



□ جامعة 8 ماي 1945 قالمة

□ كلية الحقوق والعلوم السياسية

مخبر الدراسات القانونية البيئية (LEJE)



الملتقى الدولي حول :

□ النظام القانوني لحماية البيئة في ظل القانون الدولي و التشريع الجزائري

□ يومي 09 و10 ديسمبر 2013

مداخلة بعنوان:

حماية البيئة البحرية في القانون الدولي

من إعداد:

أ.د. فيصل بن حليلو

رئيس قسم القانون العام جامعة الشارقة

جامعة الشارقة - الإمارات العربية المتحدة -

مقدمة

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها نسبيا ، موضوع جديد مقارنة بموضوع حماية البيئة البرية ، إذ لم تكن للإنسان معرفة جيدة بالبحار و المحيطات و ما تحتويه، و ظن الإنسان و لزمّن طويل أن البحار و المحيطات هي مخازن لثروات غير قابلة للنفاذ، منها الحية و غير الحية ، و أن هذه البحار و المحيطات قادرة على إمتصاص كل أنواع المواد و السوائل التي ترمى فيها.

قبل السبعينات، لم يهتم القانون الدولي التقليدي كثيرا بموضوع حماية البيئة البحرية، إذ كان قائما على مكونين:

المكون الأول: يتمثل في الحق شبه المطلق للدول الساحلية في إستغلال الثورات البحرية و القيام بكل الأنشطة داخل المياه الخاضعة لولايتها.

المكون الثاني: أن لجميع الدول ، كانت ساحلية أو حبيسة ، الحق في إستغلال أعالي البحار لعدة أغراض (الملاحة، الصيد، الأنشطة العسكرية و البحث العلمي)، و يستنتج من ذلك أن القانون الدولي التقليدي لم يضع أي إلتزام قانوني خاص بحماية البيئة البحرية.

نتيجة لعدد من حوادث حاملات النفط في الستينات والسبعينات (طوري كانيان Torrey Canyon 1967) و التي ألحقت أضرارا حسيمة بالبيئة البحرية ، و نتيجة لذلك تولد لدى المجتمع الدولي إهتمام كبير بموضوع تأثير أنشطة الإنسان على البيئة البحرية.

إن أول مؤتمر للأمم المتحدة الخاص بحماية البيئة و المنعقد بستوكهولم في سنة 1970، كشف عدم رضاء عام للنظام البيئي في تلك الفترة ، لاسيما البحار و المحيطات و أوصى بـإلتخاذ إجراءات فورية لحمايتها.

توصيات مؤتمر ستوكهولم أدت إلى إعتماد مجموعة من الإتفاقيات الدولية، العالمية و الإقليمية، و التي تطرقت إلى مصادر محددة لتلوث البيئة البحرية. كما أن مؤتمر ستوكهولم أعطى دفعا كبيرا للمؤتمر الثالث لقانون البحار ، الذي إنطلقت أشغاله في سنة 1973 بكاركاس، بهدف إبرام إتفاقية دولية شاملة لجميع مواضيع البحار ، و قد تم التوقيع عليها بمنتيقوباي في سنة 1982، و دخلت حيز النفاذ في سنة 1994.

تضمنت الإتفاقية الثالثة لقانون البحار عدة أجزاء ، منها الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية (يشار إليها فيما بعد بالإتفاقية).

ليس هناك تعريف موحد للبيئة البحرية ، لكن هناك إتفاق على إعتبار أن مصطلح "البيئة البحرية" يقصد به كل مجال المحيط بأكمله (أي سطح البحر و الكتلة المائية ، قاع البحر و باطنه و الفضاء الذي يعلوه ، و كل ما يحتويه هذا المجال من المكونات الفيزيولوجية و الكيماوية، بما في ذلك الحياة البحرية).

قبل 1990 إهتم نظام حماية البيئة البحرية بصفة حصرية على الحماية ، التقليل من التلوث البحري و رقابته، الأمر الذي كان محددًا بطريقة ضيقة أما التعريف العام المقبول فتم إعتماده بموجب المادة 1 (4) م من الإتفاقية: يعني "تلوث البيئة البحرية، إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤدية، مثل الإضرار بالمواد الحية و الحياة البحرية، و تعريض الصحة البشرية للأخطار

وإعاقة الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال و الإقلال من الترويح".
من هذا التعريف تتولد ثلاثة مفاهيم:

أولاً: إدخال مواد كان بقصد أو عن طريق حادث من طرف الإنسان و بإستثناء جميع الظواهر الطبيعية حتى و أن نجم عنها حالات تلوث خطيرة.

