



حقوق و التزامات الدول الساحلية في صيانة البيئة البحرية  
Rights and obligations of coastal states in the maintenance  
of the marine environment

محمد الأمين أسود

جامعة سعيدة، الجزائر

[asswaad\\_amine@hotmail.com](mailto:asswaad_amine@hotmail.com)

تاريخ القبول: 2019/05/18

تاريخ الإيداع: 2019/03/18

**الملخص:**

أدرك المجتمع الدولي في مرحلة لاحقة أن البحار و المحيطات تمثل جزءاً رئيسياً من المجال الحيوي و أنها تمثل عنصراً أساسياً من عناصر التوازن و الثبات في هذه الكرة الأرضية و بدأت الجهود الدولية تعرف اتجاهها متصاعداً لحمايتها ضد التلوث ، و أيضاً للمحافظة على موارد ثروات البيئة البحرية ، التي تشكل جزءاً لا يتجزأ من النظام البيئي، و التي يمكن أن يؤدي نفاذ بعضها إلى التأثير على البيئة البحرية، و كان لابد للمؤتمر الثالث لقانون البحار من إيلاء مسألة التلوث اهتمامه الكبير ، وهذا ما حصل حيث كرست معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار المقرر في 10\12\1982 الجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، على المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتبر أهم استحداث أتت به المعاهدة المذكورة ، فقد تمكنت الدول الساحلية بموجب هذه القواعد من التمتع بسلطات استثنائية في استكشاف و استخراج الموارد و الثروات الموجودة في البحار ، وبالرغم من كل ذلك كان لابد من زيادة تكثيف الجهود لمواجهة خطر التلوث الذي أصبح أحد العناصر البارزة لمفهوم الأمن الإنساني الدولي .

**الكلمات الدالة:**

الأمن الإنساني ، صيانة ، البيئة البحرية

**Abstract:**

At a later stage, the international community realized that the seas and oceans were a major part of the vital field , and it is an essential element of equilibrium and stability in this earth international efforts have begun to identify a rising trend to protect them against pollution and also to preserve the resources and wealth of marine environment ; which are an integral part of the ecosystem , some of which may affect the marine environment , the third a conference of the law of the sea had to pay great attention to the issue of pollution this is what happened. The united nations convention on the law of the sea , which was established on 10/12/1982 , devoted part 12 to the protection and preservation of the marine environment. however , the exclusive economic zone is the most important development of the



said treaty . under these rules , the coastal states were able to enjoy the powers to explore and extract the resources found in the sea .

Despite all this , it was necessary to increase the intensification of international efforts to confront the threat of marine pollution , which has become one of the outstanding elements of the concept of international humanitarian security.

### Key Words:

Human security , Maintenance, the marine environment.

إن البحار تكون أكثر من 7 % بالمئة من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية. فهي طريق من طرق المرور العالمية خاصة نقل مصادر الطاقة من بترول وغاز، وهي وسيلة للمواصلات تمكن الدول جميعا من حرية إلقاء الأسلاك التليفونية والتلغرافية في البحر العام. كما يعتبر البحر مورد ثروة سواء الحيوانية منها، فقد أثبت العلم أن هناك آلاف الأنصاف من الأسماك الصالحة للغذاء(2500)نوع، مما أدى إلى تسابق دولي شديد للبحث عنها، أو المعدنية الكامنة على قاع البحار والمحيطات وما تحت هذا القاع، فتشير الدراسات أنه في سنة 1965 قدرت احتياطات البترول والغاز الطبيعي تحت الامتداد القاري للولايات المتحدة الأمريكية ب:150 ترليون قدم مكعب، وأن الرواسب البترولية تحت الامتداد القاري الشمالي للاتحاد السوفيتي ومناطق استنباط الزيوت المعدنية الرئيسية تحتوي على ما يقدر ب: 05 - 10 بليون برميل من البترول على مقربة من شواطئ أسكا الشمالية. وقدرت احتياطات عقد المنغنيز ب: 42 بليون طن من الألمنيوم تساوي احتياطات تكفي لمدة 20.000 سنة على أساس معدل الاستهلاك العالمي سنة 1960، و7.9 بليون طن من النحاس تساوي احتياطات تكفي لمدة: 60.000 سنة. هذه العوامل أدت إلى ازدياد الاعتماد على موارد البحار في العقود الأخيرة، خاصة في ظل التوسع الصناعي للمجتمعات الحديثة الى استهلاك مزيد من الطاقة وبالتالي إلى بناء ناقلات عملاقة وتضخم الأساطيل البحرية وازدياد ما تلقيه من مخلفات، وتكاثر نسبة الحوادث والكوارث البحرية المسببة لانتشار كميات هائلة من البترول في البحار مهددة كل أشكال الحياة فيها، ناهيك عن النشاطات الدرية والكيميائية وقذف نفاياتها في البحر.

من هنا نشأ الإدراك بأن البيئة البحرية قد بدأت تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مواد ومخلفات. ثم أدرك المجتمع الدولي في مرحلة لاحقة أن البحار والمحيطات تمثل جزءا رئيسيا من المجال الحيوي. وأنها تمثل عنصرا أساسيا من عناصر التوازن والثبات في هذه الكرة الأرضية، وبدأت الجهود الدولية تعرف اتجاها متصاعدا لحمايتها



ضد التلوث، وأيضا للمحافظة على موارد وثروات البيئة البحرية، التي تشكل جزءا لا يتجزأ من النظام البيئي، والتي يمكن أن يؤدي نفاذ بعضها إلى التأثير على البيئة البحرية، وبالتالي كان لا بد للمؤتمر الثالث لقانون البحار من ايلاء مسألة التلوث اهتمامه الكبير. وهذا ما حصل حيث كرست معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار المقرر في 10 - 12 - 1982 الجزء الثاني عشر منها (المواد 192-237) لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتبر أهم استحداث أتت به المعاهدة المذكورة فلقد تمكنت الدول الساحلية بموجب هذه القواعد من التمتع بسلطات استثنائية في استكشاف و استخراج الموارد والثروات الموجودة في البحار..فما هي القواعد القانونية التي كرستها الاتفاقية لصيانة البيئة البحرية؟

إن الإجابة على هذه الإشكالية ستكون بالتطرق إلى حقوق الدول الساحلية في صيانة البيئة البحرية كمبحث أول. تم التزامات الدول الساحلية في صيانة البيئة البحرية كمبحث ثاني، تم توضيح أهم النتائج المتوصل إليها بخصوص الموضوع في الخاتمة وذلك على النحو الآتي.

### المبحث الأول: حقوق الدول الساحلية في صيانة البيئة البحرية:

- للدولة الساحلية الاختصاص المطلق في منطقتها الاقتصادية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بما في ذلك مقاومة التلوث، وتخفيف حدته وقد لاحظ عدد من ممثلي دول العالم الثالث أن الاختصاص المطلق للدولة فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، هو أمر يتصل بالضرورة بحقوقها السيادية فوق تلك المنطقة ، وهو ما يجعلها مسئولة عن حمايتها ضد أضرار التلوث<sup>1</sup> .

- حيث بدأت هذه الظاهرة مع الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان والدول الأوروبية ، هذا ما أكد عليه أحد المندوبين من العالم الثالث في دورة كاراكاس سنة ( 1974 ) حيث قال أن التلوث البحري مشكل مستورد . وبعض الدول النامية التي قطعت شوطا في النمو ، لجأت تساهم هي الأخرى في تلويث البيئة البحرية وذلك بإنشاء مصانع بترو كيمياوية تساهم في تلويث البيئة البحرية عن طريق النفايات أو الدخان المتصاعد في هواء تلك المنطقة ، وعدت الجزائر وبعض الدول العربية الخليجية من أولى هذه الدول ، هذا ما أكد عليه الرائد كوستو " COSTO " في سنة 1977 ، وعندما قام بجولة إلى البحر الأبيض المتوسط حيث قال أن الأمر ليس خطيرا في البحر الأبيض المتوسط ، لكن قد يتحول



هذا البحر إلى بحر ميت بسبب التلوث مع مرور الزمن ، حيث وجدت بعض الأسماك ميتة بسبب هذه الظاهرة<sup>2</sup> .

- وقد ينجم التلوث عن السفن العائمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تحمل مواد سامة أو بترولاً أو زيتاً ، وكذا النفايات والمواد السامة التي تلقي في البحر من الدول المجاورة أو منبعثاً منها أو المنشآت المستعملة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، كما قد ينجم من مصادر في البر بما في ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف والتلوث الناجم عن أوجه النشاطات المتعلقة باستغلال ثروات قاع البحر في المنطقة الخالصة لولاية الدولة الساحلية والأعمال والأنشطة المرتبطة بهذا الاستغلال والتلوث من الجو ، وبالنظر إلى أن التلوث من أهم الأخطار التي تواجه البيئة البحرية فقد أقرت اتفاقية قانون البحار الجديدة قوانين لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث بمختلف أنواعه ، وفي ضوء نصوص تلك المواد سنتابع أبعاد هذه المشكلة من خلال هذه المطالب .

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

لقد تعددت التعريفات وتباينت في هذا الصدد إلا أنه رغم عدم الاتفاق على تعريف واحد ، فإننا نتعرض للتعريف الذي لاقى قبولا عاما وكاد يجمع شتات الاختلاف وهو ذلك التعريف الذي أقرته منظمة التعاون والتنمية OCDE والذي مفاده أن التلوث هو قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عنها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة<sup>3</sup> .

وقد أثرت مجموعة من الخبراء اللذين عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة تعريفا لتلوث البيئة البحرية مفاده وجود حالة تلوث عند قيام الإنسان مباشرة أو غير مباشرة بإضافة مواد أو طاقة على البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار يمكن أن تنجم عنها بعض الآثار الضارة كإلحاق الأذى بالمواد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيه الصيد و التي يمكن أن تقلل من درجة نقاء المياه وصلاحيتها لبعض الاستخدامات .

- غير أن هذا التعريف لا يعطي كل الحالات التلوث وإنما يمكن أن نستخلص من نص المادة 196<sup>4</sup> حالات أخرى من التلوث ، وهي كل ما يؤثر في البيئة البحرية ، أو يمكن أن يتسبب عنه من تغيرات كبيرة وضارة بها وبالكائنات البحرية فيها كإدخال كائنات غريبة أو استخدام تكنولوجيا مغايرة أو جديدة على البيئة البحرية وتؤثر فيها وتضر بها.



## المطلب الثاني : الإجراءات والوسائل التي تتخذها الدولة الساحلية لحماية البيئة البحرية .

لقد رافقت فكرة ولاية الدولة الساحلية في موضوع حماية البيئة البحرية فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة منذ البداية ، وكان في نص أنصار هذه الفكرة سواء في لجنة الاستخدامات السليمة ليهيجان البحار أو في المؤتمر الثالث لقانون البحار ، أن هناك رابطة متينة بين ولاية الدولة الساحلية على ثروات المنطقة الاقتصادية وبين ولايتها في ميدان حماية البيئة البحرية في المنطقة<sup>5</sup> .

