

النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث (دراسة تحليلية مقارنة في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة)

المستشار الدكتور/ آسر محمود حرب¹
ORCID: 0009-0006-7591-1513

Keywords: International Environmental Law; Protection of the Marine Environment; Marine Pollution; International Responsibility; Strict Liability (Risk Theory); Polluter Pays Principle; Precautionary Principle; United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS); MARPOL Convention; International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS); Provisional Measures; Climate Change and the Marine Environment; Climate Justice.

Abstract: This paper provides a comprehensive analysis of the international and national legal frameworks for the protection of the marine environment from pollution, highlighting the multiple challenges ranging from traditional forms of pollution (oil, industrial, and radioactive) to emerging challenges stemming from the impacts of climate change. It argues that the international legal system has evolved into a hierarchical framework headed by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), supported by specialized and regional agreements, alongside the progressive development of liability theories toward the adoption of the “risk theory” (strict liability) as the most equitable and effective approach to addressing transboundary environmental damage. The paper further underscores the pivotal preventive role played by the International Tribunal for the Law of the Sea through instruments such as provisional measures. Conversely, the study reveals a clear implementation gap at the Egyptian national level, where the legislative framework – particularly in the field of civil liability – remains anchored in the traditional fault-based model, a stance that conflicts with international developments and constitutes an obstacle to achieving compensatory justice. This gap is compounded by practical challenges, including pollution from land-based sources and developmental pressures on coastal areas. The study concludes that effective protection of the marine environment requires genuine political and legislative will to bridge these gaps, enhance institutional integration, and adopt a comprehensive preventive approach, so as to ensure that the legal system meaningfully contributes to supporting and achieving the objectives of a sustainable blue economy in Egypt.

الكلمات المفتاحية: القانون الدولي البيئي، حماية البيئة البحرية، تلوث البحار، المسؤولية الدولية، المسؤولية المطلقة (نظرية المخاطر)، الملوث يدفع، مبدأ الحيطة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، اتفاقية ماريول (MARPOL)، المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، التدابير المؤقتة، تغير المناخ والبيئة البحرية، العدالة المناخية.

الملخص: تقدم هذه الورقة تحليلاً شاملاً للإطار القانوني الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من التلوث، مسلطة الضوء على التحديات المتعددة التي تتراوح بين التلوث التقليدي (النفطي، الصناعي، الإشعاعي) والتحديات المستجدة المتمثلة في تداعيات تغير المناخ، حيث تؤكد أن النظام الدولي قد تطور ليشمل إطاراً هرمياً تنصده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) ويُدعم باتفاقيات متخصصة وإقليمية، مع تطور نظريات المسؤولية نحو اعتماد "نظرية المخاطر" (المسؤولية المطلقة) كأكثرها إنصافاً وفاعلية في معالجة الأضرار العابرة للحدود، كما تسلط الضوء على الدور الوقائي المحوري للمحكمة الدولية لقانون البحار عبر أدوات مثل "التدابير المؤقتة"؛ وفي المقابل، تكشف الدراسة عن فجوة تنفيذية واضحة على المستوى الوطني المصري، حيث يقف النظام

¹ نائب رئيس هيئة قضايا الدولة المصرية ورئيس إدارة التعاون الدولي والترجمة بها، أستاذ القانون الدولي للبحار المشارك بجامعة يوكليد (Euclid University)، دكتوراه في القانون الدولي والمعاهدات الدولية من ذات الجامعة، ماجستير في المعاملات القانونية التجارية الدولية واللوجستيات من معهد النقل الدولي واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، المستشار الأسبق بقسم المنازعات الخارجية والتحكيم الدولي بهيئة قضايا الدولة، المستشار القانوني الأسبق لوكالة الفضاء المصرية، المستشار القانوني الأسبق لوزير شؤون الكهرباء والماء بمملكة البحرين، المستشار القانوني الأسبق لبنك مصر الدولي (بنك قطر الوطني حالياً)، المستشار القانوني الأسبق بمكتب مساعد وزير العدل للكسب غير المشروع، مدرب لدى العديد من الجامعات ومراكز التدريب المرموقة منها الجامعة الأمريكية بالعراق والأكاديمية الوطنية للتدريب في مصر ومركز الدراسات القضائية والتدريب والتعاون الدولي والثقافي بهيئة قضايا الدولة.

التشريعي، وخاصة في مجال المسؤولية المدنية، عند النموذج التقليدي القائم على إثبات الخطأ، مما يتعارض مع التطور الدُولي ويخلق عقبة أمام تحقيق العدالة التعويضية، إلى جانب تحديات عملية كالتلوث من المصادر البرية والضغط التنموي على السواحل، وتخلص إلى أن الحماية الفعلية تستدعي إرادة سياسية وتشريعية جادة لسد هذه الثغرات، وتعزيز التكامل المؤسسي، وتبني نهج وقائي شامل، وكل ذلك لضمان أن يساهم النظام القانوني في دعم وتحقيق أهداف "الاقتصاد الأزرق" المستدام في مصر.

مقدمة: تشكل البيئة البحرية، كنظام إيكولوجي معقد وثمين، ركيزة أساسية لاستمرارية الحياة على كوكب الأرض. فهي ليست مجرد مسطحات مائية شاسعة، بل مصدرًا حيويًا للغذاء والدواء والطاقة، ووسيلة لتسهيل طرق التجارة العالمية، كما أنها تساهم بشكل محوري في تنظيم المناخ العالمي. هذا الكنز الطبيعي، الذي يمكن وصفه بإرث البشرية المشترك، يواجه في الوقت الراهن هجمة شرسة من أشكال التلوث المتعددة التي تهدد نسيجه الحيوي وتقوض توازنه الدقيق. وتأتي خطورة هذا التهديد من الطبيعة العابرة للحدود للتلوث البحري، حيث لا تعترف آثاره الضارة بالحدود السياسية أو السيادية، مما يحولها إلى قضية عالمية تتطلب استجابة قانونية منسقة وفعالة على جميع المستويات. في هذا السياق، تبرز الحاجة الملحة لتحليل ومراجعة الأطر القانونية الدولية والوطنية القائمة، لتقييم مدى كفاءتها في مواجهة التحديات المتزايدة، ولاسيما في ظل السعي العالمي نحو نماذج تنموية مستدامة مثل "الاقتصاد الأزرق"، الذي يركز على الاستغلال الرشيد للموارد البحرية مع ضمان حمايتها للأجيال القادمة. وتأتي هذه الورقة كمساهمة في هذا التحليل، مركزة على حالة جمهورية مصر العربية كدولة ساحلية ذات موقع استراتيجي فريد ومسؤوليات كبيرة تجاه بيئتها البحرية والالتزامات الدولية المنبثقة عنها.