ثانياً: المواد و الطاقة هي فقط التي يمكن أن تلحق التلوث

- غير أن هناك تفسير واسع لهذين المفهومين بما أدى إلى إدخال الفضلات و المواد الأخرى الذي تصاحب التشغيل الإعتيادي للسفن (مواد) الكهرباء ، الصوت، النفط وغيرها.

ثالثاً: ليس كل تلوث ممنوع ، فهناك تلوث مسموح به والذي ليس له تأثير كبير على البيئة البحرية.

وضعت الإتفاقية أساس إطار الإختصاص فيما تعلق الأمر بأنشطة الإنسان في البحر و حقوق و واجبات الدول في المناطق البحرية المختلفة ، الأمر الذي يسمح للدول من وضع قوانين بما فيها القواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية، و كذلك إنفاذ الإختصاص، أي قدرة الدولة على فرض إحترام تلك القواعد و معاقبة من يخالفها.

الجزء الأكبر من قواعد الإختصاص التي نضمتها الإتفاقية هي بمثابة قواعد قانونية دولية، فيما أن القواعد الأخرى مثل قواعد المنطقة الإقتصادية الخالصة فهي تدوين لآخر مستجدات القانون الدولي العرفي للبحار.

قواعد الإختصاص المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها نضمها خصيصا الجزء XII من الإتفاقية، غير أن الإتفاقية لم تحدد الفرق بين هذين العبارتين. فالمتفق عليه بشكل عام هو أن الحماية يقصد بها التصدي لخطر موجود أو مرتقب ، أما الحفاظ فيقصد به الإبقاء على عناصر الإستدامة بما في ذلك السياسات بعيدة المدى لحل مشاكل البيئة البحرية.

كما يستنتج أن الإتفاقية لا تتضمن معايير تقنية ، غير أنها أوضحت مدى حقوق و واجبات الدول بخصوص المصادر المختلفة للتلوث كما أنها أكدت على أهم المبادئ التي يجب على الدول إتباعها وفقا لأربعة أنواع من الإلتزامات.

- أولا: جميع الدول ملزمة بإتخاذ إجراءات الحماية و الحفاظ على البيئة البحرية (المادة 192) و أن تستغل ثرواتها البحرية وفقا لهذا الإلتزام (المادة 193).

- تفسير هذه المواد هو بمثابة حجر الزاوية للقانون الدولي للبيئة البحرية و التي حولت حماية البيئة البحرية من مجرد حق إلى واجب قانوني موضوعي ، غير محدد في نطاق حدود معينة فمحتوى هذا الواجب العام تم التأكيد عليه بموجب (المادة 194).

- فالدول ملزمة بإتخاذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل منع ، التقليل و رقابة التلوث البحري بإستعمال أنجع الوسائل المتوفرة لها و وفقا لقدراتها.

- نتيجة لذلك تم تحديد ست أهم مصادر التلوث من خلال عدة مواد من الإتفاقية و هي:

(1)- التلوث من مصادر البر و أنشطة الدولة الساحلية (المادة 207) : فيما تعلق الأمر بالتلوث من البر و الذي يشكل 2/3 ثلثي التلوث البحري ، فإن محاولة إيجاد إتفاق دولي

بخصوصه لم تثمر ، فكل المحاولات السابقة أدت إلى إقرار وثيقة غير ملزمة ، متمثلة في برنامج النشاط من أجل حماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية

(ملحق AnnexII ، U.N Doc A/51/116)

(2)- التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة (قاع البحر ما وراء الإختصاص الوطني (المادة 209).

(3)- التلوث عن طريق الإغراق (المادة 110): فيما تعلق الأمر بالتلوث عن طريق الإغراق، فإن النصوص التي تضمنتها الإتفاقية ، تضمنتها سابقا ، إتفاقية حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات و مواد أخرى لسنة 1972 و المعروفة "بإتفاقية لندن". فالإتفاقية تشير إلى إتفاقية لندن من خلال المادة 210(6) ، بإستعمال عبارة "القواعد و المعايير الدولية".

-نتيجة لذلك فإن الدول الأطراف في الإتفاقية تكون بطريقة غير مباشرة طرفا في إتفاقية لندن بغض النظر إن كانت طرفا فيها أم لا.

