجراء التحقيقات والقيام بمتابعات ضد السفن التي تلوث البيئة البحرية في هذه المناطق الدولية وتدخل دولة الميناء في هذه الحالة يكون مباشراً، ولا يتوقف على الإسناد إلى طلب موجه من أي جهة كانت حيث أن ممارسة لهذا الاختصاص التنفيذي لا يحتاج إلى المرور عبر قناة دولة أخرى، وإنما نقوم به من تلقاء نفسها طبقاً لالتزامها العام بحماية البيئة البحرية.

وبارتباط مع هذه الوظيفة التي تقوم بها دولة الميناء نيابة على المجتمع الدولي. ولتعزيز دورها الوقائي لحماية البيئة البحرية من التلوث، فقد خولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982<sup>(1)</sup>. لدولة الميناء الحق في اتخاذ تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار إذا كانت قد انتهت القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحياتها للإبحار أو كونها تهدد بإلحاق أضرار بالبيئة البحرية.

نستنتج إذن أنه نظراً لكون الدولة الساحلية هي أكثر تضرراً من التلوث الذي يصيب البيئة البحرية، فإن الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في حدود ولايتها

1 - المادة 219 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

سواء بوضع القوانين والأنظمة، أو باتخاذ تدابير تنفيذية ردية، لم تأتيها اتفاقية قانون البحار ففي الجزء الحادي عشر منه من عبث ولكن ورغم ذلك فإنها لم تمنح السلطة المطلقة للدولة الساحلية في حماية بيئتها البحرية، وإنما قيدتها بحق المرور البريء في البحر الإقليمي، وتتقلص هذه الحقوق أكثر كلما اتجهنا صوب منطقة أعالي البحار وبالتالي فإن مجهودات الدولة الساحلية لا تكفي لوحدها وإنما عليها أن تتعاون مع دولة العلم ودولة الميناء في مكافحة التلوث البحري.

ونجد أن دولة الميناء تمارس نفس الاختصاصات أو السلطات مع الدولة الساحلية خاصة فيما يخص السلطات التنظيمية، وفي بعض الأحيان يمكن أن تكون دولة الميناء هي الدولة الساحلية في الوقت نفسه ويمكن أن تأتي دولة الميناء لسد عجز الدولة الساحلية في الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن، لكن رغم الجهود الدولية المبذولة لوضع التوازن بين هذه الاختصاصات إلا أن هناك مشاكل مطروحة كالرابطة الحقيقية والفعالية وظاهرة علم المجاملة بالنسبة لدولة العلم وبالتالي كان لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 تحديد هذه الرابطة.

## الفصل الثاني

مسؤولية الدول عن الاضرار بالبيئة البحرية

تعد المسؤولية الدولية رابطة قانونية تنشأ في حالة الاخلال بالتزام دولي بين الشخص القانوني الدولي الذي أخل بالتزام في مواجهته، فالمسؤولية الدولية هي مبدأ من المبادئ المسلم بها في القانون الدولي العام تنظمه مجموعة من القواعد العرفية التي أفرزتها الممارسة الدولية، كما يشكل هذا المبدأ أحد الأركان الرئيسية للنظام القانوني الدولي باعتباره ضماناً لتنفيذ قواعده والتكريس الفعلي للإلزامية أحكامه، لذلك فإن قيام المسؤولية الدولية تجاه أشخاص القانون الدولي العام ليلتزم بالتالي الاستناد الى نظرية تخضع لها تلك المسؤولية من بينها نظرية الخطأ ونظرية الفعل الدولي الغير المشروع ونظرية المخاطر والتي يكاد يتفق عليها الفقه الدولي كأساس لقيام المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية (المبحث الأول) ومن المؤكد عن وقوع حادث تلوث بحري، فإنه علاوة على ضرورة المكافحة الفعالة والسريعة لآثار التلوث، يصبح الهدف الأساسي بالنسبة لضحية الاضرار البيئية، سواء كان شخص عاماً أو شخصاً خاصاً طبيعياً أو اعتبارياً، هو الاصلاح القانوني للأضرار التي تعرض لها من خلال تحديد المسؤول القانوني عن الأضرار التي حلت به، وضمان الحصول على تعويض يغطي التكاليف والخسائر التي تكبدها سواء كان تعويض عيني أو نقدي (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### الإطار القانوني للمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

إن فكرة المسؤولية الدولية، تعد من أقدم المبادئ القانونية التي حكمت العلاقات بين الجماعات في العصور القديمة، ذلك أن هذه الجماعات وإن لم تدرك شكل الدولة بمفهومها السياسي المعاصر، مما لا يمكن معه بحث موضوع المسؤولية الدولية في تلك الفترة، إلا أن العلاقات بين تلك الجماعات ولدت نظماً للمسؤولية تقترب إلى حد كبير من مفهوم المسؤولية الدولية في العمود الأول للقانون الدولي (المطلب الأول) و قد اجتهد فقهاء القانون الدولي في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية في العلاقات الدولية متأثرين في ذلك بفقهاء القانون الداخلي وقد تعددت نظرياتهم وتطورت منها نظرية خطأ، نظرية الفعل الدولي غير المشروع ونظرية المخاطر (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### التعريف بالمسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

اختلف فقهاء القانون الدولي في وضع تعريف موحد للمسؤولية الدولية، وذلك نتيجة لعدم اتفاق هؤلاء الفقهاء على أساس موحد لها في القانون الدولي وبالرجوع إلى التعريفات التي أوردها فقهاء القانون الداخلي، باعتبار أن المسؤولية فكرة نشأت أصلاً في كنف هذا القانون (الفرع الأول) لكن تصادفنا تعريفات متنوعة سنتعرض لبعض منها، ثم نتطرق إلى تعريف المسؤولية الدولية في إطار القانون الدولي (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### تعريف المسؤولية الدولية في فقه القانون الداخلي

يعرف أستاذنا الدكتور السنهوري المسؤولية في معناها العام بأنها: «التعويض عن الضرر الناشئ عن فعل غير مشروع» ويعرفها الأستاذ الدكتور سليمان مرقس بأنها «حالة الشخص الذي سيتوجب المؤاخظة»<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup> - نقلا عن: صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 66.

أما الاستاذ حسين عامر فيعرفها بأنها « اقتراح أمر يستوجب مؤاخذة فاعلة » ويعرفها الاستاذ مصطفى مرعي تعريفا عاما، مختصرا بأنها «المؤاخذة والتبعة»<sup>(1)</sup>.

يتضح أن تعريف الدكتور السنهوري للمسؤولية هو تعريف قانوني يقيم المسؤولية على أساس نظرية الفعل غير المشروع، أما التعريفات الأخرى فهي تعريفات عامة لا تحدد أساس المسؤولية أو أثارها<sup>(2)</sup>.

على الرغم من ذلك، إلا أنه لا يمكن الأخذ بتعريف المسؤولية الدولية في إطار فقه القانون الداخلي فقط، إذ ما يمكن ملاحظته هو أن هذه التعريفات المقدمة من فقهاء الداخلي غير دقيقة، وبالتالي لا بد من إيجاد تعريفات أخرى للمسؤولية الدولية في إطار القانون الدولي تكون أشمل، كما أن إقامة المسؤولية على أساس الفعل الدولي غير المشروع كما أشار إليه الدكتور السنهوري لا يكفي، لأنه هناك أفعال مشروعة لا يحظرها القانون الدولي يمكن أن تسبب أضرارا للغير، ولهذا جاءت نظرية المخاطر كأساس جديد لإقامة المسؤولية الدولية على الأفعال المشروعة.

### الفرع الثاني

#### تعريف المسؤولية في القانون الدولي

نتعرض هنا الى تعريف المسؤولية الدولية في اطار أعمال المعاهد العلمية، واللجان الدولية المتخصصة (أولا) ثم تأتي الى تعريف المسؤولية في بعض احكام القضاء الدولي (ثانيا) بالإضافة الى تعريف المسؤولية الدولية في الفقه الدولي (ثالثا).

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2007، ص 161.

<sup>2</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 67.

## أولاً-تعريف المسؤولية الدولية في أعمال المعاهد العلمية واللجان الدولية المتخصصة

تم تعريف المسؤولية الدولية عام 1927 من طرف معهد القانون الدولي، المتواجد بمدينة نيوشال بما يلي: «تعد الدول مسؤولية عن كل فعل أو امتناع يتنافى مع التزاماتها الدولية، أي كانت سلطة الدولة التي أتته، تشريعية أو قضائية أو تنفيذية»<sup>(1)</sup>.

أما جامعة هارفرد فقد عرفت المسؤولية الدولية في مشروع قانون المسؤولية الدولية، بأن: «تسأل الدولة دولياً عن الأفعال أو الامتناع الذي ينسب إليها ويسبب ضرراً للأجانب ويقع واجباً عليها إصلاح الضرر الذي أصاب الأجنبي مباشرة أو لمن يخلفه أو الدولة التي تطالب به»<sup>(2)</sup>.

كما أن مؤتمر لاهاي لتقنين قواعد القانون الدولي العام الذي عقد بناء على دعوة من عصبة الأمم عام 1930، أورد في المادة الأولى من قراءته تعريفاً للمسؤولية الدولية، تضمن: «تسأل الدولة عن التقصير الناشئ عن أفعال أعضائه إخلالاً بالتزامات الدولة الدولية، في حق أجنبي مقيم على إقليمها، سواء لحق الضرر بشخصه أو بممتلكته»<sup>(3)</sup>.

والملاحظ أن هذه التعاريف تركز على مسؤولية الدولة عما يصيب الرعايا الأجانب على إقليمها من ضرر لإصلاحه وتعويضهم عن ذلك.

لذلك نجد أن لجنة القانون الدولي تصدت بالدراسة والتفحص لموضوع المسؤولية الدولية حيث أوردت تعريفاً عاماً لها بأنها: «النتيجة المترتبة على أي انتهاك لالتزام دولي»<sup>(4)</sup>.

## ثانياً-تعريف المسؤولية في بعض أحكام القضاء الدولي

تعرضت لجنة التحكيم في قضية (NEER) بين الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك عام 1927، لتعريف المسؤولية فقررت أنها تعني: «الواجب في أداء التعويض، الذي ينجم عن الإخفاق في أداء الالتزامات الدولية»<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 161.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 162.

<sup>4</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 68.

<sup>5</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 162.

كما قضت محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية (chorzaw factory) بين ألمانيا وبولندا عام 1927، بأن مبادئ القانون الدولي، ومفهوم عام للقانون أيضاً، أن أي إخلال بتعهد يستوجب الالتزام بإصلاح الضرر، وأضافت المحكمة أن هذا الالتزام يظل قائماً بذاته، ودون حاجة إلى النص عليه في الاتفاق الذي وقع به الإخلال<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً-تعريف المسؤولية في الفقه الدولي

عرف الفقيه «دورأتاجا» المسؤولية بأنها: «العلاقة الجديدة التي تنشأ عن انتهاك لواجب دولي وبمقتضاها، يلتزم الشخص الذي ينسب إليه الانتهاك بأن يقدم إصلاحاً كافياً للضرر الذي لحق بشخص دولي آخر»<sup>(2)</sup>.

وعرف الفقيه الفرنسي "شارل روسو" المسؤولية الدولية بأنها «وضع قانوني تلتزم بموجبه الدولة التي ينسب إليها ارتكاب الفعل غير مشروع، وفقاً للقانون الدولي، بأن تصلح الضرر الذي لحق بالدولة التي ارتكب في مواجهتها هذا الفعل»<sup>(3)</sup>.

أما الفقيه "كلسن" عرفها بأنها «المبدأ الذي ينشئ التزاماً بإصلاح أي انتهاك للقانون الدولي، ارتكبه دولة مسؤولة، ويرتب ضرراً»<sup>(4)</sup>.

ويرى "هاريس" أن المسؤولية في أي نظام قانوني، تعني: «تحمل تبعه الاخفاق في اطاعة الالتزامات في اتخاذ الحيطة المفروضة قانوناً»<sup>(5)</sup>.

أما "جريفرات" فيرى أن المسؤولية الدولية تعني: «المحاسبة عن انتهاك القانون الدولي» بينما يرى "جانكوفك" أن المسؤولية الدولية بمثابة وضع قانوني خاص، ينشأ عن التقصير الذي يؤدي إلى الأضرار بحقوق وكذا ممتلكات دولة أخرى.

<sup>1</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 68.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 69.

<sup>3</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 163.

<sup>4</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 69.

<sup>5</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 163.