أهمية الدراسة: تكمن أهمية هذه الدراسة في تعدد مستوياتها النظرية والعملية، إذ لا تقتصر على مجرد سرد القواعد القانونية، بل تتعداها إلى تحليل فاعليتها وإمكانية تطبيقها في الواقع المعقد. فمن الناحية النظرية، تساهم الورقة في إثراء الحوار الفقهي حول تطور نظريات المسؤولية الدولية في المجال البيئي، متتبعًا مسارها من النظريات التقليدية القائمة على الخطأ، مرورًا بنظرية الفعل غير المشروع، وصولًا إلى نظرية المخاطر أو المسؤولية الموضوعية التي تتناسب أكثر مع طبيعة الأضرار البيئية البحرية العابرة للحدود التي يصعب فيها إثبات السببية والخطأ. كما تبحث الدراسة في مدى إلزامية قواعد حماية البيئة البحرية وارتباطها الوثيق بحقوق الإنسان الأساسية، مثل الحق في الحياة والصحة والعيش في بيئة سليمة.

وعلى الصعيد العملي، تقدم الورقة تشخيصًا دقيقًا للثغرات والتحديات التي تعترض سبيل التنفيذ الفعال للقوانين، سواء على المستوى الدُولي من خلال تقييم أداء الآليات القضائية مثل المحكمة الدولية لقانون البحار، أو على المستوى الوطني من خلال تحليل المنظومة التشريعية والمؤسسية المصرية. كما تكتسب الدراسة أهمية عملية كبيرة لصانعي القرار والمشرعين في مصر والدول المماثلة، حيث تقدم تحليلًا مقارنًا بين الالتزامات الدولية والتشريعات المحلية، مما يكشف عن نقاط التوافق ووجه التناقض المطلوب معالجتها.

وتعاطف الأهمية على المستويين الإقليمي والوطني، فالورقة تركز بشكل خاص على التحديات البيئية في منطقتي البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، وهما بحران شبه مغلقان يعانيان من حساسية بيئية عالية وضغوط بشرية وتنموية هائلة. وتقيم الدراسة مدى نجاح مصر، باعتبارها دولة مطلة على البحرين وطرفًا فاعلًا في الاتفاقيات الإقليمية الخاصة بهما، في ترجمة التزاماتها إلى سياسات وقوانين وممارسات فعالة على أرض الواقع. وأخيرًا، تربط الورقة بشكل مباشر بين الإطار القانوني الشامل لمنع التلوث البحري وبين هدف السلامة البحرية وحوادث السفن، وتستشرف كيف يمكن لهذا الإطار أن يدعم ويحمي مسار مصر الطموح نحو التحول إلى "اقتصاد أزرق" مستدام، يحقق التوازن بين التنمية الاقتصادية والحفاظ على الرأسمال الطبيعي البحري.

الأسئلة البحثية: في محاولة للإحاطة بهذا الموضوع الشائك، تسعى هذه الورقة للإجابة على التساؤلات الرئيسية التالية:

1. ما هي أبرز صور وأشكال تلوث البيئة البحرية في العصر الحديث؟ وما هو الإطار القانوني الدولي المتدرج، الذي يحكم مساحات المياه المختلفة من البحر الإقليمي حتى أعالي البحار، لمكافحة هذه الأنواع من التلوث؟
2. كيف تطورت قواعد وأسس المسؤولية الدولية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية؟ وما هي النظرية القانونية (الخطأ، العمل غير المشروع، المخاطر) التي تثبت جدها وتتناسب أكثر مع الطبيعة الخاصة للتلوث البحري العابر للحدود الذي يتسم بصعوبة إثبات علاقة سببية؟
3. ما هو الدور الذي يلعبه القانون الدولي وآلياته القضائية المتخصصة، وعلى رأسها المحكمة الدولية لقانون البحار، في حماية البيئة البحرية؟ وكيف يمكن لهذه الآليات أن تساهم في مواجهة التحديات الجديدة والمتمثلة في تداعيات تغير المناخ على النظم البحرية؟
4. كيف يمكن تقييم النظام القانوني المصري الشامل لحماية البيئة البحرية، بما يشمل التشريعات الوطنية (مدنية وجنائية وإدارية)، والهيكلي المؤسسي المسؤول، وآليات المساءلة والتعويض؟ وما هي مواطن القوة والضعف الرئيسية في هذا النظام عند مقارنته بأفضل الممارسات والمعايير الدولية؟
5. في ضوء التحليل السابق، ما هي السبل والآليات الكفيلة بتعزيز الحماية القانونية للبيئة البحرية على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية؟ وما هي التوصيات التشريعية والمؤسسية والتوعوية التي يمكن تقديمها لضمان أن يساهم الإطار القانوني في دعم وتحقيق أهداف "الاقتصاد الأزرق" المستدام؟

تقسيم: تم تقسيم محتوى الورقة إلى الأقسام المتتابعة التالية:

المبحث الأول: أنواع التلوث البحري والحماية القانونية المتدرجة: يقدم الخلفية الواقعية والقانونية الأساسية، موضعاً طبيعة المشكلة والاستجابة القانونية العامة على المستوى المكاني (من الوطني إلى الدولي).

المبحث الثاني: نظريات وآليات المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: ينتقل إلى صميم الإشكالية القانونية، محلاً التطور الفكري والمؤسسي للمسؤولية والتعويض على المستوى الدولي، مع تضمين قسم خاص بتحدي تغير المناخ.

المبحث الثالث: دور الآليات القضائية الدولية (المحكمة الدولية لقانون البحار): يركز على أحد أهم أدوات التنفيذ والفصل في النزاعات، محلاً كيف تترجم المبادئ إلى إجراءات عملية وقائية.

المبحث الرابع: النظام القانوني والمؤسسي لحماية البيئة البحرية في مصر (دراسة حالة): يطبق الإطار النظري الدولي على حالة وطنية محددة، عبر تحليل نقدي للتشريعات والمؤسسات وآليات المساءلة (مدنية وجنائية)، والتحديات العملية، وينتهي بتوصيات عملية.

الخاتمة والاستنتاجات والتوصيات: تلخيص لأهم النتائج التي أجابت على الأسئلة البحثية، وصياغة استنتاجات عامة، ثم تقديم توصيات عملية ومحددة موجهة للمستويات الدولية والإقليمية والوطنية.