- إتفاقية لندن لم تتضمن منعا مطلقا للإغراق ، بل وضعت ملحقات بقائمة المواد ، فالملحق I تضمن القائمة السوداء (Black list) التي يمنع إغراقها بشروط خاصة ، القائمة الرمادية (Grey List) ، كما يجوز إغراق مواد و نفايات أخرى لم يتضمنها الملحقين ، لكن بشرط الحصول على موافقة عامة.

- فمن حيث المبدأ فإن نظام إتفاقية لندن يتضمن حريق الإغراق.

- غير أن هذا التوجه تم تغييره جذريا بدخول بروتوكول لندن حيز النفاذ الذي تم إعماله في 1996 ودخل حيز النفاذ 2006 و من ثمة فالأطراف تكون ملزمة بمنع إغراق المواد و النفايات.

و تكون المواد و النفايات التي تضمنها الملحق I قابلة للإغراق بشرط الحصول على الموافقة (القوائم المعكوسة أو التصنيف المعكوس Reverse Listing).

(4)- التلوث من السفن (المادة 111): إن تحديد أنواع هذا التلوث تضمنتها الإتفاقية الدولية لحماية التلوث من السفن لسنة 1973 (Marpol) و ملحقاتها الست و بروتوكول 1978، بوضع توجيهات دقيقة.

(5)- التلوث من الجو أو من خلاله (المادة 212).

(6)- بالإضافة إلى ما سبق ، على الدول أن تتخذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو سريعة التأثير و كذلك هوائ الأفرع المستنزفة أو المهتدة أو المعرضة لخطر الزوال و غيرها من أشكال الحياة البحرية (المادة 194 (5)).

- ثانيا: على الدول التعاون على المستوى العالمي أو الإقليمي ، مباشرة أو من خلال المنظمات الدولية المتخصصة ، على صياغة ووضع قواعد و معايير دولية ، و ممارسات لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها (المادة 197).

تأكد الإتفاقية كذلك على التعاون الإقليمي خاصة بين الدول المطلة على البحار المغلقة أو شبه المغلقة (المادة 123).

ثالثا: من أجل تحقيق أكبر قدر من الإنسجام، تلزم الإتفاقية الدول على تطبيق و الإلتزام بالقواعد و المعايير الدولية الموضوعة من طرف المنظمات الدولية. و يختلف هذا التطبيق و الإلتزام باختلاف أنواع الأنشطة و المناطق البحرية التي تقام فيها تلك الأنشطة.

بصفة عامة، خصت نصوص الإتفاقية الأنشطة في البحر، لاسيما الملاحة أين يوجد تداخل كبير بين مصالح الدول، كما أن نصوص الإتفاقية تعتبر بدائية Rudimentary فيما تعلق الأمر بالأنشطة من البر، إذ هناك تأكيد كبير على السيادة الوطنية و تركت للدول الساحلية (أو الدول الحبيسة) المسؤولية الأولى بخصوص مواجهة هذا النوع من التلوث و لنفس الأسباب، فإن النصوص المتعلقة بالإنفاد في هذا المجال ضعيفة، بإستثناء التلوث من السفن.

رابعاً: تكون الدول خاضعة إلى مجموعة من الإلتزامات الإجرائية الخاصة بالإخطار و تبادل المعلومات (المادة 198)، كما تسعى الدول على وضع و تعزيز البحث العلمي و المساعدة التقنية (المادة 202)، و رصد مصادر التلوث و أخطاره (المادة 204) و نشر التقارير (المادة 205) و تقييم الآثار المحتملة للأنشطة (المادة 206). تكون الدول المتسببة في التلوث خاضعة للإلتزام بالتعويض عن الضرر الناجم و أن تتعاون في وضع قواعد دولية خاصة بالمسؤولية عن التلوث (المادة 235).

حماية البيئة و الكائنات البحرية:

حماية البيئة البحرية تخضع لإتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار التي تم التوقيع عليها بمانتيقوباى بجمايكا في سنة 1982 و دخلت حيز النفاذ سنة 1994، تضمنت الجزء XII الخاص بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.

إن إتفاقية قانون البحار هي بمثابة الإطار العام لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، و يمكن تدعيمها في قضايا خاصة بإتفاقيات عالمية، إقليمية أو بقوانين وطنية.