- وفي الدورة الثامنة للمؤتمر المنعقد في جنيف عام ( 1979 ) ، اقترحت بعض الدول جملة مشاريع التي تقوم بمنح الدولة الساحلية بوضع قوانين وأنظمة وطنية خاصة بالتلوث البحري الناتج عن استغلال المنطقة الاقتصادية الخالصة ، وكذا التلوث الناتج عن استغلال الجزر الاصطناعية ومن هذه الاقتراحات الاقتراح البرازيلي<sup>6</sup> .

وقد أقرت المادة ( 56/ب/3 ) من الاتفاقية الولاية للدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة من التلوث باستخدام كافة الإجراءات والوسائل التي تراها مناسبة لهذا الغرض .

-ولقد تطرقت الاتفاقية إلى التدابير التي تتخذها الدول الساحلية لمحاربة التلوث سواء في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المناطق الأخرى التي تمارس عليها الدول الساحلية حقوق السيادة<sup>7</sup> ، وتلزم الدول الساحلية بما يلي<sup>8</sup> :

1- اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بمنع أو التقليل من التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

2- التعاون من أجل الحد من التلوث وتنظيف المناطق الاقتصادية الخالصة الملوثة .

3- وضع قواعد وتشريعات وطنية قصد منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة مع اشتراك المنظمات المختصة.

4- منع التلوث الصادر عن البر وعن الأنشطة التي تقام في قاع المنطقة الاقتصادية، أو عن طريق الإغراق الناتج عن السفن.

ومما سبق يمكن تقسيم الأحكام المتعلقة بممارسة الدولة الساحلية لولايتها في هذا الصدد إلى أحكام تتعلق بالتعاون بين الدول في ميدان حماية البيئة البحرية، وأحكام تتعلق بحق الدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث. وأحكام تتعلق بتنفيذ تلك القوانين والأنظمة على حد تعبير بعض الفقه الدولي<sup>9</sup> .



## أولا : التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية :

من المعلوم أن مصادر تلوث البيئة البحرية عديدة، وأن التلوث الذي يصيب البحار لا يتقيد بتقسيمات البحار أو بالحدود الإقليمية للدول. وإنما أصبح يهدد جميع الدول البحرية ، خاصة بعد بناء ناقلات النفط العملاقة التي تجوب البحار بعدد كبير،<sup>10</sup> لذا ارتأت الدول إلى وضع القواعد القانونية الوطنية أو إبرام الاتفاقيات الإقليمية أو الدولية للتعاون فيما بينها والحد من مخاطر التلوث. ولم تغفل اتفاقية 1982 للبحار الاهتمام بهذا التعاون ، وإنما وضعت الكثير من الالتزامات على عاتق جميع الدول للتعاون من أجل مكافحة التلوث وخفضه و السيطرة عليه ، فقد أفردت له الفرع الثاني من الجزء الثاني عشر ، إضافة إلى المواد الأخرى من الاتفاقية ويمكن تلخيصه في هذه النقاط التالية :

1- التعاون بين الدول على أساس عالمي أو إقليمي ، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ، لوضع قواعد ومعايير وممارسات وإجراءات دولية لحماية البيئة البحرية. وقد قيدت المادة 197 حرية الدول في هذا المجال بقيدين هما : أن تكون هذه القواعد والمعايير والإجراءات متماشية مع الاتفاقية ، ووجب مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة .

2- التزام الدولة ، عندما تعلم بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر عليها، أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث ، بإخطار الدول الأخرى التي تتأثر بذلك الضرر ، وإخطار المنظمات الدولية المختصة على أن يتم الإخطار فوراً ( المادة 198 )<sup>11</sup> .

3- عند وجود خطر داهم بوقوع ضرر أو وقوع ذلك الضرر، على الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة، وفقا لقدراتها، والمنظمات الدولية المختصة، قدر المستطاع أن تتعاون للقضاء على آثار التلوث ومنع الخطر و خفضه إلى الحد الأدنى وتضع لذلك خطط طوارئ (المادة 199)<sup>12</sup> .

كما تتعاون الدول مباشرة ، أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ، للقيام بالدراسات وبرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات عن تلوث البيئة البحرية، والمشاركة في البرامج الإقليمية والعالمية لاختساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث، وكيفية التعرض له ومعرفة مساراته وأخطاره ووسائل علاجه . وفي ضوء المعلومات والبيانات المحصلة عن طريق التعاون تقوم الدول بوضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط ، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه<sup>13</sup> .



4- من صور التعاون الدولي في هذا المجال ، تقديم المساعدات العلمية والتقنية للدول النامية عن طريق تشجيع برامج المساعدة العلمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ، ويشمل ذلك التدريب وتقديم المساعدة للحد من آثار الحوادث الكبيرة، وفي إعداد التقييمات البيئية ، وتمنح الدول النامية معاملة تفضيلية من قبل المنظمات الدولية عند تخصيص الأموال والمساعدة التقنية والانتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات<sup>14</sup> المادة 202- 203 ، تحت عنوان الرصد والتقييم البيئي حيث دعوة الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية ، إلى التعاون إلى أقصى حد من أجل ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو أثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها المادة 204<sup>15</sup> ، وعليها أن تنشر تقارير عن النتائج أو تقديمها إلى المنظمات الدولية المختصة لجعلها في متناول جميع الدول المادة 205 ، وتقوم الدول بتقييم الآثار المحتملة للأنشطة التي يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها المادة 206<sup>16</sup> .

### ثانيا : حق الدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

لقد أجازت اتفاقية 1982 للدولة الساحلية أن تضع قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة ، هذا التلوث البيئية البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة سواء كان مصدره من مصادر برية أو عن طريق الإغراق من السفن أو من الجو ، إلا أن الاتفاقية قيدت هذا الحق بقيدتين<sup>17</sup> ، وقد يختلف مدى حق الدولة في وضع القوانين والأنظمة المتعلقة بمنع وخفض ومكافحة التلوث في منطقتها الاقتصادية من نشاط إلى آخر .

-فيما يخص التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار أو ما يعرف بالتلوث الناجم عن استغلال قاع البحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، هذا الحق نظمته المادة 208 بالنظر لما للدولة الساحلية من حقوق سيادية على المنطقة الاقتصادية الخالصة ، ألقت عليها المادة 193 من الاتفاقية واجب حماية البيئة البحرية<sup>18</sup> بقولها ( للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية و وفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها )<sup>19</sup> .

وبما أن أنشطة استكشاف واستغلال ثروات المنطقة الاقتصادية تتم بصورة عامة عن طريق الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ، لذا جعلت المادة 1/201 الحق



والاختصاص المطلق للدولة الساحلية بوضع القواعد القانونية والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عن تلك الأنشطة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، بما في ذلك ما لها من ولاية على الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات وفقا للمادتين 60 ، 80 من الاتفاقية<sup>20</sup> ، شرط أن لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والممارسات والمعايير الدولية .

-أما فيما يتعلق بالتلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة الدولية ، أحالت الفقرة 1 من المادة 209 إلى أحكام الجزء الحادي عشر لوضع هذه القواعد والأنظمة والإجراءات الدولية<sup>21</sup> ، ولو عدنا إلى ذلك الجزء لوجدنا أن المادة 145 أو كلت إلى السلطة الدولية مهمة وضع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن الأنشطة في تلك المنطقة ، إلا أن هذا الحكم لم يمنع الدولة الساحلية من ممارسة حقوقها ، وفقا للمادة 149/3 في اتخاذ الإجراءات لمنع أو تخفيف أو إزالة أي خطر شديد و داهم يهدد سواحلها أو مصالحها من التلوث نتيجة النشاطات في المنطقة الدولية<sup>22</sup> . أما بالنسبة للتلوث الناشئ أو الناجم عن إغراق النفايات ، عالجت المادة 210 من الاتفاقية .

-والإغراق وفقا للمادة الأولى ، الفقرة الخامسة " هو أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية " . ويشمل الإغراق أيضا " الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة السفن أو الطائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض أو التخلص من مثل هذه المواد ، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن والطائرات أو الأرصفة أو التركيبات ، غير أن الإغراق لا يشمل تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية ومعداتنا في البحر أو ما ينتج عنه ، كما لا يشمل إيداع لغير غرض التخلص منها " .

وقد جعلت المادة 210 من حق الدولة الساحلية اعتماد القوانين والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الإغراق وخفضه والسيطرة عليه ، وجعلت من حق الدولة الساحلية وحدها الإذن بالإغراق في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري ، على أن تتشاور مع الدول الأخرى التي قد تتأثر بهذا الإغراق ، وأجبت نفس المادة على الدول التعاون ، عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي ، لوضع قواعد ومعايير على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث وخفضه





والسيطرة عليه .ونظمت الاتفاقية أيضا حق الدولة الساحلية في وضع القوانين والأنظمة المتعلقة بمنع وخفض ومكافحة التلوث الناجم عن السفن في منطقتها الاقتصادية الخالصة والتلوث الذي تسببه السفن من التفريغ المتعمد في البحر أو من الكوارث البحرية كالتصادم والغرق أو من تسرب الملوثات أثناء الشحن والتفريغ<sup>23</sup> .

لقد أجازت الفقرة 5 من المادة 211 للدولة الساحلية أن تعتمد القوانين والأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، على أن تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي<sup>24</sup> ، وأجازت الفقرة من نفس المادة للدولة الساحلية اعتماد تدابير إلزامية خاصة بقطاع معين من منطقتها الاقتصادية إذا كان لديها أسباب معقولة بلا اعتقاد بأن ذلك القطاع لأسباب تقنية معترف بأحواله الأوفيانوغرافية والإيكولوجية وباستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور فيه ، يستوجب اعتماد تلك التدابير لمنع التلوث من السفن ، ولا تصبح هذه التدابير سارية المفعول على السفن الأجنبية إلا بموافقة المنظمة الدولية المختصة على صحة الأسباب الداعية إلى إتخاذها ومرور 15 شهرا على إبلاغ تلك المنظمة بالمعلومات عن ذلك القطاع، وتنطبق نفس الشروط على اعتماد الدولة الساحلية لقوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، على أن لا يطلب من السفن الأجنبية أن تراعى في تصميمها أو بنائها أو تكوين طاقمها أو في معداتها ، معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما<sup>25</sup> .

**ثالثا: حق الدولة الساحلية في الصعيد تنفيذ القوانين والأنظمة الخاصة بمنع وخفض ومكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة .**

لا يكون للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية لمنع وخفض ومكافحة التلوث في منطقتها الاقتصادية الخالصة أية قيمة عملية ما لم تكن بمقدور هذه الدولة تنفيذ تلك القوانين والأنظمة ، وهذا ما ذهب إليه المشاركون في المؤتمر الثالث لقانون البحار، ووضعوا جملة من الأحكام تنظم هذا الموضوع .

-ويختلف مدى ما تتمتع به الدولة الساحلية من حق في التنفيذ من ميدان إلى آخر من ميادين البحري .

