

جامعة مستغانم

عبد احميد بن باديس

كلية الحقوق

قسم القانون العام



الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية
والحفاظ عليها من اخطار التلوث

تحت إشراف الأستاذة

رحوي فؤاد

إعداد الطالبة:

بن عيادي فتيحة

السنة الجامعية: 2018/2017

الشكر و الاهداء

الحمد لله و الصلاة والسلام على رسول الله اشرف المرسلين

نتوجه بالشكر الخاص الى الأستاذ الفاضل رحوي فؤاد الذي بذل جهده في في الاشراف على عملنا

والى كافة اساتذة كلية الحقوق الذين قدموا لنا يد العون من قريب أو من بعيد.

واهدى عملي هذا الى عائلتي، وزملائي، واصدقائي

والى كل من قدم لي يد المساعدة

والى كل من تضرع لله طالبا لي التوفيق والنجاح

❖ **الفصل الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات العالمية.**

- **المبحث الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقيات النوعية.**
- **المطلب الأول:** الاتفاقيات النوعية لحماية من التلوث النفطي و التلوث بالسفن.
 - **المطلب الثاني:** الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق و من مصادر برية.
 - **المطلب الثالث:** الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النووي.

- **المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقية العامة للقانون البحار.**
- **المطلب الأول:** الأحكام العامة للسيطرة على مصادر المختلفة للتلوث.
 - **المطلب الثاني:** حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن .
 - **المطلب الثالث:** اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط قواعد التنفيذ و القوانين الأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري.

❖ **الفصل الثاني: قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئة و أثارها.**

- **المبحث الأول: قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية.**
- **المطلب الأول:** مفهوم المسؤولية الدولية .
 - **المطلب الثاني:** التطور التاريخي لنظام المسؤولية الدولية.
 - **المطلب الثالث:** أحكام المسؤولية الدولية على أساس المخاطر وفقا لمبادئ لجنة القانون الدولي.

➤ **المبحث الثاني: أثار المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية.**

- **المطلب الأول:** التعويض العيني
- **المطلب الثاني:** التعويض النقدي.
- **المطلب الثالث:** وسائل الضمان المالي.

المقدمة:

يرجع أهمية موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية وفي التشريع الجزائري إلى أهمية البيئة البحرية نفسها، والتي تمثل رقما لا يستهان به في اقتصاديات العالم، فهي تمثل مخزونا هائلا للثروات المعدنية المتمثلة بالنفط وغيره من معادن أخرى، والثروة السمكية التي ترتبط بغذاء الإنسان وعيشه و إذ تلجأ الدول لا سيما الفقيرة منها لتأمين غذاء شعوبها بإستخراج ما تجود به البحار من أسماك وكائنات حية أخرى، كما تعتمد عليها للحصول على مصادر الطاقة المختلفة الناتجة عن حركة أمواج والتيارات الهوائية.

- وفي مجال النقل والإتصال الدولي تعد البيئة البحرية من أفضل الطرق حاليا ، بالإضافة إلى أهميتها في توفير المياه العذبة وتحليتها والإستفادة منها في الزراعة والشرب ،وبالنظر إلى كل ما سبق من أهمية فقد جذبت انتباه العالم إليها ،إذ أدركت الدول ذلك وبدأت تتسابق لأجل استغلالها و الإستفادة من ثرواتها لتحقيق رفاهة ونمو شعوبها، حيث عمدت إلى اكتشافها واستغلالها مستخدمة في ذلك ما لديها من تقنيات للحصول على ما تريده من ثروات.

- لكن هذا الأمر لم يخلو من الآثار السلبية في البيئة البحرية فإستخدام الوسائل والأدوات والمواد التقنية لذلك، سيكون لها آثار ملوثة للبيئة البحرية، وقد تتعرض وسائل وعمليات الإستكشاف للحوادث البحرية التي ينجم عنها التلوث للبيئة البحرية.

- كما أن الإرتباط المباشر بين الأنشطة البشرية والبيئة البحرية سينجم عند قيام الإنسان بممارسة بعض الأنشطة في البر على النحو الذي يلوث البيئة البحرية، إذ تلقى طريقها إلى البحار بعامل الهواء والأنابيب ومصاب الأنهار.

- علاوة على أن أنشطة الملاحة البحرية سينتج عنها كثير من العوامل الملوثة للبيئة البحرية كالنفايات والمخلفات الناجمة عن الإغراق و الأنشطة الاعتيادية التي تقوم بها السفن والناقلات، أو تلك التي تنتج عن حالة الضرورة لأجل إتقان وسلامة البضائع والأرواح، والتلوث بالمواد النووية المرتبطة بسباق التسلح أو إغراق النفايات النووية في أعماق البحار

(البيئة البحرية) وعلى أي حال فإن الإستفادة من البيئة البحرية قد ارتبطت بإحتمال تلويثها إذ أن أنشطة استغلالها سينجم عنها أنشطة ضارة.

لذلك فقد تنبه المختصون بالحالة القانونية للبيئة البحرية من التلوث إلى تلك الخطورة، بإيجاد قواعد قانونية على المستوى الدولي والوطني تحمي البيئة البحرية من التلوث وقد أظهرت تلك الجهود آثارها في عدد الاتفاقيات العالمية التي شرعت لتخاطب الملزمين بها لحماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي، وقد سلكت ذلك بصورة تدريجية إذ بدأت تحاكي أنواعا معينة من الملوثات، كتلك المبرمة في لندن 1945 وتم تعديلها في سنة 1971 والمرتبطة بمصدر النفط من الملوثات، وتلتها المرتبطة بتنظيم قواعد تدخل الممنوحة للدول الساحلية لمواجهة حوادث السفن والناقلات التي تحمل مادة النفط وأبرمت لهذا الخصوص اتفاقية بروكسل 1969، كما أن اتفاقيتين أوصلو 1972 ولندن 1972 وضعتا بشأن مصدر التلوث من السفن والطائرات الناجم عن إغراق النفايات والملوثات، وفي لندن 1973 أبرمت اتفاقية ولحقها بروتوكول 1978م بشأن مصدر التلوث من السفن الناتج عن حركة النقل الاعتيادي، وبالنسبة للمصدر البري للملوثات فقد تناولته اتفاقية باريس عام 1974 والمصدر النووي للملوثات تناولته اتفاقيات عدة بصورة مباشرة كاتفاقيات جنيف 1958 بشأن البحار، وبصورة غير مباشرة الحد من سباق التسلح كاتفاقية موسكو 1963 المتعلقة بحظر التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي و تحت الماء، واتفاقية بروكسل لمنع وضع أسلحة الدمار الشامل في البيئة البحرية واتفاقية 1976 بشأن حظر استخدام تقنيات تغيير البيئة لأغراض عسكرية وقد انتهى الأمر بتلك الجهود على المستوى العالمي إلى أن توصلت إلى اتفاقية عامة تحمي البيئة البحرية عموما من جميع مصادر التلوث وهي اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 وخصته بالجزء الثاني عشر منها لتناول الموضوع بصورة مباشرة.

- كما أن المختصين بالموضوع سارعوا الخطى في المستوى الإقليمي لأجل وضع قواعد قانونية أشد صرامة وأكثر دقة تتناسب مع الأوضاع الخاصة بالبيئة البحرية الإقليمية وقد أبرزوا للوقائع عدة اتفاقيات من ضمنها اتفاقية برشلونة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط.

- ومن ثم فقد انعكست تلك الجهود على المستوى الوطني إذ سارعت الدول بصورة انفرادية لوضع قوانين التي تحمي بيئاتها البحرية الداخلية ومن ضمنها الجمهورية الجزائرية التي نشطت في وضع القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل وجود مساحة كبيرة من البيئة البحرية الجزائرية حيث يمتد طول الساحل الجزائري على طول 1200 كلم والذي يزدحم بحركة السفن والناقلات في النحو الملوث للبيئة، لذلك أظهرت اهتمام في هذا المجال بتشريع قوانين عديدة تحمي البيئة البحرية من التلوث ومنه قانون 03/83 المؤرخ في 5 فبراير 1983 المتعلق بحماية البيئة بصفة عامة والمعدل بقانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة.

- عليه نطرح الاشكال الاتي : ما هي الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث وما مدى مسؤولية الدول عن اضرارها ؟

- سنقوم بدراسة تلك الاتفاقيات والقوانين بداية بالفصل الأول تم تخصيصه بحماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقيات العالمية مقسما ذلك إلي مبحثين، في المبحث الأول منهما دراسة الأحكام التي جاءت بها الاتفاقيات النوعية، والمبحث الثاني فهو مقتصر على دراسة أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

وبالنسبة للفصل الثاني فقد تناولنا في الدراسة قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار المدنية وأثارها، مقسما ذلك إلى مبحثين في المبحث الأول قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئة، والمبحث الثاني فهو يقتصر على دراسة آثار المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئة.

المبحث الأول: الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث

جاءت هذه الاتفاقيات لحماية البيئة البحرية من التلوث، ولقد تنوعت مصادر هذا التلوث مما يقتضي التقسيم تحليلها إلى ثلاثة مطالب، أولاً الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النفطي والتلوث بالسفن، ثم الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالاعراق ومن مصادر البر، أخيراً الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النووي.

المطلب الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النفطي والتلوث بالسفن

يعد التلوث النفطي من أخطر أنواع الملوثات فهو يؤثر على التوازن البيئي للبحار ونظمها المختلفة إذ يؤثر على حياة الأسماك والكائنات الحية الأخرى ويؤثر على الشواطئ واقتصاديات المدن الساحلية (1) ويرجع سبب زيادة التلوث بالنفط للبيئة البحرية إلى زيادة وتطور عمليات نقله عبر البحار حيث يصل عدد السفن والناقلات للنفط التي تجوب البحار حوالي ستة آلاف ناقلة تنقل حوالي تسعمائة مليون طن من النفط عبر البحار، وتكمن خطورته في زيادة تسريبة نتيجة للكوارث البحرية.

الفرع الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النفطي

اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول أدى مؤتمر واشنطن المنعقد في 1926 إلى لفت الأنظار إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالبترول إلا أنه كان بمثابة التمهيد للاتفاقية المنعقدة في لندن 1954 لإبرام هذه الاتفاقية، وحضر وفود مثلت 42 دولة ونتج عنه إقرار الاتفاقية والتوقيع عليها في 12 ماي 1954 من قبل عشرون دولة وبدأ سريانها في 26 ماي 1958 وقد عدلت في أعوام 1962، 1969، 1981). حيث بدأت بالنطاق الشخصي بتحرير المصطلحات المستخدمة فيها لتحديد المواد بالتفريغ، وزيت الديزل الثقيل، وخليط البترول والسفن في المادة الأولى منها. ، والمادة الثانية أن أحكامها تسري على السفن المسجلة في إقليم الحكومات الأطراف وتناولت النطاق الموضوعي بمنع التصريف العادي للنفط لأجزاء الساحلية من البحار باعتبارها مناطق سياحية.

1 د- زكي عامر زيدان، الأضرار البيئية وأثارها على الإنسان وكيف عالجه الإسلام، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى سنة 2003، ص80.

وبعد التعديل 1962 حظرت حظرا مطلقا تصريف الزيت.

- كما حظرت الاتفاقية من المادة الثامنة منها بصورتها المعدلة 1962 تصريف الزيت والمزيج الزيتي من الناقلات حظرا مطلقا من مناطق خاصة ضمن مسافة 100 ميل من أقرب نقطة وشملت تلك المناطق البحر الأبيض المتوسط ولغرض تحقيق الالتزام تلتزم الدول الأطراف بموجبها بتهيئة أجهزة ومعدات استلام فضلات الزيت والمزيج الزيتي من السفن والناقلات في كافة الموانئ وأرصفتها شحن الزيت وموانئ الإصلاح وكذا أهمية تجنب حمل المياه الصابورة في صهاريج زيت الوقود.

وفي حال مخالفة هذه الأحكام قررت المادة 6 فقرة 1 من الاتفاقية أن أي تفريغ خلافا للأحكام التي وردت فيها بعد عملا غير مشروع، ويعد جريمة معاقب عليها طبقا لقانون الدولة التي حدث فيها التفريغ في الأجزاء الخاضعة لسيادتها، وكذلك وفقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة أو الناقلات التي قامت بالتفريغ.

وباعتبار أن المسؤولية وإصلاح الضرر هو ضمان الأكيد لتقييم أي عمل قانوني فان هذه الاتفاقية لم تأت بالأمر الحاسم لمسح آثار التلوث بشكل سريع ومتكامل خاصة في الأجزاء البحرية الخارجة عن الولاية الوطنية، تحققت هذه الحالة عندما شعرت الدول بالموقف الحرج أمام حادثة ثوري كانيون سنة 1967⁽¹⁾، مما دفع الدول إلى إبرام اتفاقية تمكنهم من التدخل في أعالي البحار وذلك بموجب الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيت البترول "بروكسل 1969 وبدأ سريانها في سنة 1975.

الفرع الثاني: اتفاقية لندن 1973 حول الحماية من التلوث من السفن

أنت هذه الاتفاقية كنتيجة حتمية لعدم كفاية اتفاقية لندن 1954، مما جعل المنظمة البحرية الدولية (IMO) تدعو لعقد مؤتمر لمنع التلوث البيئية البحرية من السفن، وبالفعل انتهى المؤتمر إلى عقد هذه اتفاقية وتم تعديلها ببروتوكول في سنة 1978.

1- حادثة ثوري كانيون وقعت في 18/03/1967، فقد جنحت الناقلات الليبيرية بالقرب من السواحل الانجليزية مما أدى إلى تسرب الزيت من أحواضها محدثة بقعة كثيفة امتدت إلى الشواطئ الانجليزية والفرنسية وتدخلت الحكومة البريطانية وقصفت هذه الناقلات في أعالي البحار.

وأطلق عليهما مار بول 78/73 وقد أودت الفقرة الرابعة من مقدمة اتفاقية الغرض الذي تسعى إليه هو تحقيق حظر كامل للتلوث العمدي للبيئة البحرية من الزيت والمواد الضارة الأخرى ومنه فالتلوث من السفن يعني " التلوث الذي ينتج عن السفن بالتفريغ مواد ضارة في البحر على نحو يتحمل معه إلحاق الضرر بصحة الإنسان أو الأحياء المائية أو المواد البحرية الأخرى، أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار والتأثير في خواص المياه والانتقاص من الاستفادة منها (1) ومنه فالنطاق الشخصي لهذه الاتفاقية تم تحديده في المادة 01/3 عندما اختلفت أنها تسري على السفن التي ترفع أعلام الدول الأطراف والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة الدول الأطراف.

أما النطاق الموضوعي فهو يختلف تبعاً للاختلاف الوسيلة الملوثة للبيئة البحرية فيما إذا كانت سفناً أو ناقلات جديدة فقد سمحت المادة 10 فقرتي 2 و3 من الملحق الأول للناقلات الجديدة بتصريف المخلفات بها لا يزيد عن (30.000/1) من إجمالي الحمولة وذلك تحت نظام رصد تفريغ البترول ورقابته ونظام لتصفية المياه قبل أن يتم التفريغ، ولا بد أن تكون السفينة على مسافة لا تقل عن 12 ميلاً عن أقرب شاطئ وهذا الحظ نسبي يحتاج إلى أمور فنية يجب أن تتوفر لدى الدول التي تحمل أعلامها كما زمن الاتفاقية الناقلات الجديدة بتزويدها بصهاريج صابورة منفصلة.

المطلب الثاني: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق ومن مصادر برية

وينقسم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

الفرع الأول الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق ثم الفرع الثاني الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية.

1 د- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تاصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود، الرياض 1998، ص132.

الفرع الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق

لقد أوردت المادة 1 فقرة 5 أ (1،2) من اتفاقية الأمم المتحدة البحار 1982 تعريفا للإغراق بأنه التخلص العمدي في البحر للنفايات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات، والأرصفة، أو التركيبات الصناعية في البحر. ويشمل هذا التعريف على عمليات الإغراق المتعمد للسفن والطائرات أو الأرصفة أو التركيبات الصناعية في البحار(1).

وقد أوضحت المادة نفسها بان تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الصناعية ومعداتنا في البحر أو ينتج عنه لا يعد إغراقا، وكذا إيداع المواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 وكذا اتفاقية لندن 1972 النوعية بشأن التلوث بالإغراق فنظرا لخطورة التلوث بالإغراق فقد حرص مؤتمر البيئة الإنسانية المنعقد في ستكهولم 1972 في المبدأ الثالث والتوصية (16/ج.د) منه على تأكيد استعمال الدول لأحسن الوسائل بتقليل الإغراق للنفايات بواسطة السفن والطائرات والمنشآت القائمة، وتتويجا للجهود الدولية الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بإغراق النفايات فيها، فقد أبرمت اتفاقية أوسلو 1972 لهذا الغرض وتم عقد مؤتمر في لندن في الفترة 30 أكتوبر وحتى 13 نوفمبر 1972 واعتمد اتفاقية من التلوث البحري بسبب إغراق النفايات والفضلات السامة، لذلك سيتم دراسة أحكام الاتفاقيتين:

أولا / اتفاقية أوسلو 1972 بشأن منع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات:

أبرمت هذه الاتفاقية في 15/02/1972 بين الدول التي اشتركت في مؤتمر التلوث البحري والذي انعقد في أوسلو بالنرويج في الفترة 9-12 أكتوبر 1971، وبدأ نفاذها في تاريخ 07/04/1974.