إن أغلبية الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية تنطبق إلى حالات معينة لحماية البيئة البحرية، منها إدخال مواد إلى البيئة البحرية ، الملاحه كمصدر للتلوث ، الإغراق، حماية الكائنات البحرية و المخزون السمكي.

الجزء XII من الإتفاقية يتطرق أساسا إلى حماية البيئة البحرية من التلوث ، ولا يتطرق للحماية و الإستعمال المستدام للكائنات البحرية.

تم تحديد حماية الكائنات البحرية و مخزون الأسماك في المنطقة الإقتصادية الخالصة و أعالي البحار و من تم فالحماية مقصورة على حيز مائي معين ، مما يعني أن الكائنات الحية موزعة على أطراف مختلفة.

يجب الإشارة إلى أنه وفقا للمادة 194 (5) من الإتفاقية أن الإجراءات المتخذة وفقا للجزء XII تتضمن "حماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر و كذلك عوائل الأنواع المستنزقة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال و غيرها من أشكال الحياة البحرية و الحفاظ عليها".

هناك قراءة للمادة 194 (5) تعتبر أنه يمكن للدولة الساحلية أن تعتمد على المادة 56 (1) و المادة 194(5) من الإتفاقية لتحديد المناطق المحمية في منطقتها الإقتصادية الخالصة والتي تمنع فيها سفن الدول الأخرى من القيام بالصيد أو الإبحار.

غير أن هناك قراءة مخالفة ، مفادها أن المادة 194 (5) لا تعط للدولة الساحلية الحق في إقامة مناطق محمية في منطقتها الإقتصادية الخالصة، إذ يجب النظر إلى نص المادة 194 (1)، التي تؤكد على أن جميع الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية يجب أن تكون وفقا للإتفاقية أما فيما تعلق الأمر بتحديد مناطق محمية ، المادة 211 (5) من الإتفاقية تضمنت تنظيما واجب الإحترام طبقا للمادة 194 (1) من الإتفاقية.

يتضح من المبادئ الهيكلية التي أقرها الجزء XII من الإتفاقية (منها مبدأ الإحتياط Precautionary Principle و غيره) أنها لا تطبق فقط لحماية البيئة البحرية فيما تعلق الأمر بالتلوث، بل تطبق كذلك على حماية الكائنات و مخزون الأسماك.

وهذا الأمر أكدته المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) في قضية "Southern Bluefin Tuna Case" بل يعتبر أن الحفاظ على الثروات الحية للبحار هو عنصر من الحماية و الحفاظ على البيئة البحرية (ITLOS Reports 1999).

تقوم الإتفاقية على إتجاه شمولي ، يركز على موضوع التنمية المستدامة و هذا ما أكدته الفقرة 3 من ديباجة الإتفاقية "و إذ تعى أن مشاكل حيز المحيطات و ثبقة الترابط و يلزم النظر فيها ككل".

المبادئ العامة للجزء XII من الإتفاقية:

يتطرق الجزء XII من الإتفاقية بموجب المادة 192 العامة و الشاملة ، التي تؤكد على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها".

فهذا الإلتزام القانوني مطبق كذلك وفقا للقانون الدولي العرفي (هناك جدال حول هذا الإلتزام Erga Omnes مما يعني أن فرق هذا الإلتزام يمكن أن يؤدي إلى تسليط الجزاء من طرف جميع الدول (أمر غير متفق عليه).

كل من المادة 192 من ناحية و المادة 194 من ناحية أخرى تجسدان الطرح التقليدي بين مصلحة الدولة في حماية البيئة و إستغلال الثروات البحرية ، علما بأن نص المادة 193 يشير فقط للثروات الموجودة في مناطق خاضعة للإختصاص الوطني (الولاية الوطنية) من بين جميع المبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة ، فإن المنع يقع على التلوث المتنقل من منطقة إلى أخرى فيجب على الدول أن تتخذ "جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى و بيئتها"(المادة 194). و أيضا مبدأ المصدر حيث أن نقل التلوث يتعارض مع مبدأ التصدي للتلوث عند المصدر "بحيث لا تنتقل ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه" (المادة 195).