ففي ميدان التلوث من الجو أو من خلاله ، وبسبب طبيعة هذا المصدر وضآلة ما يسببه من تلوث ، فقد سوت المادة 222 بين حقوق الدولة الساحلية وغيرها من الدول ، إذا أعطت لهذه الدول الحق في تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة من قبلها و التي وضعت



لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها أو على السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها و بذلك أشرك هذا النص دولة العلم ودولة التسجيل مع دولة الساحل في ممارسة هذا الحق<sup>26</sup> .

وبالنسبة للتلوث من مصادر برية ، فإنه يحق للدولة الساحلية أيضا أن تنفذ القوانين والأنظمة التي وضعتها لهذا الغرض ، وأن تتخذ ما يلزم من تدابير لإعمال القواعد والمعايير الدولية المنطبقة ، وإذا كان مصدر التلوث البري يأتي من أي دولة أخرى ، فإن من حق الدولة التي أصابها الضرر أن تحمل الدولة الأخرى المسؤولية الدولية الكاملة الناجمة عن ذلك الضرر وفقا لمادة 235 من الاتفاقية<sup>27</sup> .

-وتنطبق نفس الأحكام على التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار ، مع شمول ذلك للجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات الواقعة في منطقتها الاقتصادية الخالصة ، سواء كانت مملوكة للشركات أو المؤسسات الوطنية والمشروعات الأجنبية التي تعمل بترخيص من تلك الدولة عملا بالمادتين 60 و 80 من الاتفاقية .

-وفيما يتعلق بالتلوث من السفن ، فقد عالجه بشكل رسمي المواد 217-219-220 ، فالمادة 217 تتضمن التزاما عاما على عاتق جميع الدول في أن تضمن امتثال السفن الرافعة لعلمها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة ، وفقا لهذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، بصرف النظر مكان وقوع الانتهاك ، ولها أن تمنع السفن من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية ، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طاقمها ، وحتى يحق لدولة العلم في سبيل ذلك إجراء أي تحقيق مع السفينة وإقامة الدعوى عليها ، وتتعاون الدول في إجراء التحقيق ، ودعت المادة إلى أن تكون العقوبات التي توقعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يذني على ارتكاب الانتهاكات .

-وقد نظمت المادة 220 حق الدولة الساحلية في التأكيد من عدم قيام السفن بتلويث منطقتها الاقتصادية وفقا للفقرة 3 منها<sup>28</sup> ، وإذا توافرت أسباب واضحة للاعتقاد بأن تلك السفينة قد ارتكبت انتهاكا يسفر عن تصريف كبير يسبب تلوث هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية ، جاز للدولة أن تقوم بتفتيش تلك السفينة ، وإذا كان ذلك الانتهاك يلحق ضررا جسيما أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة أو مصالحها المرتبطة بها ، أو بأي من مواردها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة ، جاز



لتلك الدولة أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة مع مراعاة أحكام الفرع 7 من الجزء 12 المتعلق بالضمانات ، ويمكن تطبيق هذه الأحكام أيضا إذا كان الأمر يتعلق بقطاعات المنطقة الاقتصادية المهددة بشكل خاص المذكورة في الفقرة من المادة 211.<sup>29</sup> ويستثني من إجراءات التنفيذ السفن الحربية والسفن الأخرى المتعلقة بالحصة (المادة 236)<sup>30</sup> ، ويستثني من إجراءات التنفيذ السفن الحربية والسفن الأخرى المتعلقة بالحصة (المادة 236) ،<sup>31</sup> وتمارس الدولة ولايتها المتعلقة بصلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية من قبل الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك (224)<sup>32</sup> .

### المبحث الثاني : التزامات الدول الساحلية لصيانة البيئة البحرية<sup>33</sup>

-تعد البيئة البحرية من أهم نعم الله التي لا تعد ولا تحصى اختص الإنسان بحمايتها والمحافظة عليها ، استفادة بثرواتها اللازمة لاستمرار الحياة على واقع الكرة الأرضية .

وحماية البيئة البحرية يقتضي حمايتها ضد أخطار التلوث الذي يهدد بأن يذهب بكل أنواع الحياة فيها كذلك تحتم تنمية البيئة البحرية والاستفادة منها إلى أقصى حد استمرار البحث العلمي البحري بها وتنمية التكنولوجيا البحرية ونقلها .

-فلقد بقي الإنسان ولأزمنة طويلة ينظر إلى البحار بأنها قادرة على أن تستوعب كل ما يلقي إليها من مخالفات أو مواد ولكن مع بداية هذا القرن بدا واضحا بأن للبحار طاقة قصوى بالرغم من ضخامتها واتساعها، ثم نشأ الإدراك أن البيئة البحرية بدأت تعاني من التلوث وأدرك الإنسان لاحقا أن البحار والمحيطات تمثل جزءا رئيسيا من المجال الحيوي وعنصرا أساسيا من عناصر التوازن الثبات في هذه الكرة الأرضية ، ومن هنا زادت العناية بالبحار والمحيطات وأخذ العالم يعرف اتجاها متصاعدا لحمايتها ضد التلوث وللحفاظ على مواردها وثرواتها .

-فالرغبة في حماية البيئة البحرية أو الوسط الطبيعي من التلوث<sup>34</sup> الذي يعيش فيه الإنسان لا ترجع إلى اهتمامات حديثة فقط بل قد حاولت العديد من التشريعات الداخلية والدولية منذ زمن بعيد الاهتمام بالبيئة وحمايتها على أنه يمكن القول أنه فقط في الستينات بدأ الاهتمام بحماية البيئة على الصعيد الدولي بصورة جدية استمعت لضغط الرأي العام خصوصا نتيجة تدهور أحوال البيئة الطبيعية والتي قد تؤثر على عوامل



التوازن اللازمة لحياة الإنسان نفسه بسبب ندرة أو اختفاء أو تغير طبيعة بعض الأشياء الضرورية :

كالهواء النقي، أو الماء الصافي، أو المناظر الطبيعية..... الخ .  
وإذا كانت مصادر التلوث قد تكون ثابتة أو متحركة فإن من المؤكد أن مشكلة حماية البيئة تتميز ، أن لها أفاقا عالمية فهي لا تحددها حدود معينة بسبب وجود تماسك شديد بين مختلف أجزاء الكرة الأرضية باعتبار أن التلوث هو بطبيعته عابر للحدود أو بعبارة أخرى هو " لا حدودي " ويكفي أن نذكر أن المواد الملوثة أو يمكن أن تنتقل من خلال مسافات بعيدة عبر البحار والأنهار والهواء. ومن هنا أضحي التعاون الدولي ضروريا لحماية البيئة ،كذلك تلعب العوامل الاقتصادية دورا هاما في هذا المجال ، ذلك أن حماية البيئة هو أمر مكلف جدا الأمر الذي ينعكس على تكاليف الإنتاج وبالتالي على سعر البيع، فإذا لم يوجد تعاون دولي في هذا المجال فإن ذلك يعني أن الدولة الأخرى من ناحية ظروف المنافسة الدولية في مجال بيع السلع والخدمات . ( لأنها تتحمل تكاليف الإنتاج بالإضافة إلى تكاليف محاربة التلوث ) .

فالبيئة إذن لها علاقات مع فروع كبيرة داخل وخارج أي بلد : العلاقة بين البيئة والاقتصاد وبينها وبين استغلال الموارد الطبيعية، أو استخدام المواد الكيماوية ،أو بينها وبين التحضر وإنشاء المدن الجديدة .

-ولا شك أن البيئة تمثل أحد المجالات التي تتواجد فيها مصلحة مشتركة لدول العالم أجمع.<sup>35</sup> فهي تراث مشترك للإنسانية جمعاء يجب حمايتها وإلا ستصبح الحياة صعبة أن لم تكن مستحيلة فوق ربوع الكرة الأرضية : على بيستها ، فوق مائها ، بالنسبة لمواطنها .

-ونظرا لخطورة وأهمية البيئة والتغيرات التي يمكن أن تطرأ عليها فإن الجانب الوقائي مفضل على الجانب العلاجي . ذلك أنه في مجال البيئة ( وخصوصا بالنسبة للتلوث العابر للحدود ) يجب أن تعطي الأولوية والاهتمام للالتزام بمنع حدوث الضرر بالمقارنة بالالتزام بإصلاحه، كما أن توازنا يجب أن يحدث بين حرية القيام بعمل ما والالتزام بعدم أحداث ضرر بالغير<sup>36</sup> .

-وتلوث البحار يرجع إلى العديد من الأسباب أهمها تلك الملوثات التي تأتي من الإقليم البري ( كمخالفات المصانع والمنشآت المقامة قرب المساحات البحرية )، وكذلك من وسائل المواصلات البحرية ( السفن وما تلقيه من أشياء ) .



-ولا شك أن تلوث البحار له أثاره السيئة التي ترجع خصوصا إلى التأثير على الوسط البحري الطبيعي وكذلك على الموارد الحية الموجودة في البحار .  
-وقد أولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 اهتماما كبيرا بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها خصوصا المواد ( 196-237 ) :

أ- فقد ربطت الاتفاقية بين أمرين هامين هما : النص على حق الدولة السيادي الذي لا يمكن المنازعة فيها بشأن استغلال مواردها الطبيعية من ناحية، والتزامها بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من ناحية أخرى ( المادتين 192-193 ) ، ولذلك فقد نصت الاتفاقية على التزام الدولة - حتى عند اتخاذ تدابير لمنع تلوث البيئة - لعدم نقل ضرر أو أخطار التلوث من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر ( المادة 195 )<sup>37</sup> .

ب- نصت الاتفاقية على تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية والإقلال منه والسيطرة عليه ويشمل ذلك خصوصا التدابير التي يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من:  
1- إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، وسواء كان مصدرها في البر أو من الجو أو خلاله أو عن طريق الإغراق .

2- التلوث من السفن وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث، ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر- ومنع التصريف المعتمد والغير معتمد.  
3- التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر.

4- التلوث من المنشآت والأجهزة العاملة في البيئة البحرية وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر ( المادة 194 ) .

ج- قررت الاتفاقية ضرورة التعاون الدولي ( العالمي والإقليمي ) بين الدول أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لحماية البيئة البحرية، لذلك أكدت الاتفاقية على ضرورة إخطار الدول المعنية من جانب الدولة التي تعلم ذلك عند احتمال حدوث ضرر وشيك أو فعلي للبيئة، مع وضع خطط الطوارئ اللازمة لمواجهة حوادث التلوث. وأخيرا أكدت الاتفاقية على أهمية القيام بالدراسات وتبادل المعلومات والبيانات الخاصة بتلوث البيئة البحرية ( المواد 197 - 201 ) ، ونصت الاتفاقية أيضا على ضرورة رصد مخاطر التلوث وأثاره وتقييم الآثار المحتملة للأنشطة ونشر التقارير ( المواد 204-206 ) .



د- نصت الاتفاقية على ضرورة تقديم المساعد التقنية خصوصا إلى الدول النامية التي تتمتع في هذا الخصوص بمعاملة تفصيلية ( المادتان 202-203 ) .

