

الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط
International protection of the marine
Environment from oil pollution

إعداد

بتول جمال عبد المجيد ابو صبيح

إشراف

الدكتور بلال حسن الرواشدة

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير
في القانون العام

قسم القانون العام

كلية الحقوق

كانون ثاني، 2021

الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط

اعداد

بتول جمال عبد المجيد أبو صبيح

اشراف

الدكتور بلال حسن الرواشدة

الملخص

في هذه الدراسة نلقي الضوء على التلوث البحري من النفط ضمن الاتفاقيات الدولية ونستعرض أهم مصادر التلوث البحري نظراً لخطورته ومدى تأثيره على البيئة البحرية بشكل خاص والبيئة والانسان بشكل عام ومدى المسؤولية الدولية ومعالجتها للتلوث النفطي المستحدث، وتوضيح مبادئ المسؤولية الدولية. ومن خلال الدراسة نتحدث عن المسؤولية المترتبة بحق المنتهكين للبيئة البحرية، والمسؤولية الجنائية والمدنية في القانون الدولي وتعويض المتضرر عن الضرر الواقع على البيئة، بالإضافة إلى تأثيرها السلبي على المجتمع والاقتصاد والحياة والبيئة.

ونستعرض في الدراسة حرب تموز لبنان التي استهدفت خزانات النفط سنة 2006م وبيان لأهم التشريعات اللبنانية للحد من التلوث النفطي ودور الجمعية العامة للأمم المتحدة وأيضاً التشريع الأردني في حماية خليج العقبة المنطقة الاقتصادية ودور الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية ومدى تطبيق القوانين الوطنية للحد من التلوث النفطي والتنسيق في ما بينها وإزالة الغموض.

حيث تم التوصل إلى أهم النتائج أن معظم الدول تقوم بالآخذ بالتدابير الاحترازية بعد وقوع حادثة التلوث وليس قبلها، ويعتبر الأردن من أوائل الدول التي عملت على المصادقة على الاتفاقيات الدولية العاملة للتقليل من حوادث التلوث وإيجاد الحل الفعلي لها. وتوصلت الدراسة إلى توصيات كان أهمها: العمل بأخذ مبلغ مالي احتياطي من البواخر الناقلة للنفط والتي قد تتسبب بالتلوث وفي حال حدوثه يعود المبلغ للدولة للتعويض عن الخسائر. وأن يتم المل على انشاء محكمة خاصة للشؤون البيئية وتوجد جهة للاختصاص القضائي للاستجابة الفورية بالنظر فيها وتمكين المواطنين من حق اقامة الدعوى المسؤولية باعتبارها حق مشترك للمجتمع الانساني.

الكلمات المفتاحية : التلوث بالنفط ، البيئة البحرية ، الحماية الدولية للبيئة البحرية .

International protection of the marine environment From oil pollution

**Prepared by:
Batool Jamal Abed Almajed Abu Sbeah**

**Supervised by:
Dr. Bilal Hassan Al- Rawashda**

Abstract

In this study we will shed light on the marine pollution caused by oil within international conventions. We will review the sources of marine pollution due to its seriousness and the extent of its impact on the marine environment in particular and on the environment and people in general and the extent of international responsibility in treatment of the new oil pollution and clarifying the principles of the international responsibility.

We will talk through the study about the liability arising from violators of the marine environment, and the criminal and civil liability in international law and the compensation for the injured for damages caused to the environment, in addition to its negative impact on society, economy, life and the environment.

In the study, we review the July War in Lebanon, which targeted the oil reservoirs in 2006, and show the most important Lebanese legislation to reduce oil pollution, the role of the United Nations General Assembly, as well as the Jordanian legislation in protecting the Gulf of Aqaba, the economic zone, the role of the Royal Society for the protection of the marine environment and the extent of application of national laws to reduce oil pollution and the coordination In between and to wave ambiguity.

The most important results were reached, which is that most countries take precautionary measures after the occurrence of the pollution incident and not before. Jordan is one of the first countries that worked to ratify international conventions aiming to reduce pollution incidents and find an actual solution to such problem.

The study found recommendations, the most important of which were:

Taking a reserve amount from ships carrying oil and which may cause pollution, and pay such amount to the state as a compensation for losses in the event of such pollution, working on establishing a special court for environmental affairs, finding a body of judicial competence to immediately respond in the case and to enable citizens to file a case of responsibility as it is a common right of the human community.

Keywords: oil pollution ,Marion environment , International maritime protection

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
العنوان	أ.....
التفويض	ب.....
قرار لجنة المناقشة	ج.....
الشكر	د.....
الاهداء	ه.....
فهرس المحتويات	و.....
الملخص	ح.....
Abstract	ط.....

الفصل الأول : خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة	1.....
ثانياً: مشكلة الدراسة وأسئلتها	3.....
ثالثاً: أهداف الدراسة:	3.....
رابعاً: أهمية الدراسة:	4.....
خامساً: حدود الدراسة	4.....
سادساً: محددات الدراسة:	4.....
سابعاً: مصطلحات الدراسة:	5.....
ثامناً: منهجية الدراسة:	5.....
تاسعاً: أدوات الدراسة:	5.....
عاشراً: الإطار النظري للدراسة:	6.....
الحادي عشر: الدراسات السابقة:	6.....

الفصل الثاني : مفهوم التلوث النفطي ومصادره وأهم الاتفاقيات الدولية

المبحث الأول: مفهوم التلوث البحري	8.....
المطلب الأول: التلوث في اللغة	8.....
المطلب الثاني: المعنى الاصطلاحي	10.....
المطلب الثالث: المفهوم القانوني	11.....

المبحث الثاني: مصادرُ تلوثِ البحارِ بالنَّفِطِ وطُرُقُ مكافحتهِ 13

المطلب الأول: مصادرُ التلوثِ البحريِّ: 13

المطلب الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث النفطي..... 22

الفصل الثالث: القواعدُ الدوليةُ لحمايةِ البيئةِ البحريّةِ من التلوثِ النَّفْطِيِّ

المبحث الأول: التلوثُ البحريُّ الناجمُ عن السفنِ 31

المطلب الأول: التلوثُ النفطيُّ الناجمُ عن التصادمِ البحريِّ: 31

المطلب الثاني: التلوثُ النفطيُّ الناجمُ من تفريغِ السفنِ..... 44

المبحث الثاني: المسؤوليةُ الدوليةُ في حالِ وقوعِ التلوثِ النَّفْطِيِّ 51

المطلب الأول: الأساسُ القانونيُّ للمسؤوليةِ..... 52

المطلب الثاني: المسؤوليةُ وما يترتّبُ على منتهكي البيئةِ البحريّةِ..... 68

الفصل الرابع: تلوثُ البيئةِ البحريةِ في الوطنِ العربيِّ بالنَّفِطِ والاجراءاتِ الأقليميّةِ والدوليّةِ المتخذةِ

المبحث الأول: صور تلوثِ البيئةِ البحريةِ بالنفطِ 91

المطلب الأول: حالة تلوث لبنان 2006 (حرب تموز) 91

المطلب الثاني: الجهود الوطنية المبذولة للجمهورية اللبنانية 100

المبحث الثاني: جهود المملكة الأردنية الهاشمية للحماية من التلوث النفطي في خليج العقبة

..... 111

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المنظمة إليها المملكة في حماية خليج العقبة من التلوث النفطي 111

المطلب الثاني: أهم الجهود الوطنية في حماية خليج العقبة من التلوث: 114

الفصل الخامس: النتائج والتوصيات

الخاتمة: 118

النتائج : 119

التوصيات: 120

المراجع: 121

الفصل الأول خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة

{اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفَلَكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ}{⁽¹⁾.

الماءُ نعمةُ الله علينا وسرُّ دوامِ البشرية والحياةِ على وجهِ الكرةِ الأرضيةِ، هذا السائلُ العجيبُ، الذي يحملُ الحياةَ في تكوينه، ويمنحُها بأمرِ الله لجميعِ الكائناتِ الحيةِ، ففي هذا السائلِ عديمِ الطعمِ واللونِ والرائحةِ، تكمنُ أسرارُ الحياةِ كُلِّها.

الماءُ أصلُ الحياةِ ونعمةٌ من أعظمِ نعمِ الله تعالى على البشرِ، فلولا الماءُ لما وُجِدَتْ حياةٌ على الأرضِ ولظَلَّتْ جرداءَ قاحلةً لا خيرَ فيها، فمنافعُ الماءِ لا تعدُّ ولا تحصى، وليس على الكائناتِ الحيةِ فقط وإنما على جميعِ المخلوقاتِ، والبشرِ والبيئةِ عنصرانِ متلازمانِ ويتأثرانِ ببعضهما البعض، لذلك الإنسانُ ملزمٌ في المحافظةِ على البيئةِ، فالملوِّثاتُ التي تصيبُ الهواءَ والتربةَ يتمُّ تصريفُها للأَنْهَارِ والمحيطاتِ، والتي أصبحتْ مع مرورِ الوقتِ مستودعاً للنفاياتِ.

نحنُ اليومَ في حقبةٍ زمنيةٍ أوْشِكتْ تُدرِكُ قيمةَ نقطةِ المياهِ النَّظيفةِ والصَّحيةِ، على أنْ تكونَ أعلى من نقطةِ البترولِ، وعلى الرغمِ من هذه الحقيقةِ، فإنَّ البشرَ يستهينُ بالأضرارِ الناجمةِ عن تلوثِ المياهِ والبيئةِ البحريةِ، بسببِ الأنشطةِ الخاطئةِ، سواءً كانتْ بصورةٍ مباشرةٍ أو غير مباشرةٍ، والتي قد يمتدُّ أثرها لسنواتٍ طويلةٍ.

وعلى الرغمِ من وجودِ مصادرٍ طبيعيةٍ تؤدي إلى تلوثِ المياهِ، إلا أنَّ مصادرَ التلوثِ الناتجةِ عن الأنشطةِ البشريةِ، ماهي إلا صاحبةُ النَّصيبِ الأكبرِ لتلوثِ المياهِ، ولا سيَّما أنَّ العديدَ

¹ . القرآن الكريم، سورة ابراهيم، الآية 32.

من الأشخاص لا يدركون مدى خطورة تلوث المياه، فهم لا يساهمون في التخلص من النفايات خاصتهم في مياه الأنهار أو غيرها من المسطحات المائية.

تلوث المياه يُعتبر ظاهرةً محفوفةً بالخطرٍ من كافة الجوانب، فكان لزاماً أن يتم تسليط الضوء على هذه المشكلة من أجل التمكن من إيجاد حلولٍ جذرية لها، وهناك أوجهٌ متعددةٌ للتلوث، ونجدُ أنّ من أخطرِها، التلوثُ النفطيُّ للبيئة البحرية، والذي يحدثُ من خلال جنوح الناقلات، أو حدوثُ التصادم، أو عملياتُ التنقيب عن النفط في قاع البحار، وبالإضافة إلى نتيجة تكرار عملية تفريغ السفينة لحمولتها المتبقية من الزيت قبل الوصول إلى الميناء، وتعتبر من الأعمال الغير المشروعة المنتهكة للبيئة. وفي بعض الأحيان يكون الضرر على البيئة والإنسان محلياً، وأحياناً أخرى يقع الضرر خارج الحدود الإقليمية للدولة فتضرر الدول المجاورة.

وبعد الحرب العالمية الثانية، انتشرت العديد من الملوثات بالبيئة البحرية، فلا تنحصر على المستوى الاقليمي فقط، بل هي مشكلة عالمية، ونتيجة لتفاقم الأضرار، سعوا فقهاء القانون الدولي بوضع المسؤولية الدولية، فكانت أول المحاولات لمنع تسرب المحروقات سنة 1926 وتم تفعيلها سنة 1954 الخاصة بمنع التلوث بالزيت، والهدف منها، المنع والعقاب للإلقاء العمدي للنفط، والاجراءات المتخذة من قبل الدولة للحد من التلوث. فالغاية الأساسية التي تسعى إليها الاتفاقيات الدولية من وضع الأسس التقليدية والحديثة كنظرية المخاطرة والخطأ، وعدم المشروعية والتعويض عن الأفعال المحظورة في القانون الدولي وبمعنى آخر إعادة الحال كما هو عليه.

ولضمان التعويض عن هذا الضرر، عملت المنظمة البحرية لوضع الأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية، والتي تعتبر من المواضيع المعقدة، فهي ليست كالجرائم التقليدية ولا تكون بالوضوح الكافي، فتكمن الصعوبة بالتلوث نفسه، وفي بعض الأحيان يصعب تحديد المسؤول عن التلوث، لأنه قد يقع بأكثر من عنصرٍ وبفعلٍ عوامل عدة.

فتم اختيار هذا الموضوع لمناقشة ماهية التلوث البحري، والمصادر الرئيسية المتسببة للتلوث النفطي، وما تسببه من أخطار عميقة وبالغة، وتوضيح دور المسؤولية الدولية لبيان مدى مسؤولية المعتدي في حال وجود التلوث وأهم صور التلوث في الوطن العربي.

ثانياً: مشكلة الدراسة وأسئلتها

تكمن مشكلة الدراسة في تلوث البيئة البحرية بالنفط الناتج عن النشاط الإنساني الخاطيء، سواء كان التلوث المقصود من تفرغ السفن لبقايا النفط أو الغير المقصود، نتيجة للحوادث البحرية أو التصادم أو الانفجار، واستغلال البيئة البحرية وما ينتج عنها من مخلفات ضارة، ونتيجة للتقدم التكنولوجي والعلمي تفاقمت الظاهرة، وأصبحت ذات أبعاد خطيرة على الجنس البشري والحياة البحرية، ومعيقة للأنشطة البحرية، ولكونها مشكلة حديثة لم يتعمق الباحثون في معالجتها والتوصل إلى حلول شافية لها والمتمثلة بتحديد مدى فاعلية الحماية الدولية، من خلال المؤتمرات والمواثيق الدولية والاتفاقيات وتنظيمها للإجراءات والتدابير للوقاية من التلوث.

وتسعى هذه الدراسة للإجابة عن التساؤلات التالية:

1. ما مدى فاعلية المسؤولية الدولية لتلوث البيئة البحرية؟
2. ما النتائج المترتبة عن التلوث البحري؟
3. ما هي الحلول الدولية لمعالجة التلوث النفطي الخارج عن الحدود الإقليمية؟

ثالثاً: أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة لتوضيح كيفية حماية البيئة البحرية على المستوى الإقليمي والدولي من خلال الاتفاقيات الدولية لتحقيق أقصى حماية للبيئة البحرية، وتوضيح الأسس الدولية للمسؤولية الدولية ودورها من أجل التوصل لحماية فعالة:

1. لبيان مدى خطورة النتائج للتلوث البحري من النفط.

2. تحديدُ الاجراءاتِ المتخذةِ من قبلِ الاتفاقياتِ الدوليةِ للوقايةِ منَ التلوثِ النفطيِّ.
3. بيانُ أبرزِ الاتفاقياتِ الدوليةِ الفعّالةِ للحدِّ منَ التلوثِ النفطيِّ.
4. اقتراحُ الحلولِ الملائمةِ منَ خلالِ التوصياتِ.
5. الكشفُ عنَ سببِ قصورِ المسؤوليةِ الدوليةِ للحدِّ منَ التلوثِ النفطيِّ.
6. توضيحُ العواملِ المؤديةِ للتلوثِ البحريِّ النفطيِّ.

رابعاً: أهميةُ الدراسة:

تتجلى أهميةُ الدراسةِ للحمايةِ الدوليةِ للبيئةِ البحريّةِ منَ التلوثِ بالنّفطِ، والتي تعتبرُ منَ المشكلاتِ المستحدثةِ، ولا تزالُ غامضةً بعضَ الشيءِ على المستوىِ الدوليِّ.

وللتعرّفِ على أنواعِ المسؤوليةِ الدوليةِ المقرّرةِ في الفقهِ الدوليِّ، ومعرفةِ مدى تطبيقها منَ قِبَلِ الدُولِ، وبالإضافةِ إلى أنواعِ العقوباتِ والتعويضِ للمساهمةِ للحدِّ منَ التلوثِ وتحديدِ المسؤوليةِ للأشخاصِ المخاطبينِ منَ الأفرادِ أو الدولةِ أو غيرها.

خامساً: حدودُ الدراسةِ

حدودُ زمنيةٌ:

- تتمحورُ هذه الدراسةُ حولَ اتفاقيةِ بروكسل منذَ 1969 وبرتوكولها لسنةِ 1992 إلى يومنا هذا.

حدودُ مكانيةٌ:

- الدولُ المتمتعةُ بحدودٍ بحريةٍ، وعلى شواطئها حركةُ سفنٍ ناقلةٍ للنّفطِ، ويمكنُ أن تتعرضَ للتلوثِ النفطيِّ.

سادساً: محدداتُ الدراسة:

تتحصّرُ هذه الدراسةُ على تناولِ التلوثِ النفطيِّ فقط، والذي يعتبرُ منَ أخطرِ مصادرِ التلوثِ على البحارِ والبيئةِ، ولم يتمّ الأخذُ بمصادرِ تلوثٍ أُخرى للبيئةِ البحريّةِ.

سابعاً: مصطلحات الدراسة:

- تلوث البيئة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة عام 1982 (United Nations Law of the Sea Convention): إدخال الانسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصبات الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية قابلية حياة البحار للاستعمال والإقلال من الترويح⁽¹⁾.

ثامناً: منهجية الدراسة:

اتخذت الدراسة منهجاً وصفيًا تحليليًا، فتحتج إلى تحليل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، والتي تضمنتها الاتفاقيات الدولية ومحاولة تحليلها لبيان النقص في قصورها للحد من التلوث.

تاسعاً: أدوات الدراسة:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 م.
- اتفاقية بروكسل 1969 م وبرتوكولها المعدل عام 1992 م.
- مشروع المسؤولية الدولية 2001 م.
- اتفاقية ماربول 1973 م.

¹ اتفاقية قانون البحار، الأمم المتحدة 1982.

عاشراً: الإطار النظري للدراسة:

ستتضمن الدراسة ثلاثة فصولٍ بالإضافة إلى فصلين يتعلقان بمقدمة الدراسة بالفصل الأول ونتائجها والخاتمة والتوصيات في الفصل الخامس. حيث تناولت هذه الدراسة في فصلها الأول، مقدمة عامة ومشكلة الدراسة وأسئلتها وأهدافها وأهميتها ومحددات الدراسة والمصطلحات المستخدمة فيها، والإطار النظري لموضوعها والدراسات السابقة ومنهجية الدراسة وأدواتها.

بينما خُصَّصَ الفصل الثاني عن ماهية التلوث البحري بشكلٍ عام، ومصادر التلوث النفطي وأهم الاتفاقيات الدولية المعالجة في حال وقوع التلوث النفطي. أما الفصل الثالث تحدّث عن التصادم البحري والتفريغ من السفن ودور المسؤولية الدولية والأسس الحديثة والتقليدية، وأنواع المسؤولية المترتبة عن التلوث النفطي في المسؤولية الجنائية والمدنية. وأما الفصل الرابع فقد خُصَّصَ لحالة التلوث النفطي في لبنان الناجمة عن الحرب 2006م، وأهم الإجراءات المتخذة لحلّ المشكلة المتفاقمة في المبحث الأول، وفي المبحث الثاني، تناول التشريعات الوطنية الأردنية ودورها في حماية خليج العقبة من التلوث، والفصل الخامس تناول النتائج والتوصيات والخاتمة.

الحادي عشر: الدراسات السابقة:

- دراسة وعلي جمال، (2010) اطروحة دكتوراه الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث بشكلٍ عام (دراسة مقارنة) جامعة أبي بكر تلسمان، هذه الدراسة قارنت القوانين الداخلية مع الاتفاقيات الدولية لبيان إشكالية تلوث البيئة البحرية على الصعيدين الإقليمي والدولي لتوضيح خطورة هذا التلوث.

- ما يميزُ دراستي: تخصّصتُ في التلوّثِ البحريّ الناتجِ من النفطِ، وأهمّ أسبابِ التلوّثِ النفطِيّ مع بيانِ مدى معالجةِ الاتفاقياتِ الدوليّةِ في حالةِ حدوثِ تلوّث.
- دراسةُ علواني امبارك (2017) اطروحةُ دكتوراهِ المسؤوليّةِ الدوليّةِ في حمايةِ البيئَةِ، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، دراسة مقارنة القوانين الداخليّة مع الدوليّة ومدى معالجتها وتناولتُ التلوّثَ بجميع أشكاله.
- ما يميزُ دراستي: تتركزُ دراستي على الاتفاقياتِ الدوليّةِ ومدى فاعليّةِ القانونِ الدوليّ لمعالجةِ التلوّثِ البحريّ وما نتجَ عنها من آثارٍ سلبيةٍ وفق الاتفاقياتِ الدوليّة.
- دراسةُ عبد اللاوي عبد الكريم (2016) رسالة ماجستير حماية البيئة في القانون الجزائري، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية. وتناولتُ جميعَ أنواعِ التلوّثِ وخُصّصتُ الدراسةُ في القانونِ الجزائريّ واتفاقها مع القانونِ الدوليّ للحدِّ من التلوّث.
- ما يميزُ دراستي عن هذه الدراسة، أنّها منحصرةٌ في التلوّثِ النفطِيّ وبيانِ اهتمامِ القانونِ الدوليّ بالتلوّثِ النفطِيّ، وبيانِ مدى فاعليّةِ القانونِ الجزائريّ بوضعِ العقوباتِ الرادعةِ للملوّثين وبالإضافةِ إلى إمكانيةِ تعويضِ المتضرّرين.

الفصل الثاني

مفهوم التلوث النفطي ومصادره وأهم الاتفاقيات الدولية:

باتت مشكلة التلوث البحري بالنفط من المشكلات الحديثة القديمة، والتي قد تكون سبباً في تهديد حياة الإنسان والبيئة البحرية وتعرضها للإنقراض، وذلك نتيجة للتطور التكنولوجي والصناعي وتقدم الحياة والتي أصبحت من المشكلات التي يصعب معالجتها. ولأكثر إيضاحاً، من الضروري إعطاء توضيح لمفهوم التلوث البحري من الناحية اللغوية والإصطلاحية والقانونية والتكلم في مصادره، ثم طرق مكافحته عن طريق الاتفاقيات الدولية، والأقليمية، والتشريعات الوطنية.

المبحث الأول: مفهوم التلوث البحري

يُعد مفهوم التلوث البحري من المفاهيم الحديثة التي من النادر نكرها في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، فقد اكتفى البعض بذكر معنى التلوث فقط، لكونه الأعم والذي يشمل جميع أنواع التلوث.

المطلب الأول: التلوث في اللغة

المعنى اللغوي: تعريف التلوث في اللغة

إنَّ المعاجم اللغوية تشير إلى أنَّ التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه فيقال لَوَّثَ الشيء خلطه به، وقد جاء في لسان العرب لابن منظور في مادة لَوَّثَ (أَنَّ كَلَّ مَا خَلَطْتَهُ وَمَرَّسْتَهُ فَقَدْ لَوَّثْتَهُ وَلَوَّثْتُهُ كَمَا تَلَوَّثَ الطَّيْنُ بِالتَّيْنِ وَالجِصُّ بِالرَّمْلِ وَلَوَّثَ ثِيَابَهُ بِالطَّيْنِ أَيْ لَطَّخَهَا، وَلَوَّثَ الْمَاءَ: كَدَّرَهُ)⁽¹⁾.

أو هي كما يرى بعض الفقهاء له معنيان الأول مادي والثاني معنوي:

1 . مادة لَوَّثَ لسان العرب، دار احياء التراث العربي، 1999م، جزء 12، ص 302 .

- المعنى الماديّ هو اختلاطُ أيّ شيءٍ غريب عن مكوناتِ المادةِ مما يؤثرُ عليها ويفسدها كتلوّثِ الماءِ والتلوّثِ في الطّين.

- وأمّا المعنى المعنويّ فهو ذلك التغيّرُ الذي ينتابُ النفسَ فيكثّرها أو الفكرَ فيفسدهُ أو الروحَ فيضرّها(1).

وقد وردَ في القرآنِ الكريمِ { وما يستوي البحران هذا عذبّ فراتٌ سائغٌ شرابُهُ وهذا ملحٌ أجاجٌ منه تأكلون لحمًا طرياً وتستخرجون حليّةً تلبسونها وترى الفلكَ فيه مواخرَ لتبتغوا من فضلهِ ولعلّكم تشكرون } (2).

كما ذكّرَ في القرآنِ الحكيمِ أنّ البحارَ أنواعٌ، منها المالحُ ومنها العذبُ المتصلةُ ببعضها البعض(3).

ويقال أيضاً باطنُ الحُفِّ لا يخلو من لوثٍ، أي عن دنسٍ ونجاسةٍ كأنّه مأخوذاً من هذا ومنه بينهم لوثٌ وعداوةٌ أي شرٌّ أو طُلبٌ بحقدٍ، وعن مالكٍ في القسامةِ إذا كان هناك لوثةٌ استحلف الأولياءُ خمسين يميناً واقتصّ من المدعي عليه. قال: واللّوثةُ أن يكونَ هناك علامةٌ في واحدٍ بعينه أو تكونَ هناك عداوةٌ ظاهرةً وكأنّها من الأول بزيادة الهاء. وأمّا اللوثةُ بالفم: الاسترخاءُ والحبسةُ في اللسان(4).

كما ذكّرَ في قولِ الخالقِ عزّ وجل في سورة الرّوم: {ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمَلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ}(5).

1 . حجاب محمد خير ، التلوّث وحماية البيئة وقضايا البيئة من منظور اسلامي، 1999م، دار الفجر، مصر ص 95.

2 . القرآن الكريم، سورة فاطر، آية (12).

3 . تفسير الطبري.

4 . الأمام اللغوي ابن الفتح ناصر الدين المطرزي، معجم المغرب في ترتيب العرب، 1979، ص 250.

5 . القرآن الكريم، سورة الرّوم، آية 41.

فقد فسّر العلماء معنى الفساد في الآية الكريمة، الحرقُ والعرقُ ومحقُّ البركاتِ المتمثلِ في

تلوثِ البحارِ وقد استعملَ لفظُ الفسادِ لكونه أدقُّ من التلوثِ⁽¹⁾.

المطلب الثاني: المعنى الاصطلاحي

المعنى الاصطلاحي: فقد عُرِفَ التلوثُ البحريُّ اصطلاحاً، إحداثُ إتلافٍ أو فسادٍ في نوعية المياه

مما يؤدي إلى تدهورِ نظامها الأيكولوجي بصورةٍ أو بأخرى لدرجةٍ تؤدي إلى خلقِ نتائجٍ مؤذيةٍ من

استخدامِ المياه، فهو كلٌّ تغيّرٍ مباشرٍ فيزيائيٍّ أو غيرٍ مباشرٍ فيزيائيٍّ أو حراريٍّ بيولوجيٍّ أو أيٍّ

نشاطٍ إشعاعيٍّ لخصائصٍ كلٍّ جزءٍ من أجزاءِ البيئةِ البحريةِ بطريقةٍ ينتجُ عنها مخاطرٌ فعالةٌ تؤثرُ

على الصّحةِ والأمنِ والرفاهيةِ الحيّةِ الأخرى⁽²⁾.

ومن التعريفاتِ الجيدةِ التي عرّفها ماجد راغب الحلو: وجودُ أيِّ مادةٍ أو طاقةٍ في البيئةِ

الطبيعيةِ يغيّرُ كيفيّتها أو في مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرارَ بالكائناتِ أو الانسانِ في أمنه

أو صحّتهِ أو راحتهِ⁽³⁾.

ومن ضمنِ ما وردَ من قِبَلِ الصّحةِ العالميةِ 1961م بأنّه يعتبرُ المجرى المائيّ ملوثاً

عندما يغيّرُ تركيبَ عناصره، أو كتغيرِ حالتهِ بطريقةٍ مباشرةٍ أو غيرٍ مباشرةٍ بسببِ نشاطِ الإنسانِ

حيثُ تصبحُ هذه المياهُ أقلَّ صلاحيةً للاستعمالاتِ الطبيعيةِ المخصصةِ لها⁽⁴⁾.

ومن جملةِ التعريفاتِ أيضاً أنّه كلٌّ تغيّرٍ ناتجٍ عن تدخلِ الانسانِ في أنظمةِ البيئةِ يؤدي

إلى ضررٍ على الكائناتِ الحيّةِ بشكلٍ مباشرٍ أو غيرٍ مباشرٍ، ويشملُ الماءَ والهواءَ والتربةَ

والغذاء⁽⁵⁾.

1 . تفسير ابن كثير.

2 . فهمي خالد مصطفى ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، 2011م، دار الفكر الجامعي، مصر، ص 76.

3 . الحلو ماجد راغب ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، 2004م، مصر، ص 41.

4 . الألفي عادل ماهر، الحماية الجنائية للبيئة 2009م، دراسة مقارنة اطروحة دكتوراة كلية الفوق الجامعية ، المنصورة،

ص 155.

5 . الظاهر خالد، قانون حماية البيئة في الأردن، 1999م، طبعة 1 ، ص 13.