-إن القواعد العامة التي تضمنتها المواد من 192-196 تلتها المواد من 207-112 من الإتفاقية التي تضمنت إجراءات نصوص خاصة متعلقة بالتلوث البحري من مختلف المصادر (مصادر التلوث من البر ، إدخال مواد غريبة ، أنشطة في الجرف القاري و في المنطقة (قاع البحر ما وراء الإختصاص الوطني)، التلوث من الجواء أو من خلاله السفن و كذلك

الإتفاقية فيما تعلق بإجراءات خاصة للتنفيذ هذه القواعد (المواد 213-222) من تجدر الإشارة

رغم أن كل واحد من هذه النصوص تطرق إلى نوع معين من مصادر التلوث فتبقى محل توضيح على المستوى الدولي، الإقليمي و الوطني.

توضيحات على المستوى الدولي:

-أما العلاقة بين الإتفاقية و الإتفاقيات الأخرى المبرمة قبل الإتفاقية.

فالإتفاقية تطرقت إلى هذا الموضوع من خلال المادة 237 التي هي بمثابة (Lex Specialis ART 131 من الإتفاقية) أي أن تؤكد على أساس السابقة ، إذا ما تم تنفيذها بطريقة متماشية مع المبادئ العامة و الأهداف التي تضمنتها الإتفاقية.

الباب 17 من الأجندة 21:

منذ اعتماد الإتفاقية في سنة 1982، تطور القانون الدولي للبيئة بشكل واضح ، كما تزايد الإهتمام للبيئة بما فيها البيئة البحرية. غير أن قصور الرقابة التقليدية في ما تعلق الأمر بحماية البيئة البحرية ، فجاءت الأجندة 21 التي أعطت إهتماما خاصا بالبحار و المحيطات و التي أكدت على حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها موازاة مع الإستعمال العقلاني لثرواتها و تطويرها. (إعتمدت بريو دي جنيرو من 3-14 جوان 1992).

رغم أن الإتفاقية هي الإطار القانوني الأصيل لحماية البيئة البحرية و الإستعمال المستدام لها ، غير أن الأجندة 21 قدمت مقاربة جديدة لمواضيع البحار و المحيطات.

تضمنت هذه المقاربة إتخاذ إجراءات وقائية (المبدأ الوقائي Precautionary

(Principle) للحفاظ على البحار و المحيطات ، حتى في حالة غياب حقائق علمية واضحة. كما أن الأجندة 21 تحت الدول القيام بدراسات بيئية لجميع الأنشطة الضارة ، قصد إستعمال تكنولوجيات نظيفة (مثال ذلك أحسن التكنولوجيا المتوفرة . Best Available Technology BAT) و (أحسن الممارسة البيئية. Best Environment Practice BEP) و كذلك مبدأ الملوث يعرض (يدفع). كما أن الأجندة 21 حثت الدول على الحفاظ على النظم الإيكولوجية الهشة (المادة 194(5)).

كما أن الأجندة قدمت توصيات للدول بالتطرق ليس فقط للتلوث بل كذلك لحالة إنحلال و تآكل (Degradation) البيئة البحرية من الأنشطة البرية و ذلك على المستوى الوطني و الإقليمي. كما أن على الدول أن تقوم بمساعدة المنظمات بإتخاذ إجراءات إضافية لرقابة الأنشطة البحرية (السفن-الإغراق-المنصات البحرية لإستخراج البترول و الغاز و المواني) و ذلك في نطاق إطار المنظمات الدولية.

رغم الطبيعة الغير ملزمة للباب 17 للأجندة 21، الذي كان له التأثير الحاسم على تطور نظام البيئة البحرية و تعتبر مبادئه و توصياته بمثابة توجيهات للدول و المنظمات الدولية في إنفاذ التزاماتها وفقا للإتفاقية.

يمكن الإستنتاج أن الإتفاقية وضعت الإطار القانوني لبرنامج العمل بخصوص المحيطات، الأمر الذي تضمنه الباب 17 و الذي بدوره حدد وسائل إنفاذ الإتفاقية.

و في دورتها 19 المنعقدة في سنة 1997 أقرت لجنة التنمية المستدامة التابعة للأمم المتحدة (U.N.Commission on Sustainable Development CSD) المراجعة الدورية للتقدم الحاصل في إنفاذ الباب 17 على أساس الإطار الذي تضمنته الإتفاقية.

نظام الإنفاذ العالمي

لم يكن المؤتمر الثالث لقانون البحار الملتقى المناسب لإعتماد نصوص تطبيقية، التي هي عادة ذات طبيعة تقنية عالية و التي تتطلب خبرة كبيرة.