المبحث الأول

أنواع التلوث البحري والحماية القانونية المتدرجة

تواجه المحيطات والبحار في عالمنا اليوم مجموعة مترابطة ومعقدة من التهديدات التلوثية، تتراوح بين الكلاسيكية منها والمستجدة. ويأتي في مقدمة هذه التهديدات التلوث النفطي، الذي تحولت بعض حوادثه إلى كوارث بيئية بالغة الخطورة ترك آثارًا تمتد لعقود، كحادثة منصة "ديب ووتر هورايزون"² في خليج المكسيك التي لم تدمر الحياة البحرية فحسب بل شلت اقتصادًا إقليميًا بأكمله، أو كارثة ناقلة النفط "إكسون فالديز"³ في ألaska التي كشفت كيف يمكن لخطأ بشري واحد أن يمزق براءة الطبيعة.

ولا يقل خطورة عن ذلك التلوث الناتج عن المخلفات الصناعية، حيث تتدفق أنهار غير مرئية من المواد الكيميائية والمعادن الثقيلة من المصانع عبر المجاري المائية لتستقر في أعماق المحيطات، فتسمم السلسلة الغذائية من أساسها وتخلق ما يعرف بـ "المناطق الميتة" الخالية من الأكسجين والحياة. وفي تعبير صارخ عن ثقافة الاستهلاك المفرط، تطفو على سطح محيطاتنا "جزر" هائلة من النفايات البلاستيكية الدقيقة، مثل "الرقعة الكبرى للنفايات"⁴ في المحيط الهادئ، التي تتحول إلى فخاخ قاتلة للكائنات البحرية وتجد طريقها في النهاية إلى سلسلتنا الغذائية.

وعلى صعيد آخر، لا يمكن إغفال شبح التلوث الإشعاعي الصامت، كما كشفت عنه مأساة مفاعل "فوكوشيما"⁵ في اليابان، حيث تبين كيف يمكن لحادث نووي واحد أن يطلق إشعاعات تجوب محيطات العالم مهددة الكائنات البحرية والبشر عبر الأجيال.

لمواجهة هذا الخطر متعدد الأوجه، تبلورت منظومة قانونية دولية متكاملة وهرمية. تبدأ هذه المنظومة من التقسيم الأساسي للمساحات البحرية إلى نطاقات تتفاوت فيها درجة السيادة والمسؤولية⁶. ففي البحر الإقليمي، حيث تتمتع الدولة الساحلية بسيادة كاملة، يقع على عاتقها واجب الحارس الأمين لحماية بيئته⁷. ومع الاتساع نحو المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث تمتلك الدولة حقوق استغلال الثروات، تتعاظم تبعاتها في الرقابة والحماية⁸. حتى في مناطق الجرف القاري وأعالي البحار، التي لا تخضع للسيادة

² في 20 أبريل 2010، خلال حفر بئر انفجرت منصة الحفر البحرية "ديب ووتر هورايزون" التابعة لشركة نفطية في قاع المحيط في خليج المكسيك. تسبب الانفجار في مقتل 11 عاملاً وإصابة العديد، كما أدى إلى تسرب غير مسبوق للنفط استمر مدة 87 يوماً، حيث تسرب نحو 4.9 مليون برميل من النفط إلى المياه البحرية. دمرت هذه الكارثة البيئة الأحياء البحرية، وأثرت على نشاطي الصيد والسياحة. أثبتت التحقيقات أن شركة بريتيش بتروليوم والشركات المتعاونة معها أخفقت في اتخاذ تدابير السلامة المناسبة، كما كان هناك سلسلة من الأخطاء الهندسية والإدارية التي أدت إلى الانفجار. وفي عام 2015 توصلت شركة "بريتش بتروليوم" إلى تسوية بقيمة 20.8 مليار دولار، وكانت هذه أكبر تسوية مالية في تاريخ الولايات المتحدة لحادث بيئي. حيث تضمنت التسوية تعويضات عن الأضرار البيئية والتكاليف الاقتصادية للدول والمجتمعات المتضررة. تم الاطلاع في 5 يناير 2026 بموقع وكالة الحماية البيئية بالولايات المتحدة الأمريكية: <https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-america-oil-spill>.

³ في صباح يوم 24 مارس 1989، اصطدمت ناقلة النفط "إكسون فالديز" بشعاب مرجانية في مضيق الأمير ويليام في أثناء رحلتها إلى كاليفورنيا محملة بـ 53 مليون جالون من النفط الخام. وعلى أثر ذلك، تسرب ما يقرب من 11 مليون جالون من النفط إلى مياه المضيق. هذا التسرب النفطي أثر بشكل كبير على النظام البيئي المحلي. وفي عام 1994، أمرت محكمة مقاطعة ألaska شركة "إكسون" بدفع 5 مليارات دولار كتعويضات عقابية. ومع ذلك، بعد سلسلة من الاستئنافات، تم تقليص هذا المبلغ إلى 507.5 مليون دولار في عام 2008. ورغم جهود التنظيف، بقيت آثار الكارثة البيئية لعقود، وكان السبب الرئيسي وراء الحكم القضائي هو إهمال شركة "إكسون" وقبطان السفينة، الذي كان تحت تأثير الكحول وقت الحادثة، لم يكن في موقع القيادة عندما اصطدمت السفينة بالشعاب المرجانية. تم الاطلاع في 5 يناير 2026 بموقع وكالة الحماية البيئية بالولايات المتحدة الأمريكية: <https://www.epa.gov/emergency-response/exxon-valdez-spill-profile>.

⁴ رصد بعض علماء البيئة كميات من البلاستيك الطافية على سطح مياه المحيط الهادي تفوق كل التقديرات السابقة. وأوضحوا إن نحو 79 ألف طن من البلاستيك توجد على ما أطلق عليه «الرقعة الكبرى للنفايات في المحيط الهادي». ويقابل هذا أكثر بـ 4 إلى 16 مرة من التقديرات التي أوردتها دراستان علميتان سابقتان. تم الاطلاع في 6 يناير 2026 بموقع صحيفة الشرق الأوسط: <https://url-shortener.me/6J38>.

⁵ في 11 مارس عام 2011، ضرب زلزال قوي بلغت قوته 9 درجات الساحل الشرقي لليابان، وتسبب في موجات مَدّ زلزالية (تسونامي) اجتاحت مناطق ساحلية في اليابان. وكان من أبرز تداعيات تسونامي اليابان، تضرر المفاعل النووي في فوكوشيما الذي وقعت فيه انفجارات، مما أحدث أضراراً بالغة، أهمها انبعاث كميات كبيرة من المواد المشعة. تم الاطلاع في 6 يناير 2026 بموقع سكاى نيوز عربية: <https://url-shortener.me/6J43>.