المطلب الثالث: المفهوم القانوني

اختلف فقهاء القانون في وضع وصفٍ دقيقٍ للتلوثِ البحريِّ لكونِ التلوثِ شاملٍ لجميعِ أنواعِ التلوثِ فمن أهمِّ التعريفاتِ التي وردتْ في اتفاقيةِ الأممِ المتحدةِ لقانونِ البحارِ لعام 1982م للتلوثِ البحريِّ: بأنَّه إدخالُ الانسانِ في البيئةِ البحريَّةِ بما في ذلكِ مصابُّ الانهارِ بصورةٍ مباشرةٍ أو غيرِ مباشرةٍ لموادٍ أو طاقةٍ، التي ينجُمُ عنها أو يحتملُ أن تتجمَّعَ عنها آثارُ الاخطارِ، وإعادةُ الأنشطةِ البحريَّةِ بما في ذلكِ صيدُ الأسماكِ وغيره من أوجهِ الاستخدامِ المشروعةِ للبحارِ، والحطُّ من نوعيةِ قابليةِ مياهِ البحرِ للاستعمالِ والاقبالِ من الترويحِ⁽¹⁾.

وفي حينِ آخرٍ لم تعطِ اتفاقيةُ جنيفِ المعقودةِ في 1958م والتي أقرَّها المجتمعُ الدوليُّ، وصادقتْ عليها معظمُ دولِ العالمِ الأهميَّةُ اللَّازمةُ لتلوثِ البيئةِ البحريَّةِ، وما يستحقُّه هذا الموضوعُ من اهتمامٍ فقد جاءتْ بنصِّ يطالبُ دولَ العالمِ بمنعِ تلوثِ البيئةِ البحريَّةِ، ودعوتهَا لوضعِ التشريعاتِ اللَّازمةِ لحمايةِ البيئةِ البحريَّةِ، ولكنَّها لم تُعرِّفْ لنا التلوثَ البحريَّ⁽²⁾.

ومن التعريفاتِ التي وردتْ في معاهدةِ 1969م من المادةِ الأولىِ الفقرةِ السادسةِ، ضررُ التلوثِ يعني أيَّ خسارةٍ أو أيَّ ضررٍ خارجِ السفينةِ، يقعُ بسببِ التلوثِ الناتجِ عن تسربِ أو القاءِ المحروقاتِ أينما يحدثُ مثل هذا التسربِ أو الإلقاء⁽³⁾.

وقد وضعتْ مجموعةُ العملِ الحكوميِّ من تلوثِ البحارِ ضمنَ مؤتمرِ الأممِ المتحدةِ للبيئةِ الانسانيةِ في استوكهولم عام 1972م، والذي جاءَ بأنَّ التلوثَ: هو إدخالُ الانسانِ بطريقٍ مباشرٍ أو غيرِ مباشرٍ لموادٍ أو طاقةٍ في البيئةِ البحريَّةِ، ويكونُ لها آثارٌ ضارةٌ كالأضرارِ التي تُلحقُ

1 . اتفاقية قانون البحار 1982م، المادة الأولى الفقرة الرابعة، البند الثاني.

2 . ST/ LEG/ SE.B119 (1980) PP.459-460

3 . العربي محمد فريد، الفقي محمد السيد، 2003م. القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية، ص 226.

بالموارد الحيّة أو تعرّض الصيد أو إفساد خواصّ مياه البحر من وجهة نظر استخدامه والإقلال من منافذه⁽¹⁾.

أمّا من بعض التعريفات التي قد وردت في التشريعات الوطنية فالمشرّع الأردني ضمن المادة (7) من قانون الصحة العامة رقم -21- سنة 1971م): تعريف التلوّث البحري: بأنّه إدخال أيّ موادّ في البيئة البحرية أو طرحها أو أحداث اهتزاز فيها بقصد أو بغير قصد تنجم عنه أضراراً بالبيئة البحرية والإنسان⁽²⁾.

أما في القانون المصري في المادة الرابعة لسنة 1994م عُرِفَت: بأنّه إدخال أيّ موادّ أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية مباشرة أو غير مباشرة وينتج عنها ضرراً بالموارد الحيّة، أو يهدّد صحة الإنسان أو يُعوق الأنشطة المائية، بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية ماء البحر للاستعمال، أو ينتقص من التمتع بها ويغيّر من خواصّها⁽³⁾.

وفي ضوء التعريفات التي قدّمها الفقه القانوني المستقل، تُقدّم الباحثة رأيها المتواضع كتعريف عام للتلوّث البحري: هو طرح أيّ موادّ في البيئة البحرية سواء بفعل الإنسان، أو بفعل الطبيعة ممّا يؤدي إلى تغيّر في خواصّ البيئة البحرية ويجعل الكائنات البحرية مهدّدة بالانقراض.

1 . الخالدي ايناس، 2011م، تلوّث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، ص 24.
 2 . نظام حماية البيئة البحرية والسواحل وتعديلاته بموجب النظام المعدل رقم 23- 2005م، البيئة البحرية.
 3 . القانون المصري لحماية البيئة، قانون رقم 4، 1991، المادة 4 .

المبحث الثاني:

مصادر تلوث البحار بالنفط وطرق مكافحته.

المطلب الأول: مصادر التلوث البحري:

تتعرض البيئة البحرية بفعل الإنسان للعديد من الملوثات التي تؤثر عليها، حيث يكون الإنسان هو السبب المباشر في إدخال الملوثات إلى الوسط البحري، وفي التعريف السابقة الذكر في التلوث البحري ذكرت بعض مصادر التلوث ولكنها لم تغط لنا كل حالات التلوث، لذلك يمكن استخلاص مصادر التلوث من خلال من نصت عليه المواد (207) إلى المادة (212) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، والتي نصت على أن مصادر التلوث الناشئة من أنشطة تخص قاع البحر والتلوث الناشئ عن أنشطة في المنطقة والتلوث الناشئ عن طريق الإغراق والتلوث من السفن أو من خلالها كما وضعت اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في المواد (5) إلى المادة (8):

أربعة مصادر للتلوث وهي:

1. التلوث الناجم من القاء الفضلات من السفن والطائرات.
2. التلوث الناجم من عملية التصريف الجوفية واستغلالها.
3. التلوث الناجم من التصريف في الأنهار والمنشآت السياحية.
4. التلوث الناجم عن نشاط واقع ضمن حدود أراضيها⁽¹⁾.

وبما أن مصادر التلوث البحري متعددة فأنها تختلف من مصدر لآخر بحسب نسبة التلوث فتقسم مصادر التلوث إلى قسمين:

¹ . فهمي خالد مصطفى، الجوانب القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث، 2011، دار الفكر الجامعي، مصر، بدون طبعة، ص 88.

- القسم الأول:

مصادرٌ بحسبِ نوعِ الملوثات وهي أربعةٌ أنواع: -

1. الملوثاتُ الجرثومية.

2. الملوثاتُ الكيميائية.

3. الملوثاتُ الإشعاعيةُ.

4. الملوثاتُ الحراريةُ.

- أما القسم الثاني:

مصادرٌ بحسبِ مصدرِ التلوثِ وهي ثلاثةٌ أنواع:

1. التلوثُ الناجمُ من مصادرٍ أرضية.

2. التلوثُ الناجمُ من مصادرٍ بحرية.

3. الملوثاتُ بحسبِ عمليةِ التلوثِ.

وسنستعرضها فيما يلي: ملوثاتٌ حسبِ نسبةِ التلوثِ

1. **الملوثاتُ الجرثوميةُ:** مصدرُ هذه الملوثاتُ الجرثوميةُ يأتي من مختلفِ المنشآت، كمخلفاتِ

الصرفِ الصحيّ، والفضلاتِ، والنفاياتِ والقمامةِ التي تُرمى في البحارِ والأنهارِ وغالباً ما

تكونُ مصابٌ هذه النفاياتِ على مقربةٍ من الشواطئ، ولقد جاء في مؤتمرِ برشلونة الذي

دعا إليه برنامج الأمم المتحدة 1975م بالتعاون مع عددٍ من الوكالاتِ الدولية حيث أن

مئةً وعشرين مدينةً ساحليةً تقعُ على شواطئِ البحرِ الأبيض المتوسط وتلقى في مياهها⁽¹⁾.

حيث تلجأ إلى معالجة مياهِ الصرفِ الصحيّ قبلِ فقائها في البحرِ باستخدام

المبيداتِ والمطهراتِ فتقضي بذلك على ملوثاتِ الصرفِ الصحيّ المعتادة، ولكنها قد تكونُ

¹ الحلو ماجد راغب، مرجع سابق، ص 245 .

أشدُّ خطورةً لأنَّ بعض المبيدات والمطهرات لا تتحللُ وتتسرَّبُ إلى طعامِ الإنسانِ بوسيلةٍ أو بأخرى وتؤثرُ على صحتهِ⁽¹⁾.

2. **الملوثاتُ الكيميائيةُّ:** يمكنُ ردُّ مصدرِ هذه الملوثاتِ الكيميائيةِّ إلى الصناعاتِ المعدنيةِ التي ينجمُ عن الكثيرِ منها تحاليلٌ تحتوي على أيوناتٍ معدنيةٍ وحمضيةٍ لا يمكنُ التخلصُ منها بواسطة محطاتِ التصفيةِ التقليديةِ، وبالتالي تُرمى مباشرةً في البحرِ ومن هذه الملوثاتِ الضارةُ حمض الكبريت، النحاس، الزئبق، الرصاص، والزرنيخ وكان للاعتقاد أنَّ هذه المعادنَ تتسرَّبُ في قاعِ البحارِ إلاَّ أنَّه أثبتَّت الأبحاثُ العلميةُ أنَّ هناك أنواعاً من البكتيريا لها القدرة على تحويلِ مركباتِ الزئبقِ إلى مركباتٍ سامةٍ تصلُ إلى الأحياءِ البحريةِ الدقيقةِ وهي موادٌ سامةٌ، وتتمثلُ أخطارُ هذه الموادِ الملوثةِ في إحداثِ أضرارٍ كبيرةٍ بالكائناتِ الحيَّةِ والنباتاتِ الموجودةِ في البيئةِ البحريَّةِ، وهذا خلال عملية تحللها مما يؤدي إلى حرمانِ الإنسانِ من المواردِ الطبيعيَّةِ الهامَّةِ بالإضافة إلى تأثيرها على صحَّةِ الإنسانِ وحياته، وقد أثبتَّت الإحصائياتُ أنَّه يوجدُ كمياتٌ هائلةٌ من الموادِ الكيميائيةِّ تُطرحُ وتُلقى في البحرِ الأبيض المتوسط⁽²⁾.

ومن أشهرِ حوادثِ التلوُّثِ الكيميائيِّ كارثةُ مدينةُ بوبال في الهند في 2 ديسمبر عام 1984 م، وذلك على أثرِ انفجارِ صهريجِ غاز (أيوسينات الميثل) السَّامِ المستخدمِ في تصنيعِ مبيد حشري بإحدى المصانعِ التابعةِ لشركة يونيون كاربيد الأمريكية، أثناءَ القيامِ بأعمالِ صيانةٍ وإصلاحِ أجهزةِ التَّصنيعِ والتَّخزينِ، مما أدَّى إلى وفاةِ البعضِ وهم نائمون، كما توفي البعض الآخر وهو يحاولُ الهربَ إلى محطةِ سكةِ الحديديةِ فضلاً عن إصابةِ 800000 ألف فردٍ بالتهاباتٍ شديدةٍ في العينِ

1 . حداد سليم، التنظيم القانوني للبحر والأمن القومي العربي، 1994 م، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ط 1، ص 92.

2 ؟ حداد سليم، مرجع سابق، ص 91.

والحنجرة، وقُدِّرَ إجمالي عددُ الوفياتِ بأكثرِ من ألفي حالة، كما أنَّ 25% من السيِّداتِ الحواملِ اللَّاتي تعرَّضنَ لهذا الغازِ ولذُنَ أطفالهنَّ أمواتاً، ونحو 30% من المواليدِ الآخرين كان وزنُهُم أقلَّ من الوزنِ الطبيعيِّ⁽¹⁾.

3. الملوثاتُ الإشعاعيَّةُ: تنطوي خطورةُ هذا النوعِ من الملوثاتِ من خطورةِ الطاقةِ النوويةِ،

وما تسبَّبُه من أضرارٍ بالغةِ الخطورةِ على الأحياءِ البحريَّةِ، وكذلك الأضرارُ التي تنتقلُ من البشرِ جرَّاءِ استعمالِها للبيئةِ البحريَّةِ في النشاطاتِ المختلفةِ، ومصدرُ هذه الملوثاتِ، المخلفاتُ والنفاياتُ الذريَّةُ التي تُرمى في البحارِ والمحيطاتِ⁽²⁾.

وكذلك البراميلُ المحتويَّةُ على بقايا الموادِّ المشعَّةِ التي تُرمى في أعالي البحارِ، وأيضاً جرَّاءِ التجاربِ الذريَّةِ فيها، حيث ثبت مؤخراً أنَّها تُحدثُ أضراراً بالغةً في البيئةِ البحريَّةِ، وأهمُّ حدثٍ على ذلك التَّزاعُ بين استراليا ونيوزلندا وفرنسا، ومن جهةٍ أُخرى حولَ التجاربِ النوويةِ الفرنسيَّةِ في المحيطِ الهادي إذا اعتبرت هاتان الدولتان أنَّ هذه التجاربِ تمسُّ حقَّها في حريَّةِ أعالي البحارِ بما في ذلك حريَّةِ الملاحةِ والتحكُّقِ وحريةِ استكشافِ واستغلالِ مواردِ البحارِ وأعماقِها بالإضافةِ إلى وصولِ الإشعاعاتِ الذريَّةِ إلى إقليمها بسببِ انتشارِ الغبارِ الذريِّ إلى مسافاتٍ بعيدةٍ بفعلِ الرِّياحِ⁽³⁾.

4. التلوُّثُ الحراريُّ: نجدُ أنَّ العديدَ من الصناعاتِ ومحطَّاتِ القوى الكهربائيَّةِ تحتاجُ إلى

كمياتٍ هائلةٍ من المياهِ لأغراضِ التَّوليدِ، ويجري تسريبُ هذه المياهِ الساخنةِ إلى البحرِ، وهي تكونُ درجةَ حرارةٍ أعلى من المياهِ المحيطةِ، وهذا ما يسمَّى بالتلوُّثِ الحراريِّ، كما بالإضافةِ إلى حرارةِ المياهِ المرتفعةِ، فقد تكونُ تحتوي على موادِّ سامَّةٍ تزيدُ من خطرِ

1 . اسلام أحمد مدحت، 1990م، التلوُّثُ مشكلةُ العصر، سلسلة عالم المعرفة العدد 152، مطابع السياسة، الكويت، ص 128 - 129.

2 . جمل أحمد محمود، حماية البيئة البحرية من التلوُّث، دار المعارف للنشر، بدون طبعة، الاسكندرية، ص 43.

3 . حداد سليم، مرجع سابق، ص 93.

التلوث الحراري، حيث ينجم عن ذلك استهلاك متزايد من الاكسجين، ومن ثم هبوط التركيز في الماء، وتكون آثار التلوث الحراري أكبر عند فصل الحرارة المرتفعة، وهذا ما يؤدي إلى هلاك الأسماك والأحياء البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة حرارة مياه البحار⁽¹⁾.

الملوثات بحسب مصدر التلوث:

تعدّ مصادر التلوث بحسب مصدره من الأنشطة المختلفة التي تقام في البحار، وهي نوعان: التلوث من مصادر أرضية، والتلوث من مصادر بحرية.

1. التلوث من مصادر أرضية: يُعدّ تلوث البيئة البحرية من سطح الأرض، هو أقدم مصادر التلوث البحري، خصوصاً مع بحث الإنسان عن وسيلة للتخلص من مخلفات النشاطات على وجه الأرض، فوجد أنّ المساحات الشاسعة للبحار هي أفضل مكان للتخلص من تلك النفايات، خصوصاً مع الاعتقاد الكبير الذي كان سائداً بأنّ البحار قادرة على تنظيف نفسها بنفسها. وتعدّ مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية وأوسعها انتشاراً⁽²⁾. يصاحب هذا الاستخدام مشكلة التخلص من النفايات الكيماوية الناتجة عن صناعة بعض المواد وتوجد ملايين من الأطنان من السموم والمواد الضارة الأخرى التي تزيد من مشاكل التلوث البحري كل عام، والتخلص من هذه النفايات الضارة أصبحت مشكلةً بحدّ ذاتها، كما أنّ المواد الصلبة والقمامة والمخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية، وجميع الملوثات الأخرى، تُرمى في البحر مباشرة، أو تصل إليه عن طريق الأنهار والأمطار وكذلك مصافي التكرار الخاصة بالنفط المقامة على السواحل وما يتسرب

1 . الشبخلي عبد القادر، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والادارة والتربية والاعلام، 2009، منشورات حلب لبنان، طبعة 1، ص 113.

2 . الجمل أحمد محمود، مرجع سابق، ص 40.

منها أثناء القيام بعمليات التفريغ والشحن للمواد البترولية، حيث قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من المصادر الأرضية بحوالي 3.45 طن سنوياً⁽¹⁾.

2. التلوث الناتج من مصادر بحرية: وهي الملوثات التي تتجم من الأنشطة التي تمارس في البحار التي قد تكون نتيجة إهمال أو بفعل خارج عن إرادة الإنسان أو بفعل الطبيعة وهي:

أ) التلوث الناجم من إغراق أو تصريف النفايات في البحار: الإغراق: وهي تصريف متعمد في البحر للفضلات، أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية التي تؤدي إلى تلويث عمدي بالبيئة البحرية والتلوث الناتج عن الإغراق وتصريف النفايات في البحار يُعد من أنواع الملوثات الخطيرة، نظراً لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية وكيميائية وبيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري، وتأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية، يتفاوت تبعاً لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية من حيث كونها مواد سامة أو مشعة، وهي في مجملها تؤثر على صلاحية مياه البحار، وتدمر كافة صور الحياة البحرية كما أن أثرها ينتقل بفعل التيارات البحرية من مكان لآخر في البحار، ناقلاً أثر الخطر المدمر من منطقة إلى أخرى من مناطق البيئة البحرية⁽²⁾.

ب- التلوث الناتج من السفن: ظهر هذا النوع من التلوث، من خلال تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي بدأت من خلال الثورة العلمية والتكنولوجية، كمنشآت عملاقة تخوض البحار، وتستعين في سيرها بالنفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر بالوسط البحري؛ لأن اختلاط النفط بهذه المواد تضر بالتوازن البيئي والوسط الطبيعي والنظم المائية⁽³⁾.

1 . الجمل أحمد محمود، مرجع سابق، ص 245.

2 . الجمل أحمد محمود، مرجع سابق، ص 40.

3 . فهمي خالد مصطفى، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، 2011م، دار الفكر الجامعي، بدون طبعة، ص 92.

ويحدث هذا التلوث من خلال الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم الذي يحدث بين السفن والناقلات والمنشآت البحرية، وما يترتب عليه من انسكابات نفطية هائلة، كما يحدث أيضاً من خلال التفريغات التي يقوم بها ربان السفن لبعض المواد الضارة في البحر، أثناء الرحلة البحرية كتصريف مياه الصرف الصحي، أو تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشاحنات كالحيوانات الحية، نزولاً عن تعليمات سلطات الموانئ، قبل وصولها ودخولها حدود الميناء أو الاستعداد لعمليات الشحن التالي عقب التفريغ للشحنة المنقولة، أو لتصريف ما يتخلف عن عمليات الشحن والتفريغ، وأنها خاصة بالنسبة للبضائع المتمثلة في مواد ضارة⁽¹⁾.

ج) التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار: تزخر قيعان البحار بثروات هائلة من المواد الطبيعية والمعادن، أغرت الإنسان لاستكشافها وخصوصاً بعد التقدم العلمي التكنولوجي، الذي يسر للإنسان الكشف عما في قاع البحار من ثروات، وخاصة الثروات النفطية الهائلة الموجودة بها، لذلك نجد أن معظم الأنشطة التي تجري لاستغلال ثروات قاع البحار بحثاً عن النفط، وقد نجم عن هذا التوسع في عمليات الكشف والاستغلال بحقول النفط البحرية إلى عملية تسرب وصوله إلى مياه البحار والأنهار واختلاطه بها⁽²⁾.

وبذلك أصبح أكبر ملوث للبحار والمحيطات في العصر الحديث، لأن ملايين الأطنان من النفط تتسرب إلى مياه البحر؛ نتيجة لعملية التنقيب والاستخراج من الآبار البحرية، ومن حوادث التلوث الناجم من أنشطة الكشف والاستغلال في الحقول البحرية ما حدث عام 1969 أثناء إجراء عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية حين تصدع البئر وتسرب النفط بكميات كبيرة⁽³⁾.

1. الجمل أحمد محمود، مرجع سابق، ص 39.

2. الحلو ماجد راغب، مرجع سابق، ص 245.

3. الحلو ماجد راغب، مرجع سابق، ص 249.

3. ملوثات بحسب عملية التلوث: فينقسم بحسب عملية التلوث المقصود والتلوث الغير

مقصود، أو التلوث عن طريق العمليات العسكرية⁽¹⁾.

أ- التلوث المقصود: والتي تنجم من ربان السفينة، أو الأشخاص ذات العلاقة بالسفينة، والذي

يتم بطريقة إرادية عمدية، أي الفاعل يكون واعياً جاعلاً من البحر مكباً سهلاً للنفايات

والعوادم حيث تشير تقارير منظمة البيئة في إيطاليا، أنّ حجم النفايات العضوية التي

رُميت في البحار والأنهار منذ عام 1960 م حتى 1987م تصل إلى مليون طن

ويتضاعف هذا الرقم باستمرار⁽²⁾.

ومن بين الأفعال الإرادية وما يقوم به ربان السفن من تفريغ للمواد الضارة في البحر، وكذلك

لتصريف النفايات سواء من السفن أو الطائرات البحرية أو الأرصفة أو الهياكل المبنية داخل

البحر، وكذلك مخلفات الصرف الصحي ومخلفات المنازل والفضلات التي يتم رميها في البحار

عمداً، بالإضافة إلى غسل ناقلات النفط بمياه البحار، تعتبر من الأفعال المقصودة التي تساهم في

تلويث البيئة البحرية، وكذلك المواد الغير قابلة للتلف والتي تُرمى مباشرة في البحار، أو يكون

مصدرها الجو والأرض، ويعتبر ناجم عن المنشآت والأدوات المستعملة في استكشاف واستغلال

الموارد الطبيعية الكامنة في البحار، رغم معرفة من يستعملها أو يستخدمها بشكل مخالف للقواعد

والأنظمة المقررة من قبل الدول الساحلية لحماية بيئتها البحرية، أو التقليل منه للسيطرة عليه⁽³⁾.

ب- التلوث الغير مقصود والذي ينتج عن أسباب خارجة عن إرادة الإنسان لتسيير السفينة،

وقد تكون نتيجة الإهمال⁽⁴⁾. والتي تعتبر أفعالاً غير إرادية، وتتمثل في الحوادث الطارئة

1 . الراوي جابر ابراهيم، القانون الدولي للبحار، 1989م جامعة بغداد ص 285.

2 . حداد سليم، مرجع سابق، ص 90.

3 . حداد سليم، مرجع سابق، ص 91.

4 . الخالدي ايناس، 2011، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، ص 27.

التي تحدثُ حيث تشيرُ الاحصائياتُ بأنَّ أخطرَ حالاتِ التلوُّثِ حجماً تتجمُّ عن الحوادثِ البحريةِ خاصَّةً حوادثُ التصادمِ والجنوح⁽¹⁾.

ت- ومن الكوارثِ التي تسببُ تلوُّثَ البيئَةِ البحريَّةِ، الكوارثُ التي تقعُ لناقلاتِ النّفطِ التي تتجمُّ عن غرقِ للسفنِ لسببٍ من الأسبابِ يُوَدِّي غرقُها إلى تلوُّثِ مساحاتٍ واسعةٍ من مياهِ البحرِ، ومن شواطئِ المدنِ الساحليَّةِ ومن بين هذه الحوادثِ، حادثَةُ الناقلَةِ الليبيريةِ التي غرقتُ على بعدِ ثلاثةِ أميالٍ من الشاطئِ الفرنسي عام 1978 والتي أدتُ إلى تلوُّثِ 300 كم من الشاطئِ الفرنسي حيث تسرَّبَ (230000) ألف طن من النفطِ وغيرها من الحوادثِ التي يصعبُ إحصاؤها والتي تعتبرُ من الأسبابِ الغير مقصودةِ والتي تحدثُ التلوُّثِ البحري⁽²⁾. ومن التلوُّثِ غير المقصودِ أيضاً، عملياتُ الاستغلالِ التي تجري في البحارِ اذ تجدُ أنَّ الرِّيتَ المُستخرَجَ من أعماقِ البحارِ يهددُ البيئَةَ البحريَّةِ، ونذكرُ على سبيلِ المثالِ حادثَةَ "أوركيت" التي حدثتُ في مارس 1970م حينما اصطدمتُ هذه السفينةُ السودانيةُ بالسفينةِ الألمانيةِ (دورتموند) بخليجِ سكاى، وتسريبِ حمولتها من المبيداتِ الحشريَّةِ السامةِ⁽³⁾.

ج- التلوُّثُ المرتبطُ بالعملياتِ العسكريَّةِ: ويقصدُ به التلوُّثُ الناجمُ من النشاطاتِ العسكريَّةِ ويتمثلُ في بقاياِ الموادِّ المشعَّةِ والتجاربِ النوويَّةِ، وكذلك ما تخلّفه الأعمالُ الحربيَّةُ من تلوُّثِ كبيرٍ في البيئَةِ البحريَّةِ الذي يتمُّ خاصَّةً في منطقةِ أعالي البحارِ، لكونها منطقة لا تخضعُ لسيادةِ أيِّ دولةٍ حيث يتمُّ رميِ البراميلِ المحتويةِ على بقاياِ الموادِّ المشعَّةِ للتخلصِ

1 . الجمل أحمد محمود، مرجع سابق، ص 40.

2 . حداد سليم، مرجع سابق، ص 92.

3 . حداد سليم، مرجع سابق، ص 93.

منها باعتبارها نفاياتٍ شديدة الخطورة⁽¹⁾. كما يتم أيضاً إجراء التجارب الذرية في منطقة أعالي البحار، وبما أنّ البحر متصلٌ ببعضه البعض اتصالاً حرّاً طبيعياً؛ فإنه من المؤكد أنّ التلوّث الناتج عن هذه البقايا والذي يحدث في منطقة أعالي البحار سوف ينتقل إلى كلّ البحار بفعل التيارات البحرية من موادٍ سامةٍ تؤدي إلى موت الأحياء البحرية، كما تنتقل هذه السموم إلى جسم الإنسان إذا قام بتناول هذه الأحياء البحرية⁽²⁾.

البيئة البحرية هي أكثر بيئات معرضة للتلوّث، ففي الآونة الأخيرة أدى تزايد الحوادث والكوارث البحرية الناتجة عن ناقلات السفن من شحن وتفريغ والحاق الضرر بالبيئة، فسارع الفقه الدولي إلى وضع الاتفاقيات الدولية والأقليمية بالإضافة إلى تنظيم التشريعات الوطنية للحد من التلوّث الناتج عن السفن.

المطلب الثاني: أهم الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوّث النفطي

فمن أهم هذه الاتفاقيات:

اتفاقية منع التلوّث من السفن المعقود في لندن 1973 المعدلة بالبروتوكول عام 1978: التي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية وقد نصّت على التلوّث البحري والهدف منها هو تحقيق منع تام لأسباب التلوّث العمدي بالزيت والمواد الأخرى الضارة والتقليل من الإلقاء أو الانسكاب غير العرضي لمثل هذه المواد وتمّ عرضها في ستة ملاحق وأعلنت الملاحق الخمسة الأولى وهي:

1. الملحق الأول: يتعلّق بقواعد منع التلوّث بالزيت وقائمة الزيوت ونموذج سجل الزيوت.

2. الملحق الثاني: يتناول القواعد الخاصة بمنع التلوّث من المواد السائلة.

¹ . طراف عامر محمود، 2002، ارهاب التلوّث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع لبنان، ص 42.

² . زيداني موسى، رسالة ماجستير، حماية البيئة البحرية من التلوّث في ظل القانون الدولي، 2015، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الظاهر مولاي سعيدة، ص 39.

3. الملحق الثالث: يتناول القواعد الخاصة بمنع التلوث بمواد ضارة محمولةً بحراً في عبوات

أو أوعية أو في شحن أو في صهاريج متنقلة، أو في عربات سكة الحديد أو في

مقطورات.

4. الملحق الرابع: يتعلق بالقواعد الخاصة بمنع التلوث بمياه المجاري الخارجة من السفن.

5. الملحق الخامس: يتناول القواعد الخاصة بمنع التلوث بفضلات السفن⁽¹⁾.

اتفاقية بروكسل 1969: والتي نظمت اتفاقيتين تتعلق الأولى بالتدخل في أعالي البحار في حالة

حدوث التلوث النفطي أو من الممكن وقوعها أما الثانية والتي نصت عن الأضرار الناجمة عن

التلوث بالزيت، والتي أكدت من خلالها المحافظة على أعالي البحار من الحوادث وحق الدول

الساحلية بالتدخل في حال وقوع التلوث⁽²⁾.