## المطلب الثاني

## أساس المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

يقصد بأساس المسؤولية الدولية تلك النظرية أو المبدأ القانوني، الذي يستند اليه في إقامة المسؤولية على عاتق أشخاص القانون الدولي أو هو «السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الذي وقع، على عاتق شخص معين»، وقد اجتهد فقهاء القانون الدولي في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية في العلاقات الدولية متأثرين في ذلك بفقهاء القانون الداخلي، وقد تعددت نظرياتهم وتطورت وفقا للمتغيرات التي أثرت في طبيعة وصور الأنشطة التي تجري على الساحة الدولية في الآونة الأخيرة، ومن أهم هذه المتغيرات تدخل الدولة في معظم صور الأنشطة التي كانت قاصرة من قبل على الافراد، والتقدم العلمي والنفسي، الذي أصبح سمة العالم الآن، وبالرغم من تعدد النظريات التي تناولت أساس المسؤولية الدولية، فلم يستقر الفقه والعمل الدوليين على أساس موحد لها حتى الآن، وواقع الامر أن متطلبات وطبيعة العلاقة القانونية ونوعية النشاط المسبب للضرر، تفرض نفسها على الفقه والقضاء الدوليين لاختيار الأساس الذي يحكم العلاقة القانونية<sup>(1)</sup> ويكاد يتفق الفقه الدولي ويؤيده في ذلك المعاهدات والقضاء والممارسات الدولية على أن المسؤولية في القانون الدولي تحكمها ثلاث نظريات رئيسية هي: نظريات الخطأ (الفرع الأول) بالإضافة الى نظرية الفعل الدولي الغير المشروع (الفرع الثاني) وأخيرا نظرية المخاطر أو المسؤولية اللاخطية<sup>(2)</sup> كأساس لقيام المسؤولية عن الأضرار بالبيئة البحرية (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص ص 177-178.

<sup>2</sup> - أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 363.

## الفرع الأول

## نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية

يعود أصل نظرية الخطأ الى بداية العصور الوسطى أي مع ظهور فكرة رابطة الدولة بالمفهوم الحديث، حيث كانت في السابق نظرية المسؤولية الجماعية هي السائدة أي نظرية التضامن المطلق بين أفراد الجماعة على تحمل المسؤولية، ومن خلال التطور وظهور مصطلح الدولة، نجد أن فكرة المسؤولية هو ظهور شخص صاحب السيادة في الدولة وهو الامير بحيث أصبحت الدولة تتجسد في ادارته.

ولما كان الامير لا يقبل بالظلم ولا يسمح بانتهاك أحكام القانون لذلك وجدنا تخليا عن نظرية المسؤولية الجماعية لتحل محلها نظرية الخطأ<sup>(1)</sup> وبالتالي سوف نتطرق الى البحث عن نظرية الخطأ في فقه القانون الدولي (أولا) ثم التطرق الى نظرية الخطأ في أحكام القضاء الدولي (ثانيا) ثم التطرق الى نظرية الخطأ في أحكام القضاء الدولي (ثانيا) وأخيرا مدى تطبيق نظرية الخطأ عن المساس بسلامة البيئة البحرية (ثالثا).

## أولا-نظرية الخطأ في فقه القانون الدولي

تقوم نظرية الخطأ على أساس أن الدولة لا يمكن أن تعتبر مسؤولة ما لم تخطئ ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر من الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول، وهذا الفعل الخاطئ إما أن يكون متعمدا وإما يكون غير متعمد<sup>(2)</sup> وقد تناول الفقيه الهولندي «جرويتوس» في نهاية القرن الثامن عشر بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي الى مجال القانون الدولي وأوضح «جرويتوس» النظرية في كتابه قانون الحرب والسلام، حيث بنى مسؤولية الدولة على أساس توافر الخطأ من جانب الامير وقد حدد الحالات التي يمكن ان يتحقق فيها الخطأ وهي:

<sup>1</sup> - رضا بن سالم، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2004، ص127.

<sup>2</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص38.

1- أن الامير لم يتخذ الاجراءات اللازمة للحيلولة دون وقوع هذه الاعمال، وبذلك أصبح شريكا فيها.

2- أن الامير بعد وقوع الاعمال لم يتخذ الاجراءات الكفيلة بمعاقبة من قاموا بالتصرف، وبذلك يكون قد أجاز تصرفهم وقد ألحق «جروتوس» بنظريته فكرة الحرب عبر العادلة حيث اعتبرها خطأ<sup>(1)</sup> وإن من واجب الدول الاخرى مساندة الدولة المتضررة، وحقهم في الحياة اذ لم تكن حالة الاتهام (الخطأ) واضحة، تلك هي مقومات نظرية الخطأ حسب ما شرحها «جريتوس» في كتابه المذكور سلفا، من الفقهاء أيضا الذين تناولوا نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية نجد الفقيه "جورج سل" حيث يرى في ذلك أن مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي معناه اغتصاب او تجاوز في السلطة أو تعسف السلطة أو عدم القيام باختصاص معين بكل بساطة أو وجود خطأ لأحد الاعوان في أداء وظيفته ثم يضيف ماذا تعني قانونا كلمة الخطأ إن لم تكن تصرفا مخالفا لقواعد القانون<sup>2</sup>.

في نفس الاتجاه ذهب جابرل سالفينون (Gabral Sabile) في المحاضرات التي ألقاها بلاهاي عام 1933 بأنه اخذ بمصطلح المسؤولية بمفهومه الواسع بمعنى الالتزام الناتج عن عمل غير مشروع، فإنه من التناقض أن نتحدث عن المسؤولية بدون خطأ ذلك ان وجود عمل غير مشروع معناه وجود خطأ وأن هذا الاخير لا ينشأ الا عند انتهاك قاعدة قانونية<sup>(3)</sup>. أما لوسي لوفير (Louis LEFUR) فقد رأى أن من سبب في ضرر للغير يوجب صاحبه اصلاح الخطأ المرتكب، ومن اجل ذلك يجب توفر شرطين:

<sup>1</sup> - محمد سامي عبد الحميد، اصول القانون الدولي العام (القاعدة القانونية)، الجزء الثاني، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 1999، ص 61.

<sup>2</sup> - يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون سنة النشر، ص 16.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

- 1- حصول الاضرار بمعنى المساس بحق دولة اخرى.
- 2- عمل غير مشروع منسوب للدولة التي يفترض وجود خطأ في مواجهتها وقد حدد خطأ الدولة في الحالات التالية:
  - أ- اذا ما قصرت الدولة في اختبار الموظف.
  - ب- اذا كان هناك اشراف سيء على الموظف أساء السلطة الممنوحة بعمل يتطلبه القانون الدولي مثل عدم تنفيذ الدولة لالتزاماتها الدولية والفقهاء العربي هو الاخر له رأي في مفهوم نظرية الخطأ وتمثل في الدكتور حامد سلطان، حيث أنه يرى أن نظرية الخطأ شرط أساسي لقيام المسؤولية الدولية، ثم في اتجاه آخر قصر نطاق نظرية الخطأ على مسؤولية الدولة على أعمال الافراد العاديين، وأسس وجهة نظره على أنه يشترط لثبوت تلك النظرية من جانب الدولة في احدى اعمالها وأعمال موظفيها<sup>(1)</sup>.

ويرى الفقيه "روسو" ان نظرية الخطأ مازالت هي النظرية التقليدية لإقامة المسؤولية الدولية وهو يشترط في الفعل المرتب للمسؤولية، بالإضافة إلى كونه مخالفا للالتزام دولي أن ينطوي هذا الفعل على خطأ منسوب إلى الدولة، سواء كان هذا الخطأ في صورة التقصير أو الغش أو الإهمال، وعلى هذا الرأي أيضا الاستاذة "بدرية العوض"<sup>(2)</sup>.

أما الفقيه "أرانجيو رويز" فيرى أن للخطأ دور كبيرا في مجال المسؤولية الدولية فعلى ضوءه يمكن تصنيف العواقب القانونية للفعل غير المشروع، ويضيف أيضا أن في تحليله لمشروع قانون مسؤولية الدول الذي أعقدته لجنة القانون الدولي لاحظ أن صياغة المادة

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 182.

<sup>2</sup> - بدرية عبد الله العوض، القانون الدولي العام في وقت السلم والحرب وتطبيقه في دولة الكويت، الطبعة الأولى، دار الفكر، دمشق، 1979، ص 210.

الحادية والثلاثين من هذا المشروع<sup>(1)</sup> والتعليق عليها لتثبت اتجاه اللجنة نحو اشتراط الخطأ للتقرير بعدم المشروعية وبالتالي إلى قيام المسؤولية، وقد واجهت نظرية الخطأ انتقادات عديدة، على يد فقهاء المدرسة الوضعية، يتزعمهم الفقيه "انزيلوتي" أنه يرى أن الدولة لا تسأل إلا عن سلوك خاطئ والخطأ في مفهومه يستند إلى معيار موضوعي يتجسد في مجرد مخالفة الالتزامات الدولية، ودون البحث في جوانب السلوك الشخصية للدولة محل المساءلة بسبب أن تقدير الخطأ أو الأعمال يخضع لقياسات شخصية ونفسية لا يمكن تحليلها في مسلك الدولة باعتبارها شخصا معنويا، على أن هذه النظرية كانت ثقلًا وقت ظهورها مع الخطأ الذي كان قائما بين الدولة وشخص الحاكم.

فضلا عن صعوبة تطبيق نظرية الخطأ على مسلك أجهزة الدولة إذ أن هذه الأجهزة تعمل في نطاق اختصاصها وطبقا لالتزاماتها المحلية، وتبعًا فلا يمكن أن ينسب اليها الخطأ وإما أن تخرج عن ذلك الاختصاص وعندئذ لا يمكن أن ينسب الخطأ إلى الدولة، فإن الفقه الدولي بدأ يتحول عن نظرية الخطأ لإقامة المسؤولية الدولية، إذ نجد الفقيه "جونتر هاندل" على رأس اتجاه يبرز دور الخطأ في إقامة المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود<sup>(2)</sup>.

كذلك في محاولة للدفاع عن نظرية الخطأ مؤكدا دورها في مجال إقامة المسؤولية الدولية يرى الفقيه "ارانجيو رويز" في النقد القائل بأن نظرية الخطأ لا تتلاءم مع طبيعة

<sup>1</sup>- تنص المادة 31 من مشروع تعيين المسؤولية الدولية على أنه «تتعلق بالقوة القاهرة والأحداث العرضية باعتبارهما من الظروف النافية لعدم المشروعية وقد جرى نصها كما يلي :

1-ينتهي عدم المشروعية عن فعل الدولة غير المطابق لما يتطلبه منها التزام دولي عليها اذا كان ذلك الفعل راجعا لقوة لا سبيل لمقاومتها أوكدت خارجي حيز منظور وخارج عن ارادتها جعل من المعتبر ماديا على تلك الدولة أن تتصرف وفقا لذلك الالتزام أو أن تعرف أن تصرفها لم يكن مطابقا لما يتطلبه منها ذلك الالتزام .

2- لا تطبق الفقرة اذا كانت الدولة المعنية قد اسهمت في حدوث الاستحالة المادية»

<sup>2</sup>- حامد سلطان، القانوني الدولي وقت السلم، الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية، بدون بلد النشر، 1992، ص210.

الدول بوصفها أشخاص اعتبارية لا يمكن البحث عن الخطأ في مسلكها، أنّ هذا النقد إنّما تستند إلى معطيات القانون الداخلي التي ترى في الدولة شخص معنويًا، إذن الفرد في اعتبارها هو الشخص الطبيعي في هذا القانون وأنه يستند صفته هذه من أسبقية وجوده على النظام القانوني الداخلي، إذ أنّ هذا القانون يرى أنّ الشخص الطبيعي هو الذي ينشأ دون تدخل من القانون مثلما هو الحال في الشخص الاعتباري، لذلك ومادامت الدول في مفهوم القانون الدولي كانت أسبق وجودًا من هذا القانون ودون تدخل منه فهي بالتالي شخصه الطبيعي<sup>(1)</sup>.

وهذا الرأي الذي يقول به الفقيه "رانجيو روبن" نراه رأياً جديراً بالاعتبار من حيث النظر إلى الدولة بوصفها الشخص الطبيعي في القانون الدولي لكننا نختلف مع هذا الفقيه فيما ذهب إليه من إمكان مساءلة الدولة على أساس الخطأ في مفهومه التقليدي فالدولة وإن كانت الشخص الطبيعي في القانون الداخلي وصولاً إلى تقدير الخطأ في جانبه لذلك نرى ضرورة تطوير مفهوم الخطأ ليتلاءم مع طبيعة الدولة وتتحقق في ذلك مع هذا الجانب من الفقه الدولي .