1 د- أحمد عبد الكريم سلامة، حماية البيئة الإسلامي مقارنة القوانين الوضعية، القاهرة، الطبعة الأولى سنة 1996، ص

وتهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق للمواد الضارة من السفن والطائرات فيها دعت الاتفاقية في المادة 3 منها في إطار حمايتها للبيئة البحرية من التلوث بالإغراق من السفن والطائرات إلى اتخاذ التدابير ولإجراءات المناسبة لمنع انتشار وتحويل الفضلات والنفايات المغرقة إلى أماكن غير مشمولة بالاتفاقية (1).

- أما بالنسبة للحضر فقد تضمنت المادة الخامسة عشر منها الحضر المطلق والذي يعني التزام الدولة بعدم إغراق أيا من النفايات التي ورد ذكرها في المرفق الأول من الاتفاقية كما تضمنت المادة السادسة حظرا بمنع الإغراق إلا بتصريح محدد و خاص بالمواد التي يتم إغراقها في البيئة البحرية.

- وقد تم تحديدها في المرفق الثالث ولكن ورد استثناء في المادة (8 قره 1) منها السفن والطائرات القيام بالإغراق النفايات إذا تعرضت تلك السفن والطائرات لقوة قاهرة. كما يقع على الدول الإغراق بموجب المواد (16، 17) مهمة التنفيذ الأحكام والالتزامات التي اقتضتها الاتفاقية بصفة انفرادية وتخضع في ذلك لرقابة اللجنة المشكلة من قبل الدول الأطراف والتي تجمع بصفة منتظمة للإشراف والتنفيذ وتلقى الطالبات المتعلقة بالتراخيص بالإغراق.

وتقتضي المادة 15 من البنزين (4، 5) إلزام الدول الأطراف بتوقيع العقوبات المقررة حيال الانتهاك للالتزامات والتعاون مع الدول الأخرى بتبادل المعلومات عن الحوادث المتضمنة إغراقا في البحر، فيها أعالي البحار.

ثانيا/ اتفاقية لندن 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات والفضلات الأخرى:

بمقتضى توصيات مؤتمر البيئة الإنسانية رقم (86/د) المنعقد في ستوكهولم 1972، تم عقد مؤتمر الحكومات في لندن في الفترة من 10/30 إلى 13/11/1972، حضرته (82) دولة و(21) دولة كمرقبة و (09) منظمات دولية منها الوكالة الدولية للطاقة الذرية (2).

1 -د صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق ص 275.

2 -د سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية من أضرار الاستخدام السلمي للطاقة النووية عالم الكتب، القاهرة 1976، ص231.

وقد نتج عن هذا المؤتمر هذه الاتفاقية وفتح التوقيع عليها من قبل الأعضاء المؤسسين وهم أمريكا، المكسيك والاتحاد السوفيتي، وقد عرفت المادة (3 الفقرة 1، بند أ) الإغراق انه "أي تسريب عمدي للفضلات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات" وقررت المادة 10 من الاتفاقية الاعتراف بحق السيادة الممنوح لكل دولة في استغلال ثرواتها البحرية بموجب سياستها البيئية وبموجبها تتحمل الدولة المسؤولية ضمان الأنشطة التي تجري تحت ولايتها بان تكون ملوثة للبيئة البحرية.

- كما أوجبت ضرورة تعزيز الرقابة الفعلية على كل مصادر تلوث البيئة البحرية وكما أوجبت الاتفاقية حظر التام على إغراق النفايات 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 المخلفة غير قابلة للتحلل والتي تظل طافية في البحار بطريقة تعرقل الملاحة والصيد، وكذلك المواد المنتجة لأغراض الحرب البيولوجية أو الكيميائية أيا كان شكلها، سائلة أو في حالتها الحية والحظر مشروط بالتصريح خاص. وعلى مواد محددة ويبقى الحظر مطلقا حول المواد الإشعاعية والتي تكون ذات نشاط إشعاعي عالي.

- وفي سبيل تنفيذ الأحكام السابعة فان الدول ملزمة بموجب المادة، من الاتفاقية بإنشاء سلطات وهيئات تتولى منح التراخيص الخاصة بإغراق المواد المذكورة وبسجل خاص بين المواد المسموحة، كميتها، ومكان إغراقها ووقته وطريقته (1).

الفرع الثاني: الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية

بشكل هذا النوع من الملوثات أخطر مصادر التلوث للبيئة البحرية، نظرا للارتباط بينه وبين التنمية الاقتصادية ولذلك ظهرت الصعوبة في إيجاد حماية مناسبة للبيئة البحرية منه، في ظل حرص على تنمية الدول وتحقيق الرفاهية لشعبها ولذلك أبرمت الاتفاقية النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البروهي اتفاقية باريس بتاريخ

1974/06/04.

1 د- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص 109.

والتي بدأ سريانها في تاريخ 1978/05/06 حيث عرفت في الفقرة (ج) من المادة الثالثة منها 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 وسيادتها" (1).

فقد عرفت الماء (3/ج) منها أن التلوث من مصادر أرضية يقصد بها تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المنسابة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو من منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها" ومنه فإن النطاق الموضوعي للاتفاقية اتضح بجلاء من التعريف السابق الذي حدد المصادر بالملوثات التي تأتي وتصل إلى البحار عبر المجاري المائية أي الأودية 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 تعلوا اليابسة وتنتهي بها إلى البحار، على النحو الذي جاءت به اتفاقية هلسنكي، 1974 حيث أشارت هذه الأخيرة في تعريفها للمصدر البري للتلوث، في م(2/2) بان ذلك التصريف من اليابسة إلى البحر أيا كان مصدر التلوث منقولا مع الماء أو مع الهواء" (2).

1 - محمد مصطفى يونس، حماية البيئة من التلوث، في القانون الدولي العام، دار النهضة القاهرة 1998.

2 - محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص119.

المطلب الثالث: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النووي

يعد التلوث النووي أشد الملوثات خطورة على الإطلاق، وتكمن تلك الخطورة في الأشعة والنفائات الأخرى المصاحبة للاستخدام المواد النووية في الأغراض السلمية والحربية والتي تدمر الكائنات الحية المنتشرة في مساحات واسعة من البيئة البحرية، وعلى ضوء ذلك خطر شعر المجتمع الدولي بضرورة إيجاد قواعد قانونية استخدام الطاقة النووية في المجالات السلمية في إطار العلاقات الدولية وقد تبلورت الفكرة في غضون المؤتمر العالمي للبيئة الإنسانية والذي انعقد في ستوكهولم عام 1972 وعليه انشقت عنه محددة اتفاقيات نوعية بالإضافة إلى الاتفاقيات السابقة عليه.

الفرع الأول: اتفاقيات جنيف 1958 المتعلقة بالبحار

نظرا للسلوك الذي اتخذته الدول للتخلص من النفائات النووية وإجراء التجارب النووية في البحار في الأجزاء العالية منها والتي لا تخضع سيادة إلى دولة، وعلى النحو الذي جعل من ذلك المحيط مكبا سهلا مثل تلك النفائات بما يؤثر على البيئة البحرية، ومن تم فقد شعر المؤتمرين بجنيف 1958 م بتلك الخطورة وخلصوا إلى أحكام قانونية تلزم الدول بعدم التلوث البيئة البحرية بالاتفاقية المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاحة نصت المادة (1/24، أ، ب) منها، ويجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالي مجاورة لبحرها الإقليمي الوقاية الضرورية لأجل منع خرق قوانينها الجمركية والمالية والصحية" وفي هذا النص إشارة إلى اتخاذ الإجراءات الصحية في هذا الجزء في البيئة البحرية لحمايتها.

- كما تثبت اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية المنبثقة عن مؤتمر جنيف 1958 للبحار في المادة السابعة منها السماح للدول الساحلة أن تتخذ تدابير بمفردها وذلك لصيانة أي نوع من الأسماك أو الموارد البحرية الأخرى في أي منطقة من أعالي البحار مجاور لبحرها الإقليمي، كما نصت في المادتان (5، 7) من نفس اتفاقية بشأن الجرف القاري إلزام الدول الساحلية بحماية الموارد الحية في أعالي البحار، منه المواد الضارة (1).

1-د/ عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار، دار واسط للنشر، بغداد، الطبعة الأولى 1984.

- وكذلك في نص المادة 25 من اتفاقية أعالي البحار بجنيف 1958 على أن "كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة..." وبموجب هذا النص فإن الدول ملزمة باتخاذ الإجراءات التي تراها أكثر فعالية لمنع تلويث البحار بفعل النشاط الإشعاعي الناتج عن مخلفاتها الذرية.

- كما تلزم المادة 25 نفسها الدول بالتعاون على المستوى الدولي مع المنظمات الدولية في وضع إجراءات الرامية إلى منع التلوث من المواد النووية.

الفرع الثاني: اتفاقية موسكو 1963 المتعلقة بحظر اجراء التجارب النووية 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 السوفيتي سابقا، ووقعت عليها في الخامس من أغسطس 1963 ووضعت موضع التنفيذ في العاشر من أكتوبر من نفس العام وقد وقع عليها 120 دولة وصادقت عليها 93 دولة حتى 12/06/1967، وتهدف الاتفاقية إلى منع إجراء التجارب الذرية في الجو وفي الفضاء الخارجي وتحت الماء وقد توجت الاتفاقية اهتماماتها بحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن التفجيرات النووية بإعلانها صراحة في ديباجتها بان أطرافها راغبون (في وضع حد لتلوث الأجواء والمحيط الذي يعيش فيه الإنسان)⁽¹⁾.

الفرع الثالث: اتفاقية 1981 بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية وأسلحة التدمير الشامل الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها

- تم التوقيع عليها بموجب القرار رقم 24/2660 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 07/12/1970 فقد تم التوقيع واعتمادها في 11/01/1971، وبدأ سريانها في 18/05/1975 وتهدف هذه الاتفاقية إلى أمور تتعلق بمنع السباق التسلح وفي صورة أخرى وبصفة غير مباشرة جاءت لتحمي البيئة البحرية من التلوث بالأسلحة النووية.

1-د/جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية من أضرار تلويث البيئة الطبعة الأولى دار النهضة القاهرة 1983، ص155.

بالنظر إلى أنها تتحدث عن وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى في قلب البيئة البحرية (1)، وهذا 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.

1 د- سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية، مرجع سابق ص304.

المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقية العامة

لقانون البحار 1982

- اتفاقية الأمم المتحدة 1982 هي الأجر من غيرها بوصفها بأنها عامة نظرا لعموم إحكام التي جاءت بها لحماية البيئة من التلوث من جميع مصادره، وقد جاءت بصورة أكثر تفصيلا بالنسبة لأحكام المقدره لحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن والناقلات، باعتباره اغلب المصادر للتلوث وأخطرها على النحو الضار بالبيئة البحرية، كما خصصت فرعا آخر لتحدث فيه عن تنفيذ الالتزامات والقيود التي ترد عليها اختصاصات الدولة الساحلية أو دولة العلم ودولة الميناء، وكذا من قواعد المسؤولية المترتبة حيال انتهاك القواعد المقررة بموجبها في شأن حماية البيئة البحرية من التلوث.

لذلك قسمنا هذا المبحث الى المطلب الأول والمتمثل في الأحكام العامة للسيطرة على مصادر المختلفة للتلوث ثم المطلب الثاني الحماية من التلوث الناتج عن السفن.

والمطلب الثالث اتفاقية برشلونة لحماية البحر الابيض المتوسط و قواعد التنفيذ والأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري .

المطلب الأول: الأحكام العامة للسيطرة على المصادر المختلفة للتلوث

- تضمنت الاتفاقية العامة للبحار 1982 في الجزء الثاني عشر منها أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث، فقد أوردت في المادة 192 منها التزاما عاما يقع على الدول يفوق من حيث عمومية ومداه التزامات دولية في الاتفاقيات الأخرى (1) والتي تنص على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها" كما ارتبط هذا الالتزام العام الملقى على عاتق الدول بحقها السيادي في استغلال ثرواتها الطبيعية، بصورة توفيقية بين الحق والواجب الذي يقيد ويحدد نطاقه، وهذا الأمر أفصحت عنه المادة 193 من الاتفاقية التي تنص على أن "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئة وفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

1 -د صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982، دار النهضة العربية القاهرة 1989.

- ونظرا لخطورة التلوث فقد انطوت المادة 1،2/194 من الاتفاقية، التدابير الخاصة التي تتخذها الدول لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه أو السيطرة عليه، حيث أوجبت على الدول اتخاذ كافة التدابير والقوانين الوقائية التي تعمل على وقاية البيئة البحرية من التلوث. و منه اتخاذ الحيطه والحذر اللازمين في الأنشطة والممارسات التي تجريها تحت ولايتها حتى لا تحدث أي تلويث لأجزاء بحرية تخضع لولاية الدول الأخرى. وتؤكد المادة 3/194/ب،ج،د) أهمية اشتمال تلك التدابير والقوانين والأنظمة التي تحقق الحماية من جميع مصادر التلويث والمشتملة:

1 - إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية من مصادر البر أو في الجو أو من خلاله أو خطوط الأنابيب أو الإغراق، وتشير الاتفاقية إلى وجوب الحصول على الإذن المسبق من الدولة الساحلية لإغراق أي مواد في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية أو الجرف القاري.

2 - التلوث من السفن بخاصة التدابير اللازمة لمنع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها.

3- التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر وباطن تربته وبخاصة التدابير اللازمة لمنع الحوادث، ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر.

4 - التلوث من المنشآت والأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية، غير المذكورة في البند (ب، ج) إذ تمتد هذه لتصم الناقلات والغواصات وغير ذلك من الأجهزة بخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم وتصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها.

- ويلاحظ أنه لما كان الالتزام العام الذي تلقىه الاتفاقية العامة على الدول الأطراف في الأمور التي لا يمكن الوفاء بها بغير التعاون بين الدول، فقد أوجبت المادة 197 ان تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب اقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق

المنظمات الدولية المتخصصة في صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ولذلك وتماشيا مع الهدف الأساسي لحماية البيئة البحرية من التلوث المتمثل في الوقاية منه والمبادرة إلى منعه قبل وقوعه، فقد نصت المادة 198 وأنه "عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة"⁽¹⁾.

ومن منطلق التفاوت بين القدرات التقنية الاقتصادية في مواجهة ما يحدث للبيئة البحرية من أخطار، ينبثق واجب التعاون بين الدول المتقدمة والدول النامية التي لا تملك القدرات العلمية والتقنية وهو الأمر الذي نصت عنه المادة 202 من الاتفاقية بنصها:
"أن تعمل الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ما يلي:

1 - تتجمع برامج المساعدة العالمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة

للدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث البحري

وخفضه والسيطرة عليه وتشمل هذه المساعدات فيما يلي:

* تدريب عامين تلك الدول العالميين والتقنيين.

* تيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة.

* تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة.

* دعم قدراتها على صنع تلك المعدات.

* تقديم المنشورة في برامج البحث والرصد البرامج التعليمية ووضع التسهيلات

لها.

2 - تقديم المساعدة المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية من أجل التقليل إلى أدنى حد من

أثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلويثا خطيرا للبيئة البحرية.

3 - تقديم المساعدة، خاصة للدول النامية فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية".

- كما خصصت الاتفاقية العامة للبحار جانبا خاصا يتعلق بكل نوع من مصادر التلويث

المختلفة كون حق يؤكد ذلك الالتزام العام بحماية البيئة البحرية.

1- د / صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق ص 118.

الفرع الأول: التلوث من مصادر في البر

هذه المصادر تشمل على المنشآت البترولية الساحلية، أو المصانع القريبة من السواحل والتي تصرف نفاياتها في مجار مائية أو شبكة صرف صحي تصب في البحر (1) لذلك ألزمت المادة 207 فقرة 1 من الاتفاقية الدول بأن "تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر بما في ذلك الأنهار ومصايبها، وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه مع مراعاة ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير وممارسات وإجراءات موصى بها".

وتنطوي أيضا الاتفاقية على تحديد أهداف القوانين والأنظمة والممارسات الوطنية التي تتخذها الدول واضوئها يجب أن تشمل على وجه الخصوص الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو المؤذية لا سيما المواد الصامدة غير القابلة للتحلل في البيئة البحرية (2) باتخاذها جملة من التدابير كمنع إقامة مجاري المدن أو المخلفات الصناعية على السواحل البحرية، كما يجب عليها القيام بمعالجة المواد التي تلقى في البحار من مصادر أرضية بهدف الإقلال من أضرار البيئة البحرية والحد منها، وكذا الإقلال من رش المبيدات الزراعية والنباتية التي تستخدم لإزالة الأعشاب الضارة والتي قد ينساب بعضها إلى البحار مع مياه الأمطار والأنهار على نحو يقتل الحيوانات والأسماك فيها والكائنات التي تسهم في تصفية البحار من كثير من عوامل التلوث مما يترتب عليه الأضرار بصحة الإنسان.