هـ- أسهمت الاتفاقية في النص على ما يجب إصداره من قواعد دولية وتشريعات وطنية تهدف إلى منع التلوث البيئية البحرية، والإقلال منه والسيطرة عليه سواء كان التلوث من مصادر في البر ( خصوصا الأنهار ومصايبها ومخارج التصريف )، أو نتيجة لأنشطة تتم في قاع البحار أو أنشطة في المنطقة أو التلوث عن طريق الإغراق أو التلوث من السفن أو التلوث من الجو أو من خلاله ( المواد 207-212 ) .

وذكرت الاتفاقية أيضا كيفية تنفيذ ذلك من جانب دول العالم المواد ( 213-222 )

ونصت عليه المادة 1/217 .

وبالنسبة لدولة الميناء تنص المادة 1/218<sup>38</sup> على أنه : " عندما تكون السفينة موجودة طوعا داخل موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ يجوز لتلك الدولة أن تجري تحقيقا وأن تقيم ، حيث تبرز الأدلة ذلك الدعوى فيما يتعلق بأي تصرف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة استحقاقا كالقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام " .

وتضيف المادة 2/218 أنه إذا تم التصريف في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة أخرى لا يجوز لدولة الميناء أن تقيم الدعوى إلا بناء على طلب من تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو إذا سبب الاستحقاق تلوثا في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية للدولة رافعة الدعوى .

-وبخصوص التنفيذ من جانب الدولة الساحلية تنص المادة: 220

1/ " عندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ دولة في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ ويجوز لهذه الدولة هنا بمراعاة الفرع 7 أن تقيم الدعوى فيما يتعلق بأي انتهاك لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة<sup>39</sup> .

2/ عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في البحر الإقليمي

لدولة قد انتهكت أثناء مرورها فيه ، قوانين تلك الدولة وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه



الاتفاقية أو القواعد والمعايير الدولية المطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. يجوز لهذه الدولة دون الإخلال بانطباق الأحكام ذات الصلة من الفرع 03 من الجزء الثاني أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا يتعلق بالمخالفة، ويجوز لها متى تبرر الأدلة بذلك أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة رهنا بمراعاة أحكام الفرع 407.

3/ عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتماشية مع هذه القواعد والمعايير المنفذة لها يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الخارجية وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك قد وقع " . بل وللدولة أن تقوم بتفتيش السفينة في أحوال معينة تفتيشا ماديا واحتجازها ورفع دعوى عليها ( المادة 5/220-6 )<sup>41</sup> .

ونصت الاتفاقية أيضا على العديد من الضمانات منها : التدابير لتسهيل سير الدعاوي وممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية ( بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية ) ، وعدم تعريض الملاحة أو السفينة للخطر ، وعدم تأخير السفينة الأجنبية فترة أطول مما تستلزم إجراءات التحقيق ، وعدم التمييز ضد السفينة الأجنبية ، وإيقاف الدعوى خصوصا إذا وقع التلوث خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية وأقامت الدولة العلم دعوى في تهم مماثلة إلا إذا كان الضرر الذي لحق الدولة الساحلية جسيما وضرورة أخطار دول العالم والدول المعنية ( المواد 222-233 ) .

ز 1/ بينت الاتفاقية حدود المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية<sup>42</sup> والحفاظ عليها وهي مسؤولية وفقا للقانون الدولي ( المادة 325 ) .

2/ تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف، أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الإعتباريون الخاضعون لولايتها .

3/ الغرض ضمان التعويض السريع وكاف فيما يتعلق بجميع الإضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية لتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم. وفي تطوير القانون



الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر عنه، وتسوية المنازعات المتصلة بذلك. وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كافٍ مثل : التأمين الإجباري أو صناديق التعويض .  
- ويلاحظ أخيراً أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لم تكن هي الاتفاقية الوحيدة التي نظمت موضوع التلوث البحري فقد سبقها العديد من الاتفاقيات التي قررت العديد من المبادئ التي وجدت صداها في اتفاقية 1982. وهكذا تقررت الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في البحار العالية في حالة التلوث الناجم عن البترول ، إذ أن من حق أطرافها أن تتخذ الإجراءات المناسبة في البحار العالية لمنع أو تحقيق أو القضاء على خطر شديد وحال يهدد شواطئها أو مصالحها من التلوث أو التهديد للبحر والناجم عن تصادم بحري أو مترتب على مثل هذا التصادم .

حيث نجد أن هذه الظاهرة مع الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية ، اليابان ، والدول الأوروبية ، هذا ما أكد عليه أحد المندوبين من العالم الثالث في دورة كركاس 1974 ، حيث قال أن التلوث البحري مشكل مستورد . وبعض الدول النامية التي قطعت شوطاً في النمو بدأت تساهم هي الأخرى في تلويث البيئة البحرية وذلك بإنشاء المصانع البتر وكيمياوية تساهم في تلويث البيئة البحرية عن طريق النفايات أو الدخان المتطاير في هواء هذه المنطقة ، و عدت الجزائر وبعض الدول العربية الخليجية من أولى هذه الدول وهذا ما أكد عليه الرائد كوستو " COSTO " سنة 1977 عندما قام بجولة إلى البحر الأبيض المتوسط حيث قال: إن الأمر ليس خطراً ، لكن قد يتحول هذا البحر إلى بحر ميت بسبب التلوث مع مرور الزمن حيث وجد بعض الأسماك ميتة بسبب هذه الظاهرة ، وقد ينجم التلوث عن السفن العائمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تحمل مواد سامة أو بترولاً أو زيتاً ، وكذلك النفايات والمواد السامة التي تلقى في البحر من الدول المجاورة ، أو منبعثة منها أو من المنشآت المستعملة في المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>43</sup> . وفي الدورة الثامنة للمؤتمر المنعقد في جنيف لعام 1979 اقترحت بعض الدول ببعض المشاريع التي تقوم بمنح الدولة الساحلية بوضع قوانين وأنظمة وطنية خاصة بالتلوث البحري الناتج عن استغلال الجزر الاصطناعية، ومن هذه الاقتراحات الاقتراح البرازيلي<sup>44</sup> .

وحملت الاتفاقية في المادة ( 2/56 ) الدولة الساحلية مسؤولية حماية البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة من التلوث باستخدام كافة الإجراءات والوسائل التي تراها مناسبة لهذا الغرض<sup>45</sup> .





ولقد تطرقت الاتفاقية إلى التدابير التي تتخذها الدول الساحلية لمحاربة التلوث سواء في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المناطق الأخرى التي تمارس عليها الدول الساحلية حقوقا سيادية،<sup>46</sup> وتلتزم الدولة الساحلية بما يلي :

1- اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بمنع أو التقليل من التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة .

2- التعاون من أجل الحد من التلوث وتنظيف المناطق الاقتصادية الخالصة الملوثة .

3- وضع قواعد وتشريعات وطنية قصد منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة ومع إشراك المنظمات المختصة .

4- منع التلوث الصادر عن البر وعن الأنشطة التي تقام في قاع المنطقة الاقتصادية، أو عن طريق الإغراق الناتج عن السفن، وكل هذه الإجراءات تلتزم الدولة الساحلية بإتباعها وذلك في إطار التعاون مع المنظمات الدولية المختصة، ومراعاة الإتفاقية الدولية في هذا المجال من أجل الحد من ظاهرة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة وما تسببه من أضرار لكائنات البحر ككل .

ويعتبر التلوث الناتج عن السفن العائمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة من أخطر أنواع التلوث الذي يهدد المنطقة الاقتصادية خاصة تلك السفن التي تستعمل في نقل البترول والغاز ذات الحمولة الواسعة وقد وضعت المادة ( 211 )<sup>47</sup> إجراءات تحد من التلوث الناتج عن السفن، وللدولة الساحلية الصلاحيات الواسعة في منع هذه السفن من الإبحار في منطقتها الاقتصادية الخالصة إذا رأت أنها تسبب خطرا على البيئة البحرية بسبب حالتها السيئة، أو كانت في حالة عطب قد يتسبب في غرقها<sup>48</sup> .

كما تلتزم الدول بخلق نوع من التكامل بين اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبين الإتفاقيات الخاصة لحماية البيئة البحرية والتعاون من أجل حمايتها<sup>49</sup> .

وإذا تأكد خرق السفن الأجنبية أو الوطنية هذه القوانين والأنظمة تقوم بالمطاردة والتفتيش المادي فيما يتعلق بهذا الإنتهاك ، وإذا امتنعت السفينة عن تقديم المعلومات اللازمة لإثبات هذا الإنتهاك ، جاز للدولة الساحلية أن تقيم دعوى تتضمن احتجاز السفينة إذا لم تكن هناك وضعية أخرى لتسوية هذا الخلاف .

وهذه الحقوق التي أقرتها المادة 56<sup>50</sup> سواء كانت حقوقا سيادته أو حقوق ولاية لا يمكن للدولة الساحلية أن تتجاوزها سواء من ناحية المسافة التي تطبق فيها أو من ناحية حقوق الدول الأخرى .هذا وقد ألفت الإتفاقية الجديدة لقانون البحار التزاما عاما على



الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من خلال نص المادة 192<sup>51</sup> التي تؤكد الإلتزام الدولي بهذا الصدد ويوضح من جهة ثانية الرغبة في التأكيد على حق الدول في إستغلال ثرواتها الطبيعية على نحو يمكن أن يتحقق معه التوفيق بين حق الدولة السيادي في استغلال تلك الثروات، والالتزام العام بحماية البحرية والحفاظ عليها وهو ما عبر عنه نص المادة 193 من الإتفاقية<sup>52</sup>.

وبما أن خطر التلوث هو من أهم الأخطار التي تهدد البيئة ، فقد أوجبت الإتفاقية على الدول المنفردة أو المشتركة حسب الاقتضاء اتخاذ جميع التدابير الخاصة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ، ( المادة 194 من اتفاقية الجديدة لقانون البحار )<sup>53</sup> وألقت عليها التزام باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير تتضمن أن تجري أوجه النشاط في المناطق الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر التلوث الناشئ عن أعمال وأحداث ونشاطات تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سياسية.<sup>54</sup> وفي هذا الصدد نجد أن الإتفاقية قد سمحت للدولة الساحلية بأن تعتمد فيما يتعلق بمنطقتها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وحفظه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما ( المادة 211/ فقرة 5-6-7 )<sup>55</sup>.

-هذا بالإضافة إلى نصوص الجزء الثاني عشر من الإتفاقية تفصح عن مزيد من الإختصاصات للدولة الساحلية في مجال التلوث الناجم عن مصادر البر، ( المادة 213 ) وكذلك الأمر بالنسبة للتلوث الناشئ عن أوجه النشاط المتعلقة باستكشاف واستغلال ثروات المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية ، ومنها المنطقة الإقتصادية الخالصة ، إضافة إلى المياه الإقليمية والجرف القاري، ( المادة 2/147 ) ومدت الإتفاقية اختصاص الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث بالإغراق ليشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري بغية حماية البيئة والحفاظ على الثروات في تلك المناطق. ( المادة 216 ) كما أن سلطات البوليس المقررة للدولة الساحلية قد اكتسبت توسعا كبيرا في مجال حماية البيئة البحرية إذا ما قورنت بما سبق ( المادة 220/ الفقرة 1-5-6 ) من الإتفاقية .