⁶ Harb, Asser. 2025. "International Law of the Sea." PowerPoint presentation, Euclid University, April 2025. Accessed on 7 January 2026, DOI: [10.13140/RG.2.2.15559.41123](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15559.41123).

⁷ المرجع السابق، الشريحة رقم 10.

⁸ المرجع السابق، الشريحة رقم 12.

الوطنية المطلقة، تظل الأنشطة البشرية خاضعة لمبادئ قانونية راسخة مثل "الأولوية للوقاية"⁹ وعدم إلحاق الضرر بالتراث المشترك للإنسانية.

وتتوج هذه المنظومة بـ "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982" (UNCLOS) التي تمثل الدستور الناظم لجميع الأنشطة البحرية، وقد خصصت جزءها الثاني عشر بالكامل لحماية البيئة البحرية. وتتكامل مع هذه الاتفاقية الأم مجموعة من المعاهدات المتخصصة، مثل اتفاقية "ماربول" (MARPOL) لمكافحة تلوث السفن، واتفاقية "لندن" التي تحكم إغراق النفايات، بالإضافة إلى عدد من الاتفاقيات الإقليمية المهمة مثل اتفاقية "برشلونة" لحماية البحر المتوسط واتفاقية "الكويت" للخليج العربي واتفاقية "جدة" للبحر الأحمر وخليج عدن، التي تشكل نماذج للتعاون الإقليمي الفاعل.

المبحث الثاني

نظريات وآليات المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية

يشكل تحديد المسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية وإقرار آليات فعالة للتعويض تحدياً قانونياً محورياً. فالتلوث البحري، خاصةً العابر للحدود، يمثل انتهاكاً للقواعد الدولية الآمرة التي تهدف إلى حماية البيئة كجزء من المصلحة العامة العالمية. وتقوم المسؤولية الدولية التقليدية على ثلاثة أركان: الفعل غير المشروع، والضرر، وإسناد هذا الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي (الدولة عادة). وقد شهد الفقه والقانون الدولي تطوراً ملحوظاً في تحديد الأساس النظري لهذه المسؤولية، حيث تنازعت ثلاث نظريات رئيسية: نظرية الخطأ التي تشترط إثبات تقصير أو إهمال من جانب الدولة، ونظرية العمل غير المشروع التي تركز على مجرد مخالفة التزام قانوني دولي، وأخيراً نظرية المخاطر (أو المسؤولية الموضوعية/المطلقة) التي تتبنى فكرة تحمل تبعات النشاط شديد الخطر بغض النظر عن وجود خطأ، طالما تحقق الضرر.

في سياق تلوث البيئة البحرية، تظهر محدودية النظريتين الأولى والثانية (الخطأ والعمل غير المشروع) بسبب الطبيعة الخاصة لهذا التلوث. فكثيراً ما ينشأ الضرر من أنشطة مشروعة قانوناً ولكنها شديدة الخطر بالطبيعة (كالنقل البحري للنفط أو التشغيل النووي)، كما أن إثبات علاقة السببية المباشرة بين فعل دولة معينة وضرر بيئي معقد يظهر بعد سنوات في دولة أخرى يعد من قبيل المستحيلات العملية. لذلك، تبرز نظرية المخاطر كأكثر النظريات ملائمةً وعدالةً في هذا المجال، لأنها تعفي المتضرر من عبء الإثبات الثقيل وتتركز على وقوع الضرر ذاته¹⁰. وقد حظي هذا التوجه باعتراف وتكريس العديد من الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت، والمادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أكدت التزام الدول بضمان سبل التعويض عن الأضرار البيئية¹¹. كما سعت الاتفاقيات الإقليمية إلى تطوير آليات تعويض جماعية وصناديق مشتركة لمواجهة هذه الأضرار.

ويتعزز هذا التوجه بفعل الطابع الآمر (*Jus Cogens*) الذي باتت تكتسبه قواعد حماية البيئة البحرية، والتي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها. كما أن الربط الوثيق بين حماية البيئة وحقوق الإنسان أصبح من المسلّمات، حيث يعتبر الحق في العيش في بيئة سليمة شرطاً أساسياً للتمتع بالحقوق الأخرى كالحق في الحياة والصحة والماء. وقد اعترفت المواثيق الدولية، من إعلان ستوكهولم 1972

⁹ الجبوري، حيدر عبد المحسن شهد. (مايو 2025). "الأساس القانوني لمبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي". مجلة الجامعة العراقية، المجلد 73، العدد 7.

¹⁰ شعشوع قويدر. (يونيو 2021). "إعمال نظرية المخاطر لإقرار المسؤولية الدولية البيئية". مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 14، العدد 2، ص 58-73.

¹¹ تنص الفقرة الثانية من المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن: ((تكفل الدول أن يكون الرجوع للقضاء متاحاً وفقاً 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 الاعتباريون الخاضعون لولايتها.))

إلى إعلان ريو 1992، بهذا الارتباط، وأكدت على الحقوق الإجرائية للجمهور في الحصول على المعلومات والمشاركة في صنع القرار واللجوء إلى القضاء في الشؤون البيئية.

ثانيًا: دور القانون الدولي في مواجهة تداعيات تغير المناخ على البيئة البحرية

أضاف تغير المناخ بعدًا جديدًا يُنذرُ بالخطر لتحديات حماية البيئة البحرية. فالمحيطات، التي تمتص الجزء الأكبر من الحرارة الزائدة وثاني أكسيد الكربون، تدفع ثمنًا باهظًا يتمثل في ارتفاع درجة الحرارة وزيادة حموضة المياه وارتفاع منسوب سطح البحر، مما يهدد النظم الإيكولوجية الساحلية والبحرية ويزيد من وتيرة وكثافة الكوارث الطبيعية. وقد شهدت العقود الماضية تطورًا تدريجيًا في الأطر القانونية الدولية المعنية بهذا الشأن. بدأ هذا التطور مع إعلان ستوكهولم للبيئة البشرية (1972) الذي أرسى مبدأ سيادة الدول على مواردها الطبيعية مع مسؤوليتها عن منع الأضرار العابرة للحدود. ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS 1982) لتؤسس نظامًا شاملًا يتضمن أحكامًا عامة لحماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث، بما في ذلك التلوث الجوي الذي يمكن أن يُفسر ليشمل انبعاثات الغازات الدفيئة¹².