1 -د- معوض مصطفى عبد التواب، ومعوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1986، ص409.

2 -د- إبراهيم الدغمة، أحكام القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث و اتفاقية الأمم المتحدة للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة 1998، ص285.

الفرع الثاني: التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار

تشير الدراسات العلمية عن وجود كميات هائلة من النفط والغاز في أعماق البحار وتجري عمليات الاستخراج النفط بأربع مراحل هي استكشاف واستخراج ونقل والتخزين وكننتيجة حتمية لتلك العمليات يحدث تلويث للبيئة البحرية بالنفط والغاز وتختلف درجات التلوث باختلاف أماكن قيعان البحار وكذا باختلاف سلطات الرقابة والإشراف، حيث يمكن استخراج تلك المواد من أجزاء الخاصة للولاية الوطنية، ومن أجزاء الخارجية عنها (1).

أ- الأنشطة في قاع البحار الخاضعة للولاية الوطنية:

تنطوي الاتفاقية العامة للبحار في المادة 208 فقرة 1 على التزام بموجب تلتزم الدول الساحلية باعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ كما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة وكما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات ومنحت لها اختصاصا وصلاحيات أوسع باتخاذ ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع تلويث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.

ب- الأنشطة في قاع المنطقة الدولية وما تحت تربتها:

حددت المادة (1/1) من الاتفاقية العامة للبحار 1982 المنطقة الدولية بأنها تعني قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج الولاية الوطنية للدول. والسلطة هي الجهاز الذي يقوم على استغلال ثروات التراث المشترك في المنطقة، ونظرا لما يرتبط بتلك الأنشطة من آثار مؤذية للتلوث البيئة البحرية، فقد انطوت المادة 145 في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية على أثاره إلى وجوب قيام السلطة باعتماد القواعد والقوانين والمعايير والإجراءات التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بما في ذلك المناطق الساحلية.

1 د- صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق ص 43.

ماهو ملاحظ أنه أوكلت حماية البيئة البحرية إلى السلطة الدولية والتي لها إشراف و ثروات المشتركة المنطقة ومن ثم فان الأهمية الخاصة بحماية البيئة البحرية تفرز الحاجة الملحة إلى وجوب جهاز مختص يسهر على حماية البيئة غير السلطة الدولية للمنطقة الدولية (1).

الفرع الثالث: الحماية من التلوث الذي يأتي من الجو أو من خلاله

من صور ملوثات البيئة البحرية ما يحدث نتيجة انتقال الملوثات إليها من طبقات الجو التي تعلوها عبر هواء الغلاف الجوي، وهذا النوع من التلوث أقل صور التلوث تأثيراً على سلامة البيئة البحرية لأنه قليل الحدوث كما أن الأمطار الحمضية تعد صورة من صور التلوث من الجو ومن خلاله لكنه يعتبر في حكم المنعدم من حيث التأثير، نظراً لأن البحار لها القدرة على التمثيل الذاتي أي احتواء مثل هذا النوع من الملوثات وتنقيتها وتبدوا أخطر صور هذا النوع من الملوثات هي التفجيرات النووية.

- في بعض المناطق حيث تتساقط إشعاعات من الجو فيؤثر على المناطق البحرية التي تقع في أسفل منها، ولذلك فقد انطوت الاتفاقية في مادتها (212) على تسليم الحق للدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة بما يكافح تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله لتتنطبق على المجال الجوي الخاضع لسيادتها على السفن والطائرات الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها.

وعليها أن تراعي المتفق عليه دولياً من ممارسات وإجراءات وقواعد ومعايير تتعلق بسلامة الملاحة الجوية.

1 د- عبده عبد الخليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، مرجع سابق ص111.

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

تعد السفن أحد مصادر تلوث البيئة البحرية، لما يمكن تحدثه من تلويث بسبب التشغيل العادي لها وما يصاحبه من تصريف أو إنسكاب أو ترسب للملوثات وما تلقىه من عوادم وزيوت تشحيم في البحار ولما تتعرض تلك السفن المستخدمة في الملاحة الدولية إلى حالات طارئة ترجع إلى أسباب فنية تجعل منها تسيير بطريقة عشوائية تعيقها عن الالتزام بالممرات البحرية أو الإشارات والوسائل اللازمة للملاحة أمانة مما يعرضها للاصطدام بالصخور أو الشعب المرجانية البحرية المؤدية إلى جنوحها، أو اصطدام بسفن أخرى، أو ما تؤدي إليه الأعمال الإرهابية أو أعمال القرصنة التي تتعرض لها السفن كما يحدث اليوم في بحر الصومال، والتي ينتج عنها تسرب أو رمي الملوثات في المياه البحار والمحيطات. ومن ثم فإنه من الأهمية استعراض الأحكام القانونية التي جاءت بها الاتفاقية العامة للبحار 1982 في الفرعين التاليين:

الفرع الأول الحماية من التلوث العمدي المرتبط بأعمال النقل البحري أما الفرع الثاني فيتمثل في الحماية من التلوث الناتج عن الكوارث البحرية.

الفرع الأول: الحماية من التلوث العمدي المرتبط بأعمال النقل البحري

إن التلوث العمدي هو الذي يتم بفعل إرادي، واع جاعلا من البحر مكبا سهلا للنفايات والعوادم (1) وعلى مناطق وأجزاء بحرية المختلفة ومنه يقع على عاتق الدول التزام بالحماية البيئة البحرية وعلى النحو التالي:

أولا/ الحماية من التلوث في البحر الإقليمي:

يكثر التلوث في البحر الإقليمي نتيجة لضحالة المياه في هذا الجزء من البيئة البحرية وأن اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 حددت عرض البحر الإقليمي باثني عشر ميلا بحريا، وتكون بذلك قد جعلت من عرض البحر الإقليمي معلوما، كما منحت الدول الساحلية دورا مهما وحيويا بالنسبة لمواجهة التلوث العمدي من السفن طالما وأن هذه المنطقة نظرا لقربها

1 د- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والمحيطات والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعة للدراسات والنشر، بيروت، الطبعة الأولى، 1994، ص90

من اليابسة تكتظ بحركة المرور البريء لتلك السفن والناقلات وتعدا جزءا من الإقليم البري للدولة الساحلية وقد عدت المادة 2/19. ج من الاتفاقية العامة أعمال التلوّث المقصود والخطير بأنه مخالف لأحكام المرور البريء ويتنافى معه، وللدول الساحلية اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع المرور غير البريء.

- كما تستطيع الدول بموجب المادة 2/19. ل منع مرور السفن الأجنبية إذا مارست هذه الأخيرة نشاطا يتعارض على منع سلم وأمن نظام الدولة الساحلية المشروط بالمرور البريء لها في البحار الإقليمية.

وبالنسبة للسفن والناقلات العامة بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية ومواد خطيرة، فقد ألزمتها الاتفاقية في المادة 23 يحمل الوثائق اللازمة وأن تراعي التدابير الوقائية التي تقرها الاتفاقية النوعية المتعلقة بها.

ثانيا/ الحماية من التلوّث ضمن المنطقة الاقتصادية:

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة فكرة قانونية جديدة، تمارس فيها الدول الساحلية حقوقا سيادته وحقوقا ولأنية ويقع عليها التزام بصيانة وحماية البيئة البحرية من التلوّث بوجه عام. وأجازت المادة 211 فقرة 2 من الاتفاقية في حالات خاصة إمكانية الدولة الساحلية تقديم طلب إلى المنظمة المختصة يقتضي جعل مناطق خاصة لأسباب تقنية وجغرافية معتبرة تخضع لقواعد وتدابير وطنية تكون إلزامية وكافية لتقدير الحماية من التلوّث من السفن في تلك المناطق، وتبت المنظمة المختصة بذلك الطلب في غضون اثني عشر شهرا من تاريخ تقديم الطلب وبعد مرور ثلاثة أشهر من قبول الطلب يمكن للدولة الساحلية فرض القوانين والتدابير الوطنية على تلك القطاعات لمنع التلوّث من السفن وخفضه والسيطرة عليه (1).

ثالثا/ الحماية من التلوّث ضمن الجرف القاري:

عرفت المادة 1 من اتفاقية 1958 الجرف القاري بأنه قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية للنشاط الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي وذلك على عمق 200 متر وأبعد تبعا لعمق المياه المتاخمة ويقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد

1 د- عبده عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوّث في التشريعات الدولية والداخلية مرجع، سابق ص 120.

الطبيعية لتلك المناطق كما يدل على قاع البحر وباطن لأرضها وما تحت القاع في المناطق البحرية المماثلة التي تجاوزت شواطئ الجزر، بينما عرفت المادة 76 من الاتفاقية العامة للبحار 1982 الجرف القاري بأنه "قاع وباطن أرض المساحات المغمورة والتي تمتد إلى ما وراء البحار الإقليمية في جميع أنحاء الامتدادات الطبيعية للإقليم الدول الساحلية البرية حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميلا بحريا، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة ويظهر جليا أن الجرف القاري في هذا الجزء لا يتعرض للتلوث الناجم عن حركة السفن أو الناقلات بصورة مباشرة إذ تمس هذه الأخيرة العمود الماشي للجرف القاري الذي لا يخلوا أن يكون منطقة اقتصادية، ولذلك فان الأنشطة التي تتم في الجرف القاري فان معظمها استكشاف واستغلال للموارد غير الحية.

رابعاً/ الحماية من التلوث في أعالي البحار:

تخضع السفن في أعالي البحار إلى ولاية دولة العلم، ومن ثم فان دولة العلم ملزمة بوضع الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع السفن التي تحمل علمها من أي تلويث أثناء ممارستها للملاحة الحرة في أعالي البحار، وبمقابل الحقوق الممنوحة للدول جميعا فهي ملزمة بان لا تأتي من الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية لذلك الجزء منها (1) وفقا للأحكام المادة 94 من الاتفاقية.

خامساً/ الحماية من التلوث في المضائق المستخدمة للملاحة البحرية:

يرتبط موضوع الحماية من التلوث العمدي المرتبط بأعمال النقل الذي تقوم به السفن والناقلات بحق المرور العابر الذي أقرته اتفاقية جنيف 1958 ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة 1982، فقد فرضت المادة 2/39.ب من الاتفاقية العامة للبحار 1982 قيودا على حق المرور البريء في مثل تلك المناطق متضمنة قيد الحماية من التلوث الذي قد ينتج عن المرور البريء.

1 د - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي، مقارنة بالقوانين الوضعية، القاهرة الطبعة الأولى، 1996،

سادسا/ الحماية من التلوث في البحار المغلقة أو شبه المغلقة:

دعت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 الدول الشاطئ للبحار المغلقة أو شبه المغلقة إلى تنسيق حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة عليها بشكل عام.

سابعا/ الحماية من التلوث في المناطق الخاصة:

المناطق الخاصة تعني تلك الأجزاء من البحار التي لها عوامل بيولوجية او جغرافية تجعلها بحاجة إلى وضع قواعد أكثر شدة وصرامة لحمايتها من التلوث، كما عرقتها اتفاقية 1973 لمنع التلوث من السفن في المادة 19 بأنها المنطقة التي يكون تطبيق التدابير الإلزامية الخاصة فيها أمرا ملحا بسبب ظروفها الاقويونوغرافية والايكولوجية، وذلك بعد أن تقوم الدولة بإعلان عن حدود تلك المناطق الخاصة.

الفرع الثاني: الحماية من التلوث الناتج عن الكوارث البحرية

الكارثة البحرية تعني اصطدام السفينة أو جنوحها أو الحوادث الملاحية الأخرى، أو الحوادث الفجائية الواقعة على متن السفينة وخارجها التي ينجم عنها ضرر مادي أو خطر وشيك ينبئ بوقوع ضرر مادي للسفينة أو حمولتها، إذ نصت المادة 2/221 من الاتفاقية على ذلك، بالأغراض هذه المادة تعني عبارة عن حادث بحري، تصادم سفن أو جنوح أو أي حادث بحري ملاحي اخر، أو أن يقع على ظهر سفينة او خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة فقد شهدت البيئة البحرية في السنوات الأخيرة عددا من الكوارث البحرية (1) ألحقت بها أضرارا فادحة، استدعت الدول إلى التفكير في اتخاذ موقف موحد يمكن الدول الساحلية من اتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية لحماية شواطئها ومصالحها المرتبطة من آثار الخطر الجسيم والمحدد الناجم عن تلك الكوارث وان هذه إجراءات لا تتعدى المياه الإقليمية للدولة المعنية إلا في حالة الضرورة وهي:

1- وجود خطر جسيم وداهم لحقوق الدولة الساحلية ومصالحها الأساسية مع مراعاة أن

1 د- إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق ص 88.

يكون ذلك الخطر حقيقيا وليس وهميا.

- بمعنى أن تكون الكارثة قد وقعت أو على شك الوقوع على نحو يجعل من وقوعها أمرا محققا بسبب وقوعها في أعالي البحار ومتاخما للبحر الإقليمي تستطيع الدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات اللازمة ضد السفينة التي تعرضت للكارثة حادثة جنوح الناقل (Tory conyon).

2- يجب أن تكون الإجراءات المتخذة متناسبة مع الخطر المقصود إزالة ويعني التناسب ارجحية حصول الضرر في حالة عدم اتخاذ تلك التدابير وترجيح فاعليه تلك التدابير ونطاق الضرر الذي تسببه.

* يجب أن يكون الإجراء المتخذ للإزالة الضرر هو الإجراء الوحيد ولا توجد أي

وسيلة أخرى يمكن اتخاذها عوضا عن إجراء له التدخل.

* يجب أن تكون التدابير لغرض إزالة الخطر دون أي زيادة.

* فعندما يثبت أن تلك التدابير أصبحت لا تحقق النتيجة المرجوة وقد أزيل الخطر يجب

توقيفها حالاً.

ويكون التدخل الدولة الساحلية لمواجهة خطر التلوث وفقا لضوابط قانونية محددة تجنبا لحصول حالات التدخل التعسفي الذي يضر بالآخرين وبوقت مبكر وبقدر يفوق ما كان مسموح به.

ويشترط فيه ما يلي:

أولا/ تعرض المصالح الساحلية أو المصالح المرتبطة بها إلى خطر جسيم وداهم ويتوقع أن تنتج عنه أضرار جسيمة بمعنى أن الدولة الساحلية لا تتدخل لمجرد وقوع أي حادث بل يشترط في هذا الحادث أن يكون خطرا من شأنه بعرض مصالحها الساحلية للخطر.

ثانيا/ تناسب الإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية مع ضرر التلوث الفعلي أو الوشيك الوقوع ويظهر الشرط من المادة 1/221 بنصها على ... في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب الضرر الفعلي أو الداهم ... " ومن ذلك يتضح أن الدولة الساحلية ملزمة بالامتناع عن اتخاذ الإجراءات المفرطة التي تتجاوز ما يعد معقولا من الإجراءات اللازمة كما أن الدولة الساحلية بهذا الشأن ملزمة بمواكبة التطور التقني المتعلق بمكافحة

التلوث وإذا لم تتوفر لديها وتوافرت بالنسبة للدولة أخرى فإنها لا تستطيع التمسك بعدم قدرتها على اقتناء البدائل الأخرى على نحو يجعلها تستخدم حقها في التدخل لمواجهة تلك الكوارث.

المطلب الثالث: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط و قواعد

التنفيذ والأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري

لقد قسمنا هذا المطلب إلى فرعين فدرسنا اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط كفرع أول و قواعد التنفيذ والأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري كفرع ثاني.

الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط

- لقد تم اعتمادها في 16 فبراير 1976، ودخلت حيز التنفيذ في 12 فبراير 1978 تحدد اتفاقية برشلونة المبادئ العامة التي تقوم عليها حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث وتبعا لهذه الاتفاقية تقوم البلدان المتعاقدة باتخاذ كل الاجراءات اللازمة من اجل حماية وتحسين نوعية الوسط البحري، وتقليص وتجنب كل اسباب التلوث بمنطقة المتوسط.
- وضعت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث البنية الأساسية لوضع نظام قانوني دولي ضد التلوث في المنطقة، فعلى الرغم من أن الاتفاقية هي نتاج خطة العمل من أجل المتوسط، فإنها تندرج ضمن حركة دولية لمحاربة التلوث، فهناك على الصعيد الدولي مجموعة من السوابق ساعدت على وضع هذه الاتفاقية، بحيث سبقت اتفاقية برشلونة أربعة اتفاقيات دولية ألهمت واضعيها و هي:
- اتفاقية أوسلو المبرمة في 15 فبراير 1972 المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن الإلقاء من السفن والطائرات.
- اتفاقية لندن في 29 ديسمبر 1972 المتعلقة بمنع تلوث البحر الناجم عن إلقاء النفايات.
- اتفاقية هلسنكي المبرمة في 23 مارس 1974 المتعلقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق. (1)

1- اتفاقية برشلونة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط، دخلت حيز التنفيذ 12 فبراير 1978 .