-وتتحمل الدول الساحلية مسؤولية أساسية في الحفاظ على بيئة بحرية نظيفة وصالحة لنمو الكائنات الحية والمالحة فيها، وهذا الأمر هو من حق واختصاص الدولة الساحلية كما أسلفنا ، ويمثل التزاما عليها بنفس الوقت للحفاظ على البيئة البحرية من التلوث وغيره، وحفظه في حالة حصوله ومنبع هذا الإلتزام الخاص عليها يأتي في مقابل



الحقوق السيادية التي منحتها الإتفاقية للدولة الساحلية في استغلال المواد الطبيعية وخاصة في المنطقة الإقتصادية الخالصة، بحيث وضعت هذه الإتفاقية التزاما خاصا على الدولة الساحلية في النشاطات التي تجري في المنطقة الإقتصادية الخالصة بأن تضع قوانين لمنع تلوث البيئة البحرية وتخفيفه والسيطرة عليه فيما يتعلق بشأن إقامة أو إجازة إقامة الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات التي تستخدم لأغراض اقتصادية المادة 60<sup>56</sup> من الإتفاقية، وهو ما عالجته المادة 208<sup>57</sup> من الإتفاقية .

-وتلتزم الدولة الساحلية بأن لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية كما أن عليها أن تعمل على تنسيق سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي، وأن تتعاون مع غيرها من الدول على الصعيدين الإقليمي والعالمي ، وذلك إما من خلال المنظمات الدولية المختصة أو عبر مؤتمر دبلوماسي لوضع قواعد ومعايير دولية .

-وهو يعني توسيعا لإختصاص الدول الساحلية على خلاف القواعد التقليدية، ومن الجدير بالذكر بأن الدولة المقصرة في الوفاء بالتزاماتها الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها فإنها تتحمل المسؤولية الدولية طبقا لقواعد القانون الدولي، ( المادة 1/335)<sup>58</sup> كذلك تكون مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها ، والتي تكون ناشئة عن إجراءات وتدابير تكون قد اتخذها في نطاق الإختصاصات المقررة لها بموجب الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، أو ذلك في كونها غير مشروعة أو في حالة تجاوزها للتدابير المطلوبة بصورة معقولة<sup>59</sup> .

### المطلب الأول : حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث في المنطقة الإقتصادية<sup>60</sup>

بالنظر إلى أن التلوث من أهم الأخطار التي تواجه البيئة البحرية فقد أفردت اتفاقية قانون البحار الجديد الجزء الثاني عشر منها لموضوع حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث بمختلف مصادره ، التلوث من مصادر في البر بما في ذلك الأنهار ومصادرهما وخطوط الأنابيب ومخارج للتصريف ، التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة باستغلال ثروات قاع البحر في المنطقة الإقتصادية الخالصة لولاية الدولة الساحلية والأعمال والأنشطة المرتبطة بهذا الاستغلال، التلوث الناتج عن اغراق النفايات، التلوث من السفن من الجو وفي إطار حديثنا عن المنطقة الإقتصادية الخالصة يعيننا من المواد التي تضمنها الجزء الثاني عشر من تلك الإتفاقية المواد التي أشارت إلى مشكلة حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث في تلك المنطقة وفي ضوء نصوص تلك المواد نتابع بالتحليل أبعاد هذه المشكلة على النحو التالي :



## 1- التلوث الناجم عن استغلال قاع البحر في المنطقة الإقتصادية :

في حالة التلوث الناشئ عن استكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة التي تخضع لولاية الدولة الساحلية ينعقد الإختصاص المطلق لهذه الدولة فهذه الدولة هي التي تختص بوضع القواعد القانونية والأنظمة التي تلزم بمنع التلوث في البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه متى كان هذا التلوث ناشئاً عما يخضع لولايتها من أوجه النشاطات المتعلقة باستغلال ثروات قاع البحر وما يرتبط بهذا الإستغلال من أنشطة وعما يدخل في ولايتها من جزر صناعية ومنشآت وتركيبات ( المادة 208 ، المادة 214 ). ومن الواضح أن هذا الإختصاص المقرر للدولة الساحلية بصدد مكافحة هذا النوع من التلوث مجاله الجغرافي المنطقة الإقتصادية الخالصة ، وكذلك الجرف القاري فيما يجاوز نطاق المنطقة الإقتصادية الخالصة في تلك الحالات التي يمتد فيها الجرف القاري إلى مسافات تتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس، وهي المسافات التي يمكن أن تصل إلى 350 ميل بحري كحد أقصى<sup>61</sup> . ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية قانون البحار الجديدة حرصت على التوفيق بين الحق الذي كفلته الدولة الساحلية واستغلال مواردها الطبيعية، وبين الالتزام الذي فرضته على كافة الدول بموجب المادة 192 بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهو ما عبر عنه نص المادة 193 ( للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياستها البيئية وفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها )<sup>62</sup>.

## 2- التلوث الناشئ عن إغراق النفايات :

يلاحظ أنه بالنسبة للتلوث الناشئ عن إغراق النفايات من جانب السفن أن الإختصاص الذي قرره الإتفاقية ( المادة 126 ) للدولة الساحلية لا يقتصر على بحرهما الإقليمي وإنما يمتد كذلك إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، وذلك من أجل حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية والمحافضة على الثروات الحية في تلك المناطق<sup>63</sup> . أما اختصاص دولة العلم في مسائل الإغراق في مواجهة السفن التي تحمل علمها بمعنى توقيع العقوبات على تلك السفن حال تلوئتها بطريق إغراق النفايات للبيئة البحرية، فإنه لا يكون اختصاص مطلقاً إلا في حالة الإغراق في أعالي البحار، ( المادة 127 ) وذلك لأن البحر الإقليمي يخضع لسيادة الدولة الساحلية كما تخضع المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري لولاية الدولة الساحلية في ضوء نصوص الإتفاقية<sup>64</sup>.

## 3- التلوث من السفن :



شغلت مسألة التلوث من السفن جانب كبيراً من المناقشات التي دارت حول موضوع حماية البيئة البحرية في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ولجنته الرئيسية الثالثة حيث طالبت الدول البحرية الكبرى - تساندها في ذلك الدول الحبيسة بتقييد سلطات الدولة الساحلية في مواجهة التلوث من السفن مع التوسع في سلطات دولة العلم الذي ترفعه السفينة أينما وجدت هذه السفينة، ولو كانت في ميناء دولة أخرى في حين نادت الدول الساحلية وكانت تضم الدول النامية الساحلية بضرورة الحد من سلطات الدول البحرية الكبرى بوجود امتداد سلطات هذه الدول الساحلية حتى ينال اختصاصها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة البحرية، وحتى تخضع السفن التي تتواجد في المناطق الخاضعة لولايتها أو في موانئها لوسائل الرقابة الفعالة والإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر، وحتى يكون لها الحق في فرض العقوبات الملزمة على السفن في مثل هذه الأحوال. وقد جاءت أحكام المادة ( 211 )<sup>65</sup> من الإتفاقية والخاصة بالتلوث من السفن للتوفيق بين هذين الاتجاهين، أي لتقييم توازننا معيناً بين اختصاصات الدولة الساحلية ودولة العلم، ولتفرض نوعاً من الرقابة الدولية على ممارسة هذه الإختصاصات ولتطالب بوجود التعاون على الصعيدين العالمي والإقليمي بين الدول في هذا الخصوص<sup>66</sup>.

وفي ضوء أحكام هذه المادة ( 211 ) وكذلك المواد اللاحقة وخاصة ( 217 ) و ( 220 ) و ( 227 ) نشير إلى موقف الإتفاقية من التلوث من السفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة ومدى ما قررته من اختصاصات في هذا الصدد للدولة الساحلية ودولة العلم .

### إختصاص الدولة الساحلية بصدد التلوث من السفن في منطقتها الإقتصادية

#### الخالصة :

للدولة الساحلية أن تعتمد فيما يتعلق بمنطقتها الإقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن أو خفضه والسيطرة عليه على أن تكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة ( المنظمة الإستثمارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ) ، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام ( 5/211 )<sup>67</sup>.

وحيث تكون هذه القواعد والمعايير الدولية غير كافية لمواجهة ظروف خاصة تتكون لدى الدولة الساحلية أسباب معقولة للإعتماد بأن قطاعاً معيناً من منطقتها الإقتصادية الخالصة .



هو قطاع من الضروري لأسباب تقنية تتعلق بأحواله الجغرافية والبيئة وباستخدامه أو حماية موارده أو بالطابع الخاص للمرور فيه أن تعتمد له تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن. ويجوز للدولة الساحلية - بعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعينها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة أن توجه تبليغا بشأن هذا القطاع إلى تلك المنظمة تورد فيه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لاتخاذ هذه التدابير والمعلومات المرتبطة بمرافق الاستقبال الضرورية، وتبث المنظمة في غضون 12 شهرا من استلام هذا التبليغ فيما إذا كانت الأحوال السائدة في هذا القطاع تتطابق مع المتطلبات السابقة الذكر، فإذا قررت المنظمة ذلك يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد بهذا القطاع قوانين وأنظمة سارية على السفن الأجنبية إلا بعد مضي 15 شهرا من تقديم التبليغ إلى المنظمة، وبعد قيام الدولة الساحلية بنشر إعلان يحدد بوضوح هذا القطاع، وإذا كانت الدول الساحلية تعتزم اعتماد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث وخفضه ومنع السيطرة عليه فإن عليها في نفس الوقت الذي تقدم فيه التبليغ السالف الذكر أن تخطر المنظمة بذلك. ويجوز أن تتناول هذه القوانين والأنظمة الإضافية حالات التصريف والممارسات الملاحية ولكن يتعين ألا تطلب الدولة الساحلية من السفن الأجنبية أن تراعي في تصميماتها أو بنائها أو تكوين طاقمها أو معداتها معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما. وتصبح هذه القوانين والأنظمة الإضافية سارية على السفن الأجنبية بعد مضي 15 شهرا من تقديم التبليغ ( 6/211 )<sup>68</sup>.