أما اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC 1992) فقد رسخت مبدأ المسؤولية المشتركة لكن المتباينة، معترفًا بالدور الحيوي للمحيطات. وتلاها بروتوكول كيوتو (1997) الذي فرض التزامات خفض انبعاثات ملزمة على الدول المتقدمة. ثم جاء اتفاق باريس (2015) ليشكل نقلة نوعية بالاعتراف الصريح في ديباجته "بضمان سلامة جميع النظم الإيكولوجية، بما في ذلك المحيطات"، مما فتح الباب لإدماج الاعتبارات البحرية بشكل أوضح في السياسات المناخية الوطنية. ويستند البناء القانوني للمسؤولية في هذا المجال إلى مجموعة من المبادئ العرفية المتعارف عليها، مثل مبدأ عدم الإضرار الذي يلزم الدول بالعناية الواجبة لمنع أضرار بيئية جسيمة خارج إقليمها¹³، ومبدأ الحيطة الذي يستدعي اتخاذ إجراءات استباقية في مواجهة المخاطر غير المؤكدة علميًا¹⁴، ومبدأ الملوث يدفع لتوجيه التكاليف إلى مصدر التلوث، ومبدأ العدالة المناخية الذي يراعي التوزيع العادل للأعباء مع التركيز على مسؤولية الدول المتقدمة تاريخيًا.

وتتجسد التحديات العملية في قضايا مثل دعوى سكان جزر مضيق توريس ضد أستراليا¹⁵، حيث رأت لجنة الأمم المتحدة لحقوق الإنسان أن تقاعس الدولة عن اتخاذ إجراءات كافية للتكيف مع تغير المناخ يمثل انتهاكًا لحقوق السكان الأصليين في الحياة والثقافة. وهذا يبرز التقاطع الحيوي بين القانون البيئي الدولي وحقوق الإنسان، ويعزز المطالبات بالتعويض عن "الخسائر والأضرار" التي تتكبدها الدول النامية، ولا سيما الجزرية الصغيرة منها.

المبحث الثالث

دور الآليات القضائية الدولية: المحكمة الدولية لقانون البحار أنموذجًا

¹² Harb, Asser. 2025. "International Law of the Sea." PowerPoint presentation, Euclid University, April 2025. Accessed on 7 January 2026, DOI: [10.13140/RG.2.2.15559.41123](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15559.41123), slide 46.

¹³ الجصاني، كزار صالح حمودي. (2016). "مبدأ الوقاية لمنع وقوع الأضرار البيئية في القانون الدولي". مجلة واسط للعلوم الإنسانية، المجلد 12، العدد 33، ص 586-557.

¹⁴ نقرش نزار معيرش السعيد. (يونيو 2024). "دور مبدأ الحيطة في الوقاية من الأضرار البيئية". رسالة ماجستير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، الجزائر.

¹⁵ الشبكة العالمية لحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، "دانيال بيلي وآخرون ضد أستراليا (بلاغ سكان جزر مضيق توريس)"، تم الاطلاع على ملخص القضية في 7 يناير 2026 من خلال موقع الشبكة العالمية لحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية: <https://url-shortener.me/6P79>.

تمثل المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) إحدى الركائز الأساسية للنظام القضائي المنشأ بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار¹⁶. وتكمن أهميتها في كونها جهازاً قضائياً متخصصاً يتمتع بولاية البت في النزاعات المتعلقة بتفسير وتطبيق أحكام الاتفاقية، بما في ذلك تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية. ومن خلال ولايتها هذه، تسهم المحكمة في وضع تفسيرات معيارية موحدة لأحكام الاتفاقية، مما يعزز الاستقرار والتنبؤ في الممارسة الدولية ويطور القواعد العرفية في هذا المجال الحيوي.

ولعل السلطة الأكثر إبداعاً وفاعلية التي تتمتع بها المحكمة في مجال الحماية البيئية هي قدرتها على إصدار "التدابير المؤقتة" بموجب المادة 290 من الاتفاقية. تهدف هذه التدابير إلى الحفاظ على حقوق الأطراف أو، وهو الأهم، "المنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية" في أثناء مدة نظر النزاع. وهذا يمثل تطوراً بالغ الأهمية، حيث جعل من حماية البيئة البحرية غايةً مستقلةً ومبرراً كافياً لفرض تدابير وقائية عاجلة، وليس مجرد أثر جانبي لحماية حقوق دولة معينة. وتظهر فائدة هذه الآلية في قضايا مثل نزاع "مصنع MOX" بين إيرلندا والمملكة المتحدة¹⁷، حيث طالبت إيرلندا بوقف تشغيل مصنع لمعالجة الوقود النووي خشية تلويث البحر الأيرلندي. وعلى الرغم من أن المحكمة لم تأمر بوقف التشغيل، إلا أنها فرضت على الطرفين واجباً صارماً بالتعاون وتبادل المعلومات ومراقبة الآثار البيئية، مؤكدةً بذلك على مبدأ "الواجب العام للتعاون" كأساس لحل النزاعات البيئية البحرية¹⁸.

وتواجه المحكمة، مثلها مثل بقية النظام القضائي الدولي، تحديات تتعلق بمواكبة التعقيدات العلمية والتقنية المتزايدة للنزاعات البيئية، وضمان امتثال الدول الفعلي للأحكام الصادرة، خاصة في ظل تنامي الأنشطة الاقتصادية والاستغلالية في البحار والمحيطات.

المبحث الرابع

النظام القانوني والمؤسسي لحماية البيئة البحرية في مصر: دراسة حالة

أولاً: الإطار التشريعي والمؤسسي:

تتمتع مصر بموقع جيواستراتيجي فريد، حيث تطل على ساحلي البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر بشريط ساحلي يزيد عن 3500 كيلومتر، يجعل منها دولة بحرية بامتياز. ويتركز على هذا الساحل جزء كبير من الأنشطة الاقتصادية الحيوية (السياحة، النقل، الصيد، الاستخراج البترولي)، بالإضافة إلى مناطق بيئية حساسة مثل المحميات الطبيعية والشعاب المرجانية. وفي مواجهة هذه المسؤوليات، أولت الدولة المصرية اهتماماً متزايداً ببناء منظومة قانونية ومؤسسية للحماية.

فعلى صعيد التشريع، يُعد قانون البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 وتعديلاته (خاصة بالقانون رقم 9 لسنة 2009) حجر الزاوية في هذه المنظومة، حيث قدم تعريفات شاملة للتلوث البحري¹⁹ وأنشأ جهاز شئون البيئة كهيئة قومية ذات صلاحيات واسعة في الرقابة ووضع المعايير. كما صدرت قوانين متخصصة مثل القانون رقم 124 لسنة 1983 لحماية شواطئ البحر المتوسط، والقانون رقم 1 لسنة 1998 لتنظيم الموانئ الذي يفرض اشتراطات صارمة على السفن. وعلى المستوى المؤسسي، تمتد المسؤولية لتشمل

¹⁶ Harb, Asser. 2025. "International Law of the Sea." PowerPoint presentation, Euclid University, April 2025. Accessed on 7 January 2026, DOI: [10.13140/RG.2.2.15559.41123](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15559.41123), slides 44 & 45.