- تشترك هذه الصكوك الأربعة في عنصرين أساسيين، فمن جهة الوعي بقلة الجهود الفردية من أجل حماية البيئة البحرية، وقلت الجهود المتماثلة بين الدول المتجاورة في كثير من الأحيان أيضا، و من جهة أخرى الإرادة المشتركة لمجموعة الدول لمجابهة هذا القصور، و ذلك بوضع نظام قانوني مشترك و إلزامي.

تمثل اتفاقية برشلونة الإطار لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، أول اتفاقية إقليمية تبرم في إطار برنامج البحار الإقليمية، الذي أطلقه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1974. كما تعتبر حدثا هاما، فهي وضعت لأول مرة إطار قانوني خاص لحماية البحر الأبيض المتوسط، و أصبحت نموذجا مرجعيا للاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة.

- يتشكل محتوى هذا النظام من الأحكام التي تربط الدول الأطراف بالاتفاقية، و من التزامات الدول الأطراف التي يمكن تلخيصها في اقتراحين:

من جهة تعهد الدول الأطراف مكافحة مختلف أشكال التلوث بطريقة مباشرة وفعالية، و تحقيقا لهذه الغاية ينبغي اتخاذ التدابير الملائمة ضد مختلف مظاهر التلوث في مناطقهم، و لتحقيق هذه الأهداف فإن الاتفاقية تفرض على الدول المتعاقدة سوى الالتزام بتعاون يأخذ ثلاث أشكال: التعاون العلمي من أجل إقامة نظام للرصد المستمر للملوثات و أثرها على البيئة البحرية، اجتماع الأطراف المتعاقدة كل سنتين، و أخيرا التشاور من أجل اعتماد بروتوكولات تتضمن إجراءات و تدابير ضرورية و أكثر الزامية لتنفيذ بنود الاتفاقية.

- و من جهة أخرى التزام الدول الأطراف بإقامة تعاون أوسع، من أجل تطوير علاقات تعاونية أكثر فعالية بين الأطراف، عن طريق الاكثار من ابرام الاتفاقيات و تشجيع انتشارها.

- ففي الواقع فإن الاتفاقية تأخذ بعين الاعتبار، اختلاف مستويات التنمية بين الدول الأطراف و تنشئ نظاما قانونيا على مستويين: فمن جهة الاتفاقية تضع حد أدنى من الالتزامات على عاتق الدول المتعاقدة، و من جهة أخرى أنها تترك الأحكام المتعلقة بالجانب التقني لمكافحة مختلف أشكال التلوث للبروتوكولات الإضافية، التي عرضت للتوقيع عليها من قبل الأطراف المتعاقدة في نفس الوقت مع الاتفاقية أو في وقت لاحق و بالتالي يجوز للأطراف المتعاقدة تأجيل التوقيع على البروتوكولات، إذا كانت الالتزامات التي يرتبها توقيع هذه البروتوكولات مرهقا للدول بالنظر إلى مستوى التنمية فيها. فالبروتوكولات تحدد أهداف ينبغي تحقيقها.

الفرع الثاني: قواعد التنفيذ والقوانين والأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري

المستقر عليه القانون الدولي إن شرعي قواعده هم أنفسهم المخاطبون بها ويرجع ذلك إلى عدم وجود سلطة عليا فوق الدول تسهر على تنفيذ أحكامه وذلك عن طريق اعتماد القوانين والأنظمة الوطنية.

1/ تنفيذ الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث:

عهدت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982 تنفيذ أحكامها إلى الدول الأطراف بإجراء الرقابة المتبادلة فيما بينها من أجل عرض أحكام تنفيذ الالتزام.

أولا/ أحكام الموضوعية للتنفيذ:

طبعا لما أوردته الاتفاقية العامة للبحار 1982 من اختصاصات ممنوحة للدول الساحلية في تنفيذ القواعد والقوانين الدولية الموضوعية من قبل المنظمات الدولية أو المؤثرات الدبلوماسية والتدابير التشريعات الوطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث من جميع المصادر ولأجل ذلك سيتم التطرق إلى اختصاص الدولة الساحلية في تنفيذ القواعد المقررة بحماية البيئة البحرية من عموم الملوثات ومن ثم الحد من التلوث من السفن على النحو الآتي:

1- اختصاص الدولة الساحلية في تنفيذ قواعد الحماية من التلوث من عموم الملوثات فقد تناولت من مصادر البر بمقتضى المادة 213 من اتفاقية بمنح الاختصاص للدولة الساحلية في تنفيذ وضمانة جميع القوانين والقواعد الموضوعية والمعتمدة من قبلها ويرجع هذا الاختصاص إلى امتداد السيادة الإقليمية إلى تمارسها الدولة الساحلية على جزء من اليابسة لتطال وتشمل المياه الداخلية والمياه الإقليمية (1)

1 د- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الحدي للبحار، المرجع السابق ص 516.

وتعتمد من القوانين والأنظمة، وتتخذ من التدابير الأخرى، ما يلزم الأعمال القواعد والمعايير الدولية المنطقية والموضوعية عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو المؤتمرات الدبلوماسية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ كما يخضع لولايتها من جزر اصطناعية.

وعن التلوث الناشئ عن الإغراق فان دولة العلم تتمتع باختصاصات تنفيذية في هذا النوع من التلوث وإمكانية تحريك الدعوى إذا لم يتم تحريكها من قبل أي دولة أخرى (1).
أ- اختصاصات الدولة الساحلية في تنفيذ التزامات الحماية من التلوث من السفن فقد طرقت المادة 220 من الاتفاقية بشأن اختصاص الدولة الساحلية إزاء هذا النوع من ملوثات بين عدة فروض.

الفرض الأول: يظهر عندما تكون السفينة موجودة في احد الموانئ أو مبحرة في البحر الإقليمي، فلها بموجب هذا الفرض تحريك الدعوى إذا ما تواجدت طوعا في أحد الموانئ الدولية الساحلية.

في الحين الذي توجد فيه السفينة مبحرة في البحر الإقليمي وتوافرت الأدلة الكافية لدى الدولة الساحلية للاعتقاد بان الانتهاك قد وقع، لها حتى اتخاذ الإجراءات الوقائية المتمثلة في التفتيش السفينة تفتيشا ماديا او تحريك الدعوى الجنائية وحجز السفينة.

الفرض الثاني: عندما تكون السفينة مبحرة في البحر الإقليمي أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة فللدولة الساحلية أن تتخذ طبقا للمادة (3،5،6/220) ضد السفن التي تنتهك القواعد الدولية والقوانين الوطنية الموضوعية لمنع التلوث عندما يقع ذلك في المنطقة الاقتصادية الخالصة، الإجراءات التنفيذية المتعلقة بالتأكد من هوية السفينة بالطلب منها بتقديم معلومات عن ميناء التسجيل وميناء الزيارة الأخيرة والزيارة التالية لتأكد من وقوع التلويث ام لا.

1 د- صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق ص 262.22

- وفي حالة مخالفة هذه الإجراءات أو أن يكون هناك الانتهاك قد أدى إلى تصريف خطير وكبير على النحو الذي يضر بالدولة الساحلية ويهدد مصالحها وبأدلة قوية اذ تستطيع بموجبه تحريك الدعوى الجنائية وطلب الحجز.

وأما بالنسبة للدول التي ترفع السفن أعلامها عندما تحرك الدعوى من طرف دولة الساحل فإنه يمكن لها طلب وقف إجراءات المتخذة ضد سفنها ولكن بشروط نظمتها اتفاقية طبقا للمادة 1/228 تتعلق بإقامة الدعوى من قبل دولة العلم على نفس الانتهاك خلال ستة (06) أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى إلا إذا كان الضرر الذي يلحق بالدولة الساحلية جسيما أو تغاضت دولة العلم تكرارا عن الوفاء بالالتزاماتها ومرور ثلاث سنوات على تاريخ الانتهاك وبالتالي يمكن إفراج عن السفينة أو رفع اليد عن السفينة المحجوزة ويعد تقديم كفالة أو ضمان مالي (1).

ب- اختصاص دولة العلم :

أما اختصاص دولة العلم فقد نصت عليه المادة 1/207 "تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعية عن طريق منظمات دولية مختصة" وتعتمد تبعا لذلك من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الفعالة لهذه القواعد و المعايير والأنظمة بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك وبمقتضى هذه المادة تضمن دولة العلم امتثال السفن المحلة فيها أو الواقعة لعلمها للقواعد والمعايير الدولية المطبقة.

ج- اختصاص دولة الميناء :

- كما تتلخص اختصاصات دولة الميناء في تنفيذ القواعد والقوانين الدولية في أمرين الأول يتعلق بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى والأمر الثاني بتدابير صلاحية السفن للإبحار.

ثانيا/ القيود الفنية التي ترد على أحكام التنفيذ:

تضمنت الاتفاقية عدة قيود لا تنطوي على ضمانات تكفي لسلامة الإجراءات في تحريك الدعوى الجنائية الحكم فيها ومن هته القيود المتعلقة بممارسة التنفيذ وتعلق بممارسة

1 د- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية واتفاقية، المرجع السابق ص 152.

صلاحياته فقد اقتضت المادة 224 عدم جواز ممارسة اختصاص التنفيذ إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل سلامات تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. أما القيود الواردة على التحقيق هو بان يجرى التحقيق دون أن يشمل حجز السفينة وفيما يتعلق بطبيعة الحكم بالدعوى تضمنت المادة (1،2/230) على قيد يقضي بالحكم بالدعوى بعقوبات مالية(1).

2 / القوانين والأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري:

إن الجزائر صادقت على جل المعاهدات والاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية الخاصة بالبيئة فسارعت إلى اصدار تشريعات وأنظمة قانونية لحماية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة وهذا يتجلى لنا في عدت قوانين منها.

أولا / قانون رقم 05-12 المؤرخ في 28 جمادي الثانية عام 1426 الموافق لـ 4 غشت سنة 2005 المتعلق بالمياه :

عند استقرائنا للمواد 43، 44، 45

حيث نص المشرع في المادة 43 في إلزامية الحفاظ على حماية الأوساط المائية والأنظمة البيئة المائية من كل أنواع التلوث التي من شأنها أن تمس بنوعية المياه وتضر بمختلف استعمالاتها.

كما تناول المشرع أن كل رمي أو تفريغ أو إيداع كل أنواع المواد التي تشكل خطر التسمم أو ضررا بالأماكن العمومية للماء إلى ترخيص، طبقا للنص المادة 44 من نفس القانون. غير أنه منع منح رخصة عندما تضر الإفرازات أو المواد محل الرخصة بما يأتي:

* القدرة على التجديد الطبيعي للمياه.

* متطلبات استعمال المياه.

* الصحة والنظافة العمومية.

1 د- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث مرجع السابق ص 143.

* حماية الأنظمة البيئية.

*السيلان العادي للمياه.

*أنشطة الترفيه الملاحى حسب نص المادة 45 من نفس القانون.

- كما تممدد المشرع في المادة 47 بالنسبة للوحدات الصناعية بإلزامه وضع منشآت تصفية ملائمة.

ثانيا / قانون 11-01 مؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1422 الموافق لـ 3 يوليو سنة 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات:

- لقد جاء في نص المادة 56 من قانون 11-01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات على التزام كل سفينة صيد تحمل الراية الأجنبية والمرخص لها ممارسة نشاط الصيد التجاري في المياه الخاضعة للقضاء الوطني أن تمتثل للتشريع الجارى به العمل في مجال المحافظة على الموارد البيولوجية وحماية البيئة المائية.

أما في المادة 82 من نفس القانون فقد جاءت بعقوبات جزائية منها الحبس من سنتين إلى خمس سنوات، أو بغرامة من 500.000 دج الى 2000.000 دج، كل من يستعمل في نشاطاته المتعلقة بالصيد مواد متفجرة أو كيميائية أو طعوما أو طرق قتل بالكهرباء، من شأنها إضعاف أو تسكير أو إتلاف الموارد البيولوجية بالإضافة إلى ذلك عقوبة تكميلية وهي مصادرة سفينة الصيد إذا كان هو مالكاها والسحب النهائي للدفتري المهني.

ثالثا/ قانون 10-03 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

أ- يهدف هذا القانون إلى ما يأتي:

*تحديد المبادئ الأساسية وقواعد تسيير البيئة.

*الوقاية من كل أشكال التلوث والأضرار الملحقة بالبيئة، وذلك بضمان الحفاظ على مكوناتها.

*ترقية الاستعمال الايكولوجي العقلاني للموارد الطبيعية المتوفرة وكذلك استعمال التكنولوجيات الاكثر نفاء.

ب- المبادئ العامة التي أتى بها القانون 10-03:

- مبدأ المحافظة إلى التنوع البيولوجي.
- مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية.
- مبدأ الاستبدال الذي يمكن بمقتضاه استبدال عمل مضر بالبيئة بأخر يكون أقل خطر عليها ويختار هذا النشاط الأخير حتى ولو كانت تكلفته مرتفعة مادامت مناسبة للقيم البيئية موضوع الحماية.
- مبدأ النشاط الوقائي.
- مبدأ الحيطة، الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير التدابير الفعلية والمتناسبة للوقاية من خطر الاضرار الجسيمة المضررة بالبيئة ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية معقولة.
- مبدأ الملوث الدافع، الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب في نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة، نفقات كل تدابير الوقائية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية.
- مبدأ الإعلام والمشاركة، الذي يكون بمقتضاه لكل شخص الحق أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة.

ج- مقتضيات حماية المياه والأوساط المائية:

فقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 52 على حماية البيئة البحرية حيث منع منعا باتا داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها.

* الاضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.

* عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.

* إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.

* التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والماس بقدراتهما السياحية.

- غير أنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب والغمد أو بالترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الاضرار.

- كما نص المشرع في المادة 57 على إجبار ربان كل سفينة تحمل بضائع خطرة أو سامة أو ملوثة وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية.

- كما يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات حسب المادة 58 من نفس القانون وتسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولاً عن الاضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حسب المسؤولية المدنية كذا الاضرار الناجمة من التلوث بواسطة المحروقات.

د- العقوبات المتعلقة بحماية الماء والأوساط المائية:

إن المشرع الجزائري رتب جزاء في مخالفة أحكام هذا القانون 03-10 ففي المادة 90 يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وبغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمد أو الترميد في البحر على متن ألبات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

- كما إن كل ربان خاضع لأحكام العاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها الذي ارتكب المخالفة للأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات أو مزيجها في البحر حسب المادة 93 من نفس القانون إلى عقوبة

الحبس من سنة إلى خمس (05) سنوات وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

- كما أن المادة 97 تعاقب بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

- كما تعاقب المادة 100 من نفس القانون 10/03 بالحبس سنتين وبغرامة قدرة 500.000 دج كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الأضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان أو النبات أو الحيوان أو يؤدي ذلك إلى تقليص استعمال مناطق السياحة.

- كما أنه يمكن للمحكمة أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي.

المبحث الأول: قواعد المسؤولية الدولية عن الاضرار البيئية

ينقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، يتمثل المطلب الأول في مفهوم المسؤولية الدولية، أما المطلب الثاني فيتمثل في التطور التاريخي لنظام المسؤولية الدولية، وفي المطلب الثالث

قواعد المسؤولية الدولية عن الاضرار البيئية

وأثارها

- إن مخالفة الواجبات والالتزامات لأي نظام قانوني يستوجب مساءلة المخالف في القانون الدولي وإلزامه بإصلاح الضرر الذي يترتب على تلك المخالفة وتلك هي المسؤولية الدولية. ونقصد هنا مسؤولية الدولة فقط بوصفها شخص من أشخاص القانون الدولي العام وان كان أشخاص القانون الدولي الآخرون يتحملون أيضا المسؤولية عند مخالفتهم للالتزامات التي يفرضها عليهم القانون الدولي.
- تنقسم المسؤولية في القانون الداخلي إلى مسؤولية جنائية ومسؤولية مدنية وتنقسم الأخيرة إلى المسؤولية العقدية ومسؤولية التقصيرية تنتج من الخطأ (الفعل الضار) عندما ينشأ الالتزام عن فعل متعمد أو عن مجرد تهاون، كما تنشأ مسؤولية بدون خطأ من المسئول إطلاقا كحالة المسؤولية الناتجة عن أفعال الغير.
- بعض أنواع المسؤوليات وأحكامها معروفة أيضا في نطاق القانون الدولي، غير أن المسؤولية الدولية ليست متطورة بنفس الشكل الذي وصلت إليه أحكام المسؤولية في القانون الداخلي.
- تطرقنا أحكام المسؤولية الدولية على أساس المخاطر وفقا لمبادئ لجنة القانون الدولي .

المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الدولية

- لقد مر مفهوم المسؤولية الدولية بمراحل تطور عديدة منذ المجتمعات حتى الآن وقد تأثر ذلك بتلك التطورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية التي تعرض لها المجتمع الدولي وقد شمل هذا التطور الأسس التي تقوم عليها مسؤولية الدولة وشروط قيامها.

إن مفهوم المسؤولية الدولية في ظل القانون الدولي العام والتي تبلورت فكرتها فيما يلي:

أ- تحريم اللجوء إلى تدابير الانتقام المسلح واستنادا إلى ذلك أصبح اللجوء إلى تدابير للانتقام المسلح بعد عمل غير مشروع دوليا.

ب- أشخاص القانون الدولي العام، مع ظهور المنظمات الدولية في القرن العشرين، لم تعد الدول ذات السيادة هي الكيانات الوحيدة المتمتعة بالشخصية القانونية، بل أصبحت هذه المنظمات الدولية تتمتع بهذه الشخصية، ولقد عبرت ذلك محكمة العدل في الرأي الاستشاري الذي طلبت منها الجمعية العامة للأمم المتحدة في قضية الكونت برنادرت عام 1949، أن هيئة الأمم المتحدة ليست دولة، ولا تعد دولة فوق الدول إلا أنها شخص دولي ولها بهذا الوصف الأهلية اللازمة لحفظ حقوقها برفع الدعاوى الدولية على الدول الأعضاء وغير الأعضاء في الهيئة، وذلك للحصول على تعويض عن الأضرار التي تلحق بها أو تلحق بموظفيها.

وأن منظمة الأمم المتحدة حين ترفع هذه الدعوى لا تستلزم القيام بذلك إلا إذا كان أساس دعواها المساس بحق ثابت لها.

- واستنادا إلى ما تقدم فإن أطراف المسؤولية لم تعد قاصرة على الدول فقط كما كان الحال سابقا ولكن أصبح من الممكن أن يكون هناك أطرافا لهذه العلاقة من غير الدول والمنظمات الدولية، وقد انعكس ذلك في تعريف الفقه الدولي للمسؤولية التقصيرية فأصبحت تعني النتيجة التي يربتها القانون الدولي في حالة ارتكاب أحد الأشخاص القانون الدولي العام مخالفة لأحد التزامات الدولية.

وبذلك تكون المسؤولية الدولية للدولة متحققة، عن إخلال بالتزام دولي يؤدي إلى أحداث خطأ دولي، يلحق الضرر بدولة أخرى، بحيث يستوجب التعويض أو الإصلاح، وهناك

بعض الممارسات في العمل الدولي المعاصر تقيم المسؤولية الدولية استنادا إلى مبدئين هامين هما:

مبدأ تحريم إساءة استعمال الحق، ومبدأ حسن الجوار، وهما مبدئين يلعبان دورا ملحوظا في المشاكل الخاصة بالقانون الدولي للبيئة (1)

المطلب الثاني : التطور التاريخي لنظام المسؤولية الدولية

مرت المسؤولية الدولية بمراحل مختلفة في سياق تطورها، حيث كانت المسؤولية الدولية في القديم مسؤولية جماعية تقوم على أساس التضامن المفترض بين كافة الأفراد المكونين للجماعة (الدولة) التي وقع الفعل الضار من أحد أعضائها، ومؤدى هذه الفكرة أنه إذا ارتكب أحد أفراد الجماعة فعلا وسبب ذلك الفعل ضررا لأحد أفراد جماعة أخرى، يصبح جميع أفراد الجماعة الأولى مسؤولين بالتضامن عن تعويض هذا الضرر.

وكانت الصور المألوفة هذا التعويض، أن يلجأ الفرد المتضرر إلى السلطات المختصة في دولته ليحصل على ما يعرف بإسم خطاب الضمان، وهو وثيقة تخول له الحق في مقاضاة أي فرد آخر ينتمي إلى الجماعة الأولى التي ينتمي إليها الفرد الذي وقع منه الضرر ويتصادف وجوده على إقليم دولة الفرد المتضررة من أجل الحصول منه على التعويض (2). وظل هذا الأسلوب مستعمل في الدول الأوروبية حتى أواخر القرن السابع عشر إلى أن ظهرت نظريات أخرى في مجال القانون الدولي و سنتناولها في الفروع الآتية :

1 -د- صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر 2002، ص 297.

2 -د- محسن عبد الحميد، أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي دار النهضة العربية، القاهرة 1999، ص 15.

الفرع الأول: نظرية الخطأ

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 الخطأ إما يكون متعمداً، وإما غير متعمد وقد ساهم في تطوير فكرة الخطأ في مجال القانون الدولي الفقه والقضاء الدوليان، وقد حاول الفقه والقضاء نقل فكرة الخطأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي، وقد تناول جرو سيوس في كتابه قانون الحرب والسلام فكرة الخطأ في مجال المسؤولية الدولية على أساس خطأ الأمير، وحدد الحالات التي يمكن أن يتحقق فيها الخطأ وهي:

1- أن الأمير لم يتخذ الإجراءات اللازمة للحيلولة دون وقوع هذه الأعمال وبذلك أصبح شريكا فيها.

2- أن الأمير بعد وقوع الأعمال، لم يتخذ الإجراءات الكفيلة بمعاقبة من قاموا بالتصرف وبذلك يكون قد أجاز تصرفهم (1).

- أما لويس لوفير، فقد رأى أن من تسبب في ضرر للغير يوجب صاحبه إصلاح الخطأ المرتكب ومن أجل ذلك يجب توافر شرطين:

* حصول الضرر بمعنى الماس بحق دولة أخرى.

* عمل غير مشروع منسوب للدولة التي يفترض وقوع الضرر منها، وقد حدد خطأ الدولة في الحالات الآتية:

أ- إذا ما قصرت الدولة في اختيار الموظف.

ب- إذا ما كان هناك إشراف سيئ إلى الموظف إزاء السلطة الممنوحة له.

ج- إذا نتج الخطأ عن امتناع في إحجام الدولة عن القيام بعمل يتطلبه القانون الدولي مثل عدم تنفيذ الدولة لالتزاماتها الدولية (2).

- يبدو من خلال ما سبق أن الفقهاء المذكورين حاولوا نقل فكرة الخطأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي، لكن دون تمييز بين الخطأ الواجب الإثبات والخطأ المفترض، حيث أخلطوا بين النوعين من الخطأ.

1- د- محسن عبد الحميد أفكيرين، المرجع السابق، ص16.

2- د- محسن عبد الحميد أفكيرين المرجع السابق، ص17.

- في حين أن القانون الداخلي يميز بينهما تمييزاً واضحاً، ويختلف بالنتيجة عن عبئ الإثبات في الخطأ المفترض الشيء الذي جعل من الصعب الاكتفاء بنظرته الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية، ولهذا ظهرت نظرية أخرى هي نظرية الفعل غير المشرع دولياً.

الفرع الثاني: نظرية العمل غير المشرع

قامت هذه النظرية على أساس الانتقادات التي وجهت لنظرية الخطأ، حيث أصبحت هذه النظرية الجديدة تقوم على أساس موضوعي وليس شخصي، ومؤدى نظرية المسؤولية على أساس العمل غير المشرع يتمثل في انتهاك التزام دولي سواء كان الانتهاك إيجابياً (قيام بعمل) أو سلبياً (امتناع عن عمل).

عمدت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة إلى إعداد مشروع مواد تتعلق بالمسؤولية الدولية، حيث نصت المادة الأولى من مشروع على أن "أي عمل غير مشروع ترتكبه الدولة يرتب مسؤوليتها الدولية".

وقد حددت المادة الثالثة من مشروع المواد التي اعدها اللجنة الحالات التي تعتبر فيها عمل يكون هناك عمل غير مشروع من طرف الدولة عندما:

أ- إتيان سلوك يتمثل في قيام بفعل أو امتناع عن فعل ينسب للدولة بموجب القانون الدولي.

ب- يشكل ذلك السلوك خرقاً للالتزام الدولي لتلك الدولة، ولا يتأثر هذا الوصف بإعتبار ذلك الفعل مشروعاً في القانون الداخلي يتضح مما سلف أن لجنة القانون الدولي أخذت بفكرة الفعل غير المشرع كأساس للمسؤولية الدولية للدولة وتترتب هذه النتيجة عند مخالفة أي قاعدة قانونية سواء كانت قاعدة أمر بالالتزام بحماية البعثات الدبلوماسية وصيانة حقوق وممتلكات الأجانب وغيرها أو كانت قواعد ناهية كالقواعد التي تنهي عن العدوان، وقهر الشعوب واستعمارها بالقوة، أو ممارسة الاسترقاق والإبادة الجماعية، والفصل العنصري وتتمثل مسؤولية الدولة عن الفعل غير المشروع دولياً في التزامها بوقف الفصل غير المشرع والتعويض العيني عن نتائج ذلك الفعل، وهذا يرد الوضع إلى حالة السابق، أو وضعه الطبيعي أو التعويض بمقابل وجبر الضرر أو الترضية (1).

1- حكم محكمة العدل الدولية في قضية الرهائن لسنة 1979.

- أما الأمر بوقف العمل غير المشروع فيتم اللجوء إليه في حالة الأفعال غير المشروعة المستمرة في الزمن كحالة احتلال دولة أخرى والاعتراض غير المشروع على مرور السفن الأجنبية مرورا بريئا في البحر الإقليمي للدولة المعنية أو حالة ارتكاب فعل غير مشروع كما حدث سنة 1979، لما قامت إيران باحتجاز الدبلوماسيين الامركيين كرهائن ،حثت محكمة العدل الدولية إيران بأن تتخذ على الفور جميع الخطوات من أجل تصحيح الحالة الناجمة عن أحداث 4 نوفمبر 1979 وما نشأ عن هذه الأحداث من خلال إنهاء الاحتجاز غير المشروع على الفور القائم بأعمال الولايات المتحدة وغيره من المواطنين والدبلوماسيين ... وأن تسلم على الفور إلى الدولة المعنية مباني وممتلكات ومحفوظات ووثائق سفارة الولايات المتحدة الأمريكية في طهران وقنصليتها.

الفرع الثالث: نظرية المخاطر

أحدثت الثورة العلمية وما لحقها من تقدم كبير تأثيرا كبيرا في العلاقات بيد الدول فظهرت مخاطر استخدام الوسائل التقنية المتقدمة على الصعيدين الدولي والداخلي، وأصبحت الأنشطة المشروعة التي تحدثت أضرارا جسيمة من الخطورة بحيث دفعت الفقه إلى البحث عن أساس جديد للمسؤولية غير أساس الخطأ والعمل غير المشروع الذين سبقوا الإشارة إليهما حيث أصبح من الصعب الاعتماد على الخطأ كأساس للمسؤولية بسبب صعوبة إثباته وإثبات الضرر وإثبات علاقة السببية، كما أصبح غير ممكن الاعتماد على العمل غير المشروع كأساس مسؤولية الدولة لأن الأعمال التي استخدمها العلم غير المشروع كأساس مسؤولية الدولة لأن الأعمال التي استخدمها العلم والتقدم التكنولوجي هي أعمال مشروعة ولكنها تسبب أضرارا كبيرة للغير، ولهذا اقتبس الفقهاء نظرية المخاطر التي كانت معروفة في القانون الداخلي ولا تعتمد على الضرر فقط لإقامة المسؤولية وكان أول من نادى بفكرة إدخال نظرية المخاطر إلى القانون الدولي الفقيه Poual Fauchille وذلك في دورة معهد القانون الدولي سنة 1900 في سويسرا وقال هذا الفقيه في هذه الدورة "...إن الأجنب الذين يقيمون على إقليم دولة يجلبون النفع لها وعليها أن تتحمل المخاطر التي تلحق بهم" وأكد أن من ينتفع بشيء يجب أن يتحمل نظير هذا الانتفاع، لها هذا الشيء أو الإنسان محل الانتفاع(1).

1 د- محسن عبد الحميد أفكيرين، المرجع السابق ص 27.

- لم تلق نظرية المخاطر التأييد المطلق على مستوى الدولي، بل هناك من أيد هذه النظرية وهناك من عارض الاعتماد عليها كأساس المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأعمال المشروعة للغير، على أساس أن لكل دولة السيادة المطلقة على إقليمها ومواطنيها ومن ثم لا يمكن الحديث عن أي مسؤولية للدولة إلا إذا ارتكبت خطأ ما أو قامت الدولة بعمل غير مشروع، ومن هنا انطلق نقاش فقهي كبير حول مسألة المسؤولية الدولية عن الأعمال التي لا يحظرها القانون الدولي (نظرية المخاطر) وحول هذا النقاش إلى لجنة القانون التابعة للأمم المتحدة. ومنه سوف نلقي الضوء على بعض الأنشطة الخطرة والتي عادة ما تلحق أضراراً بالبيئة وبالأفراد رغم أنها أعمال مشروعة.

أولاً : نقل النفط والمواد الكيماوية الخطيرة عن طريق البحر:

يعتبر النقل البحري للنفط والمواد الكيماوية من أهم وسائل النقل في الوقت الحاضر، حيث تنقل كميات هائلة من هذه المواد عبر البحار والمحيطات بواسطة السفن المعدة لهذا الغرض ومن ثم فإن نقل هذه المواد الخطيرة على البيئة ولا تعترف بالحدود بين الدول، بسبب حرية الملاحة المعترف بها لجميع سفن العالم، قد تسبب أضراراً كبيرة على البيئة وعلى مصالح الأفراد في دول الأخرى، وكثير ما يكون تسرب هذه المواد إلى البيئة ناتجاً عن تصادم السفن ببعضها البعض في عرض البحر أو عن جنوح السفن نتيجة سوء الأحوال الجوية أو نتيجة الأخطاء التي يرتكبها مسيرو تلك السفن ومن الأمثلة المشهورة عن هذه الحوادث نذكر:

- حادثة الناقله توري كانيون سنة 1967، كانت هذه السفينة تحمل 88000 وقد جنحت السفينة في بحر الشمال مقابل السواحل البريطانية الفرنسية وتسربت بالبيئة البحرية في السواحل المذكورة، كلفت عملية التنظيف وحدها 8 ملايين دولار (1).

1- د - صليحة على صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، منشورات جامعة فان بونس، بنغازي، ليبيا، 1996، ص83.

- حادثة الناقله أموكوكاديز 1978 كانت هذه السفينة تحمل 228000 طن من النفط وكان سبب هذه الكارثة هو إصابة محركها بعطل ودفعتها الأمواج للإرتطام بالصخور مما جعلها تنقسم إلى قسمين، وقد تسبب هذا الحادث في إلحاق ضرر هائل للسواحل الفرنسية أثر على البيئة وعلى الكائنات الحية البحرية وصناعة الصيد، وقد كلفت هذه الحادثة خسائر مالية قدرت في ذلك الوقت بحوالي 300 مليون دولار (1) .

- كما يمكن في هذا الصدد ذكر حادثة الناقله "بريستيج" التي كانت تحمل مواد كيميائية، وعرفت هي الأخرى قبالة السواحل الفرنسية في بحر المانش سنة 2001 وبما أن هذه المواد الخطيرة على البيئة يتم نقلها من الدول التي تنتجها أقاليم الدول التي تشتريها، فإن الأضرار التي قد تحدثها هذه المواد قد تصيب أقاليم دول مختلفة، وهذا من شأنه أن يثير مسؤولية المنتج أو الناقل أو المستهلك لتلك المواد على نطاق دولي.

ثانيا/ استغلال الطاقة النووية للإغراض السلمية:

أصبحت الطاقة الذرية في العصر الحديث إحدى أنواع الطاقة التي تلجأ إليها الكثير من الدول من أجل توليد الطاقة الكهربائية وطاقة دفع السفن، ولذلك تقيم الدول محطات كبيرة لتوليد هذا النوع من الطاقة على أقاليمها رغم المخاطر التي قد تسببها بفعل تسرب الإشعاعات النووية خاصة على الدول المجاورة، كما أصبحت هذه الطاقة مستعملة أيضا في التشغيل الكبير من السفن، سواء الحربية أو التجارية وتعتبر روسيا (سابقا) أول دولة استعملت الطاقة النووية في تشغيل السفن التجارية وأصبحت هذه السفن تجوب البحار وتدخل موانئ الدول الأخرى .

- رغم ما تشكله من أخطار التلوث الإشعاعي الذي يتجاوز حدود دولة المنشأة، لهذه أبرمت معاهدة في بروكسل تخص مسؤولية مشعلي السفن الذرية في 11 ماي 1962 تسري على كل سفن تسيير بالطاقة النووية وينتج عنها ضرر نووي ومن أهم الحوادث النووية التي وقعت يمكن ذكر:

- الحريق الذي شب في مقاعد "وندسكيل" في بريطانيا 1957.

1 د- صليحة على صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، منشورات جامعة فان بونس، بنغازي، ليبيا، 1996، ص87.

- حادث مفاعل النووي الروسي "شارنوبيل" التي وقعت يومي 25 و26 أبريل 1986 إثر الانفجار الذي حصل في هذا المفاعل وانتشرت الإشعاعات النووية في عدة بلدان أوروبية وكانت لها انعكاسات على صحة الإنسان والحيوان والنبات، وعلى الطبيعة عموماً.