بالإضافة إلى ذلك، لقد تم إبرام عدة إتفاقيات دولية تنظيمية التي وضعت معايير تقنية (مثال: 74 Solas -73/78 Marpol و إتفاقية لندن الخاصة بالإغراق). وعليه كان لزاما وضع و تحديد إطار الإختصاص أو الولاية، ثم الإعتماد على المعايير التقنية المعتمدة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة.

إن أساس و هدف الإتفاقية هو إلزام الدول بتطبيق القواعد و المعايير الدولية، "المقبولة أو القابلة للتطبيق"، المعتمدة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة. غير أن الإتفاقية لم تعرف كلا العبارتين و لم تعرف كذلك ما هي المنظمات الدولية المتخصصة.

لقد تم إعتبار "القواعد و المعايير الدولية المقبولة أو القابلة للتطبيق" على أنها لا تشير بالضرورة إلى قواعد عرفية أو قواعد ملزمة، و يمكن أن تكون محتوية على توصيات فقط.

الأمر الغير مستقر عليه يتمثل فيما إذا كانت هذه "القواعد و المعايير الدولية المقبولة أو القابلة للتطبيق" تلزم جميع الدول الأطراف في الإتفاقية، بغض النظر أن كانت قد شاركت في وضع الإتفاقيات المتضمنة لتلك القواعد و المعايير. و يتجلى أكبر إنتقاد للتطبيق الواسع "للقواعد و المعايير الدولية المقبولة أو القابلة للتطبيق" أنها تخص الطبيعة التقنية العالية لهذه القواعد و المعايير، و التي لا يمكن أن تلزم إلى الدول التي وافقت عليها

، بالإضافة إلى أن هذا الأمر سوف لن يشجع الدول على الإنضمام إلى هذه الإتفاقيات التنظيمية المتضمنة لتلك القواعد و المعايير، كونها ملزمة بالإتفاقية بأي حال من الأحوال. أما فيما تعلق الأمر بالمنظمات الدولية المتخصصة، فالإشارة الوحيدة الغير مباشرة لها، كان من خلال المادة 2(2) من الملحق VIII للإتفاقية، التي حددت قائمة الخبراء أعضاء محكمة التحكيم الخاصة، هذه القائمة التي توضع من طرف منظمة التغذية و الزراعة FAO ، في مجال الصيد. اللجنة ما بين الحكومات للمحيطات IOC ، في مجال البحث العلمي. برنامج الأمم المتحدة الخاص بالبيئة UNEP، في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و المنظمة البحرية الدولية IMO ، في مجال الملاحة بما في ذلك التلوث من السفن و من خلال الإغراق.

يمكن أن تتضمن إتفاقيات دولية أخرى تلك "القواعد و المعايير الدولية المقبولة أو القابلة للتطبيق"، مثل الوكالة الدولية للطاقة النووية IAEA ، و هي المنظمة المتخصصة في وضع المعايير الدولية الخاصة بسلامة نقل المواد النووية ، في حين أن منظمة العالمية للشغل ILO ، هي مسؤولة عن وضع و تنظيم معايير الشغل.

بالنظر إلى الطبيعة المعقدة لمواضيع البيئة البحرية و تداخلها فيما بينها ، فإن صلاحيات هذه المنظمات تتداخل أحيانا، مما قد يؤدي إلى تكرار أنشطتها و عدم دقتها.

نظام الإنفاذ الإقليمي

- إتفاقية برشلونة لعام 1976 و بروتوكولاتها بعد تعديلها ،نموذجا.

يعتبر البحر الأبيض المتوسط أكبر و أعمق البحار ، له إتصال بالمحيط الأطلسي من خلال مضيق جبل طارق (14 كلم عرضا) و قناة السويس بالبحر الأحمر. حركة تغيير المياه فيه بطيئة ، و كالبهار شبه المغلقة فإنه معرض للتلوث و لتأثير مصادر بحرية أخرى ، و يعتبر البحر الأبيض المتوسط البحر الأكثر تعرضا للتلوث و ذلك ناجم عن عوامل إقتصادية و إجتماعية بوجود دول مصنعة شمالا ساهمت بقدر كبير في تلويثه و من ناحية أخرى، وجود دول نامية جنوبا، تسعى إلى تحقيق تنمية إقتصادية و إجتماعية كأولوية على حساب البيئة بما فيها البيئة البحرية ، بالإضافة إلى التركز السكاني الهائل على ضفاف البحر الأبيض المتوسط مم ساهم في تلوثه. إضافة إلى مشاكل تحديد المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدول ، و لأسباب جيوسياسية و إقتصادية جعلت الدول غير مستعدة لتحديد مناطقها الإقتصادية الخالصة و نتيجة لذلك فإن قدرة الدول الساحلية إقتصرت على إتخاذ إجراءات حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها داخل المياه الداخلية و الإقليمية لها فقط (12 ميلا بحريا من خط الأساس).