و تمّ التحديد من خلالها مسؤولية ملاك الناقلات بالإضافة أنها تضمنت معايير تساعد على تقدير

وتحديد التعويض المناسب لجبر الضرر، ولضمان التعويض ساعدت الاتفاقية إلى تكوين صندوق

دولي للتعويض عن اضرار التلوث النفطي، وذلك لعدة أسباب أن مالك السفينة المسؤول عن

الضرر غير قادر من الناحية المالية، أو لأن الضرر يتجاوز المبلغ المالي المدون في العقد، وهي

ضرورية لحماية مالكي السفن من الافلاس وبالتالي تشجيع النقل وتوفير الحماية للجميع⁽³⁾. وتجدر

الإشارة إلى أن الصندوق الدولي للتعويض له شخصية قانونية يمثل مديره، لا يغطي حالات الحرب

أو الحالات التي لا يمكن إثبات الدليل على أنه سبب الضرر، هو السفينة أو أكثر ففي حالة إذا

1. العوضي بدرية عبدالله، 1988، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، ص 302.

2. العشري عبد الهادي، 1989م، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق الجامعية، جامعة الزقازيق، ص 9.

3. عطاري يوسف محمد، 1980، النظام القانوني للبحار والمحيطات، الطبعة الأولى، الكويت، ص 203.

4. المحرر العلمي، 2007، الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، 3، نشرة البيئة البحرية المنظمة الإقليمية، العدد، 71، ص 22.

ثبت أنّ الفعل قد تمّ بالإهمال أو العمد لا يغطيها صندوق التعويض، وأيضاً عدم أخذ ربّان السفينة احتياطات الأمن والسلامة والتي تكونُ السبب المباشر في الضرر⁽¹⁾.

وأيضاً من الاتفاقيات التي عقدت في هذا المجال مؤتمرُ جنيف لعام 1958م الخاصة للبحر الأقليمي والمنطقة المتاخمة حيث نظم كلُّ ما يتعلقُ بأجزاء البحر والمياه الأقليمية والجرف القاري وأعلى البحار⁽²⁾. وأجازتُ الدولُ الساحلية للتدخل بأعلى البحار حيث نصّت المادة 24، يجوزُ للدول الساحلية أنّ تباشرَ على منطقةٍ بحريةٍ مجاورةٍ من البحرِ العالي لبحرها الأقليمي الرقابة الجمركية والمالية والصحية، أو المتعلقة بالهجرة لمنع خرق قوانينها المذكورة شريطة أن لا تمتدُّ لتلك المنطقة أكثر من 12 ميلاً بحرياً انطلاقاً من خطِّ الأساس الذي يقاسُ منه عرض البحر الأقليمي والتي ألزمتُ الدول باتخاذ الاجراءات الضرورية للحدِّ من تلوثِ البيئة البحرية خارج الولاية الوطنية جزاء اكتشاف واستغلال قاع البحار⁽³⁾.

المنظمة البحرية حيث سعتُ الأمم المتحدة لتعزيز السلامة البحرية عام 1948م وتمّ اعتمادُهُ في المؤتمر الدولي في جنيف اتفاقية انشاء المنظمة البحرية الدولية رسمياً ولكن تمّ تغيير الاسم عام 1982م M C الأصلي للمنظمة الاستشارية البحرية الحكومية الدولية أو I M O ودخلتُ حيز التنفيذ عام 1958 م وتتمثلاً أغراض المنظمة في المادة واحد أ (توفيرُ آلية للتعاون بين الحكومات والممارسات الحكومية المتعلقة بالمسائل التقنية من جميع الأنواع التي تؤثر على النقل البحري الذي يمارسُ التجارة الدولية، تشجيعُ وتسهيلُ التبنّي العام لأعلى المعايير العملية في الأمور المتعلقة بالسلامة البحرية، ومنع ومكافحة التلوث البحري من السفن). والمنظمة مخولة أيضاً للتعامل مع الأمور الإدارية والقانونية فكانت المهمة الأولى للمنظمة البحرية الدولية هي اعتمادُ نسخةٍ جديدةٍ

² . الراوي جابر ابراهيم، 1989، القانون الدولي للبحار، جامعة بغداد، ص 260.

³ . المحرر العلمي الاتفاقية الدولية الخاصة لحماية البيئة البحرية، 2- نشرة البيئة البحرية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية العدد 68، 2006م، ص 35.

من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (سولاس) وهي الأهم بين جميع المعاهدات التي تتناول السلامة البحرية وتم تحقيق ذلك عام 1960م، ثم وجهت المنظمة اهتمامها إلى أمور، مثل تسهيل الحركة البحرية الدولية، وخطوط التحميل ونقل البضائع الخطيرة، بينما تم تعديل نظام قياس حمولة السفن، وعلى الرغم من أن السلامة كانت ولا تزال، فقد بدأت مشكلة جديدة بظهور التلوث. وعملت المنظمة على انشاء نظام التعويضات لمن عانوا من التلوث، وتم اعتماد معاهديتين 1969م و1971م مكنت ضحايا التلوث من الحصول على التعويض وتم تعديلها 1992م ومرة أخرى 2002م.

الاتفاقية الخاصة للاستعداد والاستجابة والتعاون في حالة التلوث النفطي 1990م، والتي تُسهل للمساعدة المشتركة والاستجابة السريعة لحالات التلوث النفطي الكبرى، والتي تهدد البيئة الملاحية وحدود السواحل، والتي ألزمت دول الأطراف التبليغ عن حالات التلوث بالنسبة للسفن ووحدات والسفن الهوائية التي تعمل بمجال النفط بمحاذات الشاطئ، وأن تقوم دول الأطراف لتطوير خطط الطوارئ لحالات التلوث، وإضافة إلى وضع أنظمة وطنية على المستوى الوطني والأقليمي للمواجهة السريعة لحالات التسرب النفطي⁽¹⁾.

اتفاقية قانون البحار 1982م: مع ازدياد ظاهرة التلوث تم وضع اتفاقية قانون البحار 1982م حيث خُصصت الاتفاقية لحماية البيئة البحرية وتشمل على 46 مادة نظمت من خلالها أسلوب مكافحة التلوث البحري. حيث اقتضت التزاماً عاماً على الدول لأخذ التدابير لمنع تلوث البيئة، وخفض التلوث والسيطرة عليه عند حدوثه أياً كان مصدره بصورة مشتركة أو منفردة، وجرى توزيع

¹ . بن وزه العالية، الحماية القانونية للبيئة في الاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، رسالة ماجستير، 2019، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر، ص 68.

هذا الاختصاص بموجب اتفاقية بين دول العَلَم والدول الساحليّة ودولة الميناء⁽¹⁾. وغيرها من الاتفاقيات ولكنها لم تكن كافيةً لمعالجة هذه المشكلة فنمّ اللجوء إلى الاتفاقيات الإقليمية التي من شأنها الاهتمام بالبيئة البحرية.

ومن الاتفاقيات الإقليمية:

- البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وقد ألزمت الدول المتعاقدة بمقتضى هذا البروتوكول، بأن تتعاون باتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية السواحل والمصالح بين الدول ذات العلاقة من خطر وأثار التلوث من الزيت والناجم عن الطوارئ البحرية. بالإضافة إلى التزامها بأن تسعى منفردة أو تعاون ثنائي أو متعددة الأطراف إلى دعم خطط الطوارئ ووسائل المكافحة، وتشمل هذه الوسائل بوجه خاص الإمكانات المتاحة من معدّات وسفن وطائرات وقوى عاملة مُعدّة خصيصاً لحالة الطوارئ⁽²⁾.

وتمّ انشاء مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (M E M A C) في مملكة البحرين للتسيق بين دول الأعضاء في المنظمة لمكافحة التلوث النفطي، وبعد ذلك واصلت أنشطتها الخاصة لحماية المنطقة البحرية، وتمّ التوقيع على ثلاث بروتوكولات من قبل دول الأعضاء وهي:

1. بروتوكول حماية البيئة البحرية الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لسنة 1989م.

2. بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر البر لسنة 1990م.

¹ . اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤتمر الثالث لقانون البحار، الجريدة الرسمية العدد 8، تاريخ النشر 2003/7/9م، ص 454.

² . HTTP://PUBCOUNKLI.KUNIV:edu- KW/JGAPS/homear. Aspx?!d=88 Root = yes 8 authid = 831.

3. بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها 1998م⁽¹⁾.

وأيضاً نظمت اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في مكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى للحالات الطارئة لسنة 1978 فبيّنت الاتفاقية الالتزامات المترتبة على دول الاعضاء لحماية البيئة البحرية والتي تتكون من الخليج العربي وبحر عُمان وبحر العرب، حيث يقوم بتنسيق بين دول الأعضاء لانجاح المهام الملقاة على عاتقها والتي دخلت حيز النفاذ عام 1979، والتي تم اعتبارها مظلة عامة لحماية المنطقة البحرية من كافة مصادر التلوث البحري التي تحتاج إلى مراقبة كالتلوث الناجم من البواخر والإغراق وغيرها، كما نظمت أيضاً الاجراءات الواجب اتخاذها في هذا المجال⁽²⁾.

ترى الباحثة أن المنظمات الإقليمية لم تكن كافية لحماية البيئة البحرية، بحيث أنها كان بإمكانها أن تكون أكثر جدية وحده في حماية البيئة البحرية من التلوث، فمن ناحية الاتفاقيات الدولية لم تستطع الحدّ الفعلي لهذه الظاهرة، وذلك لصعوبة تحديد كمية التلوث وقد تمتد لآلاف الأميال ونتيجة للتجاوزات وصعوبة تحديد المسؤول الفعلي لحادثة التلوث وقد تكون بفعل أكثر من منشأة، والذي سنتناوله في الفصل الثالث.

ومن ناحية التشريعات الوطنية الداخلية ونظراً للاستغلال المستمر والانفجارات وعمليات الإغراق التي تحصل في المناطق البحرية، ولتضخم حجم التلوث النفطي ويترتب عليه أضراراً جسيمة للكائنات البحرية فتلجأ الدول لوضع التشريعات الوطنية الداخلية للحدّ أو التقليل منها قدر الإمكان، ففي القانون الأردني اقتضت المادة (8): "مع مراعاة أحكام أيّ تشريع آخر، يحظر طائلة

1 . صابريني محمد سعيد، بيئتنا البحرية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية 2003م، الكويت، ص 19.
2 . المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية، 1978م، مطبوعات الكويت، ص 2.

المسؤولية القانونية، إلقاء أيّ مادة ملوثة أو ضارة بالبيئة البحرية في المياه الإقليمية للمملكة، أو على منطقة الشاطئ ضمن الحدود والمسافات التي يحددها الوزير بمقتضى التعليمات يصدرها لهذه الغاية. "

وأيضاً كما نصّت المادة (9) من القانون الأردني لحماية البيئة:

(أ) يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن ثلاث سنوات أو بغرامة لا تقل عن عشرة آلاف دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين، ربان الباخرة أو السفينة الناقلة أو المركب الذي تمّ طرح أو سكب من أيّ منها مواد ملوثة أو تفرغها أو القائها في المياه الإقليمية للمملكة أو منطقة الشاطئ.

(ب) يلزم من يرتكب أيّاً من المخالفات المنصوص عليها في المادة (أ) بإزالتها خلال المدة التي تحددها المحكمة، وفي حال تخلفها عن ذلك تتولى الوزارة أو من تفوضه إزالتها على نفقة المخالف مضاف إليها 25% من كلفة الإزالة بدل نفقات إدارية ويتم حجز الباخرة أو السفينة أو المركب بكامل محتويات أيّ منها إلى أن يتم دفع المبالغ المترتبة عليها⁽¹⁾.

أمّا من ناحية المشرع العراقي لسنة 1970 والخاص بالنفط رقم 229 فنظم عملية استخراج واستثمار النفط في البحر الإقليمي والجرف القاري والذي تضمن أحكاماً تفصيلية دقيقة، تهدف للمحافظة على الثروة النفطية، كما وضعت التدابير الوقائية لمنع حوادث التلوث ذات الآثار الضارة وعلى فرض غرامة قدرها خمسون ألف دينار لكل حالة وعشرة آلاف أخرى عند التكرار إلى دفع قيمة النفط والمواد الكربوهيدراتية التي تسبب الشركة في ضياعها من قبل مستقبلها⁽²⁾.

1 . قانون البيئة الأردني المادة (8) (9).

2 . الراوي جابر ابراهيم، المسؤولية الدولية عن اضرار تلوث البيئة، مطبعة الادارة المحلية 1983م، ص 142.

أما بالنسبة للكويت لعام 1964 رقم (12) كان خاصاً بمنع تلوث النفط عن طريق التصريف أو التسرب من أي سفينة في المياه الداخلية من الكويت، وحددت المادة الأولى الأشخاص المسؤولين عن التلوث وهم مالك السفينة أو رئيسها أو مستأجرها، ونكرت في المادة (4) الحق لوزير المالية والصناعة حجز السفن التي سببت التلوث في نهاية محاكمة الشخص المسؤول عن التلوث، وبالمقابل يستطيع الشخص المسؤول عن التلوث أن يرفع الحجز مقابل ألف دينار كويتي يسلم إلى الجهة المسؤولة⁽¹⁾.

أما التشريعات الوطنية في عُمان فقد أصدرت قانوناً للسيطرة على التلوث البحري من النفط لسنة 1974م وجعل وزير المواصلات والخدمات العامة أو أي شخص يخوله القانون مسؤولاً عن تطبيقه بالإضافة إلى تحديد القانون العماني أنواع الملوثات الغير قانونية، والعقوبة التي فرضتها في المادة الثانية لمن خالف القوانين وقيمتها خمسمئة ريال عماني لكل عمل مخالف للقانون العماني⁽²⁾.

ولاحظنا أنه هناك الكثير من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية والأقليمية التي أصبحت قاصرة على احتواء هذه المشكلة نظراً للتطور الذي واكب العصر والانفتاح العلمي والعالمي على تحركات البحرية، وإذا فرضنا جدلاً نظرية منع النقل النفطي، فقد نتسبب بكارثة اقتصادية كبرى على مستوى العالم.

¹ . U.N.ST/LEG/SER-B/15 (1970) P.281 .
² . الراوي جابر ابراهيم، 1989، مرجع سابق ص 270.

الفصل الثالث:

القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي

قد يقع التلوث النفطي نتيجةً لعدّة أسبابٍ وبطرقٍ مختلفةٍ، والتي تختلفُ عن بعضها البعض بحسبِ جسامَةِ الضّرر، ولكنها تشتركُ في أنّها قد تُسببُ في الضّررِ الفعليّ للبيئة البحرية، ومع وسائلٍ تقدّم وتطور الحياة، تعدّدت طرقُ نقلِ النّفط مما أدّى إلى ازديادِ الخطرِ، وبالإضافةِ إلى صعوبةِ التّخلص منها.

فمن أكثرِ الحوادثِ خطورةً التصادمُ البحريّ، لما تخلفه من انسكابِ كمّيّاتٍ هائلةٍ من النّفطِ الخام في البحارِ، والتي تؤثرُ سلباً على البيئة البحرية أمّا الأنواع الأخرى للملوثاتِ النّفطية الناجمة عن التفريغ الغير مشروع للسفن قبل وصولها للميناء، فالمشكلة تكمنُ في التراكماتِ التي تخلفها، مما أدّى تسارع المجتمع الدوليّ بتحديدِ المسؤولية على مرتكبي التلوثِ الذين يثبتُ أنّهم من قاموا بهذا الفعل. ونظراً لخطورةِ التلوثِ ستكون دراستنا لهذا الفصلِ على النحو الآتي:

المبحث الأول: التلوثُ البحريّ الناجم عن السفنِ

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية في حالِ وقوعِ التلوثِ النفطيّ

المبحث الأول: التلوث البحري الناجم عن السفن

المطلب الأول: التلوث النفطي الناجم عن التصادم البحري:

في الآونة الأخيرة ازداد الطلب على النفط الخام، مما أدى إلى تزايد حركة مرور الناقلات النفطية عبر البحار، فمع تكرار الحركة أدى إلى وقوع كوارث بحرية مثل التصادم⁽¹⁾. والذي سنوضحه من خلال هذا المطلب تعريف التصادم البحري وشروطه وأسبابه وأهم حوادث التصادم.

تعريف التصادم البحري:

فقد عرّفت اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969م التصادم والجنوح أو أيّ حادثه أخرى تحت مفهوم الكارثة البحرية في المادة (2) هي تصادم السفينة أو جنوحها أو أيّ حادثه ملاحية أخرى أو واقعة عن ظهر السفينة أو خارجها ينتج عنها أيّ ضرر مادي أو التهديد المحقق بضرر ماديّ للسفينة أو الشاحنة⁽²⁾.

وقد تضمنت أيضاً من المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1910 بأنّ التصادم يحصل بين سفينتين بحريتين ومركب ملاحية داخلية، بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم⁽³⁾.

تمّ التعرف على شروط التصادم من مجمل التعريفات التي وردت في التصادم البحري وهي :

الشرط الأول: حصول التصادم بين منشأتين بحريتين حتى يعتبر الحادث تصادم بحري يجب أن يكون التصادم واقع بين سفينة مخصصة للملاحة البحرية وبين سفينة مخصصة للملاحة الداخلية، أي بين سفينتين عائمتين ولا يُنظر إلى الغرض الذي تعمل من أجله السفينة، ففي الحالة الأولى يعتبر تصادم ويخضع للمسؤولية الدولية.

1 . العوضي بدرية، 1980 موقف القانون من الأحداث المحلية الدولية، طبعة 1، الكويت ص 11.
2 . سلامة أحمد عبد الكريم، التلوث النفطي لحماية البيئة البحرية، 1989م، المجلة المصرية للقانون الدولي، ص 111.
3 . اتفاقية بروكسل: 1910م، المادة الأولى.

ومن الحالات الأخرى قد يحدث أثر التصادم بين سفينتين معدتين للملاحة الداخلية، فلا يعتبر تصادم ولا يخضع للمسؤولية الدولية، وإنما تخضع للقوانين الداخلية للدولة التي وقع فيها التصادم، أي المبادئ العامة للمسؤولية⁽¹⁾ واستناداً على ما سبق لا يشترط في التصادم، جزء معين من البهار ولا بكمية التسرب، وإنما اعتمدت الاتفاقيات الدولية لوقوع التصادم التقاء سفينتين⁽²⁾. وأيضاً قد يحصل ارتطام مادي بين سفينة ومنشأة بحرية، مما يسبب أضراراً فلا يُعد ذلك تصادمًا مهما بلغ حجم الضرر⁽³⁾.

الشرط الثاني: أن يكون التصادم بين منشأتين أحدهما على الأقل سفينة والتي تقع عادةً في المياه الداخلية للدولة، عندما تجتازها السفن للوصول إلى الميناء بشرط أن تكون إحدى العائمتين الصادمة أو المصدومة سفينة بحرية⁽⁴⁾.

وهنا يتوجب علينا أولاً التعرف على معنى السفينة لأنها العنصر الأساسي في التصادم، فقد عرّفها البعض بأنها منشأة طافية، والبعض الآخر بأنها منشأة خاصة بالملاحة البحرية، ومنهم قال: أنها عائمة بحرية، ففي اتفاقية قانون البحار 1982م عُرِّفت السفن العائمة: (هي السفن العائدة للدولة أو المستخدمة من قبلها والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية⁽⁵⁾).

أما اتفاقية ماريول 1973م الخاصة بمنع تلوث السفن عرّفها: (أي سفينة من أي نوع كانت تعمل في بيئة بحرية، وتشمل القوارب الزلاّقة والمركبات ذات الوسائل الهوائية والغوّاصات والطافيات والمنشآت المثبتة والطافية⁽⁶⁾).

1 . المقدادي عادل علي، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة 2009م، عمان، ص 195.
 2 . لينة سوداني الضاوية نوري، رسالة ماجستير، 2018، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري، ص 8.
 3 . المقدادي عادل علي، مرجع سابق، ص 195.
 4 . شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2010، ص 73.
 5 . اتفاقية قانون البحار، 1982، المادة (96).
 6 . اتفاقية ماريول، 1973، المادة (2) الفقرة (4).

وبالإضافة إلى اتفاقية 1969م التي عرّفت السفينة في المادة الأولى: (أي منشأة أو أداة بحرية أياً كانت تنقل فعلاً النفط السائب كبضاعة⁽¹⁾).

فالمتفق عليه في القانون الدولي أن السفينة هي منشأة بحرية مخصصة للملاحة البحرية، لتسهيل معرفة المنشأة التي تخضع لأحكامها وتخصيص السفينة للملاحة البحرية، أي أن الأرصفة والمدارس العائمة والفنادق والطوافات، لا يطلق عليها لفظ سفينة، ونستنتج أن حتى يحصل التصادم يجب أن يكون بين سفينتين، وتمّ تحديد السفينة بسهولة تحديد القضاء، أي القانون الذي تخضع له السفينة.

الشرط الثالث: الفعل المادي:

فالمعروف أن يحصل التصادم بين سفينتين عائمتين، أي أن يحصل الاحتكاك الفعلي، فالمقصود بالفعل المادي التلامس بين المنشأتين والذي يحصل في عدة أشكال، فقد يقع التصادم بالواسطة أي قد يقع على مرحلتين بأن يحصل التصادم بين سفينتين وعلى أثرهما يحصل التصادم بالسفينة الثالثة، وفي بعض الأحيان قد يقع تصادم مركبات، والذي يحصل بين أكثر من سفينة، كما أن تصطدم ثلاثة سفن أو أكثر في بعضها البعض في وقت واحد⁽²⁾.

ويشترط لحصول الاحتكاك الفعلي المادي، أن يكون التصادم بين السفينتين احتكاك عنيف، فيُقدّر العنف على طريقة البناء وعلى حصول الارتطام والسرعة والحجم، فقد تكون طريقة بناء السفينة مكونة من مواد صلبة، ويكون التصادم عنيفاً وأيضاً على مكان حصول التصادم، فإذا كان التصادم قد وقع في المقدمة كانت الأضرار أكثر جساماً من وقوعها في وسط السفينة، بحيث تكون أقل جساماً ويُقدّر العنف على سرعة السفينة، فكلما كانت السفينة أسرع كان التصادم أعنف،

1 . اتفاقية بروكسل، 1969، المادة الأولى.

2 . الجزائري هشام رمضان، ارشيدته عوض، مرجع سابق، ص 55.

ويعتمد أيضاً على حجم السفينة فالتصادم الحاصل بين السفن الكبيرة يكون مقدار العنف والضرر أكبر من التصادم الحاصل للسفن الصغيرة⁽¹⁾.

فإذا حصل التصادم نتيجة حركة الأمواج بفعل سفينة مازة قرب سفينة أخرى دون حدوث احتكاك مادي فلا تخضع لأحكام التصادم وإنما تكون خاضعة لأحكام العامة للمسؤولية⁽²⁾.

إلى أن جاءت اتفاقية بروكسل والتي تُطبّق على كافة أنواع الضرر لسنة 1910م فقد نصت المادة 13 : (تُطبّق المعاهدة الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة لسفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونوا على ظهرها جزاءً مناورة أو إغفال أي عمل في اتباع اللوائح ولم يكن هناك تصادم)⁽³⁾.

وأيضاً نصّت المادة 2 في نفس الاتفاقية إذا حصل تصادم عرضاً أو ناشئاً عن قوة قاهرة، أو كان هناك شك في أسباب التصادم، فتكون الخسارة على عاتق من أصابته . فتضمنت المادة أسباب التصادم ومنها: التصادم الناشئ عن خطأ من جانب واحد، أي نتيجة لخطأ مقصود، وهو خطأ واجب الإثبات لا محل لافتراضه. فإذا وقع التصادم نتيجة لخطأ إحدى السفينتين، وجب التعويض عن الضرر على عاتق المتسبب في الحادث أي ما ارتكبه البريئين أو البحريين، أي ربان السفينة وقد يكون في بعض الأحيان الخطأ من مجهزي السفينة أو الصيانة⁽⁴⁾، والذي يتخذ صورة تقصير، أو صيانة السفينة والتي يسأل عنها قبل الإبحار بها. أما خطأ ربان السفينة يتخذ إحدى الصورتين:

1 . الجزائري هشام رمضان، ارشيده عوض، مرجع سابق، ص 59.
2 . حسان سعاد، 2019م، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، تخصص القانون البحري، اطروحة دكتوراه، جامعة تلمسان، الجزائر، ص 12.
3 . اتفاقية بروكسل، 1910م، مادة 13.
4 . الشرقاوي محمود سمير، 1992، القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية القاهرة، ص 609.

أ) مخالفة القواعد الدولية المحلية الخاصة لمنع تصادم البحار لسنة 1972م وهي مجموعة من القواعد الدولية التي تهدف إلى تنظيم سير السفن، ومنع التصادم وبيان الأنوار والأشكال والإشارات الضوئية والصوتية، ومخالفتها قد تكون سبباً في التصادم البحري. والتي سنوضحها فيما يلي:

1. قواعد السير والمناورات، نظراً لتزايد التنقل عبر البحار وانتشار الملاحة البحرية وضعت الاتفاقيات الدولية قوانين لتنظيم سير السفن لتجنب التصادم قدر الإمكان، وهي قواعد خاصة بالموانئ⁽¹⁾. وقد ورد في اتفاقية لندن 1972م والمعدلة عام 2003م المادة الأولى فقرة أ تطبيق القواعد على كل السفن في أعالي البحار وفي كل المياه المتصلة بها الصالحة بالسفن البحورة⁽²⁾.

ومعنى ذلك أن السفن الممارسة للملاحة البحرية خاضعة لقواعد منع التصادم، والتي حرصت ألا تكون مخالفة للتنظيمات الداخلية الخاصة بتنظيم الملاحة، ولا يُنظر إلى الغرض الذي وُجدت من أجله السفينة، للصيد أو للنزهة، والذي لا يعني ربان السفينة عن التقصير بالإلتزام والإهمال في اتباع الإرشادات البحرية من الأشكال أو الأضواء في مواجهة الأخطار البحرية⁽³⁾.

وحسب ما ورد في الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار في الفقرة أ ليس في هذه القواعد ما يعني أي سفينة ومالكها أو طاقمها من عواقب أي تقصير في الامتثال لهذه القواعد، أو في اتخاذ التدابير الوقائية التي تُملئها الممارسات العادية للبحار أو الظروف الخاصة⁽⁴⁾. ونستنتج

1 . الشواربي طلال، صلاح أحمد صالح، 1995م، التصادم البحري وأحكامه، الشهباني للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ص 5.

2 . اتفاقية اللوائح المادية لمنع التصادم في البحار، 1972م، ص 6.

3 . حسان سعاد، مرجع سابق، ص 88.

4 . اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم، 1972م، ص 6.

بأن التصادم نتيجة خطأ وعدم أخذ التدابير اللازمة من ربان السفينة أو المسؤول عن الضرر في حالة وقوعه.

2. القواعد المتعلقة بالأنوار والأشكال: حيث تُطبَّق الأنوار من غروب الشمس إلى شروقها، والأشكال تُطبَّق نهاراً أو يتم استخدامها في الظروف الجوية السيئة التي تستدعي الإضاءة كالضباب ويختلف عدد الأنوار والألوان بحسب مكانها في الأمام أو الخلف⁽¹⁾. وبحسب نوع السفينة مما يترتب على مخالفتها وقوع حادث التصادم ففي المادة 94 والمادة 3 الفقرة ج استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع التصادمات كما ورد في اتفاقية قانون البحار 1982م إلزام السفينة باتخاذ التدابير المناسبة لتأمين السلامة في الإبحار والتي تضمنتها أيضاً الفقرة الرابعة والخامسة⁽²⁾.

3. علامات الإشارة الضوئية والصوتية: فتقوم المنارات بإصدار أصواتٍ شبيهة بأصوات التنبيه لإرشاد السفن في حالة الثلوج والأمطار والضباب الشديد والتي نصت عليها اتفاقية لندن في المادة 32 و 37 وعرفتها المادة 32 الإشارات الصوتية تتمثل في:

- صفارة Whistel وهي جهاز إشارة ضوئية.
- صفارة قصيرة Blast short وهي صفارة تستغرق ثانية واحدة تقريباً.
- صفارة طويلة Blast prolonged وهي صفارة تستغرق من أربعة إلى ستة ثواني⁽³⁾.

وغالباً ما يقع التصادم في مخالفة السفن للإشارات الضوئية، وفي بعض الأحيان يكون بسبب تأخر في استخدامها أو عدم استخدامها في الوقت المناسب. فمثلاً في حالات الضباب فقد يزيد أو ينقص من السرعة أثناء وجود الضباب مما يسبب التصادم⁽⁴⁾:

1 . الشواربي طلال، صلاح أحمد صالح، مرجع سابق، ص 144-145.

2 . اتفاقية قانون البحار، 1982، الفقرة الثالثة ص 60.

3 . طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، مرجع سابق، ص 187.

4 . زياد عبد القادر، 2010م، التوحيد في أحكام التصادم البحري، رسالة ماجستير في القانون البحري، دراسة مقارنة في القانون الدولي الخاص، جامعة وهران، ص42.

فالتصادم عادةً يكونُ بسببِ الإفراطِ في السّرعَة ونتيجةً اعتقادِ ربّانِ السفينة أنّ مساحةَ البحارِ شاسعةً كحادثةِ سفينةِ titanic عام 1912م نتيجة لسرعتها القصوى في نفس الاتجاه لاحظ الطاقمُ وجودَ جبلٍ جليديٍّ، وكان من الصّعب الانعطاف إلى اتجاه آخر فاصطدمت السفينة في الجبل الجليديّ والتي نجمَ عنها فتْحُ خمس مقصورات⁽¹⁾.