أما عن تقدير ملائمة هذه النظرية في مجال المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي العابر للحدود فنفرده له موضعاً آخر من هذه الدراسة<sup>(2)</sup>.

### ثانياً - نظرية الخطأ في أحكام القضاء الدولي

استند العديد من أحكام القضاء الدولي إلى نظرية الخطأ في إقامة المسؤولية الدولية وقد لا يتسع المجال لتناول هذه القضايا ويستحسن أن تشير إلى بعضها كي يتسع المجال

<sup>1</sup>- محمد طلعت الغنيمي، بعض الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام، قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974، ص155.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

لعرض قضية مضيق كرفو الشهيرة باعتبارها تتعلق بالمسؤولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية<sup>(1)</sup>.

فهذه القضايا العديدة التي أسس الحكم فيها صراحة على نظرية الخطأ قضية ألاباما (Alabama Claim)<sup>(2)</sup>. وأيضا في قضية البعثة التبشيرية الأمريكية في سيراليون (Homme Missionary society )

أسست المحكمة حكمها على نظرية الخطأ وانتهت إلى أنه من المبادئ المستقرة في القانون الدولي أنه لا مسؤولية على أية حكومة عن أعمال العصيان التي يترتب عليها انتهاك لسلطتها ما لم تكن هذه الحكومة قد تصرفت بسوء نية أو قصرت في إخماد هذه الثورة لذلك رفضت المحكمة الحكم بمسؤولية الحكومة البريطانية.

وكذلك قضية نويس (Noyés Claim)<sup>(3)</sup> أما عن قضية مضيق كرفو (Corfou Channel) فقد اثرت خلافا كبيرا في الفقه الدولي بل، وبين قضاة محكمة العدل الدولية التي أصدرت الحكم فيها، ودار الخلاف حول ما إذا كانت المحكمة قد طبقت معيار المسؤولية المخاطر في الحكم الصادر منها في هذه المنازعة. أم أنها استندت إلى نظرية الخطأ لإقامة المسؤولية الدولية، وتتخلص وقائع النزاع في الدعوة التي أقامتها المملكة المتحدة البريطانية أمام محكمة العدل الدولية في 22 ماي 1947 ضد حكومة جمهورية ألبانيا الشعبية، في أنه أثناء عبور قافلة من السفن الحربية البريطانية بمنطقة جنوب غرب (Saranda) في الممر الملاحي الدولي بمضيق كرفو الواقع داخل المياه الإقليمية الألبانية، اصطدمت ضد حكومة

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 189.

<sup>2</sup> - حيث قضت محكمة التحكيم عام 1972 بأن المملكة المتحدة البريطانية لم تبذل العناية الواجبة المتطلبة في سلوك الدولة المحايدة بين الأطراف المتحاربة، لذا قضت المحكمة بمسؤولية المملكة المتحدة البريطانية على أساس الخطأ. لمزيد من التفاصيل راجع: علي بن علي مراح، المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

<sup>3</sup> - هذه القضية أقامتها الوم.أ ضد حكومة بنما في عام 1933 للمطالبة بالتعويض عما أصاب مواطنيها نويس من أضرار حيث قضت المحكمة بعدم مسؤولية الحكومة البنمية لعدم ثبوت تقصيرها بواجبها في حفظ الأمن والنظام. لمزيد من التفاصيل راجع: علي بن علي مراح، المرجع نفسه، ص 190.

جمهورية البانيا الشعبية في انه اثناء عبور قافلة من السفن الحربية البريطانية بمنطقة جنوب سفينتان من القافلة ببعض الألغام البحرية مما اسفر عن حدوث اضرار كبيرة هاتين السفينتين ومصرع أربعة وأربعين ضابطا وبحارا بريطانيا واصابة اثنين واربعين اخرين. وادعت بريطانيا في الدعوى ان البانيا هي التي قامت ببث هذه الألغام أو أنها على الأقل كانت عالمة بوجودها، لكن تسترت عليها وأنه بالرغم من علم الحكومة الالبانية وموظفيها بتأهب السفن البريطانية لعبور المضيق، فقد اغلقت الحكومة الالبانية الاعلان عن وجود هذه الألغام رغم علمها المسبق بوجودها، بينما انكرت البانيا قيامها بوضع الألغام، أو الاشتراك في وضعها وحتى العلم المسبق بوجودها في مياهها الاقليمية<sup>(1)</sup>.

وقضت المحكمة في هذه القضية أنه يقع على عاتق الدولة التزام يقضي بالا تأدى بعملها باستخدام اقليمها للقيام بأفعال معارضا وحقوق الدولة الأخرى.

### ثالثا- نظرية الخطأ كأساس المسؤولية الدولية عن المساس البيئة البحرية .

إضافة إلى الاعتراضات التقليدية التي أثارها الفقه الدولي حول نظرية الخطأ، فقد ابدى جانب كبير من هذا الفقه تخوفهم من اللجوء إلى هذه النظرية، لإقامة المسؤولية الدولية وعن الضرر البيئي العابر للحدود، إذ يرى البعض، أن معايير الحرص ومقاييس التنبؤ التي يستند إليها في تقدير الخطأ أصبحت متزايدة الابهام، وغير محددة في ظل التقدم والتطور التقني وأنه في ظل هذا التطور التقني أصبح من المعتذر اثبات الخطأ في أحوال الضرر البيئي العابر للحدود وذلك إما للتغير الجذري الذي قد يشوب الجسم المسبب للضرر، أو لتأخر ظهور الضرر مددا طويلة بعد وقوع الحادث الضار، مثلما في أحوال التلوث النووي والتلوث بإغراق النفايات السامة أو المشمعة، مما قد يتغير معه تحديد مصدر التلوث على وجه الدقة وبالتالي نسبة الخطأ إلى مرتكبه<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup>- علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص ص190-191.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص195.

كما أنه من الصعب دائماً من الناحية العملية اثبات نية الخطأ العمدي أو الإهمال خاصة إذا كان الخطأ منسوباً إلى فرد أو مجموعة من الأفراد لفشلهم في أداء المهام الوظيفية الموكلة اليهم، إضافة إلى ذلك فإنّ البحث في معيار السلوك الذي تنتهجه الدولة عند اتيانها لفعل ماس بسلامة البيئة، لا يتفق مع طبيعة الدولة كشخص اعتباري<sup>(1)</sup>.

يشير "هاندل" أيضاً ودون أن يحلل وجهة نظره إلى أن المادتين 139 فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>(2)</sup> يتناولان المسؤولية الدولية على أساس الخطأ، ففي رأيه أن هذه المواد صيغت بعبارات تختص بفشل الدولة في الاضطلاع بمسؤولياتها بموجب هذه الاتفاقية بالتوافق مع احكام القانون الدولي.

ولا يمكن الاتفاق مع هذا الجانب من الفقه في تقرير مسؤولية الدولة عن الضرر البيئي العابر للحدود على أساس الخطأ ولأسباب سألغة الذكر والتي أدت بالفقه الدولي الى العدول عن هذه النظرية الى النظرية الفعل الدولي غير المشروع والتي تقيم المسؤولية على عاتق الدولة، بمجرد انتهاكها لالتزام دولي .

وقد تدارك الفقيه ذاته قصور نظرية الخطأ فعدل عن جهة نظره، وذلك في مقال لاحق أكد فيه أن "المسؤولية الدولية للدولة عن أضرار التلوث غير العمدي العابر للحدود الوطنية تظل بصفة عامة متفوقة على فعل الدولة المسبب للضرر، والذي يعد غير مشروع وفقاً للقانون الدولي".

وهذا المنظور الجديد لمسؤولية الدول عن الضرر البيئي العابر للحدود يتوافق الى حد كبير مع مفهوم المسؤولية لدى الفقيه انزيلوتي، الذي سنعرض له فيما بعد اذ يقيم المسؤولية على انتهاك القانون الدولي باعتباره فعلاً غير مشروع، مع اشتراط افتقاد مسلك الدولة للعناية الواجبة<sup>(3)</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص196.

<sup>2</sup> - راجع 2/139 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

<sup>3</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص124.

وبناء على ما تقدم، واتساقاً مع المبادئ القانونية التي أكدتها محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو، ووفق مفهوم المسؤولية الدولية، التي ينطوي على عنصري المنع واصلاح الضرر (Prevention and Reparation)، ففي حالة علم الدولة بوجود مصدر للضرر العابر للحدود، في نطاق ولايتها، أو تحت سيطرتها الفعلية، أو كان لديها من الوسائل ما يتيح لها العلم بهذا النشاط، وكان لديها من الوقت والامكانيات ما يتيح لها منع وقوع هذا الضرر، تكون هذه الدولة مسؤولة دولياً عن عدم ايلاء العناية الواجبة لمنع وقوع الضرر البيئي العابر للحدود، الذي تحدثه أنشطة الكيانات الخاضعة لولايتها أو تحت رقابتها الفعلية كما أن على هذه الدولة الواجبة تجاه منع الضرر، وبكفي لكي تنتصل الدولة من مسؤوليتها ان تثبت أنها بذلت العناية الواجبة لمنع هذا الضرر، أما إذا كان الضرر منبعثاً عن نشاط يتسم بالخطورة، فلا مجال لأعمال هذه القواعد<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني

#### نظرية الفعل الدولي الغير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية

أمام الانتقادات التي وجهت الى الأساس التقليدي لنظرية الخطأ، اتجه أنصار المدرسة الوضعية الى تبني أساساً آخر لمسؤولية الدولة، حيث ترفض هذه المدرسة فكرة الخطأ لصعوبة تقديرها، وتقدر أن العبرة هي الصفة غير المشروعة للتصرف المخالف للقانون الدولي، باعتبار هذا الانتهاك فعلاً دولياً غير مشروعاً دولياً، وبالتالي سنتعرض الى تحديد نظرية الفعل الدولي الغير المشروع في اطار فقه القانون الدولي (أولاً) بالإضافة الى التطرق لموقف القضاء الدولي من هذه النظرية (ثانياً) وأخيراً نأتي الى تطبيق هذه النظرية على المسؤولية الدولية عن المساس سلامة البيئة البحرية(ثالثاً).

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 198.

## أولاً-نظرية الفعل الدولي الغير المشروع في فقه القانون الدولي

كان أنزيلوتي أول من تبني نظرية الفعل الدولي غير المشروع، حيث يقول: "إن مسؤولية الدولة تقوم على طبيعة اصلاح الضرر لا الترضية، ومن ثم يتحدد حق الدولة المضرورة بالمطالبة بإصلاح الضرر، وتقديم ضمانات للمستقبل، وأن العلاقة القانونية التي تنشأ بها الروابط بين الدولة نتيجة الاخلال بالحقوق نفس الملامح في أعقاب تصرف غير مشروع، هو وبصورة عامة انتهاك الالتزام دولي ينشئ علاقة قانونية جديدة بين الدولة صاحبة التصرف والدولة التي وقع الاخلال في مواجهتها فتلزم الاولى بالتعويض ويحق للثانية ان تقضي هذا التعويض تلك هي النتيجة الوحيدة التي يمكن أن تلحقها القواعد القانونية الدولية المعبرة عن الالتزامات المتبادلة بين الدول بالعمل المخالف للقانون<sup>1</sup>.

ويميضي انزيلوتي قائلاً أن الفرق القائم في القانون الوطني بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية، وكذا الفرق بين اصلاح الضرر والجزاء لا وجود له في القانون الدولي الذي يعكس في هذا الصدد أيضاً مرحلة في التطور الاجتماعي اجتازها القانون الوطني منذ أمد بعيد، وكان التعويض عن الضرر الذي يشكل في الوقت نفسه جزءاً يتضمن اصلاح الضرر الواقع من الصفات المميزة للمرحلة الأولى في تطور القانون<sup>2</sup>.

كما اعتبر بول روتر (Paul Reuter) العمل الدولي غير المشروع أساس المسؤولية الدولية بل الشرط الأهم لقيامها بينما ذهب البعض الآخر الى أن المسؤولية الدولية أساسها العمل الدولي غير المشروع وطبيعة هذا العمل هو انتهاك الالتزامات الدولية المفروضة على الأشخاص محل المسؤولية، سواء كان الانتهاك ايجابياً (بالفعل) أم سلبياً (بالامتناع)، حيث اشترطت لقيام المسؤولية انتهاك الالتزامات الدولية ومناطق العمل غير المشروع كعنصر في

<sup>1</sup> - نقلا عن: محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1967، ص675.