¹⁷ The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures. Accessed on 7 January 2026, URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10/>.

¹⁸ العبيدي، عمر عباس. (ديسمبر 2025). "مساهمة المحكمة الدولية لقانون البحار في تعزيز نظام حماية البيئة البحرية". مجلة العلوم القانونية، المجلد 40، العدد 2، ص 521 وما بعدها.

¹⁹ على سبيل المثال: تنص الفقرة الثانية عشر من المادة 1 من قانون البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 والمعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009 على تعريف التلوث المائي بأنه: "إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك و الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها."

شبكة من الجهات مثل الهيئات العامة للموانئ، وحرس الحدود، والقوات البحرية، ومركز الإنقاذ البحري التابع لوزارة النقل، والمعهد القومي لعلوم البحار والمصايد، مما يظهر التعدد الوظيفي لكنه يثير تحديات التنسيق والتكامل بين هذه الجهات.

ثانياً: آليات المساءلة والتعويض:

أ. **المسؤولية المدنية:** يكمن إشكال رئيسي هنا في الفجوة بين التطور الدولي والتشريع المصري الداخلي. ففي حين تطور القانون الدولي (كما في اتفاقية بروكسل 1969 واتفاقية جدة الإقليمية 1982) نحو تبني نظرية المسؤولية المطلقة (تحمل المخاطر) عن الأضرار البيئية الناتجة عن أنشطة خطيرة لكن مشروعة، لا يزال القانون المدني المصري (القانون رقم 131 لسنة 1948) رهيناً للنظرية التقليدية القائمة على إثبات الخطأ. وهذا التناقض يخلق حالة من الازدواجية: حيث تكون مصر ملتزمة دولياً بنظام تعويضي موضوعي وعادل، في حين يظل المتضرر محلياً غارقاً في صعوبات إثبات الخطأ والسببية المستحيلة في كثير من الأضرار البيئية المعقدة والمتأخرة الظهور. وهذا يستدعي حاجة ملحة لإصلاح تشريعي يتبنى صراحةً نظام المسؤولية المطلقة عن الأنشطة الخطرة البحرية، ويُنشئ صندوقاً أو نظام تأمين إجباري يضمن تعويضاً سريعاً وعادلاً، خاصة عن الأضرار البيئية البحتة والأضرار غير المباشرة التي تلحق بقطاعات مثل السياحة والصيد.

وفي ذات السياق، أصدرت محكمة النقض المصرية حكماً قضائياً هاماً²⁰ رسخت فيه لعدة مبادئ ومفاهيم قضائية حول الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث البحري، حيث ذكرت ما نصه: "ضرورة التعويض عن كل الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتب على مخالفة أحكام القوانين وكذلك الاتفاقيات الدولية التي تكون جمهورية مصر العربية طرفاً فيها أو عن حوادث التلوث بالمواد السامة وغيرها من المواد الضارة أو الناجمة عن التلوث من الجو أو من جنوح السفن أو اصطدامها أو التي تقع خلال شحنها أو تفريغها، أو عن أية حوادث أخرى، ويشمل التعويض جبر الأضرار التقليدية والبيئية وتكاليف إعادة الحال لما كانت عليه أو إعادة إصلاح البيئة."

ب. **الحماية الجنائية:** يمثل قانون البيئة المصري تحولاً نوعياً في هذا المجال، حيث جرم أفعالاً كانت تُعتبر سابقاً ضمن مخاطر التنمية، كالصرف غير المعالج للمخلفات الصناعية أو إلقاء مخلفات السفن. وقد أرسى القانون نظاماً جنائياً يقوم على أسس الوقاية (من خلال إلزامية التقييم البيئي للمشروعات الساحلية)، والمعاقبة بعقوبات سالبة للحرية وغرامات باهظة (كما في قضايا تلويث الشواطئ)، والإصلاح من خلال المطالبة بالتعويض المدني بجانب العقوبة الجنائية (المسؤولية المزدوجة). كما اعترف القانون بالمسؤولية الجنائية للشخص المعنوي (الشركات). غير أن التطبيق العملي يكشف عن تحديات جسيمة، منها لجوء الجهات المعنية في كثير من الأحيان إلى "تسويات إدارية" وغرامات فورية بدلاً من تحريك الدعاوى الجنائية الطويلة، وصعوبة الإثبات الفني لمصدر التلوث في كثير من الحالات، والتحدي الدائم المتمثل في التنسيق بين الجهات المختصة بالشأن البحري، مما قد يؤدي إلى تضارب في القرارات.

ثالثاً: الاندماج في المنظومة الإقليمية والدولية والتحديات:

تعد مصر طرفاً فاعلاً في معظم الاتفاقيات الدولية الرئيسية، مثل UNCLOS وMARPOL واتفاقية لندن لمنع الإغراق. كما تُعد من الدول المؤسسة والفاعلة في الاتفاقيات الإقليمية مثل اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط واتفاقية جدة للبحر الأحمر وخليج عدن، حيث تستضيف مقر الهيئة الإقليمية (PERSGA) في الغردقة. ومع ذلك، تواجه مصر تحديات عملية هائلة، أبرزها

²⁰ الطعن رقم 11732 لسنة 87 قضائية.

مشكلة التلوث من المصادر البرية (مصبات النيل ومصارف الصرف الزراعي والصناعي) الذي يمثل التهديد الرئيسي للبحر المتوسط، والضغط التنموي الهائل على سواحل البحر الأحمر الذي يهدد النظم الإيكولوجية الحساسة إذا لم يُدار بمعايير صارمة، ومخاطر الحوادث البحرية في ممرات ملاحية مزدحمة للغاية مثل خليج السويس، وضرورة تعزيز القدرات التقنية والبشرية للرقابة والرصد والاستجابة السريعة للتسربات.