ثالثاً/ الأضرار الناتجة عن استخدام الصناعات الكيماوية:

من أبرز الآثار السلبية على البيئة التي تحدثها هذه الصناعات هو ما يسمى بالأمطار الحمضية ومشكلة المبيدات الحشرية DDT، وتشكل هذه الأمطار الحمضية نتيجة انبعاثات ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النتروجين من المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم ومن مخاطر هذه الأمطار المحملة بهذه المواد السامة، أنها ملوثة للمياه العذبة (مياه الأنهار والبحيرات) وتنتقل هذه الأمطار من دولة إلى أخرى عبر الهواء مما قد يثير النزاعات الدولية كما حدث سنة 1972 م، لما اتهمت السويد بريطانيا بتصدير الأمطار الحمضية إلى الدول الإسكندنافية أدت إلى أضرار كبيرة بالأسماك التي تعيش في الأنهار والبحيرات كما يمكن أن تتسرب المادة DDT من السفن التي تنقلها، كما حدث للسفينة الألمانية "دورتموند" اثر اصطدامها بسفينة أخرى في عرض البحر وبعد سحبها إلى ميناء اسباني، تسربت منها كميات كبيرة من مادة DDT ألحقت أضراراً معتبرة بالبيئة البحرية في الساحل الاسباني.

رابعاً/ الأضرار الناتجة عن استعمال الفضاء الخارجي للأغراض السلمية:

الفضاء الخارجي مفتوح لجميع الدول للإستعمالات السلمية وقد أصبح هذا الفضاء، نظراً للتقدم العلمي والتكنولوجي، يستعمل بكثافة من طرف الدول لتسيير الأقمار الاصطناعية المختلفة التخصصات والمحيطات الفضائية الدولية هذا الاستعمال وإن كان مشروعاً من الناحية القانونية إلا أنه لا يخلو من مخاطر على أقاليم الدول الأخرى، وخير مثال على الخطر، هو حادث سقوط القمر الاصطناعي الروسي Cosmo954 على إقليم كندا سنة 1978، وقد جرى الاتفاق بين الدولتين على أن يدفع الاتحاد السوفيتي تعويضاً لكندا بقدر ثلاثة ملايين دولار توزع على ضحايا سقوط هذا القمر الاصطناعي⁽¹⁾.

1 د- صالح محمد بدرالدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطيرة في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000 ص173.

- يتضح من الأمثلة السابقة أن هناك الكثير من النشاطات التي تمارسها الدول داخل إقليمها، أو تكون خاضعة لاختصاصها ورقابتها قد تكون نشاطات أو أعمال لا يحظرها القانون الدولي العام، ورغم ذلك فإنها نشاطات يمكن أن تسبب أضراراً كبيرة على البيئة وعلى البشر ومن هذا المنطلق أكد مؤتمر استوكهولم حول البيئة الإنسانية على أن لكل دولة الحق السيادي وفقاً لمبادئ القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة، في استغلال ثرواتها حسب سياساتها البيئية الداخلية، ويقع على مسؤولياتها التأكد من أن النشاطات التي تخضع لاختصاصها ورقابتها لا تسبب ضرراً للبيئة في بلد آخر أو مناطق خارج حدودها. ومن ثم حاول الفقه من بعده القضاء إيجاد مبررات لقيام مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تلحق الدول المجاورة من جراء النشاطات التي تمارسها في إقليمها بالرجوع إلى بعض المبادئ العرفية المعروفة في القانون الدولي ومنها مبدأ حسن الحوار ومبدأ عدم التعسف في استعمال الحق.

أ- مبدأ حسن الجوار :

منذ الوقت الذي تعايشت فيه الدول المتجاورة تعايشاً سلمياً، نشأت قواعد دولة للجوار، أصبحت قواعد عرفية تهدف إلى تحقيق توازن بين مصالح الدول المتجاورة خاصة فيما يتعلق بحقوقه فوق أقاليم دولهم على النحو الذي لا يؤدي إلى إلحاق الضرر بإقليم دولة مجاورة، نتيجة بعض أوجه النشاط التي تجري مباشرتها فوق إقليم دولة مجاورة (1).

ب- عدم التعسف في استعمال الحق:

التعسف باستعمال الحق بهدف الأضرار بالغير ويتم في الأحوال التالية:

* إذا لم يقصد به سوى الأضرار بالغير.

* إذا كانت المصالح التي يرمى إلى تحقيقها قليلة الأهمية بحيث لا تتناسب مع ما يصب

الغير من ضرر بسببها.

* إذا كانت المصالح التي يرمى إلى تحقيقها غير مشروعة.

1 د- محسن عبد الحميد أفكيرين المرجع السابق ص 98.

- ومبدأ التعسف مؤسس على العرف الدولي والقانون الطبيعي، قد نقل هذا المبدأ من القوانين الوطنية إلى القانون الدولي لأن يوفر الحماية للدول في علاقاتها بغيرها ويظهر التعسف في استعمال حق الفيتو (1) في مجلس الأمن مثلاً.

المطلب الثالث: أحكام المسؤولية الدولية على أساس المخاطر وفقاً لمبادئ

لجنة القانون الدولي

ورد في ديباجة مشروع المواد التي اعتمدها اللجنة القانون الدولي سنة 2004 إشارة للخلفيات التي دعت إلى اعتماد تلك المبادئ ومن أهم تلك الخلفيات أن هناك حوادث تنطوي على أنشطة خطيرة قد تقع رغم امتثال الدولة المعنية لأحكام مشاريع المواد المتعلقة لمنع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة الخطرة، وقد تسبب هذه الحوادث رغم الاحتياط اللازم، أضراراً وخسائر شديدة للدول الأخرى ومواطنيها وحتى يكون بمقدور هؤلاء الأشخاص الطبيعيين والمعنويين، بما في ذلك الدول ممن يتكبدون خسائر نتيجة تلك الحوادث الحصول على تعويض سريع وواف.

- حدد المبدأ الأول من مبادئ لجنة القانون الدولي الخاصة بهذا النوع من المسؤولية نطاق هذه المبادئ من خلال النص على أن تطبق مشاريع المواد فيما يتعلق بالضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطيرة لا يحظرها القانون الدولي و تنطوي على خطر التسبب في الضرر عابر للحدود ذي شأن من خلال نتائجها المادية.

ومن هنا نلاحظ أن اللجنة لم تضع قائمة بالنشاطات الخطرة التي تدخل في نطاق هذه المبادئ ، على أساس أن وضع قائمة بالأنشطة المعينة قد تكون ناقصة في شموليتها ، و سرعان ما تتطلب إعادة النظر فيها في ضوء التطورات التكنولوجية المتغيرة دائماً . ومن جهة أخرى فإن عدم وضع قائمة بالأنشطة الخطرة يمكن من إدراج أي نشاط مستقبلي ضمن مجال تطبيق هذه المبادئ إذا ثبت خطورته .

أما عبارة أنشطة لا يحظرها القانون الدولي و تنطوي على خطر التسبب في ضرر عابر للحدود ذي شأن من خلال نتائجها المادية .

1 - عبد العزيز العشراوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار الهومة، الجزائر، 2007 ص24.

فهو يتضمن أربعة عناصر لكي يمكن لأن يدخل في نطاق المبادئ المذكورة:
* أن يكون القانون الدولي لا يحظر هذه الأنشطة .

* أن تتطوي هذه الأنشطة على إحداث ضرر ذي شأن أي ضرر كبير.

* أن يكون هذا الضرر عابر للحدود.

* أن يكون الضرر العابر للحدود ناشئاً عن الأنشطة من خلال نتائجها المادية .

- أما المبدأ الثاني من مشروع المبادئ حدد المقصود بالمصطلحات المستعملة , و حيث
نص هذا المبدأ على أن :

أ - يقصد بعبارة "الضرر" الضرر ذو الشأن الذي يلحق بالأشخاص أو الممتلكات أو بيئة و
يشمل :

1- فقدان الحياة أو الإصابة الشخصية.

2- فقدان الممتلكات أو الإضرار بها , بما في ذلك الممتلكات التي تشكل جزءاً من التراث
الثقافي.

3- فقدان أو الضرر الذي يحدثه إفساد البيئة.

4- تكاليف اتخاذ تدابير معقولة لاستعادته وضع الممتلكات أو البيئة بما في ذلك المواد
الطبيعية.

5- تكاليف تدابير الاستجابة المعقولة.

ب- تشمل "البيئة" الموارد الطبيعية سواء منها الأحيائية والإحيائية مثل الهواء والماء
والتربة والحيوانات والنباتات والتفاعل بين العوامل نفسها والسمات المميزة للمخاطر
الطبيعية.

ج- يقصد الضرر العابر للحدود أي ضرر يحصل داخل إقليم أو أماكن أخرى خارج الإقليم
لكنها تخضع لولاية أو سيطرة دولة غير الدولة التي تضطلع في إقليمها أو في أماكن تخضع
على نحو آخر لولايتها أو سيطرتها بالأنشطة المشار إليها في مشروع المبدأ الأول.

د- يقصد بـ "المشغل" أن شخص له تحكم في النشاط أو سيطرة عليه وقت وقوع الحادث المتسبب في الضرر العابر للحدود.

- أما الهدف المتوخى من مشاريع المبادئ حسب المبدأ الثالث، فهو ضمان تعويض سريع وواف للأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، بما في ذلك الدول، من ضحايا الضرر العابر للحدود بما في ذلك الضرر الذي يلحق بالبيئة.

وهناك أهداف أخرى يرجى تحقيقها من وراء فرض تعويض منصف وسريع وفعال من حيث الكلفة من بينها:

أ- توفير حوافز للمشغل وغير من الأشخاص أو الكيانات المعنية لمنع الضرر العابر للحدود الناشئ عبر أنشطة خطيرة.

ب- تشجيع التعاون بين الدول لمعالجة المسائل المتعلقة بالتعويض بطريقة ودية.

ج- صون وتعزيز قدرة الأنشطة الاقتصادية الهامة لرفاه الدول والشعوب مع الاستمرار.

وقد ورد نص على المسؤولية والتعويض للضحايا عن هذا النوع من الأضرار في السابق، حيث ورد في المبدأ 22 من إعلان أستوكهو لم حول البيئة الإنسانية 1972 الذي تم من خلاله الإعراب عن اعتقاد مشترك أنه "يجب على الدول أن تتعاون من أجل مزيد من تطوير القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث وسائر الأضرار البيئية التي تسببها أنشطة تقع في نطاق ولاية هذه الدول أو تحت سيطرتها لمناطق خارج هذه الولاية"

- كما تناول المبدأ 13 من إعلان ريو لسنة 1992، هذا الموضوع أيضا حيث جاء فيه: "تضع الدول قانونا وطنيا بشأن المسؤولية والتعويض أيضا فيما يتعلق بضحايا التلوث، وغيره من الأضرار البيئية وتتعاون الدول أيضا، على وجه السرعة وبمزيد من التصميم في زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الآثار السلبية لأضرار البيئة التي تلحق مناطق خارج ولايتها من جراء أنشطة تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها" وتجدر الإشارة إلى أن مصطلح ضحايا الأضرار ويشمل الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين بما في ذلك الدول بوصفها أمينة على الممتلكات العامة كما يمكن أن يكون الضحايا

مجموعة أشخاص أو مجموعات محاميه كما حدث اثر كارثة الناقله البترولية "أموكوكاديز" عندما رفعت مقاطعة إدارية فرنسية Cotes du Nordi.

و Finistère وبلديات ودوائر أعمال وجمعيات وقضايا ضد مالك الناقله المذكورة.

- كما رفعت الحكومة الفرنسية أيضا دعوى من أجل المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف التطهير كما يجب ملاحظة أن الضرر الذي يلحق للمقاضاة في حد ذاته ويتطلب تعويضا سريعا ملائما وان كان هناك من يرى أن الضرر الذي يلحق بالبيئة لا يكون قابلا للتعويض إلا إذا مس الأشخاص والممتلكات كنتيجة للضرر الذي يلحق البيئة على خلاف الضرر الذي يلحق بالمواد الطبيعية الذي سيكون قابلا للتعويض (1).

تناول المبدأ الرابع من مشروع مبادئ لجنة القانون الدولي قضية التعويض السريع والوافي حيث جاء في هذا المبدأ ما يلي:

1- ينبغي قيام كل دولة باتخاذ التدابير الضرورية لضمان إتاحة التعويض السريع والوافي لضحايا الضرر العابر للحدود الناشئ عن أنشطة خطيرة واقعة داخل إقليمها أو في أماكن تخضع على نحو آخر لولايتها وسيطرتها .

2- ينبغي أن تشمل هذه التدابير فرض المسؤولية القانونية على المشغل أو حسب الاقتضاء على شخص أو كيان آخر ولا ينبغي أن تقتضي هذه المسؤولية إثبات وقوع خطأ أو تقصير وينبغي ان تكون أي شروط أو قيود أو استثناءات ترد على هذه المسؤولية متفقة مع مشروع المبدأ الثالث (المبدأ المتعلق بالتعويض الوافي السريع).

3- ينبغي أن تشمل هذه التدابير أيضا إلزام المشغل أو الاقتضاء، شخص أو كيان آخر بإنشاء واستقاء ضمان مالي مثل التأمينات أو السندات أو ضمانات مالية أخرى لتغطية المطالبات بالتعويض.

4- وفي الحالات المناسبة ينبغي أن تشمل هذه التدابير اشتراط إنشاء الصناديق لكامل قطاع الصناعة على الصعيد الوطني.

5- وفي حالة كون التدابير المنصوص عليها في الفقرات السابقة غير الكافية لتقديم تعويض

1- على سبيل المثال حكمت محكمة شمال اينوي المحلية على شركة نפט أموكو في قضية الناقله أموكو كاديز، بدفع تعويض قدره 852 مليون دولار ولكنها رفضت التعويض عن الأضرار غير الاقتصادية المتعلقة بضياح السمعة والضرر الايكولوجي.

واف ينبغي قيام الدولة أيضا بضمان تخصيص موارد مالية إضافية.

- تقوم فكرة التعويض السريع والوافي على مبدأ الملوث الدافع، ويقع على دولة المنشأ أن تفرض المسؤولية القانونية على المشغل أو على أي شخص أو كيان آخر ولا ينبغي أن يشترط لقيام هذه المسؤولية إثبات خطأ أو تقصير من المشغل حيث أن هذه المسؤولية مطلقة ولا ينبغي أن نتقيد بأي قيود وللتأكد من توفر الأموال اللازمة لتغطية الأضرار التي قد تنشأ عن النشاطات الخطيرة ينبغي على دولة المنشأ أن تتخذ كل التدابير الضرورية لإلزام المشغل أو كيان آخر بإنشاء وضمان توفر مصادر مالية مثل التأمينات والسندات المالية وغيرها، وفي حالة عدم كفاية تلك التدابير يتعين على الدولة أن تضمن تخصيص موارد أن توفر إجراءات مناسبة لضمان تقديم التعويض إلى ضحايا الضرر العابر للحدود والناجم من أنشطة خطيرة ومن ضمن الإجراءات المناسبة أن تكفل الدول وأن تمتلك آليات الإدارية والقضائية المحلية الاختصاص الضروري وبأن تتيح سبل إنصاف فعالة لهؤلاء الضحايا.

- كما ينبغي للدول وفقا للمبدأ السابع من مشروع المبادئ أن تتعاون على وضع اتفاقيات دولية ملائمة والصعيد العالمي أو الإقليمي أو الثنائي تتضمن إنشاء صناديق تعويض.

المبحث الثاني: أثار المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

إن التعويض يجب أن يلقي دائما على عاتق المسؤول عن الضرر والقضاء يحاول دائما منح المضرور تعويضا كاملا كما لحق به من أضرار ومنه يمكن تقديرها في الوجه الدقيق سواء كانت أضرار مادية أو جسدية فان الأمر يصبح أكثر دقة وصعوبة عندما يتعلق بأضرار ذات طبيعة خاصة وهي الأضرار البيئية المحضة.

وان تقدير التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو بأموالهم لا تثير صعوبات خاصة بالمقارنة بتعويض الأضرار البيئية بالمعنى الفني الضرر البيئي المحض وعندئذ تطبق القواعد العامة في تقدير التعويض بالنسبة للنوع الأول، بسهولة ويسر أما النوع الثاني فيثير صعوبات نظرا لخصوصية نوع الضرر، وأيا ما كان الوضع فان التعويض سوف نتناوله بالدراسة من خلال المطالب التالية :

ففي المطالب الأول سنتطرق الى التعويض العيني اما المطالب الثاني سنخصصه للتعويض النقدي وفي الاخير المطالب الثالث سنتناول فيه وسائل الضمان المالي .

المطلب الأول: التعويض العيني

التعويض بشكل عام هو وسيلة لإصلاح الضرر وعلى وجه التحديد يقصد به الإصلاح وليس المحو التام والفعلي للضرر الذي وقع.