4. استخدامُ الرادار: وهي من الأجهزة المساعدة والدقيقة والمهمّة في الإقلال من حوادثِ التصادم، والتي تعتبرُ من وسائلِ الكشفِ عن إنذارٍ مبكرٍ قبل وقوعِ التّصادم. التي نصّت عليها القاعدة 7، عام 1972م الفقرة ب من الواجب أن تستخدمَ المعدّات الرادارية في حال تركيبها وتشغيلها استخداماً مناسباً يشملُ المسح بعيد المدى لتوفيرِ إنذارٍ مبكرٍ لخطرِ التّصادم، وكذلك التخطيطِ الراداري أو أيّ معاينةٍ منظمةٍ للأجسام المكتشفة. وبدأ استخدامه بعد الحرب العالمية الثانية وتقنضي أن يتمّ استخدامها من قبل كفاءةٍ عاليةٍ لقدرة تفسير وفهم الإشارات التي يصدرها الرادار، والتي تكونُ في أغلب الأحيان غير دقيقة البيانات. واعتقد أنّ استخدامَ هذا الجهاز سيقلل حوادثِ التصادمِ البحريّ ولكن مع الاستخدام الخاطئ والاعتمادُ عليه بشكلٍ كُليٍّ وعدم الأخذ بالاجراءات الأخرى الواجب اتباعها في حالة الظّروف الجويّة السيئة أدّى إلى ازديادِ حوادثِ التصادمِ البحريّ⁽²⁾.

5. تغيير سيرة السفينة لليمين لتفادي التصادم يجبُ الأخذ بعين الاعتبار الظروف السّائدة وتغيير المسار إذا سنحت الفرصة، واختيارُ الوقت المناسب، وإذا كانت المساحة كافية لذلك الإجراء قبل وقوعِ التصادم هي من أهمّ مظاهرِ التزامِ السفينة⁽³⁾.

¹. المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، مارلوج دراسة مقارنة لاسباب الحوادث وتحليل حادثة تايتنيك، 1914م، على موقع WWW.Mabge.org.

². محمد بهجت، 1992م، عبدالله كايد الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص 76.

³. RODIFRE (R) : La Faute dans Labor dage, D.M.F. 1971, P 196.

ب) الخطأ بسبب الإهمال، إذا لم يَقم ربّان السفينة أو المسؤول عنها بربط حبالها أو عدم المراقبة السمعية والبصرية من قبل مراقبٍ واحدٍ على الأقل، أي يأخذ الاحتياطات اللازمة للقيام بفعل أو الامتناع عن الفعل اعتقاداً منه أنّ المياه بمساحتها الشاسعة، احتمالية وقوع التصادم فيها قليلة⁽¹⁾، ففي هذه الحالة يجب إثبات الخطأ في حصول التصادم البحري ويكون ربّان السفينة مسؤولاً إذا اثبت المدعي أن التصادم وقع خطأ، بسبب ربّان السفينة فوسائل الإثبات متعددة من خلال استعانة المحكمة بشهود التصادم أو الخبرة الفنية لتحديد سبب التصادم وكمية الضرر، فإذا ثبت أنّ الضرر وقع بسبب خطأ من ربّان السفينة وجب على المسؤول التعويض عن الضرر⁽²⁾.

وعلى سبيل المثال كما لو لم تقم سفينة بربط حبالها، وتقوم سفينة بسرعة مخلّفة وراءها أمواجاً تسبب في إغراق سفينة أخرى صغيرة، والتي تعتبر اهمالاً وعدم المراقبة الجيدة، وقد جاء في اتفاقية بروكسل إذا وقع التصادم بسبب خطأ إحدى السفن فإن السفينة الصادمة هي من يقع على عاتقها تعويض الأضرار للسفينة المصدومة.

أنواع التصادم:

- التصادم القهري أو التصادم المشتبه: بسببه والذي يُعبّر عنه بالتصادم العرضي، أي التصادم الذي يحصل رغم اتخاذ سائر الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوعه، ويأتي نتيجة الصدفة دون أن يكون من قصدٍ أو إهمالٍ أو سوء تصرف الذي يحصل بالرغم أنّ السفينة لم ترتكب أي خطأ ولم يكن لها قصدٌ إلحاق الضرر بالسفن الأخرى⁽³⁾.

1 . بن عصمان جمال، 2009م، اطروحة دكتوراه، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، الجزائر، كلية الحقوق، ص 77.
2 . اللصاصمة حسن حرب، 2015م، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحري الأردني، دراسة مقارنة، ص 105.
3 . هشام رمضان الجزائري، ارشيدة عوض خلف، 2011م، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة، طبعة 1، دار جليس الزمان، عمان، ص 232.

ويقصدُ بالحالة القهرية، هو الحادثُ الذي يستحيلُ دفعُهُ، ولا يمكنُ توقعه، الخارجُ عن الإرادة كعاصفةٍ أو زلزالٍ فالشرطان عدمُ إمكانية دفع الحادث واستحالة منعه، هما من شروط القوى القاهرة فيجبُ توافرها لوجود التصادم فإذا تخلّف أحدهما فلا يمكن القول بوجود القوة القاهرة⁽¹⁾.

تعريف القوة القاهرة، هي خارجةٌ عن إرادة الإنسان مثلاً هيجان البحر، أمطارٌ غزيرة، رعد، حصول بركان في مكان سير السفينة أو زلزال⁽²⁾.

ومتى كان التصادمُ ناشئاً عن قوة قهرية فإنَّ كلَّ سفينةٍ من السفن المتصادمة تتحملُ ما أصابها من ضرر⁽³⁾.

- التصادمُ المشتبه بسببه ولا يمكن تعيين سببه بصورة أكيدة: إذا كان قوّة قاهرةً أو خطأ أحد الطرفين أي هناك شك في سببه، سُميت بحالة عدم التمكن من إثبات الخطأ أي من غير الممكن معرفة مرتكب الخطأ⁽⁴⁾.

- التصادمُ الناشئُ عن خطأ مشترك: ويكون نتيجة خطأ ربّان السفينتين، أو أحد أفراد الطاقم وقد يكون في بعض الأحيان الخطأ مشترك وقد يقع في أكثر من سفينة، وقد نصّت معاهدة بروكسل من المادة 4 الفقرة الأولى إذا كان الخطأ مشتركاً تكونُ مسؤولية كلِّ سفينةٍ نسبة مقدار الأخطاء التي ارتكبتها، وإذا كانت من الظروف التي لا يمكن تحديد النسبة فيها، أو إذا ظهر أنّ الأخطاء متعادلة فتتقسم المسؤولية بالتساوي فقد تحدث أنّ كلَّ سفينةٍ قد تتسبّب في التصادم البحري⁽⁵⁾،

1 . السنهوري عبد الرزاق، 1998م، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 2، طبعة 3، منشورات الحلبي، لبنان، ص 994.

2 . الغازي ايهاب خضر عرفات، 2013م، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الاسلامي، رسالة ماجستير تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون الجامعة الاسلامية، غزة، ص 46.

3 . داويدار هاني، 2001م، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ص 222.

4 . الجزائري هشام رمضان، ارشيدة عوض خلف، مرجع سابق، 243.

5 . بن عصمان جمال، مرجع سابق، ص 85 وما يليها.

وتنسبُ الضرر إلى سفينةٍ أخرى ولتجنّب ذلك نظّمت اتفاقية بروكسل توزيع المسؤولية بالتساوي في حالة عدم القدرة في تحديد الأخطاء التي ارتكبتها السفينة⁽¹⁾.

أهم حالات التصادم

فمن الحوادث الخطيرة التي تسببت بالتلوث النفطي في البحار، والتي نتج عنها أضراراً جسيمةً، فهناك عدة حوادث سنذكر أهمّها والتي تمكنا من الاطلاع عليها:

1. حادثة نوري كاينون الليبيرية التي وقعت في 18/3/1967م، حيث كانت السفينة محملة

بشحنة من النفط الخام متجهةً من الكويت إلى ويلز، وكانت تحمل 11900 ألف برميل

وتحطمت في شواطئ الانجليزية الفرنسية، وانتشرت بقعة النفط بمساحة كبيرة، مما أدى

لتهديد الحياة البحرية وتحطم الشواطئ الانجليزية، وأدت إلى خسائر كبيرة للتخلص منها

فقدت بثمانية ملايين دولار⁽²⁾، ولحدّ من ازدياد الأضرار وتفشي الخطورة لجأت القوات

البحرية الانجليزية إلى ضرب السفينة بالمدافع لإغراقها، مع أنّ السفينة لم تكن موجودةً

داخل المياه الانجليزية⁽³⁾، إنّما كانت متواجدةً في عرض البحر، فالسفينة في أعالي البحار

لا تخضع إلا للعلم الذي تحمله السفينة والدولة التي تنتمي إليها، أي لاختصاص دولة

العلم والدولة التي ينتمي إليها بجنسيته من أضر به التصادم البحري⁽⁴⁾.

ونتيجةً لذلك سارعت منظمة الامكو على وضع الاتفاقية الخاصة بالأضرار الناشئة عن التلوث

بالزيت 1969م⁽⁵⁾، حيث أخذت اتفاقية بروكسل 1952م بشأن اختصاص التصادم البحري وغيرها

من الحوادث التي أخذت بعين الاعتبار الاختصاص الإداري لدولة العلم الذي تحمله السفينة التي

1 . هشام رمضان الجزائري، وعضو خلف ارشيدة، ص 187.

2 . دكتور سلامة أحمد عبد الكريم، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، من أبحاث المؤتمر العلمي للقانونيين المصري، المجلة المصرية للقانون الدولي، ص 13.

3 . دكتور الغنيمي محمد طلعت، 1975م، القانون البحري في أبعاد جديدة، لا طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ص 331.

4 . دكتور عبد الحميد محمد سامي، 1980م، أصول القانون الدولي العام، طبعة 5، مؤسسة الثقافة الجامعية، ص 343.

5 . الشبوي عبد السلام، 2001م، التعويض عن الاضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية، ص 2.

كانت سبب في التصادم،⁽¹⁾ وقد نصّت اتفاقية قانون البحار من المادة 97 الفقرة الأولى في حالة وقوع مصادمة أو أيّ حادثه ملاحية أخرى تتعلق في أعالي البحار تؤدّي إلى المسؤولية الجزائية التأديبية لربان السفينة، أو أيّ شخص آخر يعمل في خدمتها لا يجوز أن تقام أيّ دعوة جزائية أو تأديبية ضدّ ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها⁽²⁾.

فيتضح ممّا سبق في حالة وقوع التصادم في أعالي البحار وتسبّب في التلوث، فتدخل دولة العلم بتطبيق القانون الإداري والجنائي المتسبّب بالضرر، لكن إذا كان الخطر يهدّد سواحلها، فيكون لغير دولة العلم التدخل لتلافي حدوث الخطر تبعاً للضرورة⁽³⁾.

فالضرورة هي مجموعة الظروف الخارجية التي تهدّد الشخص بخطر جسيم حال لا يمكن تلافيه إلا بارتكاب مخالفة قانونية، وغالباً ما تكون وليدة لقوة الطبيعة⁽⁴⁾ كما فعلت إنجلترا في حادثه توري كانيون والتي استندت إلى الضرورة لأبعاد الخطر، فيجب تعطيل المفاصد والتقليل منها قدر الإمكان استناداً إلى القاعدة الفقهية (لا ضرر ولا ضرار)⁽⁵⁾. والتي تمّ التخلّص منها بالقنابل المحرقة لحرق النفط، ممّا أدّى ذلك إلى آثار سلبية من ناحيتين المادية من التكلفة العالية لمعالجتها والتخلص منها، والناحية المعنوية لحالها من آثار خطيرة وسلبية على البيئة البحرية⁽⁶⁾.

2. حادثه اماكوكاديز 1978م حيث جنحت السفينة البحرية الناقلة للنفط غرب فرنسا قرب

شاطئ بورتيسال بريتاني⁽⁷⁾.

1 . دكتور العناني ابراهيم، 1979م، القانون الدولي الجديد للبحار، لا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 426
2 . الغنيمي محمد طلعت، 1975م، القانون البحري في أبعاد جديدة، لا يوجد طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 331.

3 . اتفاقية قانون البحار الأمم المتحدة، 1982م، مادة 97.
4 . النبراوي محمد سامي، 1987م، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي، طبعة 2، منشورات جامعة قار بونس، ص 420.

5 . ابرو عبد الحي، 2013م دراسة فقهية تطبيقية لقاعدة لا ضرر ولا ضرار، 392، ص 3.

6 . Hodson, op. Cit. p 65.

7 . برنامج الأمم المتحدة انقاذ كوكبنا، ص 89.

حيث تسربت الحمولة بالكامل (228000) كم مما أدى إلى ضررٍ على الكائنات الحية وتناقص في نموّ العوالق النباتية، فالسبب الرئيس في الحادثة دفع الأمواج للسفينة إلى سلسلة من الصّخور مما أدى إلى انقسامها نصفين⁽¹⁾، وقد أثبت القضاء سبب آخر لحادث السفينة، وهو سوء تصميم الناقلة من قبل الشركة⁽²⁾، وعلى أثر ما أثبتته القضاء تم النزاع بين الشركة المالكة للسفينة مع الجهة المختصة بالنظر في النزاع، مما أدى إلى عرض النزاع على المحاكم الأمريكية الفيدرالية للنظر في هذه القضية، وقد قام المتضررين بتنظيف الشواطئ الملوثة ورفع الدعوى على الشركة المالكة للسفينة ستاندرد النفطية، وأقاموا دعوى على فرعين من فروع الشركة القائمين على أعمال الناقلة الذي تجاوز عدد القائمين على الدعوى المائة من مختلف الفئات⁽³⁾.

3. حادثة هارت فود ون يو أورل ليانزا: حيث عبّرت السفينة مضيق هرمز متجهة غرباً لدخول الخليج العربي، وكانت سفينة أخرى متجهة جنوباً في طريقها لجبل علي، مما أدى إلى التصادم وتمزق خزّان الصابورة وتسرب منه 25 ألف جالون من الوقود الديزل إضافة إلى الخسائر المادية، وقد تمّ فحصها من قبل غوّاصين بحريين فوجدوا ثقب بحجم ثمانية عشر قدم، وقدموا تقرير للقاضي في هذه الحادثة وأتضح من خلاله أنّ السبب الرئيسي في وقوع التصادم سوء الإدارة من ربّان السفينة وعدم سيرها ضمن الخطّة المناسبة ولم يكن قائد السفينة موجوداً في غرفة التحكّم أثناء سير السفينة⁽⁴⁾.

وبعد ايضاح شروط وأهمّ حالات التصادم، فيجدُر بنا ذِكرُ أنّ أكثر حوادث التصادم تقع عادةً من السفن التي تحمل أعلام المجاملة، وذلك لعدم التزامها بالمقتضيات القانونية المتعلقة بالأمن

1 . عبد السلام زين العابدين، دكتور عرفات محمد عبد المرضي، تلوث البيئة البحرية، ثمن المدينة، طبعة 1، المكتبة الأكاديمية القاهرة، ص 157.

2 . دكتور حسين فتحي، 1992م، التلوث البحري للسفن وآليات الحد من التلوث، من أبحاث المؤتمر العملي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، ص 18.

3 . دكتور شوقي ممدوح، 1980 م، تقرير عن أعمال الدورة الثامنة بالمعهد القانون الدولي والعلاقات الدولية، ببسالونيك، المجلة المصرية للقانون الدولي عدد 36، ص 232.

4 . Two. V.s.Navy vessels Collide in the Strait of Hormuz.

والسلامة البحريّة وانعدام الرقابة عليها من قبل دولة العلم، حيث تمنح العديد من الدول الاعلام المجاملة التي تبحر تحت لوأها أغلبية ناقلات النقط، وهي لا تفرض أيّ قانون للضرائب الماليّة أو أية مؤهلات خاصّة للسفينة⁽¹⁾ وغالباً ما يكون مالكي السفن أو تجهيزها من الدول المصنّعة الذين يحتمون وراء تسهيلات القوانين⁽²⁾.

السفن المستثناه من أحكام التصادم:

1. السفن الحربيّة: عرفت المادة 29 اتفاقية البحار لسنة 1982م السفينة الحربية بأنّها السفينة التابعة لقوات المسلّحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجيّة المميّزة للسفن الحربيّة التي لها جنسيّة هذه الدولة، وتكون تحت إمرة الضابط المعين رسمياً من حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة، أو ما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلّحة النظامية أي هي تلك السفن التي تُسيّر من طرف الإدارة العسكريّة وتخضع لتسجيل خاص⁽³⁾.

2. السفن المخصّصة للخدمة العامّة: وهي السفن التابعة لملك الدولة، وعرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958م المادة 96، وهي التي تملكها الدولة قصد استغلالها واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكوميّة غير تجاريّة⁽⁴⁾، فالأصل وقوع التصادم بين سفينة خاصّة وسفينة حربية أو عامة لا تطبق أحكام التصادم، فتكون خاضعة للقواعد العامة للمسؤوليّة في القانون المدني أما إذا كانت مخصّصة لأغراض تجاريّة، فيتعيّن أن تخضع لأحكام خاصّة بالاتفاقية⁽⁵⁾ وقد سارعت السفن التجاريّة إلى عقد اتفاقية بروكسل 1926م

1 . ايلزورت توماس، 1968م، أساسا الحياة هواء وماء، ترجمة لجنة من الأساتذة الجامعيين، لا طبعة، دار الأفاق الجديدة بيروت، ص 52.

2 . دكتور الضحاك ادريس، 1987م، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، طبعة 1، ص 648-649.

3 . المجلة الدولية للصليب الأحمر ، I C R C ، 309، منشور على الموقع: WWW. IC RC. Org .

4 . العربي محمد فريد، الفقي محمد السيد ، مرجع سابق، ص 26.

5 . هشام علي صادق، 2002م، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، ص 47.

وبرتوكولها المعدل لسنة 1934 م والتي قامت بتوحيد القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة، فتضمنت المعاهدة إخضاع السفن التجارية المملوكة للدولة للأغراض غير الحكومية خاضعة للقانون الخاص، فتخضع للاختصاص الوطني، مثل نقل الركاب ونقل البضائع، أما في ما تعلق في السفن الحربية والسفن الحكومية التي تمتلكها الدولة المخصصة لأغراض حكومية غير تجارية فلا يجوز الحجز عليها إلا في القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو أعمال المساعدة والإنقاذ من الخسائر البحرية العامة، فنجد أن السفن المتمتعة بالحصانة، السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: التلوث النفطي الناجم من تفريغ السفن

لا يقتصر التلوث النفطي الناجم من السفن على الحوادث، وإنما يضاف إليه التفريغ الغير مشروع سواء من مواقع الآلات أو من مواقع الشحن التي تنجم من تنظيف الخزانات أو تصريف الخطوط الأساسية، أو العبث بتجهيزات الرقابة من التلوث التي تسبب الضرر على الكائنات الحية والإنسان بشكل عام فيتعين أولاً تقنين القوانين الداخلية والتشديد على عمليات التفريغ، ويُعد الدافع الأساسي له المال، وفرض عقوبات صارمة لردع منتهكي البيئة البحرية للتخلص من الحمولة المتبقية في السفينة.

ولمواجهة هذه الظاهرة عمل الفقه الدولي على هذه الظاهرة نظراً لخطورتها، وألزمّت الدول بوضع القوانين وتقنينها بحسب ما جاء في الاتفاقيات الدولية، وعمل دولة الميناء على مراقبة السفن. ومن الاتفاقيات الدولية التي تطرقت لهذا الموضوع اتفاقية ماربول 1973م والتي تم نفاذها عام 1978م، واتفاقية قانون البحار 1982م والتي سنتكلم عنها فيما يلي:

¹ . محمد الحاج محمود، 2008م، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، الأردن، ص 68.

يتوجبُ على السفن الامتثال بالاتفاقيات الدولية للأماكن المخصصة للتفريغ والحمولة المقررة؛ لأنها المسؤولة، فيتعيّن على كلّ سفينةٍ تبلغ حمولتها الخام 400 طن أو أكثر، وكلّ ناقلةٍ نَفْطٍ تبلغ حمولتها الخام 150 طن وما فوق الاحتفاظ بسجّلات النّفط وعمليات الشّحن وشهادة دوليّة للوقاية من التلوث النفطيّ I O P P وخطة طوارئ السفينة لمواجهة التلوّث⁽¹⁾.

وأقتضت اتفاقية ماربول من البروتوكول الأول إبلاغ الجهة المسؤولة فوراً في حال وجود عملية تفريغ نَفْطٍ أو محتملة الحدوث وتضمّن ضرورة التفتيش والرّقابة⁽²⁾.
فيوجدُ عدة فئاتٍ من الفضلات النّفطيّة المتراكمة في السفينة ومنها:

1. الفضلات الجمّة: فمن المعروف أنّ السفينة التجاريّة الكبيرة تحتوي على عدّة أنظمة هندسيّة لدفع السفينة وتنقلها، فتحتوي على أنظمة تُستخدَم لتدبير الوقود والتزيت وتنقية الزيت ومعالجة المياه المالحة ومياه الجمّة ومياه الصّابورة، ويحتوي كلّ جهازٍ على عدد من المضخّات ومعدّات الرّقابة، وأيضاً على كمية كبيرة من الأنابيب والتي من الممكن أن تحدث تسرباً بأيّ من الأجهزة داخل السفينة، فقد يصلُ في اليوم الواحد مستوى تراكم الفضلات إلى حدود 20 متر مكعب أو أكثر الناتجة عن ضخامة موقع آلات السفن وجود كيلومترات من الأنابيب وألاف التجهيزات والوصلات والمضخّات، وأيضاً من صرف مغاسل المحرّكات وعمليات أخرى⁽³⁾.

2. فضلات الحمأة: وتقوم المحرّكات الرئيسيّة ذات الغاطس العميق بإحراق نوعٍ من النّفط الثقيل ذي النّوعية المتدنية، وتقوم بها عادة المحرّكات المساعدة، وقد تُحدثُ تلوّثٌ آخر أثناء عملية النقل والتخزين قبل نقل النّفط إلى السفينة، فتجري عمليات التنقيّة بواسطة

¹ . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النّفط من السفن، ص 8 .

² . اتفاقية ماربول 1973، البروتوكول الأول.

³ . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النّفط من السفن، مرجع سابق،

أجهزة طرد مركزي قبل وصوله إلى المحركات، وتعمل باستمرار في إزالة الملوثات، وتكون قادرة على تنظيف نفسها بنفسها. ومن خلال جهاز التنقية يجري طرد الملوثات الصلبة الأثقل وزناً بقوة الطرد المركزي إلى الجدران الخارجية وتجري إزالة المياه من الخزانات بواسطة منافذ وفتحات أما التصريف الملوثات السائلة نحو خزان الحمأة⁽¹⁾.

3. فضلات رواسب شاحنات النفط: السفن الناقلة تحمل شحنات مختلفة من أنواع المنتجات النفطية فيفترض تنظيف ناقلات النفط، وقد يؤدي ذلك إلى تكوين فضلات نفطية والتي يتم تنظيفها بطرق مختلفة باستخدام جهاز الرش الذي يعرف باسم (Butterworth) فتقوم برش مياه ساخنة مضغوطة داخل الخزانات، وبالتالي يتم تفريغ الرواسب في مياه البحر. وبعد عملية التفريغ النهائية تبقى رواسب لا يمكن ضخها وعادة تكون صغيرة حوالي 200 لتر في كل خزان، ويقوم مساح الشحنة عادة بتفريغ خزانات الشحن ووضع السفينة عند إنجاز عملية النقل للتأكد من إفراغ السفينة، ويوجد هذا التقرير عادة على متن السفينة وأيضاً التعليمات بشأن عملية التفريغ حتى تتم عملية نقل أخرى للنفط الخام، ويجري تنظيف الخزان على الساحل لتحميل الشحنة الجديدة⁽²⁾. يلتزم ربان السفن بالإحتفاظ بسجلات التفريغ ونقل النفط والتخلص من المياه الحمأة الجمة وعمليات الأهداف والفضلات النفطية بكافة أشكالها، وأسبابه وتقديمها أثناء عملية التفريغ ويمكن إحالة الانتهاكات إلى دولة الميناء أو الدولة الساحلية في حالة تم رصد سفينة قامت بتفريغ النفط، فتتخذ دولة الميناء كما جاء في المادة 218، عدة إجراءات التحقيق في الفقرة 1. "عندما تكون سفينة موجودة طوعاً داخل إحدى موانئ دولة أو إحدى محطات النهائية

¹ . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، مرجع سابق، ص 12 .

² . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، مرجع سابق، ص 13 .

البحريّة القريبة من الشاطئ، يجوزُ لتلك الدولة أن تجري تحقيقاً وأن تقيمُ حيث تبرّر الأدلّة تلك الدعوة فيما يتعلق بأيّ تصريفٍ من تلك السفينة، يكون قد تمّ خارج المياه الداخليّة أو البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصاديّة الخالصة لتلك الدولة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدوليّة المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دوليّة مختصّة، أو مؤتمر دبلوماسي عام". وقد وضعت استثناء في الفقرة 2 "لا تقام الدعوة بانتهاك تصريفٍ في المياه الداخليّة لدولة أخرى أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصاديّة الخالصة بناءً على طلب تلك الدولة، أو دولة العلم أو أيّة دولة أصابها الضرر أو تعرّضت للتهديد نتيجةً للانتهاك" وإلا إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل بسبب تلوثٍ في المياه الداخليّة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصاديّة الخالصة للدولة مقيماً الدعوة⁽¹⁾.

وأوضحت المادّة في حال تعرّض الدّول الأخرى للتلوث النّفطي من خلال التفريغ الغير مشروع على الساحل، أو داخل البحر الإقليمي فتقعُ المسؤولية مباشرةً على دولة العلم التي سجّلت السفينة فيها وتلزم بإنفاذ اتفاقية منع تلوث السفن ماربول، وتكون من خلال العمل المشترك بين دولة الميناء والدول الساحليّة بالقيام بعمليات التفتيش والرقابة للتقليل من الانتهاك، وقد نصّت اتفاقية ماربول، على أنّه حيثما وُجِدَتْ آثارٌ مرئيةٌ للنّفط على سطح المياه أو على مقربةٍ مباشرةً من السفينة، تعيّن على حكومات الدّول الاعضاء في المعاهدة الشّروع فوراً في التحقيق، ويتضمن التحقيق أحوال الرّياح والبحر وتعقّب آثار السفينة وسرعتها، وأيّ سجلاتٍ أخرى بشأن عمليّة تفريغ النّفط⁽²⁾.

1 . اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة 218، الفقرة 1، والفقرة 2 .

2 . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النّفط من السفن، 22 .

وباستطاعة دولة الميناء أو الدولة الساحلية بإحالة المسألة لسفينة دولة العلم، وطلب اتخاذ الإجراءات المطلقة كما نصت في المادة 218 في الفقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة، تنتقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء عملاً بهذه المادة إلى دولة العلم أو إلى دولة ساحلية بناءً على طلبها، ويجوز بناءً على طلب الدولة الساحلية رهناً بمراعاة الفرع 7، إيقاف أية دعوة تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرهما الأقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، وفي هذه الحالة تنتقل أدلة وسجلات القضية وأية كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوة في دولة الميناء⁽¹⁾.

وباستطاعت البلد المعني استخدام التشريعات الوطنية التي يمكن من خلالها إنفاذ التشريعات البيئية وتحديد القوانين الجنائية لما جرى انتهاكه لوجود السفينة في مياهه الإقليمية، والتي تتمثل بمقاضاة الأفراد والشركات لاستخدام سجلات نפטٍ ضرورية أو غيرها من سجلات السفينة ويسمح توجيه تهمة الإدلاء الكاذب لمقاضاة مرتكبي عمليات التفريغ الغير مشروع حيث يتم التفريغ في المياه الدولية.

بحيث تمنع عملية التفريغ لمزيج النفط في البحر، ويتم تطبيقها على آلات جميع السفن التي تبلغ حمولتها 400 طن وما فوقها، ويمكن إجراء عملية تفريغ من موقع الآلات في حال لم تتجاوز نسبة المكون النفتي في السائل الذي يجري تفريغه 15 PPM وتتلمز السفن البالغة الحمولة 400 طن الاحتفاظ بالنفط لتفريغها بالمنشآت الموجودة على الساحل، أو تفريغه بواسطة تجهيزات توافق عليها دولة العلم بحيث لا يتجاوز النفط حدود 15 PPM، ويمكن تفريغ الناقلات النفطية على

1 . اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة 218، الفقرة 4 .

بعد يزيد عن 50 ميلاً بحرياً على أقرب يابسة وفق النّظام المحدّد في الاتفاقية القائمة بدورها بالنّص والموافقة عليها⁽¹⁾.

فنتألفُ العقوبةُ بحقّ مرتكب جريمة التفريغ وفق القانون الداخل إلى عدّة أقسام بالغرامة والسّجن والتعويض للضّحايا والبيئة، ويجب الأخذ بعين الاعتبار درجة جسامه الضّرر من تاريخ الانتهاك، وفي بعض الأحيان قد لا تكون الاجراءات الوطنيّة كافية أو لا تتخذُ الإجراءات المطلوبة؛ لأنّه قد يقع في بعض الأحيان خارج الحدود الإقليمية للدولة الساحليّة، أو عدم توافر الأدلّة لضمان أدانت المتهمين أو الصّعوبات التّقنيّة كعدم تحديث التشريعات الوطنيّة، أو عدم نظر المدعويين بسبب وجود قضايا أكبر أو نقص في الموارد⁽²⁾.