فالحماية الفعلية للبحر الأبيض المتوسط تستدعى مستوى عالي من التعاون بالمقارنة إلى بحار أخرى، ليس فقط بين الدول الساحلية لكن بين جميع الدول المستعملة له.

- إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث هي أقدم الإتفاقيات الإقليمية و التي وضعت الإطار العام للتعاون لحماية البحر الأبيض المتوسط من عدة مصادر التلوث (الملاحة-الإغراق -الإستكشاف و إستغلال الجرف القاري-التلوث البري).

هذه الإتفاقية شبيهة إلى حد كبير بإتفاقيتي Ospar و هلسكني إذ تضمنت مبادئ عامة:

- التنمية المستدامة.

- المبدأ الإحتياطي (Precautionary Principle).
- مبدأ الملوث يعرض.
- الإدارة المتكاملة (Integrated Management).
- أحسن التكنولوجيا (BAT).
- أحسن الممارسة البيئية (BET).
- إلتزامات عامة للأطراف في مراقبة عدة مصادر تلوث و حماية التنوع البيئي Biodiversity و الحفاظ عليه ، رقابة التلوث البيئي و وضع التقارير بخصوصه و التعاون التقني و كذلك قواعد إجرائية و مؤسساتية.
- كل النصوص العامة تم توضيحها في 8 بروتوكولات و التي تشكل جزء لا يتجزأ من الإتفاقية.
- نظام برشلونة كنظام OSPAR و هلسنكي ، يطبق على المياه الداخلية و الإقليمية و أعالي البحار وفقا للإتفاقية و القانون الدولي (المواد 1 و 3).
- إن الإختلافات العديدة ، السياسية ، الإقتصادية و الإجتماعية بين دول البحر الأبيض المتوسط و المشاكل المتعددة التي تواجهها المنطقة جعلت التعاون بين هذه الدول أمرا صعبا بخصوص حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ، كما أن نظام برشلونة يعاني كثيرا من ضعف إجراءات إنفاذ النظام و المراقبة و توفر البيانات الموثوقة.

التقييم

بعد مرور أكثر من 30 سنة على إعتقاد الإتفاقية تم التأكد أن النظام الذي تضمنته حقق نتائج مهمة بتطرقه للمصادر التقليدية للتلوث البحري، غير أن هذا النظام أخفق في توقيف التآكل البحري و الإستغلال المفرط لمصادر البحار و المحيطات. و أهم سبب لهذا الإخفاق تمثل في عدم إنفاذ و تطبيق القواعد التي تضمنتها الإتفاقية من طرف حكومات الكثير من الدول، لاسيما حكومات الدول البحرية و الدول النامية، إذ أن الأهداف قصيرة المدى طغت على السياسات البيئية بعيدة المدى، مم جعلها غير مستعدة للإنفاذ الكلي لإتزاماتها الدولية أو أنها لم تكن قادرة على فعل ذلك، نتيجة لعدم وجود الإطار القانوني و المؤسساتي المناسب و نقص الإمكانيات لتحقيق ذلك.

الخلاصة

أن الإتفاقية أخضعت الدول لإلتزام قانوني موضوعي من أجل حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و لذلك وضعت الإطار المستقبلي للأعمال مستقبلية. إضافة إلى أن الباب 17 من الأجندة 21 حدد الأهداف، المبادئ و المقاربات التي توجه الدول نحو إنفاذ إلتزاماتها وفقا للإتفاقية.

أن كل من الإتفاقية و الباب 17 من الأجندة 21 أقرأ بأن مشاكل البيئة البحرية متداخلة و مترابطة و أنه لا يمكن التطرق إلى مشكل بمعزل عن المشاكل الأخرى، بل هذا الأمر يتطلب مقاربة شاملة و مندمجة و تنمية إقتصادية مراعية للبيئة، بالإضافة إلى أن كلاهما ركز على التعاون الإقليمي و الدولي في تطوير القواعد و المعايير الدولية.

***** تم بعون الله *****