والتعويض العيني يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر وهنا يجب الأخذ في اعتبار أن هناك بعض الأضرار التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه حدوثها.

- ووفقا للقانون المدني فان التعويض العيني بشأن الأموال الخاصة يجب أن يفهم على أن المقصود منه هو العودة الى حالة وظيفة للمال تكون معادلة بشكل ما أقل أو أكثر للحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر ووضع هذا المبدأ موضع التنفيذ بسهولة يحتاج إلى إقرار قبول دعاوى المطالب بالتعويض من قبل الأشخاص العامة وبعض التجمعات المتخصصة في مجالات البيئة.

- يضاف إلى ذلك أن القضاء قد أقر حق المدعى في أن يطلب التعويض العيني وأن يطلب كذلك من القاضي وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر.

الفرع الأول: إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي

إعادة الحال إلى ما كان عليه يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر، ويشكل عام يجدر ملاحظة أن الحكم بوقف مصدر الضرر يكون مصحوب في أغلب الأحيان بإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة لما وقع من أضرار وتأكيذا لهذا فإن الكتاب الأخضر الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال الأنشطة البيئية قد أوصى بأن "إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة" (1).

وكذلك فيجب إشارة إلى أن إعادة الحال إلى ما كان عليه يشكل تقريبا في جميع الحالات عقوبة تكميلية يلتزم بها المسؤول بجانب عقوبته الأصلية قد تكون جنائية أو إدارية. وتفعيلا لذلك، ولضمان التنفيذ المؤثر لإعادة الحال إلى ما كان عليه ففي حالة عدم التنفيذ المسؤول لالتزامه، يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ هذا الالتزام وكذلك فعند عدم تنفيذ الالتزام في موعده يجوز الحكم عليه بغرامة تهديديه لحمله على التنفيذ أو إلزامه بأن يضع كفالة بين أيدي حسابات الجهة العامة.

وإعادة الحال إلى ما كان عليه يمكن أن يتخذ أحد الشكلين:
الأول: هو إصلاح وترميم الوسط البيئي الذي أصابه التلوث.

الثاني: هو إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة لأماكن يهددها الخطر وتماشيا مع هدف الحفاظ على البيئة وتعويض الوسائل التي تهدف لإعادة البيئة إلى الحالة التي كانت عليها من قبل حدوث التلوث، نجد الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطرة قد نصت على أن التعويضات التي يحكم بها بصفة الأضرار البيئية تحدد حسب قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للمكان الذي لحقه الضرر.

1 د- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، المرجع السابق ص400.

الفرع الثاني: وقف الأنشطة الغير المشروعة

وهنا يجب أن نفرق بين الوسائل التي تهدف لإزالة الضرر عن تلك التي تهدف لإزالة المصدر هذا الضرر فالنسبة للوسائل الهادفة إلى إزالة الضرر فهي تتعلق مباشرة بالضرر أما الوسائل الوقائية فهي تتعلق بسبب الضرر أي تبحث عن مصدره للقضاء عليه.

- ويلاحظ أن وقف النشاط غير المشروع كصورة من صور التعويض تعتبر وقائية بالنسبة للمستقبل فقط بشأن المصالح المضرورة وليس محوا للضرر الحادث بسبب هذا النشاط وعلى ذلك فإذا كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف النشاط المتسبب فيه لا يعوضه ولكنه يمكن أن يمنع فقط وقوع أضرار جديدة 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 مصدر التلوث.

ولا يعد تعويضا عن الإضرار التي أصابت الأشخاص بل يتم تقديرها بعيدا عن التزامه بوقف الفعل غير المشروع ويمكن للقاضي أن يحكم بالطلبين معا وفق النشاط وتعويض المضرور عن التلوث⁽¹⁾.

- ومع ذلك فإن وقف هذا النشاط قد يصطدم ببعض العقوبات والتحفيز من قبل القضاة عندما يكون المشروع أحد المنشآت التي تم تصفيفها كمنشأة خطيرة وتخضع للقانون الخاص بهذه المنشأة وأحكامه فعندما يطبق القضاء مبدأ الفصل بين السلطات لا يكون من حق القاضي المدني أن يأمر بشيء هو من اختصاص القضاء الإداري حيث أن المنشآت سألقة الذكر تخضع خضوعا كاملا للقانون الإداري فيما يتعلق بأحكام الفتح والإغلاق، وكل هذا من الناحية الفعلية يكون من اختصاص الإدارة الوصية، ولكن يستطيع القاضي أن يأمر بوقف النشاط مؤقتا في حالة مخالفة الترخيص الصادر من الجهة الإدارية.

المطلب الثاني: التعويض النقدي

والواقع أن التعويض العيني لا يكون متاح بشكل بسيط مستمر فقد لا يكون هناك محل للحكم بتعويض عيني ولا يكون أمام القاضي في هذه الحالة سوا الحكم بتعويض نقدي.

1 د- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، المرجع السابق ص 406.

- ولكي يمكن تقدير قيمة التعويض النقدي يجب تقدير قيمة الأضرار وهذا الأمر يكون صعبا خصوصا بالنسبة للأضرار البيئية المحضة وهو ما يدعونا إلى تناول التعويض النقدي للضرر البيئي.

إن التعويض النقدي يعد تعويضا احتياطيا بمعنى ممكن سواء لان هناك عقبات فنية تمنع من إعادة الحال إلى ما كان عليه أو لأنه يتكلف نفقات باهظة قد تتجاوز قيمتها قيمة الأموال المضرورة قبل حدوث التلوث ويهدف التعويض المقابل إلى محاولة وضع المضرور في مركز معادل كان عليه قبل حدوث الضرر.

الفرع الأول: التقدير الموحد للضرر البيئي

ان التقدير الموحد للضرر البيئي يقوم على أساس تكاليف الاحلال للثورة الطبيعية التي تلوث أو أتلفت وتطبيقا لذلك فقد حكم القضاء الفرنسي بالإدانة على مقاول لارتكابه مخالفة تلويث المياه وإلزامه بدفع مبلغ فرنك واحد رمزي كغرامة وإلزامه بالتعويض الكامل للضرر الحادث والمقدر بـ 25000 فرنك فرنسي .

ولكن يجب الأخذ في الاعتبار أنه نادرا ما يمكن أن تعطى للعناصر الطبيعية ومصادرها قيمة تجارية نقدية وعلى ذلك فلكي يمكن وضع قيمة شبه فعلية يجب معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر والحالات التي لها خصائص قريبة من الحال المعروضة أمام القضاء والتي أصابها التلوث ومن أجل تقدير الثروات الطبيعية تقديرا نقديا فهناك ثلاث نظريات.

النظرية الأولى:

تقوم على أساس قيمة استعمال هذه الثروات والعناصر الطبيعية، وتقصد هذه النظرية المنفعة التي تقدمها هذه العناصر للإنسان وتعتمد هذه النظرية على سعر المتعة المؤسس على القيم العقارية المؤدي في النهاية إلى تقدير قيمة المادية للبيئة.

وفقا لهذه النظرية يكون متصور وجود أموال غير عقارية تكون لها قيمة أعلى إذا 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 إمكانية استعمال هذه الثروات الطبيعية في المستقبل.

النظرية الثالثة:-

لا تقوم على أساس الاستعمال الفعلي والحالي أو الاستعمال المستقبل 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 الأفراد من مبالغ نقدية ليعرفوا فقط مجرد وجود هذه الثروات الطبيعية. إن التقدير الموحد للضرر البيئي يقدم بعض المزايا حيث انه يسمح بإعطاء تقدير نقدي لثرواتها الطبيعية ليس لها من حيث الأصل قيمة تجارية وعلى ذلك فهذه الطريقة تعد وسيلة مؤثرة لإعطاء قيمة لهذه الثروات وتجنب فقدها (1).

الفرع الثاني: التقدير الجزافي للضرر البيئي

لكي يمكن إعطاء الاضرار البيئية قيمة نقدية فان نظام الجداول يفضل لتباعه وتقوم هذه الطريقة على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها وفقا للعمليات علمية يقوم بها متخصصين في المجال البيئي. ولقد اقر المشرع الفرنسي هذه الطريقة في تطبيقات مختلفة منها على سبيل المثال أن القانون الخاص في الغابات قد عاقب شركة كلفت بتنقية الأرض من آثار حريق بالغابات بغرامة تم حسابها على أساس عدد الهكتارات المعنية من الشجر المحروق وكذلك تم فرض غرامة أخرى على أساس المتر المكعب من الأرض الملوثة أو أوراق الشجر الذي تم نزعها بشكل غير شرعي كما أن القضاء الفرنسي قد طبق هذه النظرية في قضية تلوث احد الأنهار وقد تم حساب تعويض على أساس التالي: بالنسبة لطول المجرى المائي الذي أصابه التلوث يتم الحساب بواحد فرنك عن كل متر طولي وبالنسبة للمساحة العرضية للجزء

1 د- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، المرجع السابق، ص414.

الملوث من المياه يتم حساب تعويض على أساس 1.2 فرنك عن كل متر مربع.
مع ذلك فهناك طريقة حساب أخرى أكثر فنية ففي الأسكا نجد قانون حماية المياه من التلوث يقدر التعويض على أساس كمية الزيت الذي تم إلقاؤه في المياه مع الأخذ اعتبار بما 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 الطريقتين السابقتين فيرى إمكانية تطبيق نظام الجداول بشرط أن يتم إعدادها عن طريق خبراء متخصصين أو حتى هيئات استشارية متخصصة في المجال البيئي و أيضا يجب لضمان فعالية هذه الطريقة إعطاء القضاء سلطة ملائمة وتقدير التعويض حسب كل حالة في ضوء معطياتها المختلفة (1).
و لقد وجد نظام يعطي للمضروب أكثر حماية للتعويض و هو:

نظام التعويض التلقائي:

وهو النظام يهدف إلى تسهيل تعويض مبدأ "الملوث الدافع الذي نص عليه قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في ايطار التنمية المستدامة والذي نص على هذا المبدأ في المادة 03 فقرة 07 منهم ومنه ففي الحوادث الضخمة يقوم الملوثن بتعويض المضروبين تلقائيا قبل البدء في أية إجراءات أملين أن يقوم تصرفهم هذا بتفادي إدانتهم مما يضع أنشطتهم موضع اتهام وعدم المشروعية.
ويضاف على ذلك أن ضمان فاعلية التعويض التلقائي يمكن أن يتحقق من خلال تبني نظام تامين، ولكي لا يحدث تعارض بين التشريعات التي تتبني نظام خاص للمسؤولية البيئية فان شركة التامين الحق لها أن تضع حدا أقصى تقوم بالوفاء به عند تحقق الخطر المؤمن منه.
وأيا ما كان الأمر فان نظام التامين الذي يغطي التعويضات التلقائية سيعيد في النهاية وسيلة أمان بالنسبة للبيئة.

1 د- ياسر محمد فاروق المنيوي، المسؤولية المدنية الناشئة من تلوث البيئة، المرجع السابق ص 417.

المطلب الثالث: وسائل الضمان المالي

لقد وجد أن معظم الأنظمة الحديثة تتطلب وجود التامين أو أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الاضرار البيئية ولضمان تعويض المضرورين فان هذا الضمان يأخذ صورة عقد التامين، وهو وجود صناديق تعويضات يكون الوسيلة المناسبة لتعويض المضرورين.

الفرع الأول: فكرة التامين الإجباري

هناك بعض التقنيات المكتملة للمسؤولية المدنية وتتوب عنها من أجل ضمان إصلاح ضرر الواقع على المتضررين وعلى البيئة و هذه التقنيات التامين الذي بهدف إلى نقل كل تكاليف إصلاح الضرر على عاتق مجموع المؤمنين وهذه التقنية فضلا عن دورها الرئيسي في تحقيق الأمان للمؤمن عليه فإنها تمثل حلا مفيدا لمشاكل الإفلاس الجزئي للمسئول عن وقوع الضرر بل إن التامين أيضا اثر رادع منه عمليات تلوث إرادي واثر وقائي ضد الإهمال .

فالنظام التامين إجباري يقدم بعض المزايا:

أولاً/ يضمن للمضرور تعويضه ويحميه من خطر اعتبار المسئول عن الضرر.

ثانياً/ هذا النظام يسهل من دور القاضي في الحكم بإلزام المسئول بتعويض المضرور.

ثالثاً/ تامين الإجباري يحقق العدالة بين المضرورين فمن غير المعقول.

أن احدهم لديه حض لكنه ضحية لمسئول ميسور فيجب أن لا يتوقف تطبيق القانون صدفة ونظام التامين الإجباري وهو الذي يحقق العدالة بين المسؤولين أنفسهم.

رابعاً/ إن بقاء التامين اختياريا سيثجع الشركات الصغيرة والمتوسطة على عدم إبرام عقود

تامين وهذه الشركات تمثل عدد لا بأس به ويمكن أن تحدث إضرار بالبيئة (1).

1 د- ياسر محمد فاروق المنيوي، المسؤولية المدنية الناشئة من تلوث البيئة، المرجع السابق ص 429.

الفرع الثاني: فكرة صناديق التعويضات

أن فكرة انتشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى كما وان هذه الصناديق تهدف إلى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع ممارسين أنشطة التي يمكن أن تكون سبب لهذه المخاطر.

أولا/ حالات تدخل صناديق التعويض

في الحالات التي لا يقدم فيها التامين إجابات كافية فان صناديق التعويضات تلعب دورا يكون ضروريا عندما تتجاوز قيمة الإضرار الناجمة عن النشاط الحد الأقصى لمبلغ التامين المحدود في العقد بمعنى آخر فان صناديق التعويضات تهدف على تعويض المضرور تعويضا كاملا عندما يكون قد تم تعويضه جزئيا من ناحية أخرى سبق القول بان المسؤولية في مجالات البيئة هي مسؤولية موضوعية وفي هذا النوع من مسؤولية يكون هناك أقصى للتعويض لا يجوز تخطيه وبناء على ذلك فان جميع الإضرار لا تصبح مغطاة إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموح بتغطيته .

- ويمكن أن تضيف إلى ذلك أن تبني فكرة صناديق التعويضات يسمح بتجنب البطاء في التقاضي فوفقا لهذا النظام فان المضرور يصبح معفيا من إثبات عدم بسار المسؤولية الملوثة وذلك لوجود شخص مصر دائما وهو الصندوق، وانطلاقا من كل هذه المزايا نجد أن أحد الفقهاء الفرنسيين قد اقترح إنشاء صندوق تعويض لضحايا التلوث العارض F.I.P.A تتدخل صناديق التعويضات أيضا في الحالات التي يعجز فيها كل من التامين والمسؤول عن تعويض المضرور وعلى سبيل المثال الحالة التي لا يمكن فيها تحديد تخص المسؤول . ومن الحالة التي نص عليها المشرع الجزائري في القانون المدني الصادر بموجب الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26

سبتمبر 1975 ولا سيما في مادة 140 مكرر 1.

والتي جاءت في التعديل بموجب قانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 يونيو 2005 والتي تنص : "إذا انعدم المسؤول عن الضرر الجسماني ولم تكن للمتضرر يد فيه، تتكفل الدولة بالتعويض عن هذا الضرر.

- غير أن تطبيق هذا النص مشروط بصدور تنظيم يحدد كيفية تطبيقها والعمل بها. وفي هذه الحالة يجب تمييز بين حالا عدم إمكانية تحديد شخص المسؤولية عن حالات تعدد المسؤولية دون معرفة نصيب كل منهم حيث نطبق القواعد العامة في المسؤولية التضامنية بالإضافة إلى ذلك فان صناديق التعويضات تلعب دورا في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الأعضاء من المسؤولية أو أحد أسباب استبعاد عقد التامين ففي هاتين الحالتين تتدخل صناديق التعويضات بصفة احتياطية لضمان حق المضرور في التعويض (1).

ثانيا/ المشاكل التي تثيرها فكرة صناديق التعويضات

إن إنشاء صناديق التعويضات يقدم ضمان فعالة للمضرور ولكنه يشمل في الوقت ذاته عبئ إضافي على عاتق الملوثين المحتملين هذا الوضع يجبرنا على تحقيق التوازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقه في التعويض وبين العبء الملقى على عاتق شخص الملوث المحتمل و أيا ما كان الوضع فان فكرة صناديق التعويضات تطرح بعض التساؤلات الهامة والتي تحتاج إلى مناقشة وبحث عن حلول فعالة لها في مجال حماية البيئة ويتمثل السؤال الأول في تحديد من له سلطة إدارة الصناديق وهل تعهد بإدارته لأحد أشخاص القانون الخاص أم يكون من الأفضل ترك الإدارة للدولة ذاتها وهنا يجب التفريق بين عدة حالات فنجد الصناديق الخاصة والتي تتعلق بنشاط معني معين وهذا النوع من الصناديق يمكن أن يتدخل في حالة الكوارث البيئية غير الضخمة مما لاشك فيه وأن إدارة مثل هذه الصناديق يعهد بها إلى أحد أشخاص القانون الخاص وليس إلى الدولة ذاتها وبالمقابل حالات الكوارث البيئية التي ترتب أضرار ضخمة بالبيئة حسب ما نص عليها المشرع الجزائري هاته الكوارث في قانون رقم 04-20 مؤرخ في 25 ديسمبر 2004 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة ففي مثل هذه الكوارث يكون من الصعب على الصناديق الخاصة تتحمل الاضرار الناتجة خصوصا وأنها قد تتعدى مبالغ مالية كبيرة جدا.