وفي هذه الحالة يجب إحالة المسألة لدولة العّلم في حالة تقرير عدم المضيّ بالإجراءات من دولة الميناء أو الساحليّة، الفقرة 5 لدولة العّلم التي تباشر التحقيق في الانتهاك أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى يمكن أن تكون مفيدة في ظروف القضية، وتعملُ الدّول على تلبية الطّلبات المناسبة المتقدّمة من دولة العّلم⁽³⁾.

ووفقاً للمادة 6 من اتفاقية ماربول التي تضمّنت الحقوق والواجبات في مجال ضبط الانتهاكات والتعاون لإنفاذ الاتفاقية والتعاون الفعليّ، وتحقيق دولة العّلم بالمسألة وفي حالة اقتناعها بوجود أدلّة كافية بالنسبة للانتهاك، فتقومُ بالمقاضاة في أسرع وقتٍ ممكن، وقد تكونُ التحقيقات والإجراءات غير مناسبة، ويعودُ ذلك لأسباب النّقص في الموارد والمعلومات المقدّمة، أو عدم كفاية المعلومات التي قدّمتها دولة الميناء أو السّاحل أو البعد الجغرافي للمنطقة.

ويجبُ أن ترافق الأدلّة إلى دولة العّلم في رسالة رسميّة إلى السّلطات الرّسمية وتقديمها في تقرير عن القضية المشروعة لمباشرة الاجراءات القضائيّة، فتصبحُ دولة العّلم ملزمةً بالتحقيق وتقومُ

1 . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، ص 27 .

2 . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، ص 8 .

3 . اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المادة 217 .

بدورها لمعرفة الأدلة جرّاء التفريغ الغير مشروع، وتستطيع من خلالها إجراء الجزاءات المدنيّة والجنائيّة والإداريّة بحقّ المنتهكين، مالكُ السفينة أو مشغلها أو أفراد الطاقم أو ربّان السفينة⁽¹⁾.

¹ . AR. Oil Discharge. Manual. ، من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، ص 24 .

المبحث الثاني: المسؤولية الدولية في حال وقوع التلوث النفطي

بجانب المسؤولية الدولية تتركز على قيم الدولة بفعل سلبي أو ايجابي، والتي تعتبر من المواضيع المعقدة بحيث يصعب تحديد المسؤول الفعلي عن الضرر الواقع والذي يستلزم التعويض، ويسعى القانون الدولي من خلالها⁽¹⁾ تحمل الشخص المخالف للإلتزامات المقررة في قواعد القانون الدولي بالإضافة إلى تعويض نتيجة الضرر الواقع⁽²⁾ وفي قول الحكيم عز وجل: ﴿لَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولًا﴾⁽³⁾.

تقتضي الأفعال التي تتم بإرادة الإنسان وتكون النتيجة بإلحاق الضرر بالغير والنفس، فيتوجب المساءلة عملاً بأحكام الشريعة الإسلامية، فالأساس الذي يقوم عليه بالفقه الإسلامي، - الغرم بالغرم⁽⁴⁾، المتمثل في الفعل أو الخطأ على أساس نظرية المخاطرة أي ما نتج عن فعل ضررٍ وجب عليه تحمّل المسؤولية فلا يشترط بفعل الخطأ وإنما يكفي بوجود الضرر. وقد نصّ عليها العديد من الاتفاقيات الدولية وأهمها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المادة 209 الفقرة واحد "توضع وفقاً للجزء الحادي عشر وقواعد وأنظمة واجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحري الناشئ عن الأنشطة من المنطقة وخفضه والسيطرة عليه وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والاجراءات من وقتٍ لآخر حسب الضرورة"⁽⁵⁾.

وفي هذا المبحث سنوضح الأساس القانوني للمسؤولية الدولية للتلوث النفطي كمطلب أول والمطلب

الثاني أنواع المسؤولية الدولية

1 . لمياء علي النجار، أطروحة دكتوراه جامعة عين شمس، دكتوراه في القانون الدولي العام، ص 2 .
 2 . محمد حافظ غانم المسؤولية، 1962 م، معهد البحوث للدراسات العربية، ص 144 وما بعدها.
 3 . سورة الاسراء، آية، 15.
 4 . سعد الدين مسعود بن عمر التعتزاني الشافعي، دار الكتب العلمية، لبنان، طبعة واحد، 1936م، جزء 2، ص 406 .
 5 . اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار، 1982، المادة 209 .

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية

تعريف المسؤولية الدولية: اختلف فقهاء القانون في تعريف المسؤولية الدولية والتي اتصفت بالغموض وعدم الوضوح فقد عرضها الدكتور حافظ غانم: تنشأ المسؤولية الدولية في حالة قيام الدولة أو شخص من أشخاص القانون الدولي بعمل، أو امتناع عن عمل مخالف للالتزامات المقررة وفقاً لأحكام القانون الدولي للالتزام الواجبة للاحترام⁽¹⁾.

فالمبدأ الذي يفرضه القانون الدولي من خلال القيام بعمل مخالف أو الامتناع عن عمل مقرر في القانون هو إصلاح الضرر الواقع⁽²⁾.

أما القانون الدولي، وقد عرّف المسؤولية الدولية على أنها عمل غير مشروع دولياً صادر عن دولة ويترتب عليها مسؤوليتها الدولية وحتى تقوم المسؤولية يجب توفر الشروط التالية:

1. القيام أو الامتناع عن أي عمل يعدّ خرقاً للالتزامات العامة في القانون الدولي.
2. اسناد العمل الغير مشروع إلى الدولة على اعتبارها شخصاً قانونياً.
3. أن يترتب على القيام أو الامتناع ضرر⁽³⁾.

فيتضح مما سبق أنّ قيام المسؤولية تقع على عاتق الدولة التي تقدم استناداً لمصلحة دولة أخرى التي قام عليها الضرر، فالضرر الواقع على الأفراد، لا تنشأ عنه مسؤولية دولية، والذي يعتبر ضمن العلاقات الدولية بين الدول ولا يمكن اعتبارها ضمن المسؤولية المدنية إلا في حالة تتعلق بحقوق الإنسان⁽⁴⁾.

1. علي بن علي مزاح، 2007م، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، اطروحة دكتوراه في الحقوق جامعة الجزائر ، ص 214 .

2 . سرحان عبد العزيز، 1991م، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 130 .

3 . تقرير لجنة القانون الدولي من اعمال دورتها الـ 41 عام 1989م، ص 112 .

4 . علواني مبارك، اطروحة دكتوراه، المسؤولية الدولية في حماية البيئة دراسة مقارنة، تخصص قانون وعلاقات دولية، ص 135.

فلا تقومُ المسؤوليةُ الدوليَّةُ فقط على القيام أو الامتناع عن عملٍ، أي مخالفة الالتزام بالقانون الدوليّ يجب أن ترافقها وقوع الخطأ والقيام بالعمل الغير مشروع والتعسف في استعمال الحقّ وحسن الجوار⁽¹⁾.

ونصّت اتفاقيةُ الأمم المتحدة 1982 م المادة 194 من الفقرة الثانية، على أن تتخذَ الدول جميع ما يلزم لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها ورقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق الضرر عن طريق التلوث بدولٍ أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن إحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية وفقاً لهذه الاتفاقية⁽²⁾. فالغاية الأساسية من وجود المسؤولية الدولية، هي ضمانُ التعويض للمتضرر، فالدول التي تقوم بأنشطة خطيرة قد تؤدي إلى وقوع ضررٍ بالدول الأخرى، لذا يجب أن تتحمل مسؤولية ما تسببت به من ضررٍ بفعل نشاطها، إلا أنه لا يوجد صعوبةً في تطبيق المسؤولية الدولية نظراً لصعوبة تحديد المسؤول الفعلي عن التلوث كما في حالة التصادم أو التفريغ، إضافة إلى عدم القدرة للتقدير الدقيق لكمية التلوث فالتلوث النفطيّ قد يمتدُّ لمسافات شاسعة وفي بعض الأحيان قد يكون متجدد⁽³⁾.

كما ورد في القانون الدولي عن المسؤولية الدولية في سنة 1971 م، تسأل الدولة عن كلِّ فعلٍ أو امتناع يتنافى مع التزاماته الدولية بغض النظر عن سلطة الدولة⁽⁴⁾.

فأيُّ دولةٍ ينسب إليها العمل غير المشروع، تكون ملزمةً بالتعويض وفقاً لما ورد في القانون الدوليّ، ولا يتضمن سبل الحماية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، وعقدت العديد من الاتفاقيات وأهمها اتفاقية 1958 من جزاء تدفق الزيت من عمليات الاستغلال بالاستكشاف واتفاقية قاع البحار لسنة

1 . المسؤولية الدولية عن التلوث البيولوجي، دكتور شلال عواد العبيدي، مدون عراقي، Mubsher. Aljazera. Net .

2 . اتفاقية قانون البحار، المادة 194، الفقرة 2 .

3 . دكتور شلال عواد العبيدي، مرجع سابق.

4 . العيسى طلال ياسين، المسؤولية الدولية عن افعال لا يحظرها القانون الدولي، مجلة رسالة الحقوق، العدد 2، مجلد 1، لسنة 2009، ص 93.

1979م التي شددت على حماية البيئة من التلوث بالإضافة إلى قانون البحار لسنة 1982م والتي قرّر فيها قضايا التلوث بشكل عام فقد وردت في المادة 235 الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي⁽¹⁾. فجميع الاتفاقيات الدولية أكدت على الدول أن تكفل جميع الأنشطة، وتضعها تحت رقابتها وسيطرتها ولا تتسبب في ضرر التلوث للدول الأخرى⁽²⁾. فتمّ وضع المسؤولية الدولية لعدّة أسباب أهمّها للحدّ من أخطار التلوث والأضرار والتقليل منها قدر الامكان، وبناءً على ذلك تمّ توصل الفقه القانوني إلى وضع نظريات لتحديد طبيعة التلوث والأسس التقليدية والحديثة للمسؤولية الدولية.

1. الأسس التقليدية للمسؤولية الدولية: تقوم المسؤولية الدولية بناءً على مخالفتها للقواعد، ووقوع الخطأ والعمل الغير مشروع، فقديماً وبناءً على نظرية السيادة المطلقة، كانت حقوق الأفراد والشعوب تتعرض للانتهاك بدون أن يترتب عليها المسؤولية، فالغاية الأساسية منها إلزام الشخص القانوني الدولي الذي انتهك القواعد الضرر والتعويض عنه⁽³⁾.

ويجب توفر عنصرين، العنصر الشخصي نسبة التصرف إلى الدولة، والعنصر الموضوعي وهو ارتكاب نشاط مخالف وينتج عنه الضرر. فلم يستقرّ الفقه الدولي في تحديد أساس المسؤولية، فطبيعة العلاقات القانونية ونوعية النشاط المتسبب في الضرر، يتوجب إيجاد أسس تحكّم العلاقات الدولية.

1 . المومني صائل، الجوانب القانونية لحماية البيئة، مجلة القانون، العدد 6، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2010، ص 249 .

2 . المحاميد وليد فواد، مجلة للعلوم القانونية والسياسية، العدد 10، المجلد 1، العرق، 2011، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث.

3 . معمر رتيب محمد عبد الحافظ، 2007، المسؤولية الدولية عن النقل بالتخزين النفايات الخطرة، دار النهضة العربية، مصر، ص 311 .

فمن هذه الأسس التقليدية، أولاً: نظرية الخطأ هذه نظرية الفقيه الهولندي "جورجوس" والذي نقلها من النظام الداخلي إلى النظام الدولي⁽¹⁾. والذي أخذ بالقول بأن تنشأ المسؤولية الدولية، وتكون مشتركة بالفعل الخطأ إذا أجازت تصرف أحد رعاياها بأي شكل من الأشكال وامتناعها عن معاقبته أو تمكين إفلاته من العقاب فينسب إهمال الخطأ إلى الدولة ذاتها⁽²⁾.

أي أن نظرية الخطأ تقوم على أساسين:

1. لم يتخذ الأمير الاجراءات اللازمة لمنع الفعل الذي يشكل خطأ وبالتالي يصبح شريك.
 2. لم يعاقب الأمير ما صدر منه الخطأ مما جعله قد أجاز التصرف المضرّ بدولة أخرى⁽³⁾.
- فالمسؤولية التقليدية، تتمثل في نظرية الخطأ والتي أصبحت في غاية التعقيد لصعوبة تحديد المسؤول أي من ناحية نسبة الخطأ العمدي أو الإهمال وخاصة إذا كان العمل منسوباً إلى فرد أو مجموعة لتقصيرهم في عملهم ضمن مقاييس الحرص والتنبؤ التي تستند إليها في تقدير الخطأ، فالأساس القائم هنا قيام الدولة بفعل يضرّ بدولة أخرى (عدم المشروعية) إضافة إلى الإهمال أو الغش أو التقصير⁽⁴⁾.

فمن فقهاء القانون الدولي من أيد وأخذ بهذه النظرية، بناءً على أن الدولة مسؤولة لارتكابها فعل غير مشروع إضافة إلى الخطأ، ومنهم من عارضها باعتبار أن جانب تقدير الخطأ يخضع لقياسات نفسية وشخصية، وهذا لا ينطبق إلا على الشخص الطبيعي، والدولة شخص معنوي، وبالتالي لا تنطبق نظرية الخطأ على الدولة، وعلى أساس هذا الإنقسام والذي هو عبارة عن فكرة قانونية فتمّ التخلي عنها.

1 . العيسى طلال ياسين ، المسؤولية الدولية عن الأفعال لا يحظرها القانون الدولي، مجلة رسالة الحقوق، العدد 2، ص 93، مجلد 1 .
 2 . عامر صلاح الدين، 1984م، قانون التنظيم الدولي النظرية العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 300 .
 3 . يحيوي لعمر، 2009م، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ص 18 .
 4 . بويزيد مولد ، 1988م، مسؤولية دولية للدولة، بحث ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، معهد التعليم العالي للعلوم القانونية والإدارية، جامعة تيزي وزوي، ص 88 .

"جابريل سالفو" من المؤيدين لنظرية الخطأ الفقيه، قام في عام 1933 وأشار في أحد المحاضرات التي ألقاها في مدينة لاهاي إلى أنه أخذ بالمفهوم الواسع للمسؤولية أي الالتزام الناتج عن عملٍ غير مشروعٍ فلا يمكنُ أن نتكلمَ عن المسؤولية من غير وجود الخطأ، فالعملُ الغير مشروع يدلُّ على وجود الخطأ والذي لا ينشأ إلا عند انتهاك قاعدة قانونية⁽¹⁾.

وذهب أيضاً الفقيه "جورج سل" الذي أيّد نظرية الخطأ بقوله: أن مخالفة قواعد القانون الدوليّ معناه اغتصاب أو تجاوز السّطة أو التعسف باستعمال السلطة، أو عدم القيام باختصاص معين أو وجود خطأ لأحد الأعوان في أداء الوظيفة⁽²⁾. وكذلك ذهب العديدُ من الفقهاء العرب المؤيدين لنظرية الخطأ، ومنهم الاستاذ صادق أبو هيف قد اشترط إلى وجود الخطأ لقيام المسؤولية الدولية وأن يكون الخطأ من إهمالٍ أو متعمد⁽³⁾.

ومن المعارضين القاضي الدوليّ الفقيه "انزيلوتي" حيث يرى أن الخطأ يستند إلى معيار موضوعي والذي تمثل في مخالفة الالتزامات المقررة في القانون الدولي، فتقدير الخطأ يلزم للخضوع للقياسات الشخصية والنفسية والتي يصعبُ تطبيقها على الدولة بالإضافة إلى أجهزتها التي تعمل في نطاق اختصاصها، ومن الناحية التاريخية، كانت هذه النظرية ملائمةً للتطبيق بسبب الخلط بين الشخص الحاكم والدولة، فأعمال نظرية الخطأ في الأضرار البيئية، يجب إثبات تعمد الدولة أو التقصير أو الإهمال في إحداث تلك الأضرار بفعل الأنشطة، وتكون الدولة مسؤولةً وفقاً لقواعد القانون الدوليّ لمنع الأضرار⁽⁴⁾.

1 . افكرين محسن عبد الحميد، 1999م، النظرية العاملة للمسؤولية الدولية النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص 17.
2 . معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 317 .
3 . أبو هيف علي صادق، 1975م، القانون الدولي العام، طبعة 12، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 248 .
4 . معمر رتيب محمد عبد الحافظ، مرجع سابق، ص 327.

فيكشفُ الضّرر الذي ينتج عن الخطأ المنسوب إلى وظيفة الدولة المرتبطة بالنشاط الماديّ، فإذا لم يكن هذا النشاط تحت رقابة الدّول ويلحق الضّرر بدولة أخرى أو أحد رعاياها يعود لأسباب عدم قيام الدولة بوظيفتها، أو عدم اتخاذ الدولة الإجراءات الوقائيّة المناسبة للحدّ من أضرار التلوّث العابر للحدود والتي تجري ضمن إقليمها⁽¹⁾.

ومن خلال ما سبق نستطيع القول أنّ الخطأ المنسوب للدولة في هذه الحالة خطأ تقصيريّ بحكم وظيفتها لكونها رقيب على الأفراد والكيانات الخاصة لأقليمها، ومن جهة أخرى نتيجة لعدم قيام الدولة بوظيفتها من خلال اتّخاذ التدابير اللاّزمة لحماية البيئة من الأضرار.

فالواجب على الدولة المتضرّرة إثبات الخطأ والإهمال على الدولة القائمة بالنشاط لقيام المسؤوليّة وضمان التعويض، والتي أصبحت في الوقت الحاضر شديدة الغموض لصعوبة إثبات نيّة الخطأ، وأنّ الدولة لا تسألُ إلا إذا ثبت عدم بذل العناية، أو الإهمال أو التقصير من قبل الدولة بالإضافة إلى صعوبة نسب الخطأ إلى الدولة، وإثباته يحتاج إلى الإرادة، فالإهمال العمد ليس إلا حالة نفسيّة وتنطبق فقط على الشخص الطبيعيّ ونمّ إهمال هذه النّظرية نتيجة الانتقادات التي تعرّضت لها، فذهب الفقه الدوليّ إلى تطوير المسؤوليّة الدوليّة أكثر تناسباً لقيام المسؤوليّة.

ثانياً: نظرية العمل الغير مشروع:

فقدّم الفقيه "انزلوتي" والذي استبعد نظرية الخطأ إلى نظرية العمل الغير مشروع القائمة على أساس الرابطة السببيّة بين نشاط الدولة والعمل المحظور في القانون الدوليّ، تقوم على أساس موضوعيّ مخالف لقواعد القانون الدوليّ. حيث ذهب إلى أنّه يستلزم العمل الغير مشروع توفر عنصرين

1 . بواط محمد، المسؤولية الدولية عن الاضرار البيئية، ص 22 .

النشاط أي واقعة مادية خارجية ومحسوسة، والقاعدة القانونية التي يتعارض معها هذا النشاط، العمل الدولي الغير مشروع هو عمل يتعارض مع القانون الدولي⁽¹⁾.

فلا بد من استناد العمل الغير مشروع لشخص من أشخاص القانون الدولي، وتُسأل الدولة عن الفعل الغير مشروع الصادر من التصرفات الخارجة عن أجهزتها، والتي هي تحت رقابتها التشريعية والقضائية والتنفيذية من خلال مخالفتها لقواعد القانون الدولي، ويستطيع المتضرر اللجوء إلى المسؤولية الدولية في حال استنفاد جميع طرق الطعن الداخلية عن طريق الدولة دبلوماسياً، ويرفع دعوة المسؤولية أمام المحاكم الدولية، فيصبح العمل منسوباً إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، وهي الدولة التي وضعتها لجنة الفقه الدولي تحت مسمى مسؤولية الدولة عن الأفعال الدولية غير المشروعة⁽²⁾.

كما ورد في المادة الأولى كل فعل غير مشروع دولياً تقوم به الدولة يتتبع مسؤوليتها الدولية وأيضاً جاء في المادة "3" عن الفعل غير المشروع دولياً، وصف فعل الدولة بأنه غير مشروع دولياً، أمر يحكمه القانون الدولي، ولا يتأثر هذا الوصف بكون الفعل بأنه مشروع في إطار القانون الداخلي⁽³⁾.

وأعمال نظرية قواعد العمل الغير مشروع بتلوث البيئة، والذي يتوجب قيامها في حال مخالفة قواعد القانون الدولي ومساءلة الدولة عن الأضرار الناجمة بغض النظر عن القاعدة التي تم انتهاكها من قبل الدولة، بغض النظر عن القاعدة، عرفية أو قضائية أو تقاعدية⁽⁴⁾. وتلك القاعدة كانت قد تم تنظيمها في المسؤولية الدولية بالعمل الغير مشروع في الاتفاقيات الدولية، التي حظيت بالاهتمام بحيث يترتب المسؤولية على من قام بانتهاك البيئة، وأحدث الضرر، ومن أهمها ما فرضه الفقه

1 . يحاوي لعمر، مرجع سابق، ص 38.

2 . يحاوي لعمر، مرجع سابق، ص 39 .

3 . مشروع لجنة القانون الدولي حول المسؤولية القانونية، الوثيقة رقم 10 / 56 / A ، ص 24.

4 . معمر ارتيب، مرجع سابق، ص 347 .

الدوليّ والذي أصبح فيما بعد التزاماً عاماً مفروضاً على جميع الدول، سواء كانت طرف في الاتفاقية أم لا، بوضع قاعدة عرفية تحظرُ الدول مباشرة الأنشطة أو السماح بمباشرتها فوق إقليمها أو تحت ولايتها، ويترتبُ عليها إلحاق الضرر بالدول الأخرى ويترتب على انتهاكها قيام المسؤولية الدولية⁽¹⁾.

وإضافة إلى ذلك، نجد أنّ المؤتمرات الدولية سعت إلى حماية البيئة والمحافظة عليها ففي إعلان استوكهولم عام 1972 م، حيث أشارت إلى أحقية سيادة الدولة في استغلال ثرواتها مع الالتزام بعدم إلحاق الضرر بإقليم دولة أخرى، أو المناطق التي لا تخضع ضمن سيادة الدول. بالرغم بأنّه غير ملزم قانونياً إلا أنه يدخلُ ضمن ما يسمّى القانون المرن "Soft Low" والذي يمكن أن يصبح من القوانين المطبقة فعلاً "Hard Low" ويصبحُ من القواعد العرفية من خلال وضعها ضمن الاتفاقيات الدولية المتعددة⁽²⁾.

خلاصة القول، انتهاك الدولة للقواعد الدولية والتي تقتضي الإلتزام بها لغاية حماية البيئة من الأنشطة الممارسة تحت ولايتها، وقد تلحقُ الضرر بدولٍ أخرى، أي قيامها بعملٍ غير مشروع، وقيام المسؤولية على الدولة المعتدية. وفي مجال الضرر البيئي فرضت تطبيقات لأعمالها فيه التعسف في استعمال الحقّ وحسن الجوار والتي سنوضحها فيما يلي:

أ. التعسف في استعمال الحقّ، والذي عرفه الفقيه "كيس" بأنه ممارسة أحد أشخاص القانون

الدوليّ لحقوقه المقررة له بطريقة تُحدثُ أضراراً بشخصٍ قانونيٍّ آخر⁽³⁾.

1. بواط محمد، مرجع سابق، ص 30.

2. معمر ارتيب، مرجع سابق، ص 129 و ص 85.

3. علي بن علي جراح، مرجع سابق، ص 246.

فإذا استخدمت الدولة حقها في غير الغرض الموجود لأجله وخارج الإطار القانوني المحدد، وحدث أضراراً بأقليم دولة أخرى يترتب المسؤولية والتعويض، ويعتبر تعسفاً في استعمال الحق والتي يجسد مبدأ حسن النية⁽¹⁾.

وتسأل الدولة التي قامت بنشاط داخل إقليمها، ولحق الضرر بأقليم دولة أخرى التي يفترض استغلالها ضمن المعقول من غير التعسف في استغلالها ضمن ما يقرّر الإطار القانوني⁽²⁾. وأخذ فقهاء القانون الدولي في مواجهة الأضرار البيئية الواقعة خارج الحدود التي تقوم الدولة بإدارة نشاطها بكل سيء، ويلحق الضرر بدول أخرى ويتحدّد فكرة التعسف، واستعمال الحق قصد الضرر والذي يتجدّد ضمن معيارين، معيار وظيفي ومعيار موضوعي:

المعيار الوظيفي: وذلك ممارسة الحق ضمن نطاق محدد لتحقيق هدف معين اجتماعي واقتصادي، فإذا مورس خارج الإطار المحدد، يتحقق التعسف المحظور، ونتج عنها ضرر للغير لتحقيق هدف مغاير للهدف الذي وُجد من أجله.

المعيار الموضوعي: التزام الدولة عند ممارسة حقوقها عدم إلحاق الضرر بالغير، فإذا حدث ذلك الضرر يتحقق التعسف، والذي نصت عليه في قانون البحار مادة 145 على ضرورة أن تتخذ الدول عن طريق السلطة العليا لقاع البحار التدابير اللازمة وفقاً لهذه الاتفاقية، تلك التي تتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي تنشأ عن هذه الأنشطة ومنع الإخلال بالتوازن الايكولوجي للبيئة البحرية⁽³⁾.

¹ اسكندري أحمد، 1995م، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق الجامعية، الجزائر، ص 437 .

² حميدة جميلة، 2011، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدون، الجزائر، ص 133 .

³ أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 462 - 463 .

وهنا نستخلص أنّ الصعوبة تكمنُ في تطبيق هذه المعايير كأساس للعمل غير المشروع، لكون التعسّف في استعمال الحقّ يتطلب قصد الضّرر، ومعظم الأضرار التي تقع على البيئة، لا تقع بسوء نية أيّ دائماً يفترض وجود حسن النية.

ب. مبدأ حسن الجوار: فالضّرر البيئي لا يقتصرُ امتداده على الدّول المجاورة وإنّما يمتدُّ لنطاقات ومسافات شاسعة بعيدة المدى وبالتالي لا يمكن الفصل بينها وبين إقامة الحدود ففكرة حسن الجوار لها تطبيقات واسعة، والتي عرّفها الفقيه أوبنهايم حسنُ الجوار باستعمال الملك دون الأضرار بالغير⁽¹⁾.

وتقومُ على ثلاثة مبادئ أقرّها الفقيه "انتراسي" وهي:

1. المبدأ الأول: التزام الدولة أنّ لا تتسبب بضررٍ لدولةٍ أخرى.
2. المبدأ الثاني: في حالة وقوع ضررٍ تكون الدولة مسؤولة عن الضرر الذي سببته.
3. المبدأ الثالث: يجب أن يكون الضّرر الواقع جسيماً⁽²⁾.

هذه الفكرة ليس من السهل تطبيقها، وذلك لعدم القدرة لتقدير الضّرر إذا كان على قدرٍ من الجسامّة أم لا وذلك نتيجة الأضرار المختلفة عن بعضها البعض، فمنها ما يكون خطير، ومنها ما يكون تلوث ليس بخطير، وبالإضافة إلى التلوث الذي يمتدُّ بمسافاتٍ لا يمكن حصرها فوجد في القانون الدولي أنّ هذا المبدأ لا يمكنُ تطبيقه⁽³⁾.

نستنتج أنّ الأسس التقليدية غير مجدية لقيام غير المسؤولية لصعوبة تطبيقها، وبالتالي يتطلب الأمر إلى استحداث أسسٍ جديدة لقيام المسؤولية الدوليةً لنتيجةً للأنشطة المتكررة لم يعد الخطأ والعمل الغير مشروع كافيةً لجميع حالات المسؤولية، مما دفع الفقه الدولي لإيجاد أسسٍ حديثة

¹ . معلم يوسف، مسؤولية دولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي، اطروحة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، القسطنطينية، ص 79 .
² . أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 460.
³ . بواط محمد، مرجع سابق، ص 36 و ص 37.

تتواكب مع التطور العلمي والتكنولوجي لمواجهة الأنشطة الخطرة، وتكون شاملة لتغطية المسؤولية لكافة أنواع التلوث التي تقوم على أسس موضوعية. وستتناولها ضمن نظرية المخاطرة ونظرية الملوث يدفع.

- **نظرية المخاطرة:** أو النظرية المطلقة، والتي تقوم على أساس من يمارس الأنشطة الخطرة، يلزم عليه تحمّل المسؤولية عن المخاطرة جراء القيام بهذا النشاط من غير الحاجة إلى إثبات الخطأ، أو الإخلال بالالتزام الدولي⁽¹⁾. وإقامة المسؤولية على عاتق الدولة التي قد تكون في بعض الأحيان الأنشطة الممارسة مشروعة ولكن تنشأ عنها أضراراً خطيرة ولا يمكن تركها من غير تعويض بغض النظر إذا كان هناك تقصيراً أو اهمالاً من قبل الدولة. وفي نظرية المخاطرة تقوم المسؤولية على عاتق الدولة بسبب الأضرار الناتجة من أنشطتها العائدة عليها بالبرح⁽²⁾. فالمسؤولية هنا ناشئة عن الأفعال المحظورة في القانون الدولي، وتهدف إلى التعويض أو الترضية في حالة حصول الضرر في دولة أخرى، والذي يكون بمثابة إعادة التوازن بين الدول المعنية في المشكلة من جراء النشاط القائم على أساس التوازن بين مصالح الدولة المعنية⁽³⁾.