<sup>2</sup> - نقلا عن: يوسف معلم، المرجع السابق، ص19.

المسؤولية الدولية هو مخالفة قاعدة قانونية دولية أيا كان مصدرها اتفاق أو عرف أو مبادئ القانون العامة، كما أشار له بعض الفقه العربي<sup>1</sup>.

### ثانيا- نظرية الفعل الدولي غير المشروع في أحكام القضاء الدولي

اتخذ القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع، أساس للمسؤولية الدولية في العديد من أحكامه، ومنها الحكم الشهير الذي عرضنا له فيما سبق والمتعلق بالنزاع حول مصنع شورزوف، والذي يعد علامة بارزة في القانون الدولي وذلك بما قرره من التزام منتهك الاتفاق الدولي، بإصلاح الضرر الناشئ عن هذا الانتهاك، ولولم ينص الاتفاق على ذلك صراحة<sup>2</sup>.

كما يحسب لهذه النظرية أيضا، أنها يسرت للقضاء الدولي امكان القضاء بمسؤولية الدولية عن الافعال الضارة التي يأتيها موظفوها خارج نطاق اختصاصهم (ultra vires)، والتي لم يكن من الممكن مساءلة الدولة عنها، استنادا الى نظرية الخطأ، ومن الأحكام العديدة التي تأسست على نظرية الفعل الغير المشروع، تقتطف منها ما تضمنته من عبارات صريحة تنطوي على اقرار نظرية الفعل الدولي غير المشروع، فقد تناولت محكمة العدل الدولية في حكمين لها نظرية الفعل الدولي غير المشروع<sup>3</sup>.

### في قضية (Barcelona tradition light power compagnie limited)<sup>4</sup>.

وفي قرار التحكيم الذي أصدرته اللجنة المشتركة بين الو.م.أ وإيطاليا، في قضية شركة (Armstrong Cork company) عرفت اللجنة الفعل الدولي غير المشروع دوليا بأنها أي

<sup>1</sup> - يوسف معلم، المرجع السابق، ص ص19-20

<sup>2</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص124.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

<sup>4</sup> - أصدرت محكمة العدل الدولية حكما في الخامس من فبراير عام 1970 ضمنته الشروط الموضوعية لقبولها دعوى الحكومة البلجيكية إذ قضت بأنه "كان من حق الحكومة البلجيكية أن تتقدم بشكوى لو انها استطاعت أن تثبت أن أحد حقوقها قد انتهك، وأن الافعال موضوع الشكوى قد استتبع انتهاك التزام دولي، ناشئ عن معاهدة أو قاعدة قانونية" لمزيد من التفاصيل راجع: علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص206.

تصرف من تصرفات الدولة، يتعارض مع أية قاعدة من قواعد القانون الدولي، وأكدت أن الإخلال بالالتزام الدولي، يستتبع الالتزام بإزالة الضرر<sup>1</sup>.

يبدو إذن مما تقدم ان القضاء الدولي يعتمد معيار الفعل الغير المشروع دوليا كأساس للمسؤولية الدولية فيما عرض عليه من منازعات.

### ثالثا-نظرية الفعل الدولي غير المشروع دوليا كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية

لاشك فيه أن التطور التقني المتنامي والاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية موردا للثروات المعدنية وخاصة النفطية منها الى جانب أنها وسيلة لنقل عبر أنحاء العالم ومما يترتب عن هذه النشاطات والاستخدامات من تلويث تتعرض للبيئة البحرية بشكل يمكن أن يهدد الانسان ومصالحه المتصلة بهذه البيئة.

هنا بدأ اهتمام الدول وقبولها لمفهوم نظرية الفعل غير المشروع مما دفعها الى ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية والاقليمية والخاصة بحماية البيئة، الى جانب ذلك عمدت الى وضع معايير واضحة لتحديد المسؤولية الدولية عن الاضرار المترتبة على التلوث البحري<sup>2</sup>، فأصبحت اللاشريعة الدولية هي الركيزة الاساسية للمسؤولية الدولية، ومقتضى تلك اللاشريعة، تبدو "في كون التصرف الذي قامت به الدولة فعلا، جاء مناقضا، وبالأدق غير مطابق للتصرف الذي كان عليها انتهاجه، لمراعاة التزام دولي معين"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع نفسه، ص 207.

<sup>2</sup> - أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 387.

<sup>3</sup> - الامم المتحدة تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثامنة والعشرين، 1976، ص 182 والوثيقة رقم

ولكن يعوق عمومية تطبيق هذه القاعدة، ما هو مستقر في القانون الدولي من نسبة أثر المعاهدات، إذا المعاهدة لا تلزم الا أطرافها، ولا يمكن مساءلة شخص دولي عن خرق التزام في معاهدة ما، ما لم يكن طرفا فيها<sup>(1)</sup>.

ولكن ألا يوجد التزام عام بحماية البيئة الدولية يفرض على كافة الدول، حماية هذه البيئة، وتنشأ المسؤولية الدولية عن انتهاكه؟

ولذلك فقد تصدى القضاء الدولي للبحث عن مثل هذا الالتزام، فتوصلت محكمة التحكيم التي نظرت قضية مصهر تريل، الى أحد المبادئ القانونية الهامة، الذي يبدو أنه كان مستقرا في القواعد القانونية العرفية الدولية، وأفصحت المحكمة بعبارات عامة، عن هذا الالتزام، فقررت أنه: "ليس لأية دولة الحق في أن تستخدم، أو أن تسمح باستخدام اقليمها بطريقة تسبب أضرارا لأراضي دولة أخرى، أو داخلها، أو لممتلكات الاشخاص في تلك الأراضي". ففي قضية مضيق كرفو، قضت المحكمة بأنها: "يقع على كل دولة التزام يقضي بالألا تتأدى، بعلمها باستخدام اقليمها للقيام بأفعال تتعارض وحقوق الدول الاخرى".

وقد أكد جانب من الفقه الدولي، استقرار هذا المبدأ في القانون الدولي العرفي، وعلى أنه من العسير مخالفة الدول لذلك المبدأ

كما نص على هذا المبدأ أيضا عدد كبير من قرارات المؤتمرات الدولية ذات الصلة بحماية البيئة والحفاظ عليها، أبرزها ما ورد في سياق المبدأ الحادي والعشرون من اعلان ستوكهولم للبيئة الانسانية<sup>(2)</sup>.

وعلى صعيد آخر، فقد نصت على هذا الالتزام ايضا، اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، في مادتها 192، وتحت عنوان "التزام عام" اذ جاء فيها أن «الدول ملزمة بحماية

<sup>1</sup>- لا ترتب المعاهدة أية التزامات على دولة ثالثة، ولا أية حقوق لها دون موافقتها "المادة 34 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، 1969.

<sup>2</sup>- علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص211.

البيئة البحرية والحفاظ عليه»، وهو التزام ذو طبيعة لا يمكن الإلمام بها، إلا من سياق تناوله مع المادة 193<sup>(1)</sup>.

والفقرتين الأولى والثانية من المادة 194<sup>(2)</sup>، فالمواد الثلاث معا تجسد مدلول المبدأ الواحد والعشرين، من اعلان ستوكهولم، فهي حين تقضي بأن للدول حقا سياديا في استغلال مواردها الطبيعية، يكون عليها في المقابل التزاما باتخاذ كافة التدابير كي تضمن أن تجري هذه الأنشطة الواقعة تحت ولايتها، أو رقابتها، بحيث لا يؤدي جريانها الى الاضرار بدول أو ببيئات أخرى، بطريق التلوث<sup>(3)</sup>.

فإن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بحماية البيئة الدولية والحفاظ عليها، تنطوي على العديد من الالتزامات القانونية الدولية، التي تفرض على الدول الاطراف واجبات محددة تستهدف حماية البيئة الدولية، فيرتب مسؤولية دولية عن فعل دولي غير مشروع دوليا، كذلك فإن لجنة القانون الدولي المختصة بإعداد مشروع قانون مسؤولية الدول قامت بدور بارز لإظهار الدور الكبير الذي يمكن ان تؤديه نظرية الفعل غير المشروع دوليا، في اقامة المسؤولية الدولية، عن المساس بسلامة البيئة البحرية ويتبين لنا ذلك على الخصوص من خلال المادة التاسعة مشروع المواد المقترح تحت عنوان "الجرائم والجنح الدولية"<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة 193 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: «للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفق إلتزاماتها بحماية البيئة الدولية والحفاظ عليها».

<sup>2</sup> - تنص المادة 194 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: «1- تتخذ الدول منفردة او مشتركة حسب الاقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها..

2- تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي الى الحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها الى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لهذه الاتفاقية».

<sup>3</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 130.

<sup>4</sup> - أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص 390.

## الفرع الثالث

## نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية الدولية

أحدثت الثورة الصناعية وما تبعها من تطور علمي وتقني كان لها دور كبير في العلاقات الدولية، كما صاحب هذا التطور اتجاه للبحث عن أساس جديد للمسؤولية يخرج عن مفهوم الخطأ الذي أصبح عسير الإثبات، وكذا عن نظرية الفعل غير المشروع التي أصبحت من الصعب اللجوء إليها لتغطية حالات المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأنشطة المشروعة<sup>(1)</sup>.

فكان أن توصل فقهاء القانون الداخلي الى نظرية المخاطر لإقامة المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تحدثها الأشياء، إذ يستند الفقه الداخلي، تاريخياً، الى نشوء هذه النظرية في كنف القانون الروماني الذي أقام المسؤولية في اكيليا (lex Aquilia) على الضرر فقط، دون أن يعول على مسلك مسبب الضرر، فلا تعد نظرية المخاطر من النظريات الحديثة، بل أن الفقه الاسلامي سبق وأن أسس المسؤولية على فكرة الضمان والتي تعني في اللغة الإلزام والالتزام، فالفقه يجمع على أنه بموجب الضمان، فالضرر وحده هو الذي يولد الإلتزام بالتعويض، فهذا الضرر سواء نشأ عن اعتداء أو فعل مخطور فهو أساس مسؤولية المخاطر<sup>(2)</sup>.

وتهدف نظرية المخاطر الى توسيع نطاق المسؤولية الدولية وتسعى وراء هدف رئيسي هو وصول التعويض الى المضرورين بأقصى سرعة ممكنة وبطريقة عادلة<sup>3</sup>. ولهذا سنتناول في هذا الفرع دراسة نظرية المخاطر وذلك في اطار فقه القانون الدولي (أولاً) بالإضافة للتطرق الى القضايا التي أسست عليها هذه النظرية (ثانياً) وأخيراً نتعرض الى تطبيق هذه النظرية كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بالبيئة البحرية (ثالثاً).

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 215.

<sup>2</sup> - علي الخفيف، الضمان في الفقه الاسلامي، محاضرات أقيمت على قسم البحوث القانونية والشرعية، معهد البحوث والدراسات، القاهرة، 1971، ص 192.

<sup>3</sup> - CARREAU Dominique, Droit international, ED Pedon, Paris, 1997, P32

## أولاً-نظرية المخاطر في فقه القانون الدولي

إن تطور المسؤولية الدولية من الخطأ الى العمل غير المشروع قد سائر تطور الاكتشافات العلمية الحديثة، مما أدى الى تزايد المخاطر والاضرار التي قد تصيب الغير نتيجة هذه الاكتشافات واستخدامها مما أدى الى ظهور فكرة نظرية المخاطر وأخذ يعطي آثارا ضارة خارج حدود الدولة موقعة الضرر الى تطبيق نظرية المخاطر في ميدان العلاقات الدولية وهنا حفاظا على السلم والامن الدوليين.

يقصد بنظرية المخاطر، اقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء الى اثبات الخطأ في جانبه، وتعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية، والتي لا تستند الى معيار شخصي لإقامة المسؤولية الدولية<sup>(1)</sup>. ويرجع للفقير "فوشي" الفضل في ادخال هذه النظرية الى مجال القانون الدولي، في عام 1900 متخذا منها ركيزة لحصول الاجنبي على تعويض عما أصابه من أضرار.

اتخذ الفقه الدولي من هذه النظرية وسيلة لحماية المضرورين من عواقب الانشطة الخطرة التي استدعت احتياجات الانسانية والعمل على استقرارها، لزيادة فعاليتها مما تحقق من نفع عام للإنسانية<sup>(2)</sup>.