رابعاً: التوصيات الاستراتيجية لتعزيز الحماية في مصر:

لتعزيز الحماية، يمكن تقديم جملة توصيات: (1) تطوير التشريع الوطني بتضمين نصوص صريحة للمسؤولية المدنية المطلقة، ورفع قيمة العقوبات لتصبح رادعة، وتبسيط الإجراءات القضائية في القضايا البيئية. (2) تعزيز التكامل المؤسسي عبر إنشاء مركز وطني للقيادة والسيطرة (National Command Center) متخصص في إدارة أزمات التلوث البحري، يجمع كل الجهات المعنية تحت قيادة موحدة. (3) الاستثمار في العلوم والتكنولوجيا لإنشاء شبكة وطنية للرصد البيئي البحري في الزمن الحقيقي ودعم الأبحاث التطبيقية. (4) تعزيز الالتزام الدولي والإقليمي عبر التفاوض لتبني معايير أكثر صرامة والاستفادة من التعاون الثنائي والإقليمي. (5) رفع الوعي وتمكين المجتمع المحلي الساحلي وإشراكه في برامج المراقبة والحماية.

خاتمة واستنتاجات عامة

يؤكد التحليل الشامل الذي قدمته هذه الورقة على حقيقة مفادها أن حماية البيئة البحرية من التلوث تمثل معركة قانونية وإنسانية وجودية، تتطلب تضامناً غير مسبوق للإرادة والعمل على جميع المستويات. وتتلخص أبرز الاستنتاجات في النقاط التالية:

أولاً، نجحت المنظومة القانونية الدولية، عبر عقود من التطوير، في وضع إطار شامل ومتكامل لحماية البيئة البحرية، تجسد في "دستور البحار" (UNCLOS) والمؤيد بمجموعة من المعاهدات المتخصصة والإقليمية. كما تطورت نظريات المسؤولية بشكل ملحوظ لمواكبة طبيعة التحدي، حيث برزت نظرية المخاطر (المسؤولية المطلقة) كأكثر الأدوات عدالة وفاعلية في مواجهة الأضرار البيئية البحرية المعقدة والعبارة للحدود.

ثانياً، على الرغم من هذا التطور النظري، لا تزال المنظومة الدولية تعاني من ثغرات جوهرية في آليات التنفيذ والإلزام والمساءلة الفعالة. فالصكوك القائمة، وخاصة في مواجهة تداعيات تغير المناخ، تفتقر إلى آليات واضحة لإلزام الدول بخفض الانبعاثات بشكل كافٍ، وتحديد المسؤوليات بدقة، وتعويض المتضررين، وخاصة الدول النامية والجزرية الأكثر عرضة للخطر. ويبقى غياب محكمة دولية متخصصة في القضايا البيئية والمناخية عائقاً أمام فاعلية المساءلة.

ثالثاً، على المستوى الوطني المصري، تم بناء منظومة قانونية ومؤسسية متقدمة نسبياً تعكس إدراكاً لأهمية القضية. وقد حققت مصر خطوات إيجابية، لاسيما في مجال الحماية الجنائية وتجريم الأفعال الملوثة. إلا أن التقييم يكشف عن فجوة خطيرة بين التطور الدولي في مجال المسؤولية المدنية التعويضية وبين الجمود النسبي للتشريع المدني المصري الذي لا يزال قائماً على فكرة الخطأ. كما أن التحديات العملية المتمثلة في التلوث البرميلى، والضغط التنموي، وصعوبة التنسيق المؤسسي، وحدود القدرات الرقابية، تظل عقبات حقيقية أمام التنفيذ الفعال للنصوص القانونية.

رابعاً وأخيراً، تظل الحماية الفعلية للبيئة البحرية رهناً بعناصر تتجاوز النصوص القانونية المجردة. فهي تتطلب إرادة حقيقية تترجم الالتزامات إلى أولويات وموارد مالية كافية، وتعاوناً دولياً وإقليمياً لا يعرف الحدود ويضع المصلحة البيئية المشتركة فوق الاعتبارات الضيقة، وتشريعات وطنية حاسمة وراذعة قادرة على التكيف مع المستجدات، وتكاملاً مؤسسياً ينهي حالة التشرذم ويزيد الفاعلية،

واستثمارًا مستمرًا في التقنية والعلوم والبحث، وأخيرًا، وليس آخراً، تنميةً لضمير مجتمعي وإع يدرك أن البحر الذي نستغله اليوم هو أمانة يجب أن نسلمها للأجيال القادمة بكل ما فيه من جمال وغنى ونقاء. فالتحضر الحقيقي للأمم لا يقاس بمقدار ما تستخرجه من البحر، بل بمقدار ما تحافظ عليه فيه.

التوصيات

بناءً على الاستنتاجات السابقة، تقدم الورقة مجموعة من التوصيات الموجهة لمستويات مختلفة:

1. على المستوى الدولي:

- الدفع نحو التفاوض على بروتوكولات ملزمة ملحقه باتفاقيات قائمة (خاصة UNCLOS و UNFCCC) تركز بشكل صريح ومفصل على حماية البيئة البحرية من جميع المصادر، وخاصة من تداعيات تغير المناخ، مع تحديد آليات واضحة للتمويل ونقل التكنولوجيا.
- تعزيز دور ودعم الآليات القضائية الدولية القائمة، مثل المحكمة الدولية لقانون البحار، وتبادل الخبرات القضائية في التعامل مع القضايا البيئية المعقدة لتطوير الاجتهادات.
- تشجيع إنشاء وتعزيز صناديق تعويض جماعية إقليمية وعالمية للأضرار البيئية البحرية، تكون سريعة التفعيل وتستفيد منها بشكل عادل الدول النامية والجزرية الصغيرة الأكثر تضرراً.

2. على المستوى الإقليمي (مصر ودول الجوار):

- تفعيل أطر التعاون القائمة (برشلونة، جدة) من خلال اعتماد وتنفيذ خطط عمل مشتركة طموحة، وتبني معايير أكثر صرامة للتحكم في التلوث من المصادر البرية، والتي تمثل التحدي الأكبر للبحار شبه المغلقة.
- إنشاء نظام إقليمي متكامل للرصد والإنذار المبكر والاستجابة لحالات الطوارئ البحرية في البحر الأحمر والمتوسط، يشمل تبادل المعلومات في الوقت الحقيقي وتدريب فرق مكافحة التلوث بشكل مشترك.
- تنسيق المواقف والتحالفات في المحافل التفاوضية الدولية (مثل مؤتمرات الأطراف في اتفاقيات المناخ والتنوع البيولوجي) لدعم مواقف تحقق العدالة البيئية والمناخية وتزيد من الالتزامات الدولية تجاه حماية البيئة البحرية.