وتتمتع هذه النظرية بالخصائص الثلاثة:

1. الموضوعية: تهدف هذه الفكرة في المقام الأول إلى ضمان وحماية الدولة المتضررة

جراء الأنشطة الخطرة بغض النظر عن عنصر الخطأ.

2. تمرّد الشخص المسؤول، وهو محدّد في الاتفاقيات الدولية وهو صاحب النشاط المتسبب

في الضرر.

1. زازا لخضير، 2011، أحكام المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي العام، دار الهدى، الجزائر، ص 62 .
2. بو سلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 62 .
3. تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 46، 1993، ص 58 .

3. ذات تعويضٍ محدّدٍ في الاتفاقيّات الدوليّة تقدر عادة حجم التعويض عن الضّرر تماشياً

مع حجم النّشاط ومدى الضّرر النّاشئ⁽¹⁾.

انقسم فقهاء القانون الدوليّ إلى مؤيدين ومعارضين لنظريّة المخاطرة، منهم من ذهب إلى تطبيقها لأنّ النظريّات غير شاملة لجميع أضرار تلوث البيئة، ومن المؤيدين لهذه النظريّة التي نصّ عليها القانون الداخلي والدولي الفقيه "كيس" لا ينفصل هذا الاتجاه في تقرير المسؤولية عن القواعد الشرعيّة القانونيّة ففي الاتفاقيّات الدوليّة لا بدّ أن يردّ عليها نصّ، وفي القانون الداخلي يجب أن تتضمنها اللوائح والأنظمة والتي تكون غالباً من الأنشطة الخطرة، ولكنّ الدّول تتردّد في قبولها على المستوى الدوليّ، وتقرّر المسؤولية ضمن الأنشطة التي تقام على إقليمها ممّا يؤدّي إلى الأضرار بمصالحها الاقتصاديّة⁽²⁾.

ومن المؤيدين أيضاً دكتور نبيل بشير يقول أنّ العنصر الحاسم بقيام المسؤولية وجود الضّرر والذي يضيف على الفعل الغير مشروع والنتيجة نشاط أضّرّ بشخصٍ من أشخاص القانون الدوليّ، بغضّ النّظر إذا كان مخالف لقواعد القانون الدوليّ أم لا⁽³⁾.

ميّز الفقه الدوليّ بين نوعين من المسؤولية وفقاً لنظريّة الخطأ:

1. المسؤولية المشدّدة: والتي تسمح من خلالها للمدّعي عليه أن يدفع المسؤولية عنه بإثبات

أنّ الضّرر نتج عن القوّة القاهرة ولا يُمكن دفعه.

2. المسؤولية المطلقة: لا يمكن الإغفاء منها بأيّ شكلٍ من الأشكال ولا بأيّ ظرفٍ ولا سبب

من الأسباب⁽⁴⁾.

1 . فهيمي مصطفى خالد، 2011، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، ص 318- 319

2 . دكتور بواط محمد، مرجع سابق، ص 44 .

3 . بشير نبيل، 1994، المسؤولية الدولية في عالم متغير، دون ناشر، القاهرة، مصر، ص 125 – 126 .

4 . علي بن علي مراح، مرجع سابق، ص 2019 .

فلم تسلم نظرية المخاطرة من الانتقادات، بأنّها لا يمكن نقلها أو تطبيقها في القانون الداخلي والقانون الدولي وإضافةً إلى اشتراط وجود الخطأ فلا يمكن قيامها بوجود الخطر.

ويُعدُّ الدكتور حامد سلطان وهو من المعارضين لهذه النظرية ويرى أنّ نظرية المخاطرة يمكن تطبيقها في القانون الداخلي، وفرّق بين الخطأ والمخاطرة، فالخطأ هو أساس المسؤولية الدولية، أمّا المخاطرة تصلح أساس مسؤولية في القانون الداخلي، وبالتالي يشترط لقيام المسؤولية لوجود الخطأ فلا تستوجب قيام المسؤولية الدولية⁽¹⁾. وأيضاً عامر التونسي هو من المعارضين للنظرية، فقد رأى أنّه قد تكون بعض القوانين الداخلية متشابهة، وهذا لا يعني نقلها إلى القانون الدولي ويترتب لنقلها إلى مدى قبول الأطراف لها ضمن الممارسة الدولية، حيث كانت بعض الدول تقوم بالتعويض عن الأنشطة الضارة المتسببة لها من باب الإنسانيّة، وكانت ترفض الاعتراف بالمسؤولية الدولية⁽²⁾.

ورغم الانتقادات التي تعرّضت لها هذه النظرية، إلا أنّه تمّ قبولها في المجتمع الدولي والاتفاقيات الدولية والتي نظمت اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية بالإضرار الناتجة عن تلوث الزيت 1969م ونصّت في المادة 3 عن مسؤولية مالك السفينة عن الضرر الناجم بسبب التسرب أو التفريغ أو الحوادث التي تتعرض لها الناقلّة أثناء عملية نقل النفط، فمن خلال الاتفاقية يسأل مالك السفينة مسؤولية موضوعية قائمة على أساس المخاطرة، ولا حاجة لإقامة الدليل لإثبات الخطأ أو العمل الغير مشروع كما ورد أيضاً في نفس الاتفاقية، وتأخذ هذه الاتفاقية بالمسؤولية الموضوعية كأساس المسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار المترتبة عن التلوث البترولي، وذلك عن طريق تفريغ البترول أو التسرب في البحار أو في البحر الأقليمي أو في المياه الداخلية⁽³⁾.

1 . معمر ارتيب محمد، مرجع سابق، ص 359 .
 2 . تونسي بن عامر، 1989، المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص 101 .
 3 . اتفاقية بروكسل 1969م، المادة 3 .

وألزمت المادة تضافر الجهود الوطنية مع الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من المخلفات، والتي تعود سلباً على المياه الإقليمية والتي أخذت بنظرية المخاطرة أساساً للمسؤولية الدولية، والتعويض عن أضرار التلوث البيئي⁽¹⁾.

مضمون النظرية: لقيام الدولة لعمل مشروع أو غير مشروع، تعمل على جبر إصلاح الضرر قدر الإمكان لصالح الدول المتضررة وتعتبره ضماناً لحقوق المتضررين، ومع ذلك هذه النظرية لم تحتو المصادر الجديدة للتلوث على الرغم من أن بعض الدول أخذت بجميع التدابير والإجراءات الوقائية، ومع ذلك وقع التلوث وهذا ما يسمّى بالتلوث الحتمي⁽²⁾.

- مبدأ الملوث يدفع: تدور الفكرة نقل عبء التكاليف على عاتق الدولة التي تقوم بأعمال التلوث وجزاء السيطرة عليه، والتي تعرف بأن الشخص الممارس للنشاط وينتج عنه أضراراً بالبيئة يكون مسؤولاً عن الأنشطة، ويتحمل كافة النفقات الضرورية لمنع أو تجاوز الحدود والمستويات المعيّنة، وجاءت تأكيداً على نظرية المخاطرة أو المسؤولية أو الموضوعية، فيتحمّل محدث الضرر سواء كان فرداً أو جماعةً أو شركةً أو دولةً، مسؤولية الأضرار الملحقة بالبيئة وتكتفي بإثبات العلاقة السببية بين الفعل والضرر بغض النظر عن عنصر الخطأ⁽³⁾. ويقوم أساسها على الشخص الذي يغتتم نشاطه وتسبب هذا النشاط بتلوث المحيط، فصاحب هذا النشاط يساهم في نفقات الوقاية من التلوث من الرسوم التي يدفعها، القائمة على مبدأ الفقه الإسلامي "الغرم بالغنم" أي من ينال النفع من الشيء يتحمل ضرره⁽⁴⁾.

بالتالي أصبح تطبيق قاعدة اقتصادية من خلال ضريبة السلعة التي تؤدي إلى إلحاق الضرر بالبيئة، أي إضافة ثمن الأضرار إلى ثمن المنتج، وبالتالي تحمّل المسؤول عن التلوث تكاليف

1 . الفقي محمد السيد أحمد، مرجع سابق، ص 136 .

2 . عسكر عادل محمد، 2013م، القانون الدولي البيئي، دار الجامعة الجديدة، ص 820 .

3 . أبو حجازة أشرف عرفات، 2002، مبدأ الملوث الدافع، دار النهضة، ص 12 و ص 13 .

4 . بواط محمد، مرجع سابق، ص 57 .

الصَّرِّ الواقع، والذي أصبح مبدأً قانونيًّا معترفًا به عالمياً، وتمَّ الإعلانُ عنه لأول مرة في منظمة O C D E كما جاء في التوصيات رقم 72/128 وتضمَّنت مبادئ التوجيه الخاصة المتعلقة في البيئة والصادرة عام 1972م على الصعيد الدولي، والتي نصَّت على أن يتحمل الملوِّث النفقات المتعلقة بتدابير منع ومكافحة التلوِّث التي تقررها السلطات العامة كي تظل البيئة في حالة مقبولة⁽¹⁾.

مبدأ الملوِّث يدفع، يعتبر مبدأً دستورياً بالنسبة للدول الأعضاء، فيما يتعلق في تحديد التكاليف اللازمة لمنع التلوِّث والتحكُّم فيه الذي تقرره السلطات العامة، والتي أكَّدت على وجوب التزام الدول بتطبيق الموحد بمبدأ الملوِّث الدافع ضمن أساس سياسيٍّ مشترك، يشجِّع الاستخدام الرِّشيد للموارد الطبيعية ويمنع الفوارق التجارية والاستثمارية بين الدول، وهناك اتجاه واضح وملحوظ من الاتفاقيات الدولية لمبدأ الملوِّث الدافع لسنة 1995م لمكافحة التلوِّث بمياه البترول، والتي نصَّت عليها الفقرة السابعة من ديباجة الاتفاقية على إلزام الدول بهذا المبدأ والذي يعتبر من المبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة⁽²⁾.

وعلى الرغم من توضيح الاتفاقيات لمبدأ الملوِّث الدافع، والذي يتعبَّر وجهُ آخرٌ للمسؤولية الموضوعية وما يوفِّره لحماية فعالة للبيئة إلا أنَّ الدول لا تزال مترددة بقبوله.

علاقة مبدأ الملوِّث يدفع بالمبادئ الموضوعية:

1. علاقته بمبدأ الحيطة: ويقصدُ بمبدأ الحيطة اتخاذ تدابير احتياطية لمكافحة الأضرار، ولم

يتوصل العلمُ بعد إلى تأكيد وقوعها وتحقيقتها وإنما ينتابها نوعٌ من الرِّيبة والشك، وكان أولُ

ظهورٍ لهذا المبدأ من خلال مؤتمر ريو، والذي نصَّ في إعلانه الختامي على المبدأ 15

1 . أبو حجازة أشرف عرفات، مبدأ الملوِّث يدفع، مرجع سابق، ص 94 .

2 . بواط محمد، مرجع سابق، ص 57 .

والذي جاء فيه: (من أجل حماية البيئة تأخذُ الدولُ النطاقَ الواسعَ للنَّهجِ الوقائيِّ حسب قدرتها في حال ظهور خطر حدوثِ ضررٍ جسيمٍ أو لا سبيلَ إلى عكس اتجاهه، لا يستخدم الافتقار إلى التيقن العلمي الكامل سبباً لتأجيل اتخاذ تدابير تتسم بفاعلية من حيث التكلفة لمنع تدهور البيئة). والذي يعتبر من المبادئ الجديدة لحماية البيئة من المخاطر غير المعروفة، لذا من المستحسنِ اتخاذ التدابير الصارمة، التي تعتبر من المبادئ المرجعية في بعض النشطات البيئية التي تقام على أساس المخاطرة.

2. علاقة الملوث الدافع بمبدأ المسؤولية المشتركة: يقوم المبدأ على المسؤولية المشتركة بين مختلف الفواعل (الأشخاص، الشركات سواء شركات وطنية أو متعددة الجنسيات) في التصدي للمشكلات البيئية بروح التعاون المشترك في صنع القرار، ونصّ المبدأ 17 من إعلان ريو (تعاونُ الدولُ بروح المشاركة العالمية في حفظ وحماية واسترداد صحة وسلامة النظام الايكولوجي للأرض بالنظر إلى المساهمات المختلفة في التدهور العالمي للبيئة، يقع على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة، وإن كانت متباينة وتسلم البلدان المتقدمة النمو التي يتحملها في السعي على الصعيد الدولي إلى التنمية المستدامة بالنظر إلى الضغوط التي تلقيها على كامل البيئة العالمية، وإلى التكنولوجيا والموارد المالية التي تتأثر بها)

3. علاقة المبدأ بالتنمية المستدامة: أي تلبية احتياجات الجيل الحاضر دون التضحية أو الإضرار بقدرة الأجيال القادمة في تلبية احتياجاتها، والتي نادَتْ بالموارد الطبيعية ونص بهذا المبدأ 3 من إعلان ريو الذي نصّ (يجب أعمال الحق في التنمية على النحو يكفل الوفاء بشكلٍ منصفٍ بالاحتياجات الإنمائية والبيئة للأجيال الحالية والمقبلة)¹.

¹ . حجازة، أشرف عرفات، معج سابق، ص 16.

وترى الباحثة أنّ جميع النظريات التي تمّ ذكرها، لا تتناسب في تطبيقها على الأضرار البيئية، ويعود ذلك على التطور العلمي والأساليب الحديثة في استغلال البيئة، فالأنسب تطبيق نظرية الملوّث الدافع، ممّا يؤدي إلى احتراز ربّان السفن أو التجار، وأخذ الحيطة والحذر عند نقل النفط الخام وغيره من الموادّ الملوّثة والمؤذية للبيئة البحرية والحياة فيها.

المطلب الثاني: المسؤولية وما يترتب على منتهكي البيئة البحرية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوّث:

نظمت اتفاقية بروكسل لسنة 1969م، وبرتوكولها المعدل عام 1992م بشأن المسؤولية المدنية عن الضرر الواقع من السفن، فالمسؤولية في القانون الدولي نظامين: النظام الأول هو النظام المعني بالأفعال غير المشروعة دولياً، أما النظام الثاني هو الأنشطة المحظورة دولياً وينتج عنها الضرر⁽¹⁾.

فعملية نقل النفط بالسفن هي أعمال مشروعة في القانون الدولي، وعملية تعاقدية بين ربان السفينة ومالك البضاعة، ونتيجة لهذا النشاط قد يحدث تسرب بالنفط الخام ويبحث المتضرر عن التعويض وبذات الوقت تعتبر من الأنشطة الخطرة لما تخلفه من ضرر على الإنسان والبيئة البحرية⁽²⁾. وقد أشارت المسؤولية المدنية 1969م للالتزام في منع وقوع ضرر التلوّث والذي يهدف إلى تحديد مسؤولية الملوّث وتمكين المتضرر من الحصول على تعويض المستحق لهم، حيث نصت أن مسؤولية الملوّث مسؤولية موضوعية. وفي حالة تسرب النفط إلى البحر الأقليمي أو أعالي البحار وبناءً على ذلك المتضررين من التلوّث غير مطالبين بإثبات الخطأ الذي يشكل استثناءً في المسؤولية المدنية على الضرر النفطي لقواعد القانون البحري وإنما إقامة الدليل العلاقة السببية بين

1 . قعادة، أحمد حسن خليل، 1994م، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 241 .

2 . كروات مونييه، المسؤولية البيئية عن التلوّث النفطي الناتج من السفن، رسالة ماجستير، 2016م، ص 8.

الحادث والضرر، وبالتالي القواعد الموضوعية هي المرجع الأساسي للأطراف المتعاقدة والتي يتم الرجوع إليها في حالة وقوع الضرر⁽¹⁾.

والذي سنتناوله ضمن حالتين: أولاً ضمن حالة حدوث الواقعة المادية المسببة للتلوث، وثانياً ضمن الأساس القانوني للمسؤولية المدنية.

أولاً: ضمن حالة حدوث الواقعة المادية المسببة للتلوث:

حين تتعرض السفينة لجروح أو اصطدام أو ارتطام أو لحريق نتيجة لعدة أسباب فقد تكون لسوء الأحوال الجوية أو لإهمال ربان السفينة أو بفعل الطبيعة ويشترط في الواقعة المادية وحدة المصدر والتي تسبب التلوث أو تهدد في أحداث واقعة التلوث أي أن يتبعها تسرب للنفط⁽²⁾.

فقد عرفت المادة 2 من الفقرة 4 في بروتوكول 1992م الواقعة المادية: هي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد تسبب أضرار تلوث أو تخلف تهديداً جسيماً أو محدقاً بإحداث مثل هذه الأضرار⁽³⁾.

في بعض الأحيان قد يحدث ضرر نتيجة لسلسلة من الأحداث مثل جنوح ناقلة النفط الخام على سطح البحر أو اصطدامها بسفينة أخرى وتسرب النفط الخام مما تسبب إلى حدوث أضرار جسيمة محدقة فنجد أنفسنا أمام حادثين منفصلين والذي يعتبر أنّ التسرب مصدره واحد وهو الجنوح فلولا الحادثة الأولى لما وقعت الثانية⁽⁴⁾.

كحادثة الناقله الدنماركية سنة 2001 Baltic carrir الناقله للنفط حيث كانت تحمل 30 ألف طن من النفط حيث اصطدمت في السفينة Latem التي كانت تحمل شحنة السكر مما تسبب إحداث

1 . البزاز محمد، 2006م، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، الاسكندرية، منشأة المعارف، ص 363-364 .

2 . البزاز محمد، مرجع سابق، ص 363-364 .

3 . اتفاقية بروكسل 1996 م والبروتوكول المعدل عام 1992م، مادة 2.

4 . الفقي السيد محمد، المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري للمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 1، ص 62 - 63 .

ثقب بصهاريج النفط وتسرب 2500 طن من الوقود على سفينة Latem وعلى أثرها تم نقل السفينة Latem إلى ميناء Rostocks الألماني لتنظيفها وضخ البترول المتسرب إليها، ونتيجة لهذه الاشغال حدث تسرب آخر إلى الميناء واعتبرت حادثة التلوث هذه قد وقعت ضمن سلسلة وقائع⁽¹⁾. فهذه الحادثة عملت على توسيع مفهوم الحادث وقد عرّف الحادث ضمن اتفاقية بروكسل المادة واحد فقرة 8 الحادث يعني: (كل حدث أو مجموعة الأحداث من نفس الأصل والنتائج منها التلوث والتي استقرت إلى وقوع ضرر للتلوث)⁽²⁾.

وبناءً على ما سبق ذكره سواء وقع التلوث ضمن واقعة واحدة أو نتيجة لعدة وقائع وتطبيقاً لقاعدة المسؤولية المدنية فيشترط وقوع الضرر وتحديد المسؤول عنه حتى يستطيع المتضرر من سهولة المطالبة بالتعويض⁽³⁾.

وقد عرّف برتوكول 1992م التابع لاتفاقية بروكسل الضرر على أنه: (التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة مهما كان موقع التسرب أو التصريف بشرط أن التعويض عن الأضرار والبيئة يقتصر على التكاليف المعقولة والذي يشمل أضرار التلوث المؤكد والمباشر الذي يتمثل في:

1. الأضرار التي تصيب الانسان من وفاة أو الأضرار الجسدية كالاختناق أو التسمم.

2. الأضرار المادية الواقعة على الأموال والحاق الضرر بمراكب الصيد.)⁽⁴⁾.

الضرر بالمفهوم العام هو الأذى الذي يصيب الانسان في جسمه وماله وعواطفه، وفي المسؤولية المدنية هو العنصر الأساسي⁽⁵⁾.

1 . حادثة الناقله الدنماركية Baltic Carrir سنة 2001م، Rapport Anuel de 2002: OP , Cit , P 112

2 . اتفاقية بروكسل، مرجع سابق، مادة واحد، فقرة ثمانية.

3 . البزاز محمد، مرجع سابق، ص 371.

4 . البزاز محمد، مرجع سابق، ص 374.

5 . نجادوي وليد جيلاني ، مسؤولية تلوث البيئة في القانون الدولي، رسالة ماجستير، فرع الدولي الانساني، جامعة الدكتور يحيى فارس، الجزائر، 2013م، ص 120.

وقد نصّ أيضاً بروتوكول 1992م من المادة 2 الفقرة ثلاثة ضرر التلوث التالف أو الضرر الواقع

خارج السفينة نتيجة لتلوث ناجم عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة⁽¹⁾.

حتى يخضع ضرر التلوث للتعويض يجب أن يتوفر شرطين، هما:

1. أن يحدث الضرر خارج السفينة.

2. أن يقع الضرر بسبب التلوث.

فالمقصود أن يقع الضرر خارج السفينة أي أنّ ضرر التلوث الذي يستطيع من خلاله المطالبة

بالتعويض، أما الاضرار الواقعة على ظهر السفينة فلا تعويض عليها، وبمعنى آخر : -إذا كانت

السفينة ناقلة على ظهرها النفط بالإضافة إلى مواد أخرى وتسبب النفط بوقوع الضرر على

البضاعة فهو خارج عن نطاق تعويض الضرر في اتفاقية بروكسل عام 1969 م⁽²⁾.

أمّا أن يقع الضرر بسبب التلوث وقد تضمنت الاتفاقية ضرر التلوث ولم يتضمن أنواع الاضرار

كالوفاة والاصابات البدنية والاحتراق، والتي تحدث خارج السفينة وتمّ الاعتراض عليها من قبل

اللجنة البحرية سنة 1969م واقترحت على أن يكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر واقع خارج

السفينة أثر انفجار أو حريق حيث تم حذف لفظ التلوث من المعاهدة ومع ذلك تم طرح الفكرة مرة

أخرى لكي تشمل جميع أنواع الضرر، ورغم الانتقادات والمناقشات الشديدة إلا أن الاتفاقية بقيت

متحفظة على التلوث فقط ولم تشمل الاضرار⁽³⁾.

1 . بروتوكول 1992م، مادة 2، فقرة 3 .

2 . اتفاقية بروكسل، 1969 م.

3 . فقي السيد، مرجع سابق، ص 77 .

فرأى بعض فقهاء القانون أن الغاية من اثبات الضرر لضمان التعويض المستحق ويجب أن يشمل على جميع أنواع التعويض من أنواع الضرر الواقع على ظهر السفينة أو خارجها إثر الانفجارات أو التسرب أو الاشتعال التي تعتبر من المواد الخطرة⁽¹⁾.

ونستنتج مما سبق من اتفاقية بروكسل ان الاضرار القابلة للتعويض خارج نطاق السفينة ولا تشمل الاضرار الواقعة على ظهرها والتي تعتبر من الأضرار المادية ويسمى الضرر الايكولوجي. ولتجنب وقوع الضرر بأشكاله المتعددة يجب على ربان السفينة اتخاذ التدابير الوقائية للحد أو التقليل قدر الامكان من التلوث واتخاذها بإدارة الدولة لتجنب وقوع الضرر الخارج للحدود⁽²⁾.

أما بالنسبة لتطبيقها في النطاق الجغرافي والتي حددها المشرع الدولي في المادة 3 في بروتوكول 1992م التي تنطبق الاتفاقية حصراً على:

- (أ) اضرار التلوث الواقعة في اقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بحرهما الأقليمي.
- (ب) في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة منشأة وفقاً للقانون الدولي أو إذا لم تكن الدولة متعاقدة قد انشأت مثل هذه المنطقة وراء البحر الأقليمي لتلك الدولة على أن تحدها الدولة المذكورة وفقاً للقانون الدولي بشرط أن لا تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري من خطوط الأساس الذي يقاس عندها البحر الاقليمي ولقد تضمنت المادة على مكان تطبيق المسؤولية المدنية أي مكان وقوع الضرر ولا ينظر إلى مكان نشأة الحادث فقد يحصل في أعالي البحار ويقع الضرر على بحر اقليمي التابع لسيادة دولة ما، وتمّ تعريف البحر

¹ . قاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن اضرار التلوث البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2011م، ص 81 .

² . قويدر رابحي، القانون الدولي للبيئة المفهوم والتطور، مجلة الواحات البحوث والدراسات الجامعية، غرداية، الجزائر، العدد 2009م، ص 159 .

الأقليمي في قانون البحار مادة 3 لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الأقليمي بمساحة لا تتجاوز 12 ميل بحري مفاصة مع خطوط الاساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية⁽¹⁾.

والاضرار الواقعة في أعالي البحار غير قابلة للتعويض بناءً على النص سابق ذكره وعرفت أعالي البحار في قانون البحار 1982م المادة 86 هي جميع أجزاء البحر لا تشملها المنطقة الاقتصادية والبحر الأقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما أو تشملها المياه الأرخيبيلية⁽²⁾.

وحتى تتمكن الدولة من الحصول على التعويض يجب أن يكون الضرر من مصدر واحد مع اتخاذها التدابير والاجراءات الوقائية ففي المادة نفسها في البند ب والتي حددت التدابير الوقائية التي تتخذ لتفادي هذه الاضرار والتقليل منها للحد الأدنى برتوكول 1992م المادة 2 وبالتالي لم يتم تحديد مكان اتخاذ الاجراءات الوقائية طالما تهدف لتجنب الضرر باقليم دولة أخرى أو مياهها الأقليمية والتي يمكن اتخاذها في أعالي البحار. والجدير بالذكر أنه لم يميز بين المساعدة والاجراءات الوقائية فالهدف من الاجراءات للحد أو المنع من التلوث، أما المساعدة تهدف إلى منع التلوث، ومعرفة لا يُحكمه التزام تعاقدى ويتم تعويضه عن جهوده باعتبارها اجراءات وقائية.

فعلى سبيل المثال: قد تحدث واقعة تصادم أو ارتطام أو غرق أو جنوح فالهمّ الأول لمالك السفينة هو انقاذ السفينة، أما صاحب البضاعة حماية بضاعته، أما بالنسبة للمنقذ فهتمته انقاذ السفينة والبضاعة والتي قد يعرضها للخطر وخطر تسرب النفط وخطر وقوع الضرر وغيرها من الآثار التي تقع على عاتقه والتي تم اعتبارها مسؤولية مدنية، ولذلك تم اعتبار تعويضه ضمن الاجراءات الوقائية⁽³⁾.

1 . اسكندري أحمد، أبو غزالة ناصر محمد، 1992م، القانون الدولي العام المجال الوطني، الجزائر، ، ص 181 .

2 . قانون البحار، 1982م، مادة 86 .

3 . يزاز محمد، مرجع سابق ص 377.

وفي حالة قيام الدولة باتخاذ الاجراءات الوقائية في حالة حدوث تهديد لدولة ما لوقوع الضرر ولكن الجهود الوقائية والظروف المناخية أدت إلى عدم وقوع التهديد لذا أجازت اتفاقية 1969 م من المطالبة لاستيراد تكاليف التدابير الوقائية⁽¹⁾.

وتختلف التدابير الوقائية من دولة إلى أخرى بحيث يصعب المقارنة بين امكانيات الدول الضخمة وامكانيات الدول النامية بحيث تعتمد على الوسائل المستخدمة فالعوامل الطبيعية هي تقرر حجم الضرر الواقع وازافة إلى ذلك سرعة التدخل للتقليل من الضرر واتخاذ الاجراء المناسب لتحقيق النتيجة المطلوبة وتكون قابلة للتعويض وتقدر بتقدير القاضي⁽²⁾.

ولكن يوجد حالة استثنائية تنص عليها المادة خمسة من بروتوكول 1992 م عندما يقع حادث يتضمن سفينتين أو أكثر ينتج عن ذلك اضرار وتلوث فإن مالكي كل السفن المعنية بالحادث يتحملون التكاليف وتضامن المسؤولية عن تلك الاضرار والتي لايمكن الفصل بينها بصورة معقولة⁽³⁾.

فهذه الكارثة في حالة وقوع تصادم وتسرب النفط، فيصعب تحديد مصدر التسرب ويحق لكليهما اقامة دعوة تعويض فتكون مسؤولية تضامنية ويحق له المطالبة بالتعويض، ما لم يكن معفياً من المسؤولية ضمن حالات الاعفاء من المسؤولية المذكورة في اتفاقية بروكسل سنة 1969م كحالات الحرب والأعمال العدائية، والعصيان، والظواهر الطبيعية، وحالة اهمال الدولة لصيانة الأنوار، وحالة الفعل العمدي الصادر عن الغير⁽⁴⁾.

1 . كروات مونية، مرجع سابق، ص 47 .
 2 . الفقي السيد محمد، مرجع سابق، ص 125- 126 .
 3 . اتفاقية بروكسل، 1969م، وبرتوكولها المعدل، 1992م، المادة 5 .
 4 . صلاح سليم محمد، 2007 م، تأمين المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية عن التعويض، دار الفكر الجامعي في مصر، الطبعة الأولى، ص 525 .

فعند وجود أي حالة من هذه الحالات فيجب على المسؤول عن الضرر أن يقدم دليل بوجود حالة

الاعفاء لاثبات العلاقة السببية بين الضرر والحالة التي تتمثل: -

1. حالة ناشئة عن عمل حربي أو حرب أهلية والتمرد: ونصت عليها اتفاقية بروكسل 1969م

من المادة 3 فقرة 2 يكون مالك السفينة غير مسؤول إذا قام دليل على أن الضرر بسبب

التلوث الناتج عن عمل حربي أو أعمال عداونية أو حرب أهلية.

2. نتيجة لحالة قهرية طبيعية استثنائية: نص عليها من نفس الاتفاقية 1969م يكون المالك

غير مسؤول إذا قام الدليل على أن الضرر بسبب التلوث الناتج عن ظاهرة طبيعية ذات

طابع استثنائي محتم لا يمكن قهره والتي تتضمن شرطان:

(أ) ظرف طبيعي بحيث لا يمكن تفاديها.

(ب) لا يمكن توقعها.

3. نتيجة إهمال مقصود بواسطة طرف ثالث: وفي نص المادة 3 فقرة (ب) هو ناتج كلياً عن

شخصٍ ثالثٍ، تصرف أو أهمل التصرف عمداً بنية إلحاق الضرر.

4. إهمال الحكومة: وفي الفقرة (ج) هو ناتج عن إهمال أو عن أي عمل آخر مسبب للضرر

ارتكبه إحدى الحكومات أو أية سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو عن أية

مساعدات أخرى للملاحة أثناء ممارستها هذه الوظائف.

ويكون التعويض عن المسؤولية كلياً أو جزئياً، فإذا كان الضرر بسبب من المتضرر أي إرادته

متجهة لذلك يكون الاعفاء مطلقاً، أما إذا خطأ المتضرر بالإضافة إلى خطأ المسؤول فيكون

الاعفاء من المسؤولية بقدر ما سببه المتضرر لنفسه⁽¹⁾.

1 . المنصور أمجد، 2007، نظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، دار الثقافة، الأردن، طبعة 1، ص 346.

أما الاعفاء من المسؤولية المدنية في حال وقوع الضرر النفطي والتي تمّ وضعها ضمن دفع معينة وهي محدودة النطاق وهي من النادر الاستفاد منها من قبل الشخص المسؤول وبناءً على جميع ما ذكر فكانت الغاية من انشاء المسؤولية المدنية لحماية حقوق المتضررين، وتحديد المسؤول حتى يصبح من السهل على المتضرر المطالبة بالتعويض، فتمّ وضع اتفاقية مكملة لأنه قد يعجز المسؤول عن الضرر بالتعويض والتي أبرمت في سنة 1971م⁽¹⁾.

ثانياً: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية: في حال وقوع الضرر بغض النظر عن طبيعة الشخص المسؤول عاماً أو خاصاً أو اعتباري أو طبيعي ينظر إليهم كصفة الملوث في القوانين الداخلية وقواعد الاتفاقية الدولية وبالعودة إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1969م فاعتمدت أن مالك السفينة هو المسؤول عن التلوث ليصبح أكثر سهولة للمتضرر والمطالبة بالتعويض وذلك لعدة اعتبارات:

أ- ان مالك السفينة هو الذي يقوم بحراسة البضاعة المنقولة بحراً.

ب- أنه هو من قام ببناء السفينة لاستفاد من النشاط البحري⁽²⁾.

لذا لا يمكن اعتبار أن مالك البضاعة هو المسؤول عن ضرر التلوث، لأن البضاعة يمكن أن توزع أثناء عملية الشحن والتفريغ، وقد عرفت المادة واحد من الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل أن مالك السفينة هو الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة باسمهم أو في عدم التسجيل الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، غير أنّه في حالة السفن التي تملكها الدولة وتستغلها الشركة المسجلة في هذه الدولة بصفة مستغلة للسفن⁽³⁾.

1 . جلال محمد وفاء، 2001م ، الحماية القانونية للبيئة البحرية التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 115.

2 . البزاز محمد، مرجع سابق، ص 371 .

3 . اتفاقية بروكسل، 1969، المادة 1، فقرة 3.

فمن الملاحظ في نص المادة أن المسؤولية المدنية تركز على شخص خاص أي مالك السفينة والذي يتم تحديده بناءً على معيار تسجيلها أي معيار الملكية، ويقصد بتسجيل السفينة هي الدولة التي ترفع السفينة رايتها⁽¹⁾، وبعبارة أخرى أن المسؤول له حيازة مادية، فإن المسؤولية نتيجة التلوث الواقع بالزيت لجميع أنواع الضرر مسؤولية تقصيرية وليست عقدية، أي المسؤول عن الضرر هو مالك السفينة المدرج اسمه في سجلات اللوديز والتي تعتبر من أكبر شركات التأمين⁽²⁾.

ونظراً لقصور المسؤولية المدنية لتعويض المتضررين، لجأت الكثير من الدول لإنشاء ما يعرف الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار من خلال التطبيق الصارم، والذي يضمن التعويض العادل والكافي لمساعدة المتضررين من مخلفات التلوث، مما دعا لاستعجال الدول إلى المسارعة لوجود صندوق للحد من التلوث والتي تعتبر من أخطر الكوارث الاجتماعية، ولا سيما في عدم الحصول على التعويض الشامل أو عدم تحديد المسؤول الفعلي لحادثة التلوث⁽³⁾.

حيث أقرته اتفاقية بروكسل 1969م واعتمدت عام 1971م والتي تمّ العمل عليه وأجري عليه بعض التعديلات سنة 1992م والذي أدى إلى وجود صندوقين واعتماد الدول اتفاقية 1992م والتي أصبحت سارية المفعول وتلجأ إليه الدول في حالة عدم الحصول على التعويض فالهدف الأساسي من انشاء الصندوق تمكين المتضررين المطالبة بالتعويض من خلال اقامة علاقة قانونية مباشرة مع أشخاص القانون الداخلي، فلهذا الصندوق شخصية معنوية ويتمّ اللجوء إليه بصفة تكميلية أو احتياطية في حال عدم قدرة المسؤولية المدنية في حصول المتضرر على التعويض المستحق⁽⁴⁾.

1 . اتفاقية بروكسل، المادة 1، فقرة 4 .
 2 . الشرقاوي سمير محمود، 1966، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة، والنشر القاهرة، مصر، ص 43.
 3 . واعلي جمال، مرجع سابق، ص 192.
 4 . مرزوقي أنس، Fipol الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة للنظ مركز الدراسات والأبحاث العلمانية في العالم العربي، 2018، الأبحاث العلمانية في العالم العربي، [https:// www. Ssrcaw.org](https://www.Ssrcaw.org)

وضع الهيكل التنظيمي للصندوق حيث يتم تمويل الصندوق الدولي من خلال تقديم التقرير السنوي عن حجم الحمولة المنقولة بجرأ، ويتم تعريفها في الموائى والتي تسمى الاحصائيات الجمركية، وتحدد مبلغ الاشتراكات بناءً على حجم الحمولة كما ورد في اتفاقية بروكسل 1992م، وفي حال أنه تم إعادة شحنها مرة أخرى مثل النفط الخام، ويتم التسديد للصندوق على مرحلتين:

- المرحلة الأولى: التسديد القبلي من خلال تسديد جزء من الاشتراكات.

- المرحلة الثانية: أي تسديد بعد وقوع حادثة التلوث النفطي.

وفي حال تخلف أحد المشتركين من السداد يتم رفع دعوة قضائية ضد المشتركين بالمبلغ المتبقي والتي يحكم بها ضمن القانون الداخلي للدولة⁽¹⁾، فدور الدولة يكمن بأنها الوسيط بين المتضرر والصندوق والذي يسعى لتحسين سيرها⁽²⁾

ويتدخل الصندوق :

1. أن يكون المبلغ المدون في العقد لا يكفي لتغطية الضرر، أو عسر المالك أو الكفيل أو

عدم القدرة على التعويض المضرور حيث اقتضت اتفاقية بروكسل 1996م على أن

التعويض يكون الزامي.

2. يتدخل الصندوق الدولي إذا كانت السفينة غير مؤمنة ضد الكوارث الطبيعية أو التقنية.

3. عدم تغطية التعويض المنصوص في العقد لجميع الأضرار كما هو الحال بالمسؤولية

الموضوعية فيقوم الصندوق الدولي لتعويض المضرور من غير أن يتحمل جزء من

الضرر.

¹ . مرزوقي أنس، مرجع سابق.

² . البزاز محمد، حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 401.

4. يكون الصندوق بصفة احتياطية لضمان التعويض في حالة الاعفاء من المسؤولية أو في

حال استبعاد عقد التأمين من التعويض عن الضرر.

5. انكار المسؤولية وعدم وصول الطرفان إلى حل وانقضاء المدة المحددة فيتم في هذه الحالة

تعويض المضرور من الصندوق الدولي من التعويض⁽¹⁾.

كيفية أداء التعويضات في الصندوق الدولي:

فالأساس الذي يقوم عليه الصندوق الدولي، المصلحة الجماعية لتعويض المضرور جراء التلوث

البحري الناجم من النفط وغيره من الملوثات، ويتم أداء التعويض بطريقتين:

1. التسوية الودية: بحيث تكون العلاقة القانونية مباشرة بين ضحايا التلوث والصندوق الدولي

بغض النظر عن طبيعتهم شركات أو أشخاص عاديين، وتقديم التعويض وتصحيح الوضع

الذي قد يحرمهم التعويض الكلي أو الجزئي، بحيث يتم تحديد مبلغ التعويض وتسديده

مباشرة⁽²⁾. فيقوم الصندوق بالدور التكميلي بالإضافة إلى التعويض الذي يقدمه مالك

السفينة إذا ثبت أن التلوث ناجم من النفط أو المواد الأخرى. كما نصت عليه اتفاقية

1969م وهي من حالات الاعفاء ومن ناحية أخرى إذا كان النشاط أكبر من المبلغ المالي

المنصوص عليه⁽³⁾. ومن خلال الدراسات المتتالية تم الوصول إلى أن الأغلبية التي لجأت

إلى التسوية الودية قد تمت من غير أي صعوبات.

2. التسوية القضائية: ولكن في حالة وجود نزاع في التسوية الودية ولم يتم اتفاق على

التعويض المناسب للمضرور فيقوم برفع قضية أمام القاضي الوطني ويكون الصندوق أمام

1 . رشدي أحمد نجيب، 1992م، التطور التشريعي لحماية البيئة البحرية من التلوث والمسؤولية المدنية لمالك السفينة،
مجلة مصر المعاصرة، طبعة 83، ص 52 .

2 . الفقي محمد السيد أحمد، مرجع سابق، ص 342 .

3 . البراز محمد، مرجع سابق، ص 401 .

القضاء حاله كحال الأشخاص العاديين الخاضعين للقانون، وعند صدور الحكم لا يستطيع

الصندوق الاعتراض على الحكم فالتعويض بالتسوية القضائية لازم⁽¹⁾.

ونظراً لاختلاف التسوية القضائية بين الدول والاجتهادات القضائية من تقدير التلوث ومسألة التقادم التي تحافظ على التعويض أو انتقاصه أو حالة تجاوز التعويض تختلف من دولة إلى أخرى وقد يحصل اختلاف آخر بشأن التعويض من الصندوق⁽²⁾.

وبناءً على ذلك لا يجوز للصندوق الاتفاق على مبلغ التعويض الذي لا يتحقق إلا برضى الطرفين، فمع مرور الوقت أصبحت قرارات الصندوق لا تتلاءم مع المطالبين بالتعويض للحصول على تعويض أفضل عند اللجوء إلى المحاكم الوطنية، والذي يصبح التعويض ملزم على الصندوق ويعمل على ارادة المتضررين وبالتالي احداث عدم التوازن من الناحية المالية، وبالرغم من هذه الاشكاليات إلا أنه ساهم في حل الكثير من الاشكاليات في سد النقص من خلال التعويض الشامل من التلوث الناجم من المواد الخطيرة⁽³⁾.

ثانياً: المسؤولية الجنائية للتلوث البحري:

تقوم المسؤولية الجنائية في حالة تعرض المجتمع للضرر وتتوجب العقوبة تطالب بها النيابة العامة (ممثل الدولة) فلا يجوز التنازل عنها لان فيها حق عام للمجتمع⁽⁴⁾.

وتهدف بشكل عام للمحافظة على المصلحة العامة نظراً لما تفرضه من جزاءات رادعة، والذي له علاقة مباشرة للمصالح القومية للمجتمع، فأى تلوث يقع على البيئة البحرية سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة تؤثر سلباً على الانسان والمحيط وتوجب العقوبة، أي تحمل الشخص المسؤولية الجنائية نتيجة فعله الذي يجب توفر الإرادة والتمييز فلا يمكن توقيع العقوبة على الشخص المعنوي

1. تجربة صندوق فيوبل، M . morin . D M E 1997 Opcit , P 332 .

2 . صندوق فيوبل، مرجع سابق.

3 . البزاز محمد، مرجع سابق، ص 402.

4 . السنهوري أحمد عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 862.

لتجريدته من الإرادة وحرية الاختيار الذي يتميز بها الشخص الطبيعي، لذا لا يمكن حبسه أو إعدامه وذلك لان الدولة لا تملك كيان مادي ملموس⁽¹⁾.

فالذي يميز الجريمة الدولية عن الوطنية بأنها عابرة للحدود وتحقق من خلالها جسامة بالغة الضرر على المجتمع ككل، ولها طبيعة خاصة ولا تسري عليها أحكام التقادم، وامكانية المساهمة الجرمية وغالباً ما تكون عن ارادة الاشتراك في الجريمة⁽²⁾.

ولا تكتمل الجريمة الدولية إلا بوجود عنصرين: العنصر الموضوعي ويعكسه الركن الشرعي للجريمة والعنصر الشخصي ويعكسه الركن المعنوي فيها⁽³⁾، وبالتالي هذين العنصرين مكملين لبعضهما البعض وفي حال تخلف أي منهما تنتفي الصفة الاجرامية عن الفعل.

واستمدت اصولها من القوانين الجنائية الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تهتم في مكافحة الجريمة التي تمس الدولة، إذ هي مكملة لبعضها البعض⁽⁴⁾. فيقتضي العنصر الموضوعي بمبدأ (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص)⁽⁵⁾.

وتوضيحاً للنص، الفعل لا يمكن تجريمه إلا إذا وجد قاعدة قانونية تجرم الفعل وتحدد العقوبة المناسبة له فإذا لم يرد نص صريح بتجريمه وتحديد الجزاء له، انتفت الصفة الاجرامية عن الفعل بغض النظر عن الشكل التي تأخذه القاعدة العرفية المكتوبة⁽⁶⁾.

1 . توفيق أحمد عبد الرحمن، محاضرات في الأحكام العامة لقانون العقوبات جزء 12، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، 2006، ص 79 .

2 . لاشين أشرف محمد، 2012م، النظرية العامة للجريمة الدولية، دراسات وتحليل تأملية، طبعة واحد، دار النهضة، مصر، ص 129 .

3 . باشات محمد بهاء الدين، 1974م، المعاملة بالمثل في القانون الدولي الجنائي، الهيئة العامة لشؤون المطابع الاميرية، مصر، ص 317.

4 . لاشين أشرف محمد، مرجع سابق، ص 193 .

5 . سكاكيني بايه، 2001م، العدالة الجنائية الدولية، دار هومة، الجزائر، طبعة واحد، ص 30.

6 . شمس الدين أشرف توفيق، 1959م، مبادئ القانون الدولي الجنائي، دار النهضة العربية ، القاهرة، ص 48 .

ولتكتمل المسؤولية الدولية الجنائية يجب أن تتوفر الأركان وهي موجودة في الجريمة البيئية مع أنها من الجرائم المستحدثة فلم تظهر إلا في القرن العشرين وتتضمن ثلاثة أركان: الركن الشرعي، الركن المادي، والركن المعنوي.

1. الركن الشرعي: والذي يعبر عنه بأنه نص التجريم الواجب تطبيقه فلا يجوز تجريم الفعل

إلا بوجود نص يجرمه ويحدد عليه عقوبة⁽¹⁾.

2. الركن المعنوي: القصد الجنائي أو النية الاجرامية بعنصريها، الإرادة والعلم وينقسم إلى

قسمين القصد والخطأ فالقصد الجنائي، هو أهم صورة في الركن المعنوي، وقد يكون عمدي

أو غير عمدي⁽²⁾. بحيث لا يسأل الشخص عن الجريمة إلا إذا ارتكبها والتي ليس من

السهل اثباتها واعتمدت لجنة القانون الدولي ان الجرائم البيئية لا ترتكب إلا عمداً، وتعتمد

على نص المشرع 26 لسنة 1991م حيث استخدم مصطلح العمد، أي أن الفاعل لا بد

أن يكون تصرفه طوعاً بكامل ارادته ويدرك خطورة الفعل وما ينتج عنه من آثار ضارة⁽³⁾.

ويقوم القصد الجنائي على عنصرين هما: العلم بأركان الجريمة وماديات الفعل واتجاه ارادة

الجاني إلى ارتكاب الفعل المعاقب عليه وتحقيق النتيجة الاجرامية⁽⁴⁾، فالارادة هي جوهر

القصد الجنائي وهو ما يميز بين الجريمة العمدية وغير العمدية. وقد يطلب المشرع قصداً

خاصاً أي النية التي تنصرف إليها ارادة الجاني لتحقيق نتيجة معينة أي لغاية معينة

ويشمل الخطأ الموجب للعقاب الفعل العمدي والغير عمدي ومن النادر ما يكون الفعل

الغير العمدي مطلوباً بفعل الشرط العام الذي يركز على حدوث خطأ مادي⁽⁵⁾. والخطأ

1. الهريش فرج صالح، 1998م، جرائم تلوث البيئة، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، مصر، ص 98.

2. فهمي خالد مصطفى، مرجع سابق، 370.

3. عيدات محمد مصطفى، 2020، المسؤولية الدولية للبيئة وقت السلم، دار الثقافة، الأردن، ص 414.

4. عسكر محمد، مرجع سابق، ص 29.

5. واعلي جمال، مرجع سابق، ص 294.

الغير عمدى يعبر عنه أن المسلك الذهني للجاني والذي يؤدي لنتائج إجرامية لم يردها وكان بوسعه أن يتوقاها⁽¹⁾. ولأثبات النتيجة الجرمية وقرار المشرع بالعقاب الجنائي يجب أن تتوفر أركان الجريمة المتمثلة في الركن المادي والعلاقة السببية بين النتيجة والركن المادي.

3. الركن المادي: يسمى بالخطأ أو السلوك المادي وقد يكون سلوك ايجابي أو سلبي فالسلوك الايجابي من خلال احداث تغير في البيئة المحيطة والسلوك السلبي من خلال مخالفة قواعد القانون البيئي أو وجود واجب قانوني يلزم بفعلها، وأحجام الشخص عن القيام به كان ينتظره منه الشارع في ظروف معينة، ويكون باستطاعته الامتناع عنه بارادته⁽²⁾، مثل الامتناع عن التبليغ للجهات المختصة بوجود حالة تلوث والذي قد يحدث تغيير في عنصر أو أكثر في مكونات البيئة، ولا يشترط للمسبب الضرر أن يكون شخص طبيعي، وإنما قد ينتج بفعل الطبيعة مثل الزلازل والبراكين والفيضانات التي لا تدخل في السلوك المادي الجرمي، وبالتالي تكون الدولة ملزمة بالتحقيق من حدة الاضرار، وقد ورد في اتفاقية جينيف 1979 م أن التلوث قد يقع في منطقة داخل الاختصاص الوطني في دولة ما، وتحدث آثار ضارة بدولة أخرى والذي يعرف عنه التلوث العابر للحدود⁽³⁾.

وبناءً على ما سبق يتطلب هناك نتيجة إجرامية والتي تتمثل بالضرر ليقرر العقاب وقد تحدث بصورة جريمة متراخية أي في زمان ومكان مختلفين⁽⁴⁾.

1 . عبد القوي محمد حسين، 2002م، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، القاهرة، مطبعة النسر الذهبي، ص 234 .
 2 . حسني محمود نجيب، 1989م، شرح قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة والنظرية العامة لعقوبة والتدبير الاحترازي، طبعة 6، القاهرة، دار النهضة العربية، ص 276 .
 3 . سعد أحمد محمود، 1994م، استقراء القواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، ص 66 .
 4 . الكندري محمد حسن، 2006م، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، طبعة 1، 67 .

1. النطاق المكاني: للنتيجة الاجرامية وخاصة البيئة البحرية لها طابع الانتشاري، فلا تتوقف عند حدوث التلوث في المكان المعين الذي وقع فيه النشاط وإنما يمتد بفعل الرياح والأمواج والتيارات البحرية لمسافات شاسعة تتجاوز حدود الدولة، مما يثير مشكلات جديدة تعجز القوانين الداخلية عن معالجتها⁽¹⁾.

فتم التطرق لهذه الحالة عن طريق المتؤتمرات والاتفاقيات الدولية، وأوصى مؤتمر الجمعية الدولية لقانون العقوبات لسنة 1979 م، بشأن الحماية الجنائية للوسط الطبيعي بضرورة توسيع الحماية البيئية لتصيح على المستوى الدولي لمواجهة جميع أشكال التلوث البيئي وذلك من خلال وضع العقوبات الجزائية الملائمة ضمن الاتفاقيات الدولية الخاصة لحماية البيئة.

وأيضاً في سنة 1994 م انعقد مؤتمر الجمعية الدولية في ريو دي جانيرو في البرازيل، بشأن الجرائم ضد البيئة حيث تضمنت نصوص لملاحقة مرتكب جريمة التلوث البيئية جنائياً عندما يتحقق الضرر أو الخطأ الناتج عن ارتكاب الفعل خارج الدولة التي تم ارتكابها على إقليمها مع الالتزام بمبادئ القانون الدولي وحق المتهم بالدفاع عن نفسه، وأيضاً نصت على ضرورة اتفاق الدول عن طريق ابرام المعاهدات الدولية التي تسمح بالملاحقة القضائية عندما يتحقق الضرر أو الخطر الناتج عن ارتكاب الفعل خارج الاختصاص الاقليمي لكل دولة⁽²⁾.

2. الامتداد الزمني: فالنطاق الزمني للتلوث من الصعب تحديده وذلك لسبب أن بعض الآثار الناجمة عن التلوث لا تحدث مباشرة، وإنما تحدث بعد وقت وإنما تتراخى النتيجة بعد برهة من الزمن التي تعتبر ذات طبيعة استثنائية⁽³⁾.

¹ . منشاوي محمد أحمد، 2014م، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، الرياض ، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر والتوزيع، ص 168 .

² . جرائم الاعتداء على البيئة البحرية في التشريع الاماراتي، التصدير الثاني، من السنة الثانية، 2018 م، ص 27.

³ . الكندري محمد حسن، مرجع سابق، ص 70 .

قد يحدث التلوث قي زمن والأضرار بعد فترة من ارتكاب السلوك الجرمي، فالجريمة البيئية لها طبيعة خاصة، وتعتبر جرائم التلوث البحري هي من الجرائم الوقتية، يتحقق الضرر بمجرد وقوع الفعل المادي وعلى الرغم من أن بعض الملوثات قد تتراخى في ظهور النتيجة الاجرامية والذي ينتهي بارتكاب الفعل والتي تعتبر من آثار الجريمة ولا تعتبر جزء من الركن المادي⁽¹⁾. فالمشكلة هنا ليست بالملوثات الواقعة داخل اقليم الدولة والتي تعالج ضمن القوانين الداخلية، وانما تنحصر على الملوثات التي تكون ضررها ممتد خارج اقليم الدولة ولم تتضمنها التشريعات الوطنية لمعالجتها والذي يتم تقديره حسب درجة الضرر. فقد يكون تلوث معقول وتلوث خطير وتلوث مدمر.

- التلوث المعقول: وهو من درجات التلوث المحدد ولا يصحبها أي ضرر على البيئة أو الانسان.

- التلوث الخطير: هو الذي يحدث تأثير سلبي على البيئة والانسان.

- التلوث المدمر: وهو أخطر أنواع التلوث حيث تصل الملوثات إلى الحد المدمر وبالتالي تُحدث اختلال في التوازن في النظام البيئي⁽²⁾.

فتوقيع الجزاء يختلف باختلاف التلوث ومكان وقوعه، فتوقع العقوبة ضمن القوانين الداخلية والتي تنقسم إلى عقوبات سالبة للحرية، تتمثل بالسجن والاعدام والعقوبات المالية والتي أصبحت متداولة للتعويض عن الضرر مع مرور الوقت، وتطورت فيما بعد بتوقيع العقوبة الجنائية أو الادارية والتي تم تحديدها من قبل القاضي⁽³⁾، فقد تكلمنا سابقاً عن موجبات المسؤولية الدولية في حالة انتهاك القانون الدولي أو القيام بضرر، بالإضافة إلى وجود موانع لقيام المسؤولية عن اضرار

1 . الألفي عادل ماهر، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة دكتوراه، القانون العام، جامعة المنصورة، 2009، ص 293.

2 . العشاوي صباح، مرجع سابق، ص 50 .

3 . الهريش صالح، مرجع سابق، ص 59 .

التلوث وأن من خلالها تعفي الشخص الدولي من المسؤولية رغم ارتكابه عمل غير مشروع وتسببه ضرر للغير، تحت مسمى الظروف النافية لعدم المشروعية.

1. الموافقة أو الرضى: فإذا ارتكب أحد أشخاص القانون الدولي يعمل مخالف لقواعد القانون الدولي ورضي بوقوعها يعتبر بمثابة الاقرار والقبول فيتحول الفعل الغير مشروع إلى فعل مشروع فقد نصت المادة 26 من مسودة المشرع 1980م، على أن الموافقة شرط ينفي عدم المشروعية.

2. الدفاع الشرعي: وهو الحق الذي يقره القانون الدولي لدولة أو مجموعة دول لصد عدوان مسلح يرتكب ضد سلامة أقليمها واستقلالها السياسي، شرط ان يكون استخدام القوة هو الوسيلة لدرء ذلك العدوان ومناسباً معه، واستقر فقه القانون الدولي العام على أن الدفاع الشرعي الذي تقوم به دولة للدفاع عن مواطنيها، وهو حق يقتضي ادخال الفعل الدفاع الشرعي في دائرة الاباحة.

3. حالة الاعفاء: وهي التدابير المضادة رغم وقوع الجريمة فهناك صفة إذا لحقت الجاني انتقت عنه المسؤولية، وتثور عدم اداء الدولة المتضررة والالتزام الدولي اتجاه الدولة المسؤولة⁽¹⁾.

وعرّفت التدابير المضادة بأنها الحق الذي يُقر به القانون الدولي للدولة التي تعرضت للاعتداء فلها الحق أن ترد الاعتداء مماثل، وتهدف به اجبار على احترام القانون الدولي أو تعويض الضرر المترتب على مخالفته، وبالتالي الافعال الانتقامية هي نافية للمسؤولية وقد تضمنت المادة

50 لسنة 2001 م من المسؤولية الدولية :

أ. الالتزام المنصوص عليه في ميثاق الأمم المتحدة بالامتناع عن التهديد باستعمال القوة أو

استعمالها فعلاً.

ب. الالتزامات المتعلقة لحماية حقوق الانسان الاساسية.

ج. الالتزامات ذات الطابع الانساني الذي تمنع الاعمال الانتقامية.

¹ . عيدات مصطفى محمد، مرجع سابق، ص 420- 421 .

د. الالتزامات الأخرى القائمة بموجب قواعد من القانون الدولي العام.

حالة الاعفاء فقط تكون لدرء الضرر أي تكون رد العدوان بمثله هي الوسيلة الوحيدة⁽¹⁾.

4. القوة القاهرة: وهو أمر مقبول في القانون الدولي أو البيئي المادة 23 من المسؤولية الدولية 2001 م الفقرة واحد، تنفي صفة عدم المشروعية عن فعل الدولة الذي لا يكون مطابقاً للالتزام الدولي لتلك الدولة إذا كان الفعل راجعاً بقوة القاهرة، أي حدوث قوة لا سبيل لمقاومتها أو حدث غير متوقع.

فلا تقوم حالة الاعفاء من المسؤولية في القوة القاهرة إلا بتحقق ثلاثة عناصر:

- الأول: وقوع الفعل المعني بقوة ولا سبيل إلى مقاومتها أو بحدوث غير متوقع.

- الثاني: أن يكونان خارج عن إرادة الدولة المعنية.

- الثالث: أن يجعل أداء ذلك الالتزام في هذه مستحيلاً مادياً⁽²⁾.

وبالإضافة إلى وجود الضرورة الشديدة من أجل انتفاء صفة عدم المشروعية لتلك الانتهاكات، والتي نصت عليها المادة 25 كمبرر لنفي عدم المشروعية عن فعل غير مطابق للالتزام الدولي لتلك الدولة إلا في حالتين:

أ. في حالة كون الفعل السبيل الوحيد أمام هذه الدولة لصون مصلحة أساسية من خطر جسيم

ووشيك يتهددها.

ب. في حالة كون الفعل لا يؤثر تأثيراً جسيماً على مصلحة أساسية للدولة أو الدول التي كان

الالتزام قائماً اتجاهها أو المجتمع الدولي ككل⁽³⁾.

1 . مشروع مواد المسؤولية المعتمد لسنة 2001، المادة 50 .

2 . مشروع مواد المسؤولية المعتمد لسنة 2001 م ، المادة 23.

3 . مشروع المسؤولية الدولية، 2001م، المادة 25.

فذهب الاتجاه الفقهي لمسألة الضرورة المؤدية إلى مؤيد ومعارض، فمن المؤيدين الفقيه "أوبن هيم" فيرى أن حالة الضرورة لا يترتب عليها أن يكون للدولة حق الاعتداء على دولة أخرى، إنما يكون للدولة العذر إذ هي اضطرت في سبيل الدفاع عن نفسها إلى الانتقام بالاعتداء ويترتب على اعتبار الضرورة عذراً لاحقاً، ويعفي الدولة من المسؤولية الدولية عما فعلته وان الدولة المعتدى عليها الحق في أن تدفع الاعتداء بالقوة إذا لزم الأمر⁽¹⁾.