فقد وجدت نظرية المخاطر مجالا لتطبيقها في اقامة المسؤولية الدولية عن مخاطر وأضرار الانشطة المشروعة ذات الخطورة الفائقة، مثل أنشطة الكشف عن النفط ونقلها عبر الحدود، مما تحققه للإنسانية من نفع عام<sup>(3)</sup>.

مقتضى نظرية المخاطر، أن من يدخل شيئا خطرا في الجماعة، يكون مسؤولا عن الاضرار التي تتجم عن هذا الشيء، حتى ولو لم ينسب اليه الخطأ، أو اهمال ذلك أن مسؤولية المخاطر مسؤولية مطلقة، قوامها علاقة السببية التي تربط بين الضرر الحادث،

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص 217.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

<sup>3</sup> صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 141.

وبين أحد أشخاص القانون الدولي، حين يباشر نشاطا مشروعاً يتسم بالخطورة، محدثاً هذا الضرر<sup>(1)</sup>.

حيث يقر الفقيه "روسو" بتطبيق نظرية المخاطر في القانون الدولي باعتبارها نظرية ذات طابع موضوعي بحت تستند على فكرة الضمان، وبعيدا عن المفهوم الشخصي للخطأ، مفضلاً إياها على نظرية الفعل الدولي غير المشروع.

من المؤيدين لهذه النظرية في الفقه العربي الأستاذ صلاح الدين عامر والأستاذ محمد سامي عبد الحميد، الذي كان من أوائل الفقهاء المؤيدين لهذه النظرية في الفقه العربي، وعنهما أيدها الأستاذ محمد حافظ غانم<sup>(2)</sup> إلا أن بعض فقهاء لجنة القانون الدولي ترددوا في حسم الموقف، على حين يؤيد "باربوزا" في نفس الوقت، وجود أساس لمسؤولية المخاطر في القانون الدولي<sup>(3)</sup>.

كذلك فإن الاتفاقيات التي أقيمت على نظام المسؤولية المخاطر وإن لم تنص على ذلك صراحة، فإن هذه الاتفاقيات جميعها لم تتناول نمط مماثل من أوجه الإعفاء من المسؤولية، إذ أن بعضها كاتفاقية باريس قد أغفل الإعفاء من المسؤولية، بسبب اشتراك المضرور في أحداث الضرر<sup>(4)</sup>.

في حين نصت على هذا الإعفاء المادة 2/4 من اتفاقية فيينا 1963 إلا أن كلا الاتفاقيتين نصتا على الإعفاء من المسؤولية إذا وقع الحادث بسبب كارثة طبيعية خطيرة ذات طابع استثنائي بينما لم تتضمن اتفاقية بروكسل بشأن مشغلي السفن النووية أي إعفاء من هذا القبيل، ولهذا فإن كلا من مصطلحي المطلقة (absolute)، أو المشددة (stricte) يعبر عن ذات نمط المسؤولية الذي نقل فيه الفرص التقليدية للإعفاء من المسؤولية، الذي

<sup>1</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 136-137.

<sup>2</sup> - محمد حافظ غانم، المرجع السابق، ص 89.

<sup>3</sup> - الأمم المتحدة دولية لجنة القانون الدولي، المجلد الأول، المحاضر الموجزة لجلسات الدورة الثامنة والثلاثين، 1986، ص 182.

<sup>4</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 142.

يفضل مصطلح (absolute) أي مطلقة، والذي أخذت به الاتفاقيات السالفة الذكر، في صراحة ووضوح<sup>(1)</sup>.

### ثانيا- نظرية المخاطر في احكام القضاء الدولي

اتخذ القضاء الدولي من نظرية المخاطر اساس للمسؤولية الدولية في العديد من أحكامه، والتي، نتعرض لبعضها، فيما يلي:

#### 1- قضية كير caire claim

في 11 ديسمبر 1914 اتهم ضابطان مكسيكيان بقتل المدعو كير وهو أحد الرعايا الفرنسيين المقيمون بالمكسيك، لرفضه الازعان لما طلباه منه، من دفع نقود لهما نظير اطلاق سراحه.

وقد قضت لجنة الدعاوى الفرنسية المكسيكية التي نظرت هذه القضية في 07 يوليو 1929 بمسؤولية حكومة المكسيك عن مقتل الرعية الفرنسية "كير" ورأت المحكمة أن الدولة تسأل عن الافعال الضارة لموظفيها، ما داموا يؤدون أعمالهم في نطاق اختصاصهم القانوني، كما قضت بأن "المسؤولية الدولية للدولة تتسم بصيغة موضوعية بحتة مستمدة من فكرة الضمان، التي لا يلعب فيها المفهوم الشخصي للخطأ أي دور وبهذا يكون قضاء لجنة التحكيم قد استند على نظرية المخاطر في اقامة المسؤولية على عاتق حكومة المكسيك، ورغم عدم ثبوت الخطأ في جانبها، أو ثبوت انتهاكها لأي التزام دولي، وانما تأسست المسؤولية في هذا الحكم على فكرة الضمان التي تعبر عن المفهوم الأساسي لنظرية المخاطر<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص142.

<sup>2</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص227.

## 2- قضية مسبك تريل (trial Sme lter)

تعد هذه القضية من السوابق القضائية الدولية الشهيرة التي يشير إليها الفقهاء عادة للتأكيد على اعتراف القضاء الدولي بنظرية المخاطر<sup>1</sup>.

تتلخص وقائع هذه القضية في أن في عام 1996 أقيم بمدينة "تريل" الكندية مسبك لصهر خامي النحاس والرصاص، ونظرا لوقوع هذا المسبك في منطقة لا يفصلها عن الحدود مع الولايات المتحدة الأمريكية، سوى سبع أميال فقد أدى تطاير الأبخرة المنبعثة من المسبك الى تلويث البيئة في الأراضي المتاخمة للحدود، بولاية واشنطن الأمريكية، وإلحاق الضرر بالمزروعات بها، ونظرا لتضرر لاهاي فقد تبنت الحكومة الامريكية مطالبهم واحتجت لدى حكومة كندا، فعرض النزاع على لجنة دولية مختلطة، شكلت بناء على اتفاق مسبق بين الحكومة الكندية والامريكية في 11 يناير 1909، للنظر في تلوث المياه في المناطق الحدودية، وفي 28 فبراير عام 1931 قررت اللجنة تعويض للحكومة الأمريكية بلغ ثلاثمائة وخمسون ألف دولار عن الخسائر التي وقعت حتى يناير عام 1932، ودعت الى اتخاذ التدابير التي تحد من هذه الأبخرة مستقبلا<sup>2</sup>.

ونتيجة لاستمرار انبعاث الأبخرة من المصهر عاودت الولايات المتحدة الأمريكية الاحتجاج لدى الحكومة الكندية وانتهى التفاوض الدبلوماسي بينهما الى عقد اتفاق بين الطرفين يحيل النزاع الى لجنة التحكيم خاصة، فأصدرت هذه اللجنة حكمين أولهما في 16 أبريل 1938 تناول الحكم بالتعويضات عن الأضرار التي وقعت منذ يناير 1932 وحتى أول أكتوبر 1937 أما الحكم الثاني قد وقعت منذ يناير 1932 وحتى أول أكتوبر 1937 أما الحكم الثاني فقد صدر في مارس 1941 فقد كان على المحكمة فيه أن تعالج مسألة انبعاث الأبخرة في المصهر والنظر فيما بعد اذا كان التزام قانوني بعدم تلويث البيئة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن علي مزراح، المرجع السابق، ص 227.

<sup>2</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 151.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 152.

وقد انتهت المحكمة الى وضع نظام دائم لتشغيل المسبك، وتضمن النظام التزام كندا، بدفع تعويضات كما يصيب مصالح الولايات المتحدة الأمريكية من أضرار ناشئة عن تطاير أبخرة المسبك حتى ولو كانت الانشطة الخاصة بصهر المعادن، متطابقة تماما مع النظام الدائم الذي تضمنه حكم المحكمة<sup>1</sup>.

وعلى حين يؤكد الفقه الدولي على استناد هذا الحكم الى نظرية المخاطر، والقاء المسؤولية على عاتق حكومة كندا، عن النشاط الخطر لأفراد عاديين، باعتبارها الدولة المحضة، فهناك جانب آخر من الفقه الدولي، يشكك في اعتماد هذا الحكم على نظرية المخاطر مشيرا الى أن قضاء المحكمة بشأن تشغيل المسبك والتزام كندا المسبق بأداء التعويضات التي يحدثها تطاير الابخرة مستقبلا، وكذلك فشلها في اتخاذ الوسائل المحلية المتاحة لديها، لمنع وقوع هذه الاضرار<sup>2</sup>.

يتضح مما سبق من أحكام القضاء الدولي وممارسات الدول اتجاهها الى تطبيق نظرية المخاطر، في المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها الانشطة المشروعة ذات الخطورة.

### ثالثا- نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية

خلصنا الى أن نظرية الخطأ والفعل الدولي غير المشروع يتعذر اقامة المسؤولية تجاه شخص دولي، فإنه لا يمكن اسناد الانشطة الضارة التي يباشرها أشخاص عاديون الى الدولة التي يخضعون لولايتها، فاتجه الفقه عاديون الى مسؤولية المخاطر المستقرة في فقه القانون الداخلي، لإقامة المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة، الذي تحدثه الانشطة غير المحظورة دوليا، ويجب أن يشمل اجمالي تكاليف عمليات أي مشروع حظر، تكاليف مسؤوليته عن تقليل المخاطر البيئية والتعويض عن الاضرار، باعتبارها تكاليف اجتماعية يجب رفعها عن عاتق المجتمع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص228.

<sup>2</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص229.

<sup>3</sup> - علي بن علي مراح، المرجع السابق، ص232.

كما يرى هاندل أنه: " عندما يحدث خطر جسيم عابر للحدود الوطنية، تستطيع الدولة توقعه، لكن لا يمكن استبعاده بالعناية المعقولة، تبرز عندئذ مسؤولية الدولة إذا ما تحقق الضرر مطابقاً للخطر"، فهنا يحتج باللجوء الى نظرية المخاطر باعتبار أن تحميل الدولة للخسارة أو الضرر الذي تحدثه الانشطة التي تنشأ على اقليمها، يبرره ادراكها المفترض بالنشاط وأخطاره، الامر الذي يجعلها في وضع يتيح لها المفاضلة بين الاستمرار في أداء النشاط، وبين ما تكبده من نفقات، قد تفوق فوائد هذا النشاط.

كما يرى أيضا الفقيه "جنكر": "كل دولة مسؤولة عن الاضرار التي تلحق بالجماعة الدولية أو غيرها من الدول أو رعاياها من جراء الانشطة شديدة الخطورة التي تقع أو تبدأ من داخل حدود اختصاصها، أو تباشر بمعونتها أو بمقتضى سلطاتها...، المسؤولية الدولية عن الانشطة فائقة الخطورة، تتوافر دون اثبات الخطأ"<sup>1</sup>.

حيث جاء تقرير مجموعة الفقهاء القانونيين، الذين شكل منهم الفريق العامل المعني بدراسة هذا الموضوع، فوسع من نطاقه ليتناول على سبيل المثال لا الحصر: "تدابير التعاون الدولي، المتخذة فيما يتعلق بالاستخدامات السلمية للطاقة الذرية، وبنظام الفضاء الخارجي والمبادئ التي أكدها مؤتمر الامم المتحدة للبيئة، والمعاملات التي تتسم بطابع اقليمي، أو محلي، فيما يتعلق بالموارد المتقاسمة، وأعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار المتعلقة بالتلوث البحري، والقلق الدولي ازاء المخاطر المصاحبة للنقل البحري"<sup>2</sup>.

من كل ما تقدم، يبرز الدور الهام الذي يمكن أن تؤديه نظرية المخاطر، كأساس للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، بل أن هذه النظرية أصبحت ضرورة لا مناص منها لإقامة المسؤولية عن نتائج الانشطة الخطرة..

وأيا كان الخلاف حول أساس نظرية المخاطر في القانون الدولي فقد أصبحت هذه النظرية أمراً واقعاً، جرى العمل به في عديد من الاتفاقيات الدولية، التي تناولت المسؤولية

<sup>1</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 156.

<sup>2</sup> - تقرير لجنة القانون الدولي، 1978، المرجع السابق، ص 367.