3. على المستوى الوطني (مصر):

تشريعياً: القيام بمراجعة شاملة وسريعة لقانون البيئة والقوانين ذات الصلة، تهدف إلى:

- إدخال نظام صريح للمسؤولية المدنية المطلقة (نظرية تحمل المخاطر) عن الأضرار الناجمة عن أنشطة خطرة بحرية، مع تحديد هذه الأنشطة.
- رفع قيمة الغرامات والعقوبات المالية لتصبح رادعة فعلاً ومتناسبة مع التكلفة الحقيقية للإصلاح البيئي والتعويض الاقتصادي.
- سد الثغرات التشريعية، مثل التمييز غير المبرر في المعاملة بين السفن الحربية والسفن المحملة بمواد خطرة.
- تبسيط وإسراع الإجراءات القضائية الخاصة بالجرائم البيئية.
- مؤسسياً:** الإسراع في إنشاء "مركز وطني للقيادة والسيطرة لأزمات التلوث البحري" يتبع أعلى مستوى تنفيذي، ويكون له صلاحية التنسيق الفوري واتخاذ القرار وإصدار الأوامر لجميع الجهات المعنية في حالات الطوارئ البيئية البحرية.

تقنيًا وعلميًا: تخصيص استثمارات كافية لإنشاء شبكة وطنية متكاملة للرصد البيئي البحري تعمل في الزمن الحقيقي، باستخدام تقنيات الأقمار الصناعية والعوامات الآلية والمحطات الثابتة. ودعم مراكز الأبحاث الوطنية (مثل المعهد القومي لعلوم البحار) لإجراء دراسات تطبيقية حول آثار التغير المناخي والتلوث على النظم البيئية المصرية.

توعويًا ومجتمعيًا: إدماج مفاهيم التربية البيئية والبحرية والمناخية في المناهج التعليمية بجميع مراحلها. وإشراك المجتمعات المحلية الساحلية، وخاصة الصيادين والعاملين في السياحة، في برامج "المراقبة المجتمعية" وتوعيتهم بأهمية الإبلاغ عن المخالفات البيئية.

4. بخصوص تحقيق "الاقتصاد الأزرق" في مصر:

- اعتماد "التقييم البيئي الاستراتيجي" كشرط إلزامي مسبق لأي خطة تنمية شاملة أو قطاعية تستهدف المناطق الساحلية أو البحرية، لضمان مراعاة البعد البيئي في صميم التخطيط.
- ربط منح التراخيص والموافقات البيئية لأي مشروع استثماري بحري أو ساحلي (فندق، ميناء، منشأة استخراجية) بمعايير أداء بيئي صارمة وبرامج مراقبة مستمرة، وربط الحوافز الاقتصادية (مثل التخفيضات الضريبية) بتحقيق أهداف بيئية محددة.
- تشجيع وتحفيز الاستثمار في التكنولوجيات النظيفة والممارسات المستدامة في جميع القطاعات المرتبطة بالبحر، مثل السياحة البيئية، والاستزراع السمكي المستدام، والطاقة المتجددة البحرية، والنقل البحري الأخضر.

قائمة المراجع

أولاً: الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) – 1982.
2. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) – 1973/1978.
3. اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث – 1976.
4. اتفاقية جدة لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن – 1982.
5. اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC) – 1992.
6. بروتوكول كيوتو – 1997.
7. اتفاق باريس – 2015.
8. اتفاقية بروكسل للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت – 1969.
9. اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناتج عن إغراق النفايات – 1972.

ثانياً: التشريعات المصرية

1. قانون البيئة المصري رقم 4 لسنة 1994 وتعديلاته (القانون رقم 9 لسنة 2009).
2. القانون رقم 124 لسنة 1983 بشأن حماية شواطئ البحر المتوسط.
3. القانون رقم 1 لسنة 1998 لتنظيم الموانئ.
4. القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948.

ثالثًا: القضايا والأحكام

1. محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 11732 لسنة 87 قضائية.
2. The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom)، المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)، التدابير المؤقتة.
3. قضية سكان جزر مضيق توريس ضد أستراليا (Daniel Billy et al. v. Australia)، اللجنة المعنية بحقوق الإنسان بالأمم المتحدة.

رابعًا: المراجع العلمية والأكاديمية

1. الجبوري، حيدر عبد المحسن شهد. (مايو 2025). "الأساس القانوني لمبدأ الوقاية في القانون الدولي البيئي". مجلة الجامعة العراقية، المجلد 73، العدد 7.
2. شعشوع قويدر. (يونيو 2021). "إعمال نظرية المخاطر لإقرار المسؤولية الدولية البيئية". مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 14، العدد 2، ص 58-73.
3. الجصاني، كزار صالح حمودي. (2016). "مبدأ الوقاية لمنع وقوع الأضرار البيئية في القانون الدولي". مجلة واسط للعلوم الإنسانية، المجلد 12، العدد 33، ص 557-586.
4. نقرش نزار معيرش السعيد. (يونيو 2024). "دور مبدأ الحيطة في الوقاية من الأضرار البيئية". رسالة ماجستير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، الجزائر.
5. العبيدي، عمر عباس. (ديسمبر 2025). "مساهمة المحكمة الدولية لقانون البحار في تعزيز نظام حماية البيئة البحرية". مجلة العلوم القانونية، المجلد 40، العدد 2، ص 521 وما بعدها.
6. Harb, Asser. (أبريل 2025). "International Law of the Sea". عرض تقديمي، جامعة يوكليد (Euclid University). DOI: [10.13140/RG.2.2.15559.41123](https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15559.41123)

خامسًا: المصادر الإلكترونية والتقارير

1. وكالة الحماية البيئية الأمريكية (EPA). (تم الاطلاع في 5 يناير 2026). Deepwater Horizon – BP Gulf of Mexico Oil Spill. متاح على: <https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-america-oil-spill>.
2. وكالة الحماية البيئية الأمريكية (EPA). (تم الاطلاع في 5 يناير 2026). Exxon Valdez Spill Profile. متاح على: <https://www.epa.gov/emergency-response/exxon-valdez-spill-profile>.
3. صحيفة الشرق الأوسط. (تم الاطلاع في 6 يناير 2026). "الرقعة الكبرى للنفايات في المحيط الهادي". متاح على: <https://url-shortener.me/6J38>.
4. سكاكي نبوز عربية. (تم الاطلاع في 6 يناير 2026). "كارثة فوكوشيما النووية". متاح على: <https://url-shortener.me/6J43>.
5. الشبكة العالمية للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. (تم الاطلاع في 7 يناير 2026). "قضية سكان جزر مضيق توريس ضد أستراليا". متاح على: <https://url-shortener.me/6P79>.



6. المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS). (تم الاطلاع في 7 يناير 2026). قضية مصنع MOX (أيرلندا ضد المملكة المتحدة).
متاح على: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10> . /