1 د- ياسر محمد فاروق المنيوي، المسؤولية المدنية الناشئة من تلوث البيئة، المرجع السابق ص 434.

- ويمكن أن تتور مشكلة أخرى لمعرفة ما إذا كانت التلوث وجد مصدره قبل إنشاء 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 الجسدية يتم تعويضها بالكامل في المقام الأول أما الأضرار المادية وكذلك الأضرار البيئية فلا يتم تعويضها إلا في المرتبة الثانية (1).

1 د- ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة من تلوث البيئة، المرجع السابق ص 438.

الخاتمة

- في ختام بحثنا عن حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث في التشريعات الدولية , لا يسعنا إلا أن نشير إلى أن البيئة البحرية حظيت بالاهتمام على المستوى الدولي و المحلي ، و قد تجلّى ذلك في حصر الملوثات تلك الناجمة من النفط و السفن , و بالإغراق للنفايات و الفضلات الناجمة عن السفن و الطائرات من الجو أو من خلاله , و تلك الناجمة عن عمليات الاستكشاف و الاستغلال للبيئة البحرية , و التلوث من مصادر برية , و التي تضر بالبيئة البحرية بكل أجزائها المتمثلة بالمياه الداخلية و البحر الإقليمي , و المنطقة المتاخمة , و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري , و أعالي البحار .

و على إثر تلك المفاهيم فقد توصلت الدراسة إلى اهتمام الاتفاقيات الدولية النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط المتمثلة باتفاقية لندن 1954 و تعديلاتها , و لأجله فقد حددت المصطلحات و المفاهيم الخاصة بهذا المصدر من التلوث و أوردت الأحكام المقررة في ذلك , و العقوبات المقررة على الدول التي تنتهك أحكام و قواعد المسؤولية .

- كما تطرقت الدراسة إلى نتائج التي توصلت إليها اتفاقية بروكسل 1969 بشأن تنظيم إجراءات التدخل في أعالي البحار , حيال الحوادث البحرية التي تضر أو تهدد بالإضرار بالمناطق الساحلية للدول .

- كما أفرزت الدراسة جهود اتفاقية لندن 1973 المتعلقة بمكافحة التلوث من السفن , و الأحكام الحامية للبيئة البحرية من التلوث بهذا المصدر , المرتبطة بحركة النقل الاعتيادية , و في سبيل ذلك فقد عرفت التصريف و الإفراغ المقصود به , و أخرجت عن ذلك الإغراق الذي ينجم عن السفن و الناقلات , و منه فقد شابها عيب النقصان بهذا الاستثناء و الذي يرد على السفن و الناقلات الحكومية العامة و المتمتعة بالحصانة السيادية.

و عن التلوث بالإغراق , فقد تصدت له اتفاقية أوسلو 1972 و لندن 1772, و اللتان تعرفان التلوث عن النحو الذي يجعله محصورا بذلك الذي ينجم عن السفن و الطائرات, مستبعدا لتلك العمليات التي تنتج عن وسائل الاستكشاف و الاستغلال و أما اتفاقية باريس 1974 فقد تتبععت المصادر البرية للتلوث لأحكام الرقابة عليها , و هي تعد بادرة قانونية

فريدة , و التي ينجم عنها تلويث البيئة البحرية عبر مصاب الأنهار و خطوط الأنابيب إلا أنها تخرج المياه الداخلية عن نطاق تطبيق , و الملوثات القادمة من اليابسة عبر الهواء كما أنها جاءت على نحو يخرج المنصات البحرية المقامة على السواحل من الخضوع لأحكام المنشآت التي يقيمها الإنسان .

- كما خلصت الدراسة إلى أن التلوث بالمواد النووية قد تطرقت إليه عدة اتفاقيات بصورة غير مباشرة , كاتفاقية جنيف للبحار 1958 و اتفاقية موسكو 1963 بشأن حظر اجراء التجارب النووية في الجو و الفضاء و تحت الماء, كما أظهرت اتفاقية لندن 1972 بحظر وضع الأسلحة النووية في قاع البحار و المحيطات و باطن تربتها, حماية واضحة للبيئة البحرية المعنى بها.

وأكدت الاتفاقية الأمم المتحدة للبحار 1982, اهتمامها بحماية البيئة البحرية, فقد أوردت الأحكام والمبادئ العامة للالتزامات التي تنقيد بها الدول, و من ثم فصلت أحكام حمايتها من التلوث من أشكاله المختلفة و استطرقت في تفصيل الأحكام المتعلقة بالتلوث من السفن , كما تطرقت إلى قواعد التنفيذ و المسؤولية الدولية, و قد استدركت في كثير من أحكامها, و أوردت الاستثناءات .

- كما خلصت الدراسة إلى أن التشريعات الوطنية الجزائرية قد اهتمت بحماية البيئة البحرية فقد صدرت عدت قوانين و لا سيما قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بشأن البحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية و الجرف القاري , حيث أوردت الأحكام المتعلقة بتجديد البيئة البحرية الجزائرية و التي تتسق مع قواعد القانون الدولي للبحار , و قد أتى بالقواعد التي تحمي البيئة البحرية من التلوث , فيما يتعلق بمنحه لحق المرور البريء للسفن الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي الجزائري ,

- كما تطرق القانون 10/03 بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث و قد فصل الأحكام المتعلقة بذلك و المرتبطة بالتلوث من السفن ومن مصادر برية و كذا شروط صلاحية السفن في الإبحار.

- كما خلصت الدراسة إلى أساس المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية مبينا في ذلك التطور التاريخي لنظام المسؤولية و التطرق إلى أحكام نظرية المخاطر, و أحكامها وفق مبادئ لجنة القانون الدولي .

- كما خلصت الدراسة إلى أثار المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية و التي يمكن ان تكون على ثلاث صور حسب الحالات وهي التعويض العيني , التعويض النقدي , و أخيرا وسائل الضمان المالي

وصفوة القول فيما سبق أن الدراسة قد توصلت إلى طائفة من الاستنتاجات و التوصيات سنوردها على النحو التالي :

أولا الاستنتاجات :

توصلت الدراسة إلى أن الاتفاقيات العالمية (النوعية) قد تتبعت الملوثات بأشكالها المختلفة إلا أنها أوردت بصيغ عامة يشوبها عيب العموم و عدم التحديد , و أوردت بذلك جملة من الاستثناءات من الناقلات و الوسائل الأخرى و المواد الملوثة و بعض الأجزاء البيئية البحرية على النحو الذي يؤكد نسبية أثر الاتفاقيات الدولية.

و بالنسبة لاتفاقية قانون البحار 1982 فقد توصلت الدراسة إلى أنها أدركت أهمية حماية البيئة البحرية من التلوث , لذلك أوردت الكثير من الأحكام التفصيلية لجملة من مصادر التلوث إلا أنها استثنت بعض الوسائل و الأدوات الملوثة و أحالت كثير من القواعد و المعايير إلى القوانين الوطنية و تترك للدول سلطات تقديرية في وضع القوانين الوطنية مشترطة ألا تتجاوز الحد الأدنى للتدابير و المعايير الدولية بالرغم أن القانون الدولي لم يتوصل إلى قواعد و معايير موحدة على مستوى الدولي .

- كما توصلت الدراسة أن الجمهورية الجزائرية قد اهتمت بالبيئة البحرية من التلوث مستندة في ذلك إلى الأسس الشرعية من الدستور و قواعد القانون الدولي و يظهر ذلك خاصة في نية السلطة الجزائرية و ذلك بإنشاء وزارة خاصة بالبيئة بعدما كانت لوقت مضى تتأرجح بين وزارة الفلاحة تارة و بين وزارة الداخلية تارة إلى أن أصبحت وزارة مستقلة بذاتها و هي وزارة تهيئة الإقليم و البيئة.

ثانيا التوصيات:

- 1- الوصاية بمراجعة أحكام الاتفاقيات الدولية العامة و الإقليمية على النحو الذي يصبو أخطاءها اللغوية و الموضوعية , و يعالج جوانب القصور التي أشير إليها في البحث مما يسهل الدول النامية في الانضمام إليها.
- 2- الوصاية بتشكيل منظمة دولية في إطار الأمم المتحدة و منحها الأهلية القانونية التي تمكنها من تنفيذ توصياتها و لوائحها بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث .
- 3- دعوة الحكومة الجزائرية بإنشاء معاهد تكوين متخصصة في مجال البيئة و ضبط مؤهلين بضبط و رفع مخالفات التلوث.
- 4- وصاية المجلس الشعبي الوطني بمراجعة القوانين و القرارات الصادرة بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث كما ندعو إلى تشديد العقوبات المقررة فيها و تحديدها تحديدا دقيقا يتناسب و حماية البيئة البحرية من التلوث كما ندعو إلى تجميع القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في قانون موحد.
- 5- الوصاية بإدخال مناهج حماية البيئة البحرية من التلوث ضمن المناهج الدراسية في المراحل الأساسية و الثانوية و الجامعية و كذا في المدرسة العليا للقضاء , و ربط بين حماية البيئة البحرية من التلوث و البرامج التنموية , و إنشاء شبكات رصد وطنية تراقب حالة البيئة البحرية و تعمل على تحليلها و تقويمها بصورة مستمرة , و تعزيز إمكانيات شرطة السواحل بمنحهم المزيد من الوسائل المؤهلة لتمكينهم من ضبط الملوثين المنتهكين للقوانين الداخلية و الاتفاقيات الدولية.

قائمة المراجع:

أولا : الكتب القانونية:

- 1 - الدكتور ، ياسر محمد فاروق المنياوي، المسؤولية المدنية الناشئة عن التلوث البيئي ، دط، دار الجامعة الجديدة مصر 2008.
- 2- الدكتور ، صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة، القاهرة، 1999.
- 3- الدكتور ، علي صادق أبوهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1999.
- 4- الدكتور ، إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث و اتفاقية الأمم المتحدة للبحار، دار النهضة، القاهرة، سنة 1994.
- 5- الدكتور ، محمد عبد الله محمد نعمان، ضمانات استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية دراسة قانونية في ضوء القواعد و الوثائق الدولية صنعاء سنة 2000.
- 6- الدكتور ، زكي زكي عامر زيدان، الأضرار البيئية و أثارها على الإنسان و كيف عالجها الإسلام ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، سنة 2003.
- 7- الدكتور ، أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الاتفاقية، جامعة الملك سعود، الرياض، سنة 1998.
- 8- الدكتور ، أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالقوانين الوضعية، ط1، القاهرة، 1996.
- 9- الدكتور ، سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن أضرار الاستخدام السلمي للطاقة النووية، عالم الكتب، القاهرة، 1976.
- 10- الدكتور ، محمد مصطفى يونس، حماية البيئة من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، 1998.
- 11- الدكتور ، عادل أحمد الطائي، النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار، دار واسط للنشر، بغداد، الطبعة الأولى، سنة 1984.

- 12- الدكتور ، جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية عن أضرار تلويث البيئة، ط1، دار النهضة القاهرة سنة 1983.
- 13- الدكتور ، صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1989.
- 14- الدكتور ، معوض مصطفى عبد التواب، و معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفقهية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
- 15- الدكتور ، عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية، مكتبة الوطنية عمان، 1999.
- 16- الدكتور ، سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و المحيطات و الامن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر، بيروت، ط1، سنة 1994.
- 17- الدكتور ، صلاح الدين أحمد حمدي، دراسات القانون الدولي العام، ط1 دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2002.
- 18- الدكتور ، محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن الأفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة سنة 1999.
- 19- الدكتور ، صليحة علي صداقة النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، منشورات جامعة فان يونس بنغازي، ليبيا، 1996.
- 20- الدكتور ، صالح محمد بدر الدين، المسؤولية عن نقل النفايات الخطيرة في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2000.
- 21- الاستاذ ، عبد العزيز العشراوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، دار الهومة، الجزائر، سنة 2007.

ثانيا - الاتفاقيات الدولية:

- 1- الاتفاقية العامة للقانون البحار. 1982
- 2- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول .
- 3- اتفاقية جنيف 1958 المتعلقة بالبحار .
- 4- اتفاقية موسكو 1963 المتعلقة بالحظر اجراء التجارب النووية في الجو و في الفضاء الخارجي و تحت الماء.
- 5- اتفاقية أوصلو 1972 بشأن منع التلوث بالإغراق من السفن و الطائرات .
- 6- اتفاقية لندن 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بالإغراق النفايات و الفضلات الأخرى .
- 7- اتفاقية لندن 1973 المتعلقة بحماية البحر من التلوث بالسفن.
- 8- اتفاقية باريس 1974/06/05 المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر.
- 9- اتفاقية هلسنكي 1974 المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر.
- 10- اتفاقية بشأن تحريم وضع الأسلحة النووية أسلحة الدمار الشامل الأخرى على قاع البحر أرض المحيطات أو تحتها.
- 11- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط.

ثالثا - القوانين :

- 1-الأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- 2-قانون 17/83 مؤرخ في 16 يوليو سنة 1983 يتضمن قانون المياه .
- 3-قانون 12/05 مؤرخ في 04 غشت 2005 يتعلق بالمياه .
- 4- قانون 11/01 مؤرخ في 03 يوليو سنة 2001 يتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات

- 5- قانون رقم 02/02 مؤرخ في 05 فبراير سنة 2002 يتعلق بحماية الساحل و تثمينه .
- 6- قانون 10/03 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة
- 7- قانون 20/04 مؤرخ في 25 ديسمبر سنة 2004 يتعلق بالوقاية من أخطار الكبرى و تسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة.

الفهرس

- 01 المقدمة
- 04 الفصل الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات العالمية
- 05 المبحث الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقيات النوعية
- 05 المطلب الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النفطي و التلوث بالسفن
- 05 الفرع الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النفطي
- 06 الفرع الثاني: اتفاقية لندن 1973 حول حماية من التلوث من السفن
- 07 المطلب الثاني: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث بالإغراق و من مصادر برية..
- 08 الفرع الأول: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث
- 10 الفرع الثاني: الاتفاقيات النوعية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية .
- 12 المطلب الثالث: الاتفاقيات النوعية للحماية من التلوث النووي
- 12 الفرع الأول: اتفاقيات جنيف 1958 المتعلقة بالبحار
- الفرع الثاني: اتفاقية موسكو 1963 المتعلقة بحظر إجراء التجارب النووية في الجو
- 13 والفضاء الخارجي و تحت الماء
- الفرع الثالث: اتفاقية 1981 بشأن وضع الأسلحة النووية و أسلحة التدمير الشامل
- 13 الأخرى على قاع البحار أو أرض المحيطات أو تحتها
- 15 المبحث الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث في الاتفاقية العامة للقانون البحار....
- 15 المطلب الأول: الأحكام العامة للسيطرة على مصادر المختلفة للتلوث.....
- 18 الفرع الأول: التلوث من مصادر في البر.....

- 19 الفرع الثاني: التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار.....
- 20 الفرع الثالث: الحماية من التلوث الذي يأتي من الجو أو من خلاله
- 21 المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن
- 21 الفرع الأول: الحماية من التلوث العمدي المرتبط بأعمال النقل البحري
- 24 الفرع الثاني: الحماية من التلوث عن الكوارث البحرية
- المطلب الثالث: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط و قواعد التنفيذ و
- 26 القوانين و الأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري.....
- 26 الفرع الأول: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط
- 28 الفرع الثاني: القوانين و الأنظمة التي اعتمدها المشرع الجزائري
- 36 الفصل الثاني: قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية و أثارها.....
- 37 المبحث الأول: قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية
- 37 المطلب الأول: مفهوم المسؤولية الدولية
- 38 المطلب الثاني: التطور التاريخي لنظام المسؤولية الدولية
- 39 الفرع الأول: نظرية الخطأ
- 40 الفرع الثاني :نظرية العمل غير المشروع
- 41 الفرع الثالث: نظرية المخاطر.....
- المطلب الثالث: أحكام المسؤولية الدولية على أساس المخاطر وفقا لمبادئ لجنة
- 46 القانون الدولي
- 51 المبحث الثاني: أثار المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

51	المطلب الأول: التعويض العيني
52	الفرع الأول: إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي.....
53	الفرع الثاني: وقف الأنشطة الغير المشروعة
53	المطلب الثاني: التعويض النقدي
54	الفرع الأول: التقدير الموحد للضرر البيئي
55	الفرع الثاني: التقدير الجزافي للضرر البيئي
57	المطلب الثالث: وسائل الضمان المالي
57	الفرع الأول: فكرة التأمين الإجباري
58	الفرع الثاني: فكرة صناديق التعويض
61	الخاتمة
65	قائمة المراجع
69	الفهرس