#### 4- التلوث من الجو :

بموجب المادة ( 212 )<sup>69</sup> من الإتفاقية للدولة الساحلية أن تضع من القوانين والأنظمة ما يكفل منع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه فيما يتفق مع القواعد والمعايير الدولية. ويتعين على الدول الأخرى عند مباشرتها لحرية التحليق المقررة لها في إطار نظام المنطقة الإقتصادية الخالصة أن تلتزم الطائرات والسفن التي تحمل علمها أو المسجلة لديها، بالالتزام بعدد من القواعد والنظم التي تكفل منع وخفض ومكافحة تلوث البيئة البحرية الناجم عن إلقاء هذه الطائرات والسفن للمخالفات، بحيث لا تكون هذه القواعد والأنظمة الوطنية - التي تقررها الدولة الأخرى أقل فعالية في منع هذا التلوث وخفض السيطرة عليه من القواعد والمعايير الدولية، وعلى الدول جميعها - الساحلية وغير الساحلية أن تسعى من خلال المنظمات



الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام إلى وضع قواعد ومعايير على الصعيد العالمي والصعيد الإقليمي لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه<sup>70</sup>.

### المطلب الثاني : أهمية المحافظة على البيئة البحرية العربية<sup>71</sup> :

إن الأغلبية الساحقة من دول المجموعة العربية تقع على بحار شبه مغلقة فالبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر مع خلجانه خليج العقبة وخليج السويس والخليج العربي كل هذه البحار تعتبر شبه مغلقة وبالتالي لا تتحد مياهها إلا بشكل بطيء ، وتكثر الملوحة بها. بالإضافة إلى قلة الأعماق في البعض منها كما هو الشأن بالنسبة للخليج العربي الذي لا يتجاوز عمقه 100 متر في أقصاه . وهكذا مثلا لا تتجدد مياه البحر الأبيض المتوسط إلا على رأس كل 80 سنة فكمية المياه الوافدة عليه من المحيط الأطلسي لا تتجاوز 1.750.000 متر مكعب في الثانية مقابل خروج 1.680.000 متر مكعب في الثانية ويؤثر ذلك في إنتاجية هذا البحر من العناصر البيولوجية، فيعتبر بذلك بحرا ضعيف الإنتاج وتزداد ملوحة هذا البحر لأن الكميات المتبخرة منه بفعل حرارة الشمس لا تعرض الأنهار والأمطار منها إلا الثلث ولا تكفي مياه المحيط لتغطية الثلث الباقيين كلية وتصل الملوحة في شواطئ لبنان أقصاها 39 بالآلف ، ويمكن بالإضافة إلى هذه العوامل الطبيعية التي تجعل هذا البحر ذا بيئة هشّة قابلة لكل تلويث عامل الانفجار السكاني على شواطئه إذ يسكنها ما يتجاوز 300 مليون نسمة، وتصب فيه أنهار تحمل مخلفات المصانع الأوروبية كما تقع على حافته بعض الصناعات الكيماوية الخطرة بيئيا، والبحر الأحمر لا يعتبر أحسن حالا مقارنة بالأبيض فمضيق مدخل باب المندب<sup>72</sup> ، ضحالة مياهه لا يساعدان على تجدد مياهه، ومن ثم تكثر ملحته ولا يطف ذلك أي نهر يصب فيه. كما أن كمية الأمطار شحيحة على مياهه إذ لا يتعدى مجموعها السنوي 25 سم<sup>73</sup>. وتقطن على سواحه تسع دول منها ثمانية دول عربية، ويمكن القول أن نفس الخاصيات والقابلية للتلوث يتمتع بها الخليج العربي، بالإضافة إلى دفء مياهه وقلة عمقها حيث يصل هذا العمق في المتوسط أربعين مترا وفي الأقصى مائة متر، ومن ثم تكون المصلحة العربية متمثلة في المحافظة على البحار ضد كل أنواع التلوث و التهديد به والعمل على تشجيع كل إجراءات الوقائية للمحافظة على سلامة بيئتها .

### المطلب الثالث : أهمية المضائق العربية وخطر التلوث

تشهد مداخل هذه البحار من مضيق بوغاز جبل طارق ومضيق باب المندب، وتيران ، وهرمز حركة منقطعة النظير تساهم بدورها في تهديد هذه البيئة البحرية وخطر التلوث



الضعيفة والهشة بالتلوث، ويكفي أن نعلم أن أكبر احتياطي للنفط في العالم يوجد في دول الخليج العربي،<sup>74</sup> وأن 80% من صادرات وواردات هذه الدول يتم عن طريق البحر وعبر الخليج العربي ومضيق هرمز،<sup>75</sup> ويمثل إنتاج المنطقة من النفط ما يقارب 40% من الإنتاج النفطي العالمي الذي لا يستهلك منه محليا في المتوسط إلا 5% والباقي يصدر بنسبة 90% عن طريق الخليج البحري ومضيق هرمز. ويقدر عدد البواخر الذي يمر من الخليج عن طريق مضيق هرمز ب 60 باخرة في كل ساعة ، و هذا العدد المهول يجعل تهديد البيئة البحرية في المنطقة أمر محتمل الوقوع في كل وقت .

وما قيل في حق مضيق هرمز يصدق مع بعض الفوارق على مضيق باب المندب وتيران وبوغاز جبل طارق فبالإضافة إلى موقعها الإستراتيجي من حيث وقوعها في مناطق تعتبر بحق طرق ربط بين عدة بحار ومحيطات، وعدة دول شرقها وغربها شمالها وجنوبها، وبالتالي طرق التجارة مهمة فإنها أيضا ذات أهمية إستراتيجية حيوية مما حمل القوى الكبرى على الإهتمام بأوضاعها، وبالتالي تسخير القوى العسكرية للتجول في مياهها، السوفيتية والأساطيل الأمريكية وعلى الأخص الأسطول السادس والحف الأطلسي كلها قوى عسكرية تحمل آخر الإختراعات ذات التركيب النووي الخطير، وحدث واحد بسيط يمكن أن يترك من الإشعاعات النووية في المياه العربية ما لا يمكن للأيام أن تمحوه بسهولة، ولا يقتصر اهتمام هذه القوى على الجانب العسكري، بل تناول الجانب التجاري أيضا فبوغاز جبل طارق بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية هو طريقها الوحيد للتعامل مع دول المنطقة حيث تمر على طريقه 10% من مجموع أطنان التجارة البحرية الأمريكية كلها،<sup>76</sup> ومنه تمر 24% من تجارة الفوسفات في العالم، 6.2% من تجارة الصلب، و 4% من تجارة الفحم الحجري،<sup>77</sup> كما أن له نصيبا مهما من مرور النفط عن طريقه حيث سجلت سنة 1975 مرور 55.4 مليون طن في هذا المضيق، ويقدر عدد البواخر المتجهة للولايات المتحدة الأمريكية عن طريق البوغاز ب 695 باخرة، القادم منها وعبره 1437 باخرة خلال السنة. وهكذا تظهر مدى الأهمية القصوى التي تكتسبها المناطق البحرية العربية وعلى الأخص منها المضائق العربية. كما يظهر مدى حجم الحركة التي تسجل بهذه المضائق مما يجعلها مهددة بالإستمرار بالتلوث وتحطيم البيئة البحرية، وإذا كانت هذه الأخيرة كما رأينا ضعيفة أصلا بتركيبها الكيماوي والبيولوجي فإن حجم الأخطار يزداد اتساعا يوما عن آخر، وسواء تعلق الأمر بالمناطق العربية في البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر أو الخليج العربي، فإن أغلب الدول العربية الواقعة على شواطئ





هذه البحار هي الدول المنتجة للبتترول، وهناك نسبة مهمة منه تنتج على الجرف القاري لهذه البلاد أي في عرض البحار مما يزيد في احتمال إخطار التلوث البحري، ومن ثم كان من المصلحة العربية مكافحة التلوث والوقاية منه وأن موازنة بسيطة بين تلك القواعد التي تكافح التلوث بصرامة، وتلك التي تكافح بأقل من ذلك وتباين المصلحة العربية من خلال هذه الموازنة يتضح أنه من الواجب علينا رافة بالأجيال القادمة الإنحياز إلى جهة القواعد القانونية الأولى وخلق وسائل قانونية جديدة تجعل التزامات الدول والأفراد في هذا الموضوع الحيوي أمرا واقعا عن طريق خلق وسائل عملية للوقاية والأخرى لمسح آثار التلوث وأهم تلك الوسائل مسؤولية واضحة محددة سريعة كتلك الموجودة في بعض القوانين الوطنية .

### المطلب الرابع: المواقف العربية بالنسبة لباقي المواضيع المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية واتفاقية قانون البحار<sup>78</sup> .

لم يكن للمجموعة العربية مواقف متميزة بالنسبة لباقي المواد المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث عن المجموعة 77 ، والمجموعة الإفريقية ، وذلك أن تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر المؤرخ في 02-03-1974 قضى في توصيته التاسعة بأن اللجنة تؤيد مبدأ الأخذ بالتوصيات الواردة في إعلان منظمة الوحدة الإفريقية عن المسائل الخاصة بقانون البحر الواردة في البند ج في فقراته 15 و 16 و 17 ويقضي البند ج من إعلان منظمة الوحدة الإفريقية الصادر في أديس أبابا بتاريخ 24 ماي 1973 في فقراته المذكورة على ما يلي :

الفقرة 15 : تعترف الدول الإفريقية أن لكل دولة الحق في إدارة مواردها وفقا لسياستها الخاصة بالبيئة البحرية وعليها تقع بعض الالتزامات بشأن مكافحة ومنع تلوث البيئة البحرية .

الفقرة 16 : كما تقدم أن الدول الإفريقية ستتخذ منفردة أو مجتمعة كل الوسائل الممكنة لمنع نشاط المشروعات التي هي تحت ولايتها أو تحت رعايتها من أن تتسبب في التلوث الذي يجر خسارة إلى الدول الأخرى أو للوسط البحري في مجموعته .

الفقرة 17 : حتى تسن تلك القواعد فإن الدول ستأخذ في الإعتبار الحد الأقصى لما تقرره الإتفاقيات الدولية أو الإقليمية القائمة على مكافحة التلوث، والمبادئ والتوصيات الصادرة عن المنظمات الدولية الإفريقية والإقليمية المعنية .