عن نتائج الأنشطة الخطرة، بل أن مسؤولية المخاطر، تعد المدخل الصحيح لإقامة المسؤولية الدولية، عن الأنشطة التي يباشرها عامة الافراد، وعلى نحو لم يكن متاحا في ظل قواعد المسؤولية الدولية، عن الفعل غير المشروع، أو عن الخطأ، إلا في الحالات التي يمكن أن يرتبط فيها الضرر سببيا مع انتهاك للقانون الدولي أو مع خطأ منسوب للدولة ذاتها<sup>1</sup>.

نظرية المخاطر بذاتها لا يمكن أن تعد الاساس الوحيد للمسؤولية الدولية، نساير معظم الفقه الدولي في قصر نطاقها على المسؤولية الدولية عن الأنشطة الخطرة التي تؤثر في البيئة البحرية<sup>2</sup>.

من اهم النتائج المتواصل اليها هي كالاتي:

1. أن الاخلال بالتزام دولي ينشئ رابطة قانونية بين الشخص القانوني الدولي الذي أخل بالتزامه أو امتنع عن الوفاء به والشخص القانوني الذي حدث الاخلال في مواجهته توجب على الأخير أن يطالب الاول بالتعويض.
2. تجد أن لقيام المسؤولية الدولية يشترط أن يحصل الضرر للغير من جراء ذلك العمل المخالف للقانون الدولي، فإذا لم تحصل أضرار مادية أو معنوية فلا تقوم مسؤولية الدولة حيث تم اعتبار الضرر الحاصل ركنا وليس نتيجة للمسؤولية.

<sup>1</sup> - صلاح هاشم، المرجع السابق، ص532.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

## المبحث الثاني آثار المسؤولية الدولية عن الأضرار بالبيئة البحرية

ان الهدف من ارساء قواعد المسؤولية وتوضيح معالمها انما هو تحديد التزامات الدولة في مواجهة بعضها البعض وذلك كله بغية تحقيق السلم والأمن الدوليين، حيث أصبح من المبادئ المسلم بها أن المسؤولية الدولية تعني مجموعة من القواعد التي تحكم أي عمل أو واقعة تنسب الى أحد الأشخاص القانون الدولي، وما يترتب على ذلك من التزام الأول بالتعويض سواء تعلق الامر بالتعويض العيني الذي مفاده اعادة الحال الى ما كان عليه قبل وقوع العمل الغير المشروع (المطلب الأول) أو التعويض النقدي الذي يقصد به دفع مبالغ مالية من أجل تعويض الأضرار الناجمة عن الفعل الدولي الغير المشروع (المطلب الثاني).

### المطلب الأول التعويض العيني

يقصد بالتعويض العيني اعادة الامور الى ما كانت عليه قبل وقوع العمل الدولي الغير المشروع وهذا النوع من التعويض يتعذر حدوثه إن لم يكن مستحيلا (الفرع الأول) كما نجد أن أول نتيجة للفعل الغير المشروع هو وقف الانشطة غير المشروعة دوليا (الفرع الثاني).

### الفرع الأول اعادة الحال الى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي

اعادة الحال الى ما كان عليه يقصد به اعادة الحال الى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر وبشكل عام يجدر ملاحظة أن الحكم يوقف مصدر الضرر يكون مصحوب في أغلب الاحيان بإعادة الحال الى ما كان عليه بالنسبة لما وقع من أضرار، وتأكيدا على هذا فإن الكتاب الاخضر الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال الانشطة

البيئية قد أوصى بأن: "إعادة الحال الى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الاكثر ملائمة"<sup>1</sup>.

يجب الاشارة كذلك الى أنّ إعادة الحال الى ما كان عليه يشكل تقريبا في جميع الحالات عقوبة تكميلية يلتزم بها المسؤول بجانب عقوبته الاصلية قد تكون جنائية أو ادارية. وتفعيلا لذلك ولضمان التنفيذ المؤثر لإعادة الحالة الى ما كان عليه ففي حال عدم التنفيذ المسؤول للالتزامه، يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ هذا الالتزام، وكذلك فعند عدم تنفيذ الالتزام في موعده يجوز الحكم عليه بغرامة مالية لحمله على التنفيذ أو الزامه بأن يضع كفالة بين أيدي حسابات الجهة العامة، وإعادة الحال الى ما كان عليه يمكن أن يتخذ أحد الشكليين:

- الاول: هو اصلاح وترميم الوسط البيئي الذي أصابه التلوث.
- الثاني: هو إعادة انشاء شروط معيشية مناسبة لاماكن يهددها الخطر وتماشيا مع هدف الحفاظ على البيئة وتعويض الوسائل التي تهدف لإعادة البيئة الى الحالة التي كانت عليها من قبل حدوث التلوث، فنجد الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطرة قد نصت على أن التعويضات التي يحكم بها بصفة الاضرار البيئة تحدد حسب قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال الى ما كان عليه بالنسبة للمكان الذي لحقه الضرر<sup>2</sup>.

وقد لجأت كثير من الاحكام القضائية الدولية الى ذلك النوع من اصلاح الضرر، بما يبرز أهمية الدور الذي يؤديه "إعادة الحال الى ما كان عليه" من إعادة الاحترام للنظام القانوني الدولي، فقد اكدت محكمة العدل الدولية الدائمة في حكمها في قضية "مصنع

<sup>1</sup>- يوسف لقام، المرجع السابق، ص48.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

شورزوف" على أن "اصلاح الضرر يجب أن يحو بقدر الامكان كافة الآثار المترتبة على العمل غير المشروع ويعيد الحال الى ما كانت عليه، كما لو لم يرتكب هذا العمل".  
كذلك قضت محكمة العدل الدولية في قضية المعبد بين تايلاند وكمبوديا 1962 بأن أمرت تايلاند ليس بالكف فورا عن احتلال المعبد وسحب العناصر المسلحة من محيطه، وانما أيضا رد جميع التقنيات التاريخية والفنية التي رفعت وسرقت من المعبد خلال مدة احتلال القوات التايلاندية له منذ عام 1954، وفي حالة نقل النفايات الخطرة بطريقة غير مشروعة أو ما يطلق عليه "الاتجار غير المشروع في النفايات" فقد قررت اتفاقية بازل في مادتها التاسعة على أنه: "في حالة نقل نفايات خطرة أو نفايات أخرى عبر الحدود، يعتبر انجاز غير مشروع، لكونه نتيجة تصرف قام به المصدر أو المولد، تضمن دولة التصدير أن النفايات قيد النظر:<sup>1</sup>

أ- تتم اعادتها من جانب المصدر أو المولد، أو هي ذاتها عند اللزوم، الى دولة التصدير، أو إذا تعذر ذلك من الناحية العملية.  
ب- يتم التخلص منها وفقا لأحكام الاتفاقية، في غضون 30 يوم من وقت ابلاغ دولة التصدير بالإنجاز غير المشروع....وتخفيفها لهذه الغاية على الاطراف المعنية أو تعارض أو تعيق أو تمنع اعادة تلك النفايات الى دولة التصدير.<sup>2</sup>

وبذلك أكدت اتفاقية بازل 1989 في المادة السابقة على اعادة الحال الى ما كان عليه بالزام الدولة المصدرة بإعادة استيراد النفايات التي قامت بتصديرها- هي أو أحد كياناتها الخاصة بطريقة غير مشروعة، وذلك خلال 30 يوما من تاريخ ابلاغها بالإتجار غير المشروع بواسطة دولة الاستيراد، على أن تتحمل الدولة المصدرة تكاليف اعادة النقل، كنوع من العقاب على الدولة المسؤولة عن تصدير تلك النفايات الضارة الى أقاليم الدول الأخرى.

<sup>1</sup> - سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، رسالة دكتوراه، الناشر عالم الكتب، القاهرة 1976، ص113.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

وفي حالة الغاء النفايات الخطرة في البيئة البحرية فغنه وعلى الرغم من صعوبة ذلك، فإن إعادة الحال الى ما كان عليه ممكن من الناحية الواقعية، بإجبار الدولة المسؤولة عن الاغراق باستيراد النفايات المشعة المطروحة في البحار، وعلّة ذلك، أننا اذا تركنا هذه الملوثات الضارة في البيئة البحرية، واكتفينا بعقاب المسؤول بدفع مبلغ من المال كتعويض، فسوف تمتد الآثار الضارة لتلك الملوثات الى مساحات شاسعة من البيئة البحرية، حتى تصل الى مرحلة لا يمكن السيطرة عليها، ولا يكفي أي تعويض نقدي لإزالة الآثار الضارة لهذه الملوثات خاصة اذا كانت من النفايات المشعة<sup>1</sup>.

من الممارسات الدولية في هذا النطاق، يتخذ اصلاح الضرر شكل ازالة الخطر او إعادة الحال الى ما كان عليه، وهو ما حدث فعلا مثلا في حادث بالوماريس (palmarès) الذي وقع عام 1966 عندما سقطت قنابل نووية على أرض اسبانيا وبقرب سواحل اسبانيا أثر اصطدام بين قاذفة نووية تابعة للولايات المتحدة الأمريكية وطائرة للتزود بالوقود، فقد أزلت الولايات المتحدة أسباب الخطر من اسبانيا باستعادة القنابل وبإزالة التراب الاسباني الملوث وطمره في أرض الولايات المتحدة الأمريكية<sup>2</sup>.

وفي حالة الاستحالة لإعادة الحال الى ما كان عليه قبل وقوع العمل غير المشروع دوليا فليس أمام الدولة المضرورة سوى المطالبة بالتعويض المالي، وهناك كثير من الامثلة للاستحالة المادية كهلاك السفن أو الطائرات أو وفاة الأشخاص أو استحالة استرجاع النفايات الخطرة لتسربها الى المياه الجوفية، أو ذوبان النفايات المشعة في البحار بعد اغراقها بمدة طويلة.

<sup>1</sup> - أبو الخير أحمد عطية، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1995، ص120.

<sup>2</sup> - معمر رتيب محمد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، دار الكتب القانونية، مصر، 2008، ص457.

في هذه الحالة لا يوجد أمام الدولة المضرورة سوى المطالبة بالتعويض النقدي وفقا للقواعد العامة في المسؤولية الدولية<sup>1</sup>

### الفرع الثاني

#### وقف الانشطة الغير المشروعة

يجب هنا أن نفرق بين الوسائل التي تهدف لإزالة الضرر عن تلك التي تهدف للإزالة المصدر هذا الضرر فبالنسبة للوسائل الهادفة الى ازالة الضرر فهي تتعلق مباشرة بالضرر أما الوسائل الوقائية فهي تتعلق بسبب الضرر يبحث عن مصدره للقضاء عليه.

يلاحظ أن وفق النشاط غير المشروع كصورة من صور التعويض تعتبر وقائية بالنسبة للمستقبل فقط بأن شأن المصالح المضرورة وليس محوا للضرر الحادث بسبب هذا النشاط وعلى ذلك فان كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف النشاط في المستقبل ومثال ذلك عندما يقوم أحد المصانع بإلقاء مواد ملوثة في مصدر مياه مستعملة فإن هذا المصنع يصبح ملزما بعدم تكرار هذا الفعل الضار المصدر الملوث.

ولا يعد تعويضا عن الاضرار التي أصابت الاشخاص بل يتم تقديرها بعيدا عن التزامه بوقف الفعل غير المشروع ويمكن للقاضي أن يحكم بالطلبين معا وقف النشاط وتعويض المضرور عن التلوث<sup>2</sup>.

مع ذلك فان موقف هذا النشاط قد يصطدم ببعض العقوبات والتحفظ من قبل القضاة عندما يكون المشروع أحد المنشآت التي تم تصنيفها كمنشأة خطرة وتخضع للقوانين بهذه المنشأة وأحكامه فعندما يطبق القضاء مبدأ الفصل بين السلطات لا يكون من حق القاضي المدني أن يأمر بشيء هو من اختصاص القضاء الاداري، حيث أن المنشآت سالفة الذكر تخضع خضوعا كاملا للقانون الاداري فيما يتعلق بأحكام الفتح والاعلاق، وكل هذا من

<sup>1</sup> - بن عامر تونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989، ص497.

<sup>2</sup> - يوسف لقم، المرجع السابق، ص ص48-49.