أما الاتجاه المعارض لفكرة الضرورة كسبب يزيل عدم المشروعية فيرى أصحابه أن نتيجة ارتكاب الكثير من الجرائم من طرف الدول تحت مسمى الضرورة، تتجلى بخطورة هذا المبرر بحيث لو سمح المجتمع الدولي استناد كل دولة بحالة الضرورة لتبرير انتهاكها، لأدى إلى حدوث فوضى في العلاقات الدولية على أساس أن كل دولة تسعى لتحقيق مصالحها على حساب ضرر دولة أخرى بحجة الضرورة⁽²⁾.

رأيي المتواضع، أن حجة الضرورة مرفوضة وذلك لأنها تتخذ ستاراً للاعتداءات والانتهاكات البيئية بحجة الضرورة فقد يقع التلوث خارج حدود الدولة وتتضرر دولة أخرى فتدعي الدولة المتسببة بالإعتداء أن سبباً من أسباب الإباحة، وبالتالي تبرر الواقعة الجريمة بكل سهولة.

حالة الشدة: والتي أخذ بها القانون الدولي في المادة 324 بقولها: - تنتفي صفة عدم المشروعية عن فعل الدولة الذي لا يكون مطابقاً لالتزام دولي لتلك الدولة إذا لم يكن لدى الشخص الذي قام بالفعل المذكور وهو في حالة شدة وسيلة معقولة أخرى لانفاذ حياته أو انقاذ حياة الأشخاص الآخرين الموكل إليه رعايتهم⁽³⁾.

1 . تونسي بن عامر، مرجع سابق، ص 326 .

2 . عيادات مصطفى محمود، مرجع سابق، ص 423 .

3 . مشروع مسؤولية دولية، 2001 م، نص المادة 24 .

وبالتالي لا يكون الشخص القائم بالعمل خياراً آخر، فأخذ القانون الدولي بحالة الشدة كوسيلة تدفع لعدم المشروعية، فعلى سبيل المثال دخول سفينة لأقليم دولة أخرى في حالة ظروف شديدة لتجنب التصادم أو الطقس، فهي شاملة لحماية البيئة والانسان.

وهنا ارتأت الباحثة بالحديث عما يسمى بالاحتيايل البحري، لأنه صورة واضحة للتلوث البيئي، الاحتيايل البحري يدرس في الأكاديميات البحرية من التسعينيات، وهو ليس الاحتيايل بمفهومه الجنائي وإنما هو اتفاق عده أشخاص على استخدام الأعراف والقوانين البحرية للوصول إلى نتيجة غير ما ترمي إليه العمليات التجارية، ولا توجد في القوانين الجزائية تعريف لمفهوم الاحتيايل البحري، كما لا توجد نصوص في القوانين العربية تعالج عمليات الاحتيايل البحري .

وصورة الاحتيايل البحري تقوم على استخدام الثغرات في القوانين لتحقيق أهداف غير مشروعة وتصوير الأمر بأنه عملية نقل المواد من ميناء إلى آخر، بينما هو في حقيقة الأمر تهريب مواد ممنوعة أو خطيرة، ويتم استخدام السفن القديمة وتحميل نفايات مشعة أو كيميائية أو مواد خطيرة عليها والتخلص منها في المياه الدولية أو في بعض الموانئ ذات الإجراءات الضعيفة، وحيث أنّ القانون البحري يسمح للسفن التي تتعرض للمشاكل، أن ترسو في أقرب ميناء بحري للإصلاحات، لتُبقى السفينة في الميناء تحت ذريعة خطورة إصلاحها لما تحتويه من مواد. ومن ثم يقوم مالك السفينة بالتخلي عنها بحمولتها ويطلب من القضاء إنزال البضائع نظراً لخطورتها، وفي بعض حالات الاحتيايل البحري تجد تخلي مالك السفينة عنها إجراء معمول به في القانون البحري عندما تكون على السفينة ديون مستحقة للميناء من رسوم وأجرة تخزين، فيقوم مالك السفينة باستخدام حقّ التخلي، وفيه يتخلى المالك عن السفينة وحمولتها للدائنين. وهو نوع من أنواع تحديد المسؤولية في القانون البحري، وفي الأحوال المعتادة يقوم الميناء والدائنون بالحجز على السفينة وبيعها بالمزاد، وكذلك إذا لم يتقدم اصحاب البضائع لاستلامها فتقوم السلطات حينها بالحجز على البضائع وبيعها بالمزاد وفاءً لرسوم التخزين. ويتم استخدام هذا الإجراء أحياناً كنوع من الاحتيايل البحري ومضمونه

أن يقوم المحتالون (أو الإرهابيون) بالتعاقد مع مالك سفينة لنقل البضائع وتدخل السفينة الميناء لجوءاً، ومن ثم يترك الرّبّان والبحارة، وقد يكون هؤلاء من فريق الاحتيال للسفينة. وتنتهي الجريمة بتفريغ البضائع في ميناء اللجوء لأنه غير مسموح بدخولها البلاد مباشرة، ويتمّ بيع السفينة أو تركها، ويقوم المحتالون من خلال الاتفاق مع بعض الجهات الرسمية بالسحب تدريجياً من المخزن ودفع أجرة المخزن، بينما يكونوا هم خارج الصورة وتكون البضائع في عهدة الجمارك وبأمر من قاضي الأمور المستعجلة.

وهناك توصيات أصدرتها الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة ضمنها لائحة نموذجية مرت بمجموعة من التعديلات حتى وصلت إلى الطبعة السابعة عشرة، وتنص المادة 12 من اللائحة على أنه ينبغي اتخاذ تدابير معينة في كل مرة تقدم فيها بضائع خطرة للنقل، وذلك لضمان إحاطة جميع الذين يحتمل أن يتعاملوا مع هذه البضائع أثناء النقل علماً تاماً بالمخاطر الكامنة في البضائع المقدمة، كما تنص المادة 16 على أنه ينبغي وضع احتياطات للطوارئ بغية حماية الأشخاص والممتلكات والبيئة في حالة الحوادث أو العوارض التي قد تقع أثناء نقل البضائع الخطرة. كما تنص المادة 1-1-2 من الأحكام العامة على حظر نقل أيّة مادة قابلة للانفجار أو التفاعل على نحو خطر في ظروف النقل العادية، كما تنص المادة 1-4-1-3 على أن تكون مواقع النقل ومخازن البضائع ومناطق التخزين آمنة بشكل مناسب وبعيدة عن عامة الناس، كما توجب المادة 1-4-3 والمتعلقة بالبضائع الخطرة الشديدة العواقب وهي البضائع التي يمكن أن تتسبب في سقوط أعداد كبيرة من الضحايا وحصول تدمير واسع على السلطات المعنية اتخاذ تدابير سلامة مفصلة ووضع خطط أمان فيما يخص التعامل مع هذه المواد⁽¹⁾.

¹ . مقال بقلم الدكتور حبيب الملا الرئيس التنفيذي لمكتب بيكر ماكنزي للمحاماة في الامارات العربية المتحدة، CNN بالعربية.

الفصل الرابع

تلوث البيئة البحرية في الوطن العربي بالنفط والاجراءات الإقليمية والدولية المتخذة

المبحث الأول: صور تلوث البيئة البحرية بالنفط.

تتعرض البحار يومياً وبشكلٍ جائرٍ لأبشع أنواع التلوث الناتج عن النفط أو الملوثات الأخرى من قبل الناقلات البحرية للنفط أو التسربات النفطية من السفن التجارية أو العوامل البشرية المقصودة بسكب المخلفات النفطية في البحار أو الحروب المؤدية للاضرار بالبيئة البحرية من حيث الانتهاكات الواقعة عليها. نتناول في هذا الفصل بشكل خاص تلوث البحر في لبنان نتيجة للعدوان الاسرائيلي عليه، و الجهود الدولية المبذولة لتقليل من التلوث النفطي، وجهود المملكة الأردنية الهاشمية للحماية من التلوث النفطي في خليج العقبة.

المطلب الأول: حالة تلوث لبنان 2006 (حرب تموز)

يعتبر البحر الأبيض المتوسط الشريان الرئيسي الذي يتغذى عليه لبنان وهو المرفق حيوي ومن خلاله يقوم باستيراد البضائع والمواد الأساسية ويضم أربعة أحواض يصل عمقها 24 متراً بالإضافة إلى الحوض الخامس وهو تحت الانشاء، وتشكل قاعدة بيروت البحرية جزء من الميناء والذي يعتبر مصدر رزق الكثيرين وهو ملك الحكومة اللبنانية.

تعرض لبنان الشقيق للعديد من المصائب والحروب ونحن نتناول اليوم الكارثة التي وقعت إثر العدوان الاسرائيلي حيث قُصفت مستودعات "الجية" في تموز 2006 م، واستمر هذا العدوان 34 يوماً شَنَّ خلالها العدو الاسرائيلي هجوماً على لبنان بسبب أسر لبنان جنديين من جنوده واستهدفت اسرائيل خلاله العديد من المواقع العسكرية والمدنية بالإضافة إلى مستودعات الطاقة

حيث استهدفت خزانات النفط والتي تحتوي على الفيول ويصدر لبنان منه عشرة آلاف متر مكعب وخمسة عشر ألف متر مكعب من زيت الثقيل⁽¹⁾ .

ونتيجة لهذا الهجوم الوحشي تعرض لبنان للكثير من الاضرار البشرية والمادية والمعنوية وغيرها ولكننا سنتوقف عند الخسائر المتعلقة بالتلوث النفطي الذي نجم عن هذا الاعتداء حيث تعرضت البيئة البحرية إلى ضرر هائل من قتل للأحياء البحرية وأضرار بيئية أضرها ممتد إلى أزمان بعيدة ووصل التلوث إلى مياه الشرب كاملة ووصلت إلى ميناء جبيل التي تبعد 60 كيلو متر شمال الجية وامتدت إلى الجمهورية العربية السورية، وهنا أصبح الضرر خارج الحدود الاقليمية وهو ضرر عابر للحدود. وأنه لم يؤثر فقط على البيئة وإنما امتد التأثير على التنوع البيئي والسياحي والصحي والأسماك والمواد الطبيعية بشكل عام. في بداية الأمر استهدف العدو الاسرائيلي خزائين للنفط وتسرب من خلالهما 15 ألف متر مكعب ونتيجة لعدم السيطرة على الحريق الذي انتشر إلى الخزانات الأخرى مما ضاعف انسكاب الزيت على المياه البحرية والذي أدى إلى ضرر ما يقارب 150 كيلو متراً من الخط الساحلي من أصل 220 كيلو متراً من الشواطئ الساحلية والرملية والصخرية بسبب الحادث.

وقد أفصحت وزارة البيئة اللبنانية في شهر حزيران لعام 2007م عن حجم المخلفات الناجمة عن تنظيف النفط الذي بلغ 407 متر من الفيول، ألف متر مكعب المياه الملوثة بالنفط وتم جمع معظم هذه المواد الملوثة في مصافي النفط القديمة ولاتزال عمليات التنظيف إلى يومنا هذا⁽²⁾.

¹ .Web. Archive.org

² . مقال في جريدة السفير، 2016/12/31، ص 13، قضايا بيئية.

الجهود الدولية لتقليل من التلوث النفطي:

أسفرت الجهود الدولية المشتركة من المركز الأقليمي لمواجهة طوارئ التلوث للبحر الأبيض المتوسط لحد من التلوث وتقليل الضرر على الساحل اللبناني، إضافة إلى الأدوات والموارد التي أمتها بعض الدول من شركاء قانونيون مثل الكويت والنرويج وقبرص وفنلندا وفرنسا وإيطاليا وموناكو وإسبانيا والسويد وألمانيا وصندوق الأمم المتحدة الإنمائي وصندوق التنمية الدولية التابع لمنظمة الدول المصدرة للنفط وكانت عملية التنظيف على مرحلتين:

فالمرحلة الأولى: امتدت من آب 2006 م حتى شباط 2007م وشملت 70 موقعاً فعملت على استخراج النفط العائم على البحر وتنظيف الأماكن التي يتصل بها الإنسان مباشرة أو تشكل خطراً على الصحة العامة وإعادة تأهيل المناطق المتضررة اقتصادياً والمهمة بيئياً.

أما بالنسبة للمرحلة الثانية: والتي بدأت في نيسان 2007 م وانتهت في 2009م، فجرت دراسة استقصائية للمناطق تحت سطح الماء من أجل تقييم الوضع القائم في منطقة المد والجزر على طول الساحل وحتى جنوب لبنان وتم اكتشاف 30 موقع تسرب النفط من الوقود الثقيل الوزن وكان ذلك بدعم من الحكومة اليابانية والحكومة النرويجية والحكومة الإسبانية للتعاون الدولي والتنمية⁽¹⁾.

والتي أخذت ضمن أولوياتها تنظيف المناطق التي ضمن المحتمل التلامس البشري فيها أو تشكل خطراً على الصحة العامة ومعالجة الأخطار لتصبح البيئة المستدامة.

من خلال المرحلة الثانية: ركزت على إزالة النفط عن الصخور والمنحدرات والبنية التحتية وتجميع المعدات والبصص والتراب وتخزينها في حاويات وتم نقلها إلى أماكن تخزين مؤقتة حددتها وزارة البيئة اللبنانية وعلى الرغم من قلة الامكانيات إلا أنه التعاون بالتنسيق مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي باستخدام طريقتين لمعالجة المخلفات النفطية:

¹ . مؤتمر صحفي عن كارثة التلوث النفطي بأسيل والمشنوق: - اسرائيل تمارس ارهاباً بيئياً.

1. استخدام المخلفات 320 متراً مكعباً من المعدات والرمل والبصص المخزنة في انتاج مواد نظيفة وتم اعادتها إلى الشاطئ وبالإضافة إلى شحن المخلفات السائلة إلى محطة توليد الطاقة.

2. أما الطريقة الثانية استخدمت مُركب أكسيد الكالسيوم لتحقيق استقرار حوالي 2300 متر مكعب من الرمال الملوثة بالنفط واستخدمت فيما بعد من قبل شركة "سوليدير" كترربة سطحية في مكب "النورماندي" الذي أعيد تأهيله.

وبالإضافة إلى منحة دولة اليونان وهي هبة لتطوير المراقبة على الموارد المائية جرى تنفيذها ما بين عام 2011م و 2014م فضرورة المراقبة جراء هذه الكارثة تكمن لغرض الأبحاث والتنمية والتخطيط الأفضل والتعلم المستمر والتي قد تستمر في بعض الأحيان لعقدين أو أكثر⁽¹⁾.

- دور الجمعية العامة في مطالبة العدو الاسرائيلي لتعويض الجمهورية اللبنانية عن التلوث النفطي:

ونتيجة لتلوث أكثر من 70 موقع على طول 150 كيلو متر من السواحل اللبنانية منها مواقع خاصة وعامة، سارعت الحكومة والمنظمات والمؤسسات اللبنانية بالتواصل مع مؤسسات المجتمع الدولية والحقوقية للوقوف معها والمطالبة بتعويض العدو لها عن خسائر العدوان على أراضيها. ففي عام 2006 أصدرت الجمعية لعامة 11 قرار أدانت من خلاله العدوان الاسرائيلي حول التسرب النفطي في الساحل اللبناني الذي سببه العدو الاسرائيلي بناءً على ما تضمنته المادة الثامنة من المحكمة الجنائية الدولية "هجوماً متعمداً يحصل من جهة معينة مع اليقين أن هذا

¹ . مؤتمر صحفي، مرجع سابق.

الهجوم سيؤدي إلى اضرار كبيرة على المدى الطويل تلحق بالبيئة الطبيعية يمكن أن يشكل جريمة حرب" (1) .

انطلاقاً من مبدأ المسؤولية الدولية عن الأعمال الغير المشروعة التي ارتكبتها العدو الاسرائيلي بحق الجمهورية اللبنانية وتبلغ قيمة التعويض 856.4 مليون دولار⁽²⁾. ضمن القرار الأخير للجمعية العامة قيمة الاضرار المباشرة والغير مباشرة والتي انعكست سلباً على الجانب الصحي للإنسان وظهر حالات كثيرة من الأمراض المزمنة والأمراض السرطانية، وإقرار الأمم المتحدة التعويض حيث امتدت آثار الحرب إلى عدة سنوات مما أدى إلى كوارث بيئية وأثرها ممتد إلى الآن.

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات تمنع تلوث البحار ومنها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م والتي أقرت في الجزء الثاني من المواد (192 إلى 237) لمعالجته التلوث البيئي ونصت في المادة 194 من الفقرة الأولى (تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه أياً كان مصدره، متخدمةً لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقتة مع قدرتها، وتسعى إلى المواءمة بين سيادتها في هذا الصدد)⁽³⁾ .

بالإضافة إلى اتفاقية لندن 1954 م والمسؤولية المدنية للأفراد الناجمة عن تلوث البحار بالنفط اتفاقية بروكسل 1969 م والاتفاقية الدولية لسنة 1972م لا تسري إلا على الانسكابات النفطية من ناقلات البترول وليس على الحوادث التي تقع جزاء الحرب وقد أوصى برنامج الأمم المتحدة دراسة لجنة التعويضات باعتبارها السابقة الوحيدة عن الانسكاب النفطي نتيجة الأعمال العسكرية، فقرار الجمعية العامة أصبح إلزام العدو الإسرائيلي بدفع التعويضات للجمهورية اللبنانية على الرغم من

1 . جريدة السفير، 2016/12/31 م ، ص 113 .

2 . قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، الدورة الثانية والستون، بناءً على تقرير اللجنة (ثانية A/

671437 / 201/67 / البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، ص1.

3 . اتفاقية قانون البحار، 1982 م ، المادة 194 .

أن القرارات الصادرة منها تعتبر توصيات إلا أن القرار الصادر من الجمعية العامة ملزم وفق الفصل السادس "القرارات الصادرة من الجمعية العامة تصبح ملزمة وفق حالات عدة مكرر من الجمعية العامة، ومناقشة قرار يكون له تأثير على حفظ السلام والأمن الدولي وأي عمل عدواني أو تبني اجتهاد صادر من محكمة العدل الدولية وفي حالة اتخاذ قرار بالإسناد إلى قرار الاتحاد من أجل السلام 1950" (1).

والذي جرى بتصويت الأغلبية (170 صوت) يدعو العدو الإسرائيلي بتعويض لبنان جراء الخسائر المترتبة وقد امتنعت 6 دول عن التصويت على القرار وطالبت الجمعية العامة دعوة أجهزة الأمم المتحدة وباقي المنظمات الدولية المشاركة في التقييم الأولي لتقدير الخسائر جراء تسرب النفط وبالإضافة إلى دراسة أخرى قام بها البنك الدولي لقياس وتقييم الضرر البيئي الذي وقع على الدول المجاورة (2).

ومن خلال القرار الصادر أعربت الجمعية العامة عن قلقها عن واقعة التلوث النفطي في لبنان الناجمة عن قوات العدو الإسرائيلي الصادر في 21 كانون الثاني / ديسمبر 2012 بناءً على تقرير اللجنة الثانية بشأن البقعة النفطية وإعادة تأكيد نتائج مؤتمر الأمم المتحدة (3) . المعني بالبيئة البحرية وفقاً لما جاء لسنة 1972 في ستوكهولم وبالإضافة إلى إعلان ريو لسنة 1992م المبدأ 15 والذي ينص على (أن تأخذ الدول على نطاق واسع النهج التحوطي حسب قدرتها) والقائمة على مبدأ مسؤولية الدولة في أخذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع التلوث في حال وجود أخطار تهددها ولا تُعفى من المسؤولية في حال افتقارها إلى التيقن العلمي الكامل من حيث التكاليف لمنع وقوع التدهور الذي أخذ تطبيقها من نطاق واسع في المجال البيئي في الممارسة

1 . الجمعية العامة للأمم المتحدة، الفصل السادس التحقيق في المنازعات وتقصي الحقائق ، ص 625 .

2 . aljazeera.net.

3 . قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، الدورة السابعة والستون، بناءً على تقرير اللجنة الثانية A/ (671437) / 201/67 البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، ص 2.

الدولية الذي تسلم إلى ان مبدأ التحوط هو من مبادئ القانون الدولي في فتوى صادرة من الأمم المتحدة لسنة 2001 (1).

يتوضح من خلال القرار الصادر من الجمعية العامة بشأن المسؤولية الدولية المشتركة في حال وقوع الدمار البيئي وبذل العناية الواجبة من ناحية الدول المتقدمة "تكنولوجيات والموارد المالية التي تستأثر بها" وفي فتوى صادرة من المحكمة الدولية لم تضع أي التزامات خاصة بكل دولة وإنما أكدت على مسؤولية مشتركة بين الدول بحسب القدرة المتاحة لكل دولة (2).

ويتحمل المسؤول عن التلوث بناءً على مبدأ "الملوث يدفع" في اعلان ريو المبدأ (16) والذي يشير إلى أن كل شخص طبيعي أو معنوي سبب في تلوث البيئة فإنه ملزم بدفع الدولة المتضررة للتكاليف المقررة وتحددها الهيئات المتخصصة (3).

فمن الملاحظ أن الجمعية العامة كررت طلب التعويض للعدو الاسرائيلي للجمهورية اللبنانية عما أصابها من أضرار في البيئة الطبيعية والذي أعاق بدوره تحقيق التنمية المستدامة (4). والذي أصاب الدول بشكل مباشر أو غير مباشر وقد نال جزء من التلوث الجمهورية العربية السورية ويعود تكرار القرار من قبل الجمعية العامة والذي أحاط بالاهتمام الخاص للانسكاب النفطي؛ لأنه غير مغطى في صناديق التعويضات وبناءً على ذلك انشأت لجنة لتقييم وقياس الضرر اللاحق بلبنان فيكمن دورها فقط تقدير التعويض وليس لها أي دور في حصول المتضرر على التعويض

1 . اعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية إعلان استوكهولم 1972، وعلان ريو بشأن التنمية و التنمية، 1992، ص 7 .

2 . اعلان مؤتمر الأمم المتحدة لبيئة البشرية، ص 8، مرجع سابق.

3 . أبو العطار، رياض صالح، 2008م، دور القانون الدولي في حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2، ص 33 .

4 . الجمعية العامة للأمم المتحدة، ص 4 .

وذلك لإعادة انعاش لبنان بالاضافة إلى جهود الصندوق الاستئمائي التابع للأمم المتحدة للتخلص بشكل آمن من البقعة النفطية⁽¹⁾.

وتم اتخاذ القرار للجمعية العامة التابعة للأمم المتحدة بناءً على التقرير المقدم من الأمين العام 24/ أكتوبر لعام 2007م، تحت البند 54 من التنمية المستدامة الدورة الثانية والستون بعنوان " البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية" ؛ وذلك استجابة لقرار الجمعية العامة 194/61 جراء الانسكاب النفطي من حرب تموز / لبنان وإلزام العدو الاسرائيلي بدفع التعويضات.

وقدم التقرير التقييم البيئي بعد سنة من التلوث حيث تقوم الأمم المتحدة بالتعاون مع حكومة لبنان من أجل التخطيط لوضع برنامج أفضل. حيث قام برنامج الأمم المتحدة في تشرين الأول 2006 بعد انتهاء الحرب مباشرة والذي ركز على الخسائر البيئية من رواسب وحيوانات ونباتات حُددت النتائج بأن:

- جراء انسكاب النفط في الساحل اللبناني أدى إلى تضخم التلوث بحيث امتد إلى قاع البحار مما أثر سلباً على الأحياء المائية وامتداد التلوث إلى الرواسب إضافة إلى الهيدروكربونات البترولية المتواجدة في قاع البحار من 254 متراً من الساحل والتي تتركز في قاع البحار بالاضافة إلى تضرر الدول الأخرى بسبب هذا التسرب مثل الجمهورية العربية السورية⁽²⁾.
- وبدأ برنامج الأمم المتحدة في آب/2006 بتقييم الأثر البيئي ونشر في فبراير سنة 2007 وحدد 46 أثر بيئي بشكل عام للتلوث و 9 منها تتعلق بأثر الانسكاب النفطي وقيم الأثر البيئي للتسرب إلى طويل المدى وقصير المدى، فطويل المدى يمكن أن يمتد أثره من 10 إلى 50 سنة أما قصير المدى فيمكن أن يمتد أثره من 1 إلى 10 سنوات⁽³⁾. والجدير بالذكر أن

1 . قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، بناءً على تقرير اللجنة (ثانية / 671437 / A / 201/67)
البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، ص 2.

2 . تقرير الأمين العام، الدورة الثانية والستون، البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، عملاً بقرار الجمعية 194 / 61، البند 54، ص 14.

3 . تقرير الأمين العام، الدورة الثانية والستون، البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، عملاً بقرار الجمعية 194 / 61، البند 54، ص 15 .

عمليات التنظيف لم تجري إلا بعد بضع اسابيع من وقف اطلاق النار بسبب افتقار لبنان للموارد البشرية والمادية والمالية⁽¹⁾.

وفي 15/ آب/ 2006 واصلت لجنة التقييم والمتابعة للاتحاد العالمي لحفظ الطبيعة في لبنان وتوصلت إلى أن الانسكاب النفطي خلّف أيضاً إلى الخسائر الاقتصادية والذي أثر سلبياً في النظام الايكولوجي وانخفاض مستوى نمو الشعاب المرجانية بنسبة 90% وتأثرت الطيور البحرية من خلال انخفاض التكاثر والحاق الضرر بمصدره الغذائي مما يعكر صفو الحياة البحرية. وتم تقدير الخسائر الاجمالية بنحو 9.73 مليون دولار⁽²⁾. وقد يحتاج خطة مستقبلية لضمان التنمية المستدامة وحفظ الحياة البحرية.

ورأي المتواضع هنا أن تُحمل المسؤولية الكاملة للعدو الاسرائيلي بالتعويض الفوري والكافي فكما تكلمنا سابقاً ان جميع الاتفاقيات الدولية لم تتضمن الانسكاب النفطي في الحالات العارضة جراء الاعمال الحربية والتي تحدثت فقط عن انسكاب النفط من السفن والتي يمكن استخدامها في المستقبل بناءً على الخطط الإقليمية والدولية وبوضع استراتيجية جديدة تتضمن الاضرار النفطية بكافة أنواعها في الحالات الطارئة.

بالاطلاع على البيانات والقرارات والتوصيات الصادرة من الجمعية العامة للأمم المتحدة بخصوص حرب تموز على لبنان وجدت الباحثة بأن العدو الاسرائيلي لم يلتزم بأي من التوصيات المفروضة عليه ولم يتم بتنفيذ أي من الأوامر التي ألزمت بها. وأيضاً لم تطبق أي من الاتفاقيات الدولية المفروضة في قانون البحار والعقوبات الملزمة للمسبب بالضرر وهو العدو الاسرائيلي بأن يقوم بالتعويض عن الخسائر الناجمة عن حرب تموز بمجملها.

¹ . تقرير الأمين العام، الدورة الثانية والستون، البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، عملاً بقرار الجمعية 194/61، البند 54، ص 5.

² . تقرير الأمين العام، الدورة الثانية والستون، البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، عملاً بقرار الجمعية 194/61، البند 54، ص 7-8.

المطلب الثاني: الجهود الوطنية المبذولة للجمهورية اللبنانية

بعد أن تناولنا في المطلب الأول التلوث النفطي جراء حرب تموز وما خلفته من آثار وخيمة سنتناول الجهود الوطنية المبذولة من قبل حكومة الجمهورية اللبنانية.

لفت نظر المشرعين أن الجمهورية اللبنانية قدراتها المادية ضئيلة غير كافية في معالجة التلوث النفطي مما أدى إلى إعادة النظر في القوانين لوضع نصوص تتضمن العناية الشاملة لجميع أنواع التلوث والذي لا يقتصر على حرب تموز وإنما يشمل التنقيب والنقل وغيرها من الأنشطة التي تجري على الساحل اللبناني. وبناءً على ذلك سعى لبنان لوضع سياسة بيئية جديدة شاملة لكافة أشكال التلوث فعملت في سنة 2011، على دراسة التقييم البيئي النفطي بتكليف استشاري دولي وفقاً لمتطلبات القانون 123/2010 قانون الموارد البترولية في المياه البحرية⁽¹⁾.

الاجراءات ما قبل حدوث التلوث النفطي:

حيث يفترض بوجود اجراءات بيئية متبعة والتي تتكفل بحماية البيئة وتساهم في تقلص الحوادث وانسكاب النفط ومن هذه الاجراءات المتخذة من قبل الدولة:

1. اجراءات حماية الأنابيب من التآكل.
2. الصيانة الدورية لأنابيب النقل.
3. مراقبة كواشف الانذار وصمات التوقف التلقائي في حالة التسرب الغير متوقعة.
4. وجود خطط الطوارئ والتي تتضمن نتائج المناقشات للاجراءات اللازمة للاستجابة الفعالة والسريعة في حالة حدوث التلوث والتي تشمل خطط التمويل أي تكاليف التخلص من

¹ . مها لطف جمول، دراسات وتقارير، سلسلة غير دورية تعالج قضايا وأشكاليات راهنة، الآثار البيئية للتلوث بالنفط، الواقع وخطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق، ص 2 .

التلوث وتشمل عملية التداول والنقل بالإضافة لاستخدام وسائل لحصر النفط عند حدوث

الانسكاب وتدريب فرق مختصة للتدخل عند الطوارئ.

5. الحصول على تصاريح مرتبطة بأعمال القاء النفايات النفطية، مع آليات اعلام برنامج

الأمم المتحدة للبيئة