ومع استثناء الإنتقادات السابق شرحها والمتعلقة بالبند 16 فيما يتعلق بالمسؤولية عن نشاط المشروعات التي هي تحت الولاية أو الرعاية فإن باقي المقترضات اعتبرت طوال مدة المفاوضات قاعدة تسيير عليها المجموعة العربية، وهي مقترضات تحقق نوعا من التوازن بين حق الدول النامية في إدارة مواردها والتزامها بالمحافظة على البيئة، فجاء الموقف لا هو بالمطرف ينادي بحق الدول النامية في إدارة مواردها والتزامها للمحافظة على البيئة كما فعلت الدول المصنعة حتى وصلت مرحلة النماء، ولا بالمحافظة على البيئة بشكل صارم قد يؤدي إلى وقف كل محاولة إلى النماء الاقتصادي. فجاء الموقف وسطا ، بالحق في إدارة الموارد وفق سياسة الدول الخاصة بالبيئة بالإضافة إلى هذا الموقف المبدئي العام الذي وقع التنصيص عليه في المادة 193 من اتفاقية قانون البحار<sup>79</sup> بعد أن أفرغ من بعض محتوياته عندما ربط بضرورة توافقه مع التزام الدولة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

فإن باقي المواقف بالمؤتمر كانت تدور حول حماية دولة الشاطئ أو دولة العلم أو دولة البيئة، وبالطبع كانت الدول المصنعة ودول العالم المجاملة، تدافع عن حماية دولة العلم ودولة الميناء باعتبار أن مصالح هذه الدولة مرتبطة بعدد البواخر التي تمتلكها وبإمكانيات المينائية المهمة بينما، كانت دول المجموعة 77 تحاول حماية دولة الشاطئ وفي ذات الوقت كانت الواجبات والالتزامات أيضا محل نزاع، فمجموعة 77 تحاول التقليل من التزامات الدول المصنعة تدافع عن العكس ، وبالفعل كانت مواد الاتفاقية عموما تثقل كاهل دولة الشاطئ أكثر من دولة العلم والميناء وفي جانب الحقوق تحاول التقليل منها مقابل زيادة ضمانات وحقوق دولة العلم والميناء، وهكذا نجد مثلا في الفقرة 194 التزامات مكثفة على دولة الشاطئ بحيث تسأل عن الأضرار البيئية البحرية حتى خارج المنطقة التي تمارس فيها حقوقا سيادية ،فتلك الأضرار التي يكون مصدرها أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها، وقد سبق أن بينا خطورة هذه المعايير على دولة شاطئية تملك مئات الآلاف أو ملايين الكيلومترات كمناطق اقتصادية، وليس لها من الإمكانيات الآلية والبشرية لمراقبة جميع الأحداث والأنشطة التي تجري فيها، ومع ذلك يسأل عن التلوث الصادر عنها . والمادة 207 المتعلقة بالتلوث الصادر من مصادر برية تحمل أيضا مقترحات متشابهة على أن أهم نزاع ثار في المؤتمر كان ذلك المتعلق بمدى الحقوق الشاطئية في وضع المعايير والقواعد المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث؟



حيث برز في هذا النزاع صراع بين حق الدولة الساحلية في وضع هذه المعايير والقواعد في بحرها الإقليمي ومنطقتها الإقتصادية، وهو رأي المجموعة 77 ومن بينها المجموعة العربية، وحق دولة العلم في عدم المساس بحرية المرور الباري في البحر الإقليمي وحرية الملاحة في المنطقة الإقتصادية الخالصة، باعتبار أن هذه الأخيرة تخضع للمعايير والقواعد الدولية لا الوطنية وهو رأي الدول المصنعة صاحبة السفن، كما أنها تطالب بالإضافة إلى ذلك الهامش هذه المعايير بتصاميم السفن وأجهزتها ومعداتها وبنائها، إذ يكمن في ذلك بصفة غير مباشرة التدخل في حرية الملاحة ومن شأن ذلك أن يمس مصالح هذه الدول وهي تملك سفنًا تكفي حمولتها الضخمة أو قوة محركها النووي أو بناؤها المتداعي مثل سفن المجاملة أن تعتبر تهديدًا للبيئة البحرية أينما وجدت .

#### المطلب الخامس : إجراءات وتدابير مكافحة التلوث :

ألزمت اتفاقية 1982 الدول باتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى، أو من المنظمة الدولية المختصة، ولدولة العلم ولاية دولة تأثرت بالتلوث ويكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون هذه الدعوى الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي . يلاحظ أن إجراءات التفتيش والتحقيق لا يجب أن تمارس ضد السفن الأجنبية إلا من خلال الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. عندما تقوم الدولة بإجراءات ما يجب أن تراعي سلامة السفن وإلا تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول .

ويقصد بالتفتيش المادي<sup>80</sup> فحص ما يكون مطلوبًا من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش إلا في 3 حالات :

الحالة الأولى : الإعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع ما هو وارد بالوثائق والمستندات .

الحالة الثانية : عدم حمل السفينة للشهادات والسجلات وغيرها من الأوراق الغير الكافية للتأكد أو التحقق من إنتهاك مشتبه فيه .

الحالة الثالثة : عدم حمل السفينة الشهادات والسجلات الصحيحة .

أخيرا يجب أن تتعاون الدول في وضع الإجراءات التي ترمي إلى تجنب التفتيش للسفن دون داع في البحر، أو الإقلال من استخدام هذه الرخصة .



أما بالنسبة لإجراءات الدعوى<sup>81</sup> فيلاحظ أنه يمكن إيقاف الدعوى التي ترفع دولة الميناء أو الدولة الساحلية في حالة إقامة الدعوى من قبل دولة العلم باعتبارها صاحبة الإختصاص الأصلي مالم تتعلق الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية إن كانت دولة العلم المعنية قد تعارضت تكرار عن الوفاء بالتزاماتها لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية. عندما تتطلب دولة العلم وقف الدعوى التي رفعتها الدولة الساحلية تلتزم أن تضع في متناول الدول الساحلية ملفا كاملا بوثائق القضية وسجلات الدعوى وعندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم تصبح الدعوى الموقوفة منتهية، وبمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة إلى تلك الدعوى تفرج الدولة الساحلية عن أية كفالة مودعة لديها أو أي ضمان آخر. تتقادم الدعوى بمرور 03 سنوات فلا يجوز بعد انتهاء 03 سنوات على تاريخ انتهاء إقامة الدعوى عنه لفرض عقوبات ولا تتقادم الدعوى من قبل أية دولة في حالة سبق إقامة دولة أخرى للدعوى.

إذا رفعت الدولة الساحلية الدعوى فلا يخل ذلك بحق دولة جنسية السفينة بإقامة دعوى لغرض عقوبات وفقا لقوانينها لتؤكد سيطرتها على السفينة وعلى العاملين لديها . يلاحظ أخيرا أنه لا يجب أن تفرض إلا العقوبات النقدية في حالة إخلال السفينة الأجنبية بواجباتها الدولية بمنع التلوث كقاعدة عامة ، ورغم ذلك يجوز توقيع عقوبات أخرى غير نقدية في حال أعمال التلوث المعتمد والخطير داخل البحر الإقليمي.

يبقى موضوع التلوث البحري من المواضيع الراهنة ذات الأهمية الفائقة التي تشغل بال مختلف المنظمات الدولية، والحكومات في العالم، باعتبار أن معظم البحار يتصل بعضها ببعض الآخر، الأمر الذي قد يؤدي إلى انتقال التلوث عن طريق التيارات البحرية أو السفن أو أراضي الدول المجاورة عن طريق التيارات الهوائية وخير مثال حادثة فوكوشيما النووية في اليابان ومدى انتقال الإشعاعات النووية للدول المجاورة عن طريق البحر أو الهواء.

وعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تشكل خطوة لا بأس بها على صعيد درء وإبعاد التلوث من سواحل الدول، إلا أنها لا تزال في حيز العموميات تحتاج إلى اتفاقيات دولية ثنائية وإقليمية بين الدول لتكثيف الجهود لمواجهة خطر التلوث البحري الذي أصبح أحد العناصر البارزة لمفهوم الأمن الإنساني الدولي.

**الهوامش :**



- <sup>1</sup> صلاح الدين عامر . القانون الدولي الجديد للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مصر، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، 2009، ص : 218 .
- <sup>2</sup> ديدوني بلقاسم . الأبعاد الإنمائية لقانون البحار الجديد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2003-2004، ص : 62 .
- <sup>3</sup> أحمد محمد الجمل - حماية البيئة البحرية من التلوث . مصر، منشأة المعارف الإسكندرية ، ص : 06 .
- <sup>4</sup> تنص المادة 196 على " تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة قصد على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن يتسبب فيها تغيرات كبيرة وضارة بتلك البيئة " .
- <sup>5</sup> محمد الحاج محمود . القانون الدولي للبحار، العراق، شركة مطبعة الأديب البغدادية المحدودة، 1990 ، ص : 342 .
- <sup>6</sup> ديدوني بلقاسم . المرجع السابق ، ص : 63 .
- <sup>7</sup> من المادة ( 273 ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ( 1982 ) .
- <sup>8</sup> ديدوني بلقاسم . المرجع السابق ، ص : 63 .
- <sup>9</sup> محمد الحاج محمود . المرجع السابق ، ص : 242 .
- <sup>10</sup> فعلى سبيل المثال أدى غرق ناقلة النفط الليبيرية amoco Cadiz في 1978 إلى تسرب 223 ألف طن من النفط الخام إلى البحر مما تسبب في إحداث أضرار بليغة في البيئة البحرية .
- <sup>11</sup> المادة 198 " عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو حالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث ، تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر ، وكذلك المنظمات الدولية المختصة " .
- <sup>12</sup> المادة 199 : " في الحالات المشار إليها في المادة 198 ، تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة وفقا لقدراتها ، والمنظمات الدولية المتخصصة ، قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث وكذلك في منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى ، وتحقيقا لهذه الغاية ، تعمل الدول معا وضع تعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية " .
- <sup>13</sup> محمد الحاج محمود ، المرجع السابق ، ص : 343 .
- <sup>14</sup> نصت المادة 202 على: " المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية " تعمل الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ، على ما يلي :
- ( أ ) تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وحفظه والسيطرة عليه وتشمل هذه المساعدة ما يلي : 1- تدريب عاملي تلك الدول العلميين والتقنيين 2- تسيير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة 3 تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة .
- 4- دعم قدرتها على صنع تلك المعدات .
- 5- تقديم المشورة بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع تسهيلات لها .
- ( ب ) تقديم المساعدة المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية ، من أجل التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثا خطيرا للبيئة البحرية .
- ( ج ) تقديم المساعدة المناسبة ، وخاصة إلى الدول النامية ، فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية .
- ونصت المادة 203 على المعاملة التفصيلية للدول النامية .



-تمنح الدول النامية لأغراض منع تلوث البيئة البحرية وحفظه والسيطرة عليه إلى أدنى حد من آثاره ، الأفضلية من قبل المنظمات الدولية في :

1- تخصيص الأموال المناسبة والمساعدة التقنية .

2- الانتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات .

<sup>15</sup> نصت المادة 204 على رصد مخاطر التلوث وآثاره : " تسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا ، وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى ، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية وآثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها .

<sup>16</sup> نصت المادة 206 على تقييم الآثار المحتملة للأنشطة " عندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للإعتقاد بأن أنشطة يعتمزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها ، تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا ، إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية وتقديم تقارير عن نتائج تلك التقييمات على النحو المنصوص عليه في المادة 205 " .

<sup>17</sup> القيد الأول : أن لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية .

القيد الثاني : أن تراعي عند وضع هذه القوانين والأنظمة القواعد والمعايير التي تتفق عليها الدول عن طريق المنظمات الدولية ، لمنع تلوث البيئة البحرية ، وقد أجازت الإتفاقية للدول الساحلية الخروج على تلك القواعد والمعايير المتفق عليها دوليا إذا كان الأمر يتعلق بحماية المناطق النائية الواقعة داخل ولايتها ، أو لحماية قطاع معين من التلوث من السفن ، متى كانت القواعد والمعايير غير كافية لحماية ذلك القطاع بالنظر لظروفه الخاصة المتعلقة بجغرافيا المحيطات والكائنات الحية .