الناحية الفعلية يكون من اختصاص الادارة الوصية، ولكن يستطيع القاضي أن يأمر بوقف النشاط مؤقتا في حالة مخالفة التراخيص الصادرة من الجهة الادارية<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني التعويض النقدي

يعد التعويض النقدي تعويض احتياطيا بمعنى ممكننا سواء لأن هناك عقبات فنية تمنع من اعادة الحال الى ما كان عليه، أو لأن يتكافأ نفقات باهضه قد تتجاوز قيمتها قيمة الاموال المضرورة قبل حدوث التلوث ويهدف التعويض المقابل الى محاولة وضع المضرورة في مركز معادل كان عليه قبل حدوث الضرر<sup>2</sup>، وفي هذا الصدد نتطرق الى التقدير الموحد للضرر البيئي (الفرع الأول) بالإضافة الى التقدير الجزافي للضرر البيئي (الفرع الثاني) ثم نتعرض الى وسائل الضمان المالي (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: التقدير الموحد للضرر البيئي

إن التقدير الموحد للضرر البيئي يقوم على أساس تكاليف الاخلال بالثروة الطبيعية التي تلوث أو اتلفت وتطبيقا لذلك فقد حكم القضاء الفرنسي بالإدانة على مقاول لارتكابه مخالفة تلويث المياه وإلزامه بدفع مبلغ فرانك واحد رمزي كغرامة وإلزامه بالتعويض الكامل للضرر الحادث والمقدر بـ 25000 فرانك فرنسي، ولكن يجب الأخذ في الاعتبار أنه نادرا ما يمكن وضع قيمة شبه فعلية يجب معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر والحالات التي لها خصائص قريبة من الحالات المعروضة أمام القضاء والتي أصابها التلوث ومن أجل تقدير الثروات الطبيعية تقديرا نقديا فهناك ثلاث نظريات:

- النظرية الأولى: يقوم على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر الطبيعية

<sup>1</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص 49.

<sup>2</sup> - FOSTON(C), les troubles de voisinage et l'environnement, mémoire D.E.A, Université de NANTES, 1993, P67.

وتقصد هذه النظرية المنفعة التي تقدمها هذه العناصر للإنسان وتعتمد هذه النظرية على سعر المتعة المؤسسة على القيم العقارية المؤدي في النهاية الى تقدير القيمة المادية للبيئة<sup>1</sup> وفقا لهذه النظرية يكون متصور وجود أموال غير عقارية تكون لها قيمة أعلى اذا توافرت فيها خصائص وسمات البيئة، ومع ذلك فيجب الأخذ في الاعتبار أيضا النفقات التي تصرف لإزالة التلوث أو ما يتم اتفاهه بقصد تحسين الانتفاع بالمال.

- النظرية الثانية: لا تقوم على أساس الاستعمال الفعلي للأموال ولكن على أساس امكانية استعمال هذه الثروات الطبيعية في المستقبل.

- النظرية الثالثة: لا تقوم على أساس الاستعمال الفعلي والحالي أو الاستعمال المستقبلي للمال المعني بالقيمة فهناك بعض العناصر التي توجد مستقلة في تقدير قيمتها عن استعمالها وتستمد قيمتها الطبيعية العالية من مجرد وجودها فقط، ويمكن تقديرها نسبيا من خلال ما يمكن أن يدفعه الافراد من مبالغ نقدية ليعرفوا فقط وجود هذه الثروات الطبيعية.

إن التقدير الموحد للضرر البيئي يقدم بعض المزايا حيث أنه يسمح بإعطاء تقدير نقدي لثرواتها طبيعية ليس لها من حيث الأصل قيمة تجارية وعلى ذلك فهذه الطريقة تعد وسيلة مؤثرة لإعطاء قيمة لهذه الثروات وتجنب فقدها<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني التقدير الجزافي للضرر البيئي

لكي يمكن اعطاء الاضرار البيئية قيمة نقدية فإن نظام الجداول يفضل لتباعه وتقوم هذه الطريقة على أساس اعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها وفقا للعمليات علمية يقوم بها متخصصين في المجال البيئي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص 49.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 50.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

ولقد أقر المشرع الفرنسي هذه الطريقة في تطبيقات مختلفة منها على سبيل المثال قضية تلوث أحد الأنهار وقد تم حساب التعويض على الأساس التالي:

- بالنسبة لطول المجرى المائي الذي أصابه التلوث يتم الحساب بواحد فرنك عن كل متر طولي وبالنسبة للمساحة العرضية للجزء الملوث من المياه يتم حساب تعويض على أساس 1.2 فرنك على كل متر مربع.

مع ذلك فهناك طريقة حساب أخرى أكثر فنية ففي ألاسكا نجد قانون حماية المياه من التلوث يقدر التعويض على أساس كمية الزيت الذي يتم القاءه في المياه مع الأخذ بعين الاعتبار بم إذا كان هناك مواد سامة تؤثر على نقاء المياه وصلاحيتها وكذا الأحياء المائية والثروات الطبيعية الموجودة بها وفي ضوء كل هذه المعطيات الفنية يمكن تقدير التعويض عن التلوث.

- ولكي نتغلب على الصعوبات الفنية لأي من الطرفين السابقين فيرى امكانية تطبيق نظام الجداول بشرط أن يتم اعدادها عن طريق خبراء مختصين أو من هيئات استشارية متخصصة في المجال البيئي أيضا يجب لضمان فعالية هذه الطريقة اعطاء القضاء سلطة ملائمة وتقدير التعويض حسب كل حال في ضوء معطياتها المختلفة<sup>1</sup>. ولقد وجد نظام يعطي للمضروب أكثر حماية للتعويض وهو:

• **نظام التعويض التلقائي:** وهو نظام يهدف الى تسهيل تطبيق مبدأ "الملوث الدافع"

الذي نص عليه القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة والذي نص على هذا المبدأ في المادة 03 فقرة 07<sup>2</sup> منهم ومنه ففي الحوادث الضخمة يقوم الملوثين بتعويض المضروبين تلقائيا قبل البدء في أية

<sup>1</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص ص50-51.

<sup>2</sup> - القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد43، الصادرة في 20 يوليو 2003.

إجراءات أمنية أن يقوم تصرفهم هذا بتفادي ادانتهم مما يضع أنشطتهم موضع اتهام وعدم المشروعية.

- ويضاف على ذلك أن ضمان فاعلية التعويض التلقائي يمكن أن يتحقق من خلال تبني نظام تأمين، ولكي لا يحدث تعارض بين التشريعات التي تتبنى نظام خاص للمسؤولية البيئية فان لشركة التأمين الحق لها أن تضع حدا أقصى تقوم بالوفاء به عند تحقق الخطر المؤمن منه.
- وأيا ما كان الأمر فان نظام التأمين الذي يغطي التعويضات التلقائية سيعد في النهاية وسيلة أمان بالنسبة للبيئة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني:

#### وسائل الضمان المالي

لقد وجد أن معظم الأنظمة الحديثة تتطلب وجود التأمين أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الأضرار البيئية ولضمان تعويض المضرورين فان هذا الضمان يأخذ صورة عقد التأمين (أولا) ووجود صندوق للتعويضات يكون الوسيلة المناسبة لتعويض المضرورين (ثانيا).

#### أولا- فكرة التأمين الاجباري (l'assurance obligatoire)

المسؤولية الملائمة في المسائل المتعلقة بالبيئة هي مسؤولية موضوعية هذه المسؤولية تهدف الى تعيين شخص مسؤول عن تعويض المضرورين من آثار التلوث وكذلك اصلاح الوسط البيئي المضرور<sup>2</sup>، وهناك بعض التقنيات من أجل ضمان اصلاح الضرر الواقع على المتضررين وعلى البيئة ومن بينها التأمين الذي يهدف الى نقل كل تكاليف اصلاح الضرر على عاتق مجموع المؤمنين وهذه التقنية فضلا عن دورها الرئيسي في تحقيق الأمان للمؤمن عليه، فإنها تمثل حلا مفيدا لمشاكل الافلاس الجزئي للمسؤول عن

<sup>1</sup>- يوسف لقام، المرجع السابق، ص51.

<sup>2</sup>- يوسف معلم، المرجع السابق، ص138.

وقوع الضرر بل إن التأمين أيضا أثر رداً منه عمليات تلوث ارادي وأثر وقائي ضد الإهمال<sup>1</sup>.

فالنظام التأمين الاجباري يقدم بعض المزايا ومن بينها أنه يضمن للمضرور تعويضه ويحميه من خطر اعتبار المسؤول على الضرر كما أن هذا النظام يسهل من دور القاضي في الحكم بإلزام المسؤول بتعويض المضرور إضافة الى تأمين الاجباري يحقق العدالة بين المضرورين فمن غير المعقول أن أحدهم لديه حصة لكنه ضحية لمسؤول ميسور وأخيراً فإن بقاء التأمين اختياري سيسجع الشركات الصغيرة والمتوسطة على عدم بقاء التأمين وهذه الشركات تمثل عدد كبير يمكن أن تحدث أضرار بالغة للبيئة.

### ثانياً- فكرة صناديق التعويضات (les fonds d'indemnisation)

إن فكرة انشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المضرور في الحالة التي لا يعرض فيها بوسيلة أخرى، كما وأن هذه الصناديق تهدف الى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع ممارسين أنشطة التي يمكن أن تكون سبب لهذه المخاطر<sup>2</sup>، وهناك حالات تدخل صناديق التعويض وهي في الحالات التي لا يقدم فيها التأمين اجابات كافية فإن صناديق التعويضات تلعب دوراً يكون ضرورياً عن ما تتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الحد الاقصى لمبلغ التأمين المحدود بالعقد بمعنى آخر فإن صناديق التعويضات تهدف الى تعويض المضرور تعويضاً كاملاً عندما يكون قد تم تعويضه جزئياً، ويمكن أن يصنف الى ذلك الى أن تبني فكرة صناديق التعويضات يسمح بتجنب البطء في التقاضي فوفقاً لذلك فإن المضرور يصبح معفياً من اثبات عدم يسار المسؤولية الملوثة وذلك لوجود الشخص مصر دائماً وهو الصندوق<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص 52.

<sup>2</sup> - يوسف معلم، المرجع السابق، ص 142.

<sup>3</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص 53.

تجدر الإشارة أن انشاء صناديق التعويضات يقدم ضمان فعالة للمضورر ولكنه يشمل في الوقت ذاته عبئ اضافي على عاتق الملوئين المحتملين هذا الوضع يجبرنا على تحقيق التوازن بين مصلحة المضورر في الحصول على حقه في التعويض وبين العبء الملقى على عاتق شخص الملوث المتحمل وأياما كان الوضع فإن فكرة صناديق التعويضات تطرح بعض التساؤلات الهامة والتي تحتاج الى مناقشة وبحث عن حلول فعالة لها في مجال حماية البيئة ويتمثل السؤال الأول في تحديد من له سلطة ادارة الصناديق وهل تعهد بادراته لأحد أشخاص القانون الخاص أم يكون من الافضل ترك الادارة للدولة ذاتها وهنا يجب التفرقة بين عدة حالات فنجد الصناديق الخاصة والتي تتعلق بنشاط معني معيب وهذا النوع من الصناديق يمكن أن يتدخل في حالة الكوارث البيئية غير الضخمة مما لا شك فيه وأن ادارة مثل هذه الصناديق يعهد بها الى أحد اشخاص القانون<sup>1</sup> الخاص وليس الى الدولة ذاتها وبالمقابل حالات الكوارث البيئية التي ترتب اضرار ضخمة بالبيئة يمكن أن تثار مشكلة أخرى لمعرفة ما إذا كانت التلوث وجد مصدره قبل انشاء الصندوق أم بعده وبالتالي هل يتدخل الصندوق حد أقصى يغطيه وتتجاوز قيمة الأضرار الناتجة هذا الحد الأقصى فما هو الحل؟ في مثل هذه الحالات يمكن وضع أولويات يجب تعويضها على سبيل المثال الأضرار المادية وكذلك الأضرار البيئية فلا يتم تعويضها الا في المرتبة الثانية<sup>2</sup>.

لقد خلصنا الى أنه هناك التزاما عاما يقع على عاتق الدول كافة مفاده حماية البيئة البحرية من التلوث أو أن مخالفة ذلك الالتزام تستتبعه اقامة المسؤولية الدولية وفق أحكام القانون الدولي، وتلك المسؤولية تقام كما أوضحنا بناء على نظريات هي نظرية الخطأ نظرية الفعل الدولي غير المشروع، ونظرية المخاطر وعند انتقالنا من مستوى الدراسات الفقهية والاقتراحات المعيارية الى مستوى الممارسة الاتفاقية، تأكد لنا بوضوح أن القاعدة العامة في القانون الدولي تجعل المسؤولية الدولية للدول تقوم على أساس نظرية الفعل الدولي غير

<sup>1</sup> - يوسف معلم، المرجع السابق، ص143.

<sup>2</sup> - يوسف لقام، المرجع السابق، ص53.

المشروع دولياً، أما في حال حصول ضرر نتيجة فعل دولي غير مشروع فإنه لا يمكن الأخذ بها والسبب في ذلك يعود لعدم امكانية اثاره مسؤولية الدولة العام، ففي هذه الحالة يصر الى الأخذ بنظرية المخاطر التي تقوم بها مسؤولية الدولة عندما يصدر عنها فعل تؤدي نتائجه الى ضرر بغض النظر عن كون الفعل مشروع أو غير مشروع دولياً، ففي هذه الحالة تسأل الدولة بمجرد حصول الضرر بدولة أخرى وهذا ما يظل قابلاً للتطبيق في ميدان الاضرار بالبيئة البحرية.

## خاتمة

حظيت البيئة بالاهتمام على المستوى الدولي وقد تجلّى ذلك من خلال تحديد مفهوم البيئة البحرية والأهمية التي تمتاز بها وباعتبار أنها المسطحات الواسعة من المياه المالحة والمتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً أو طبيعياً، مشتملة على كائنات حية، حيوانية ونباتية والمواد الأخرى كنظام بيئي متكامل.

كما تم تحديد القواعد القانونية الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والمتمثلة في كل من القواعد الخاصة لمكافحة التلوث الناجم عن استغلال البيئة البحرية وتلك المتعلقة بمكافحة التلوث الناتج عن تصريف النفايات الخطيرة إلى البيئة والتي تضر بأجزائها المتمثلة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الوطنية سواء تعلق الأمر بالمياه الداخلية أو البحر الاقليمي أو التي تمارس عليها الدول حقوق ذات طابع سيادي كالمنطقة الاقتصادية الخالصة والمنطقة المتاخمة بالإضافة إلى الجرف القاري وأيضا منطقة أعالي البحار والتي لا تمارس عليها الدولة أية سيادة.

أما اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي تعرف بدستور المحيطات فقد أكدت اهتمامها بالبيئة البحرية وذلك من خلال الجزء الثاني عشر الذي أفردته لحماية البيئة البحرية كما وضعت التزاما عاما على الدول يقضي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وحددت الاختصاصات التنظيمية والتنفيذية لكل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء كجهة ثالثة في مجال الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن في كل من الاجزاء الخاضعة للاختصاص الاقليمي وغير الخاضعة له، وقد استدركت في كثير من أحكامها وأوردت الاستثناءات.

لكن على الرغم من ذلك إلا أن الاتفاقيات قد حددت الملوثات بأشكالها المختلفة إلا أنها أوردت بصيغ عامة يشوبها عيب العموم وعدم التحديد كما أن الالتزامات الملقاة على عاتق الدول الاطراف والواردة في هذه الاتفاقيات، العديد منها لا يطبق على أرض الواقع،

بالتالي لا بد من إبرام اتفاقيات تمكن لديها قوة الزامية وردعية في نفس الوقت بحيث لا بد من توقيع عقوبات جزائية في حالة الاخلال بها سواء تعلق الأمر بالدول النامية أو الدول المتقدمة باعتبار أن البيئة غير مجزئة فكل الدول المعنية بالمشاكل التي تهددها أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد أدركت أهمية حماية البيئة البحرية من التلوث بذلك أوردت الكثير من الأحكام التفصيلية لجملة من مصادر التلوث إلا أنها استثنت بعض الوسائل والادوات الملوثة وأحالت الكثير من القواعد والمعايير إلى القوانين الوطنية وتترك للدول سلطات في وضع القوانين الوطنية مشترطة ألا تتجاوز الحد الأدنى للتدابير والمعايير الدولية بالرغم من عدم وصول القانون الدولي إلى قواعد ومعايير موحدة على المستوى الدولي.

ونجد أن المسؤولية الدولية عرفت تطورا عميقا حيث بعد أن كانت المسؤولية الدولية قديما مسؤولية جماعية، تقوم على أساس التضامن المفترض بين كافة الافراد المكونون للجماعة، ظهرت نظرية جديدة وهي نظرية الخطأ تقوم على أساس أن الدولة لا يمكن أن تعتبر مسؤولة ما لم تخطئ، لكن نظرا لغموض نظرية الخطأ واعتمادها على معيار شخصي ذاتي يجعل من الصعوبة تطبيقها في التعامل الدولي وبالتالي وجب البحث عن نظرية أخرى بديلة تحلها وهي نظرية الفعل الدولي غير المشروع والتي تعتبر من الاسس المنطقية والقانونية للمسؤولية الدولية، وقد أخذ بها الفقه والقضاء الدولي على النحو الذي رأيناه سابقا، لكن على الرغم من الايجابيات التي جاءت بها نظرية الفعل الدولي غير المشروع إلا أنها لم يشفع لها من الانتقادات، وأهمها في أن المجتمع الدولي قد تطور تكنولوجيا وحدثت متغيرات دولية كثيرة أثرت على طبيعة الفعل المسبب للضرر والمسؤولية الدولية، وهو ما أدى للتفكير في نظريات جديدة حيث جاءت نظرية المخاطر لسد الثغرات التي أفرزتها نظرية الفعل الدولي غير المشروع.

أما فيما يخص آثار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالبيئة البحرية فهي تتلخص في التعويض العيني وهو إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر بحيث يحو كافة

الآثار المترتبة على العمل غير المشروع الضار كما لم يرتكب، ووقف العمل غير المشروع وهو أحد النتائج المترتبة عن انتهاك الدولة لالتزاماتها الدولية بالإضافة إلى التعويض النقدي المتمثل في التقدير الموحد للضرر البيئي والتقدير الجزائي للضرر البيئي، وكذلك وسائل الضمان المالي.

لكن على الرغم من كل هذا نجد أن البيئة البحرية لا تزال إلى حد اليوم تتعرض لأضرار بالغة نتيجة لتلوث البحري وعدم الحماية الفعالة لها، وبالتالي لابد من إيجاد وسائل أخرى كافلة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من خطر التلوث الذي أصبح من المشكلات العويصة التي تواجهها البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة في عصرنا الحالي.

## قائمة المراجع

### 1- باللغة العربية

#### أ. الكتب

1. أحمد محمود حسني، قانون البحار الجديد والمصالح العربية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1979.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998.
3. بدرية عبد الله العوض، القانون الدولي العام في وقت السلم والحرب وتطبيقه في دولة الكويت، الطبعة الأولى، دار الفكر، دمشق، 1979.
4. جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية عن أضرار تلويث البيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة، القاهرة، 1983.
5. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
6. حامد سلطان، القانوني الدولي وقت السلم، الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية، بدون بلد النشر، 1992.
7. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بالسلامة البيئية البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.
8. صباح العشراوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
9. علي الخفيف، الضمان في الفقه الاسلامي، محاضرات ألقيت على قسم البحوث القانونية والشرعية، معهد البحوث والدراسات، القاهرة: 1971.
10. عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
11. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006.

12. محمد طلعت الغنيمي، بعض الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام، قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974.
13. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
14. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1967.
15. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديدة، الطبعة الأولى، مكتبة غريب القاهرة، 1991.
16. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، 1998.
17. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999.
18. محمد سامي عبد الحميد، اصول القانون الدولي العام (القاعدة القانونية)، الجزء الثاني، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، 1999.
19. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2006.
20. معمر رتيب محمد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، دار الكتب القانونية، مصر، 2008.
21. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
22. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2012.

## ب\_ الرسائل والمذكرات

### أولاً- الرسائل:

- 1- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الادارية، جامعة الجزائر، 1995.
- 2- أبو الخير أحمد عطية، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 1995.
- 3- بن عامر تونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1989.
- 4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة). رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2010.
- 5- سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، رسالة دكتوراه، الناشر عالم الكتب، القاهرة 1976.
- 6- علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة لنيل درجة دكتوراه دولة في القانون العام، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007.
- 7- لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.
- 8- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون سنة النشر.

### ثانياً- المذكرات

- 1- رضا بن سالم، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2004.
- 2- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.

- 3-لعمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.
- 4-منير الفتتي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2014.
- 5-يوسف لقام، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء الحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الجزائر، 2010.

### ج-المقالات

- 1-أنس المرزقي، "قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث"، مجلة الحوار المتمدن، العدد 4160، 2013، ص ص 04-07.
- 2-يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط (عرض مشكلة)، علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، 2006، ص ص 78-79.
- 3-يونس فتحاني، "الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث"، [www.kananaonline.com](http://www.kananaonline.com)، 2011، ص ص 1-8.

### د- النصوص القانونية

1. المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22/01/1996، المتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، جريدة رسمية عدد 06 الصادرة بتاريخ 14/01/1996
2. المرسوم الرئاسي رقم 03-474 مؤرخ في 06/09/2003، المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12/03/1999 جريدة رسمية عدد 77 لـ 10/12/2003.
3. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد43، الصادرة في 20 يوليو 2003.

هـ - الوثائق

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 38، 1983.
2. الأمم المتحدة تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثامنة والعشرين، 1996، الوثيقة رقم (A/01/10).
3. الأمم المتحدة تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثامنة والعشرين، 1976، ص 182 والوثيقة رقم A/21/10.

2 - باللغة الفرنسية

**A- Ouvrages**

1. CARREAU Dominique, Droit international, ED Pedon, Paris, 1997
2. Delebecque Philippe, Droit maritime, 13 éditions, Dalloz, Paris, 2014.
3. Pancraccio Jean. Paul, Droit de la mer, 1er édition, Dalloz, Paris, 2010.

**B- Mémoires**

1. FOSTON(C), les troubles de voisinage et l'environnement, mémoire D.E.A, Université de NANTES, 1993.

**2. Articles**

1. Douay Claude, Le droit de la mer et la présentation de milieu, in RGDIP, Tome 84,

## الفهرس

1..... مقدمة

### الفصل الأول

#### القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى الدولي

7..... المبحث الأول: القواعد القانونية الاتفاقية لحماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث الناتج عن استغلال البيئة

7..... البحرية

8..... الفرع الأول: القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث عن طريق البترول

13..... الفرع الثاني: القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث النووي

المطلب الثاني: القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث الناتج عن تصريف

18..... النفايات الخطرة إلى البيئة البحرية

19..... الفرع الأول: القواعد القانونية الخاصة بمكافحة التلوث عن طريق الإغراق

21..... الفرع الثاني: القواعد القانونية الخاصة لمكافحة التلوث من مصادر أرضية

المبحث الثاني: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

25..... البحار لعام 1982

المطلب الأول: الاختصاصات التنظيمية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية

25.....

26..... الفرع الأول: الاختصاصات التنظيمية للدولة الساحلية

35..... الفرع الثاني: الاختصاصات التنظيمية لدولة العلم

37..... الفرع الثالث: الاختصاصات التنظيمية لدولة الميناء

المطلب الثاني: الاختصاصات الردعية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية	39
الفرع الأول: الاختصاصات التنفيذية للدولة الساحلية.	40
الفرع الثاني: الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم.	45
الفرع الثالث: الاختصاصات التنفيذية لدولة الميناء	47

## الفصل الثاني

### مسؤولية الدول عن الاضرار بالبيئة البحرية

المبحث الأول: الإطار القانوني للمسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية	53
المطلب الأول: التعريف بالمسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية	53
الفرع الأول: تعريف المسؤولية الدولية في فقه القانون الداخلي	53
الفرع الثاني: تعريف المسؤولية في القانون الدولي	54
المطلب الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية	57
الفرع الأول: نظرية الخطأ كأساس لقيام المسؤولية الدولية	58
الفرع الثاني: نظرية الفعل الدولي الغير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية	66
الفرع الثالث: نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية الدولية	72
المبحث الثاني: آثار المسؤولية الدولية عن الاضرار بالبيئة البحرية	80
المطلب الأول: التعويض العيني	80
الفرع الأول: اعادة الحال الى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي	80
الفرع الثاني: وقف الانشطة الغير المشروعة	84
المطلب الثاني: التعويض النقدي	85
الفرع الأول: التقدير الموحد للضرر البيئي	85
الفرع الثاني: التقدير الجزافي للضرر البيئي	86

88	الفرع الثاني: وسائل الضمان المالي
92	خاتمة
95	قائمة المراجع
100	الفهرس