<sup>18</sup> محمد الحاج محمود .المرجع السابق ، ص : 345 .

<sup>19</sup> نص الماد 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

<sup>20</sup> نص المادة 1/208 من الإتفاقية .

<sup>21</sup> نصت المادة 1/209 على التلوث الناشئ في المنطقة على : " توضع وفقا للجزء الحادي عشر قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة في المنطقة وخفضه والسيطرة عليه ، وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة "

<sup>22</sup> محمد الحاج محمود ، المرجع السابق ، ص : 246 ، 245 .

<sup>23</sup> محمد الحاج محمود ، المرجع السابق ، ص : 246-247 .

المادة 5/211 تنص : " للدولة الساحلية من أجل تنفيذ المنصوص عليه في الفرع 6 أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الإقتصادية قوانين وأنظمة لمنع <sup>23</sup> التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي " .

<sup>25</sup> المادة 211 الفقرة 6 إتفاقية 1982 .

<sup>26</sup> نصت المادة 222 على التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من الجو أو من خلاله على : " تقوم الدولة داخل المجال الجوي الخاضع لسيادتها أو بالنسبة إلى السفن الرافعة لعلمها أو الطائرات المسجلة فيها ، بتنفيذ قوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا للفقرة 01 من المادة 212 ولغيرها من أحكام هذه الإتفاقية ، وتعتمد من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو



مؤتمر دبلوماسي لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه ، وذلك طبقا لجميع القواعد والمعايير الدولية المتصلة بالأمر و المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية " .  
<sup>27</sup> نصت المادة 235 : " على أ – الدولة مسئولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسئولة وفقا للقانون الدولي .

ب- تكفل الدولة أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية ، من أجل الحصول السريع على تعويض كافي أو على أي ترضيه أخرى فيها يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون والاعتباريين الخاضعون لولايتها .

ج- لغرض ضمان تعويض سريع وكان فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن التلوث البيئة البحرية ، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم و في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الإلتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة بذلك ، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كافي ، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض " .

<sup>28</sup> نص المادة 3/220 : " عندما تتوافر أسباب واضحة للإعتقاد سفينة مبحرة في المنطقة الإقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الإقتصادية انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية للمنطقة من أجل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه أو القوانين تلك الدولة وأنظمتها التمشية مع هذه القواعد والمعايير والمنفذة لها ، يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان الإنتهاء قد وقع " .  
<sup>29</sup> راجع نص المادة 6/211 .

<sup>30</sup> نصت المادة 236 على : " لا تطبق الأحكام هذه الإتفاقية المنفصلة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تستغلها دولة ما ..... إلى الحد المعقول والعلمي ، مع هذه الإتفاقية " .

<sup>31</sup> نصت المادة 236 على : " لا تطبق الأحكام هذه الإتفاقية المنفصلة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تستغلها دولة ما ..... إلى الحد المعقول والعلمي ، مع هذه الإتفاقية " .

<sup>32</sup> نصت المادة 224 من الإتفاقية .

<sup>33</sup> الدكتور أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982 ، ص : 54 .51.

<sup>34</sup> الموقف المغربي في المؤتمر الثالث لهيئة الأمم المتحدة حول قانون البحار بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية ، المجلة المصرية للقانون الدولي 1980 ص ( 175-199 ) من بين المواقف التي أدلى بها الموقف المغربي " لا شك أن المحافظة على البيئة البحرية بهدف إلى المحافظة على المصالح الوطنية للدولة الساحلية وكذلك مصلحة المجتمع الدولي بأسره " .

<sup>35</sup> Par définition, les questions relative a l'environnement out une partie globale " CA/CN- 4/245-arn GDI-1971-P-77.

<sup>36</sup> هكذا وقد أشار العديد من ممثي الدول التي أنه في إطار استخدام موارد الطاقة الجديدة والمتجددة.

<sup>37</sup> المادة 195 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

<sup>38</sup> المادة 218 من إتفاقية الأمم المتحدة .



- <sup>39</sup> هكذا نظرا لسيادة الدولة على بحرهما الإقليمي ومياهما الداخلية ومالها من ولاية على منطقتها الإقتصادية الخالصة فقد أعطت الإتفاقية الدولية الشاطئية سلطة اعتماد القوانين ولأنظمة التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية .
- <sup>40</sup> المادة 217/1 : تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير دولية المتطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لمدة الإتفاقية منت أجل منع التلوث البيئة البحرية عن السفن وخفضه والسيطرة عليه .
- <sup>41</sup> يلاحظ أن الإتفاقية قررت المادة 292 أنه إذا احتجزت الدولة الساحلية السفينة أو طاقمها رغم تقديم كفالة معقولة أو ضمان مالي آخر يجوز إحالة مسألة إلى أية محكمة يتفق عليها الأطراف وإلى أية محكمة من المحاكم التي نصت عليها الإتفاقية ويجب أن يقدم طلب الإفراج من دولة علم السفينة أو نيابة عنها وعلى الدولة المخنجة الإمتثال سرعة لقرار المحكمة .
- <sup>42</sup> بخصوص المسؤولية عن التلوث الوسط البحري جاء به كذلك الدكتور عبد الواحد الفار : الإلتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ، دار النهضة العربية 1985 ، ص : 161 .
- <sup>43</sup> عمر بن الشيخ بلحاج النظام الحديث لإستغلال ثروات أعماق أعالي البحار وأفاق التعاون الدولي دراسة قانوني اقتصادي جامعة الجزائر 1972 ، ص : 88-91 .
- <sup>44</sup> بديرية العوضي ، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي دار التّأليف ، الكويت ، الطبعة الأولى 1971 ، ص : 213 « Claude douya « les saanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive » « colloque de rouuen » pedon raris 1984 p 211 .
- <sup>45</sup> وفي هذا الإطار هناك عدة قضايا تتعلق بالتجارب النووية والتي يمتد أثرها إلى المنطقة للدول المجاورة كقضية نيوزيلندا ضد فرنسا والتي حكمت فيه محكمة العدل 20-12-1974 .
- <sup>46</sup> من المادة 194 إلى 237 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ( 1982 ) .
- <sup>47</sup> المادة 211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- <sup>48</sup> A.D Couper , WBurger abdelgalil " shipping control and the changing USE of marine space " marite poi. Mgmt .
- <sup>49</sup> الدكتور صلاح الدين عامر " حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار " م م ق د العدد ( 49 ) السنة 1993 ، ص: 03.
- <sup>50</sup> المادة 56 " تولى الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذه الاتفاقية في المنطقة المراعاة الواجبة كحقوق الدول الأخرى وواجباتها ..... " .
- <sup>51</sup> المادة 192 " الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها " .
- <sup>52</sup> المادة 193 " للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا سياستها البيئية وفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها " .
- <sup>53</sup> المادة 194 " تمتع الدول عند اتخاذ التدابير الإلزامية إلى منع التلوث البيئة البحرية أو حفظه أو السيطرة عليه .
- <sup>54</sup> الدكتور حامد سلطان ورفاقه ، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية القاهرة . 1976 ، ص : 599 .
- <sup>55</sup> الدكتور صلاح الدين عامر - القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: 505-508.
- الدكتور جابر ابراهيم الراوي ، الوضع القانوني للمنطقة الإقتصادية الخالصة ( قانون البحر الجديد والمصالح العربية ) تونس 1989 ، ص : 139 .





- المادة 213: «..... لتمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر.....» .
- <sup>56</sup> المادة 60 : من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- <sup>57</sup> المادة 208 : " تعتمد الدول الشاطئية قوانين وأنظمة لمنع التلوث البيئية البحرية وحفظه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة وعما يدخل ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات " .
- <sup>58</sup> المادة 1/335 : " الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية بحماية البيئة البحرية " .
- <sup>59</sup> الدكتور صالح الدين عامر القانون الدولي للبحار ، المرجع السابق ، ص : 516-530 .
- <sup>60</sup> قانون البحار الجديد والمصالح العربية دراسة لمجموعة من الباحثين العرب تونس 1989 للدكتور صلاح الدين عامر للقانون الدولي للبحار ، ص : 460 .
- <sup>61</sup> يؤكد هذا المبدأ المادة 254 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982 .
- <sup>62</sup> الدكتور صلاح الدين عامر . القانون اتلدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص : 512-513 .
- <sup>63</sup> الدكتور صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص : 499 .
- <sup>64</sup> الدكتور صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص : 516 .
- <sup>65</sup> المادة 211 : " من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- <sup>66</sup> الدكتور صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص : 513 .
- <sup>67</sup> الدكتور صلاح الدين عامر ، المرجع السابق ، ص : 507 و 508 وكذلك الدكتور ابراهيم محمد الغمة القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ، ص : 83 .
- <sup>68</sup> الدكتور صلاح الدين عامر . القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 510 .
- <sup>69</sup> المادة 212 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- <sup>70</sup> الدكتور صلاح الدين عامر . القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص 522 .
- <sup>71</sup> قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، دراسة لمجموعة من الباحثين العرب ، تونس 1989 ، ص : 89 .
- <sup>72</sup> إذ لا يتعدى عرضه من رأس باب المنبد إلى رأس سيان 14 ميلا ، صادق وعمار : البحر الأحمر ثرواته لكم أيها العرب فحافظوا عليه ، مجلة المختار يناير 1982 السنة الرابعة ، العدد 38 بيروت لبنان ، ص : 17 .
- <sup>73</sup> U.N.E.P/IG 11/4DU20/1/1978
- <sup>74</sup> يبلغ احتياطي منطقة الخليج من النفط العالمي 54.6% من الإحتياطي العالمي . منظمة الإقطار العربية المصدرة للبتروال التقرير الإحصائي الثالث ، ص : 74-75 .
- <sup>75</sup> يمر يومنا عن طريق ضيق هرمز من النفط ( 14.831.000 ) برميل وهو يمثل 76% من الإنتاج النفطي للمنطقة و 81% من مصادراتها النفطية مجلة العالم النفط المجلد 8 العدد 37/36 بتاريخ 24/17 أبريل 1976 ، ص : 10 .
- <sup>76</sup> B.P STATICAL REVIEW OF THE WORD INDUDTRY LONDON : THE BRITICH PETROLEM COMPANY 1976 . YEAR BOOK OF INTERNATIONAL .
- <sup>77</sup> RADE STATISTICS 1974/1 NEW YORK UN 1975 PP362.926
- <sup>78</sup> قانون البحار الجديد والمصالح العربية دراسة لمجموعة من الباحثين العرب ، تونس 1989 ، ص : 110-113 من تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحار الدورة 05-04-10 يناير 1976 جامعة الدول العربية إدارة العامة للشؤون القانونية إدارة المعاهدات ، ص : 32 .



- <sup>79</sup> المادة 193 للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية وفقا لإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .
- <sup>80</sup> المادة 226 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- <sup>81</sup> المادة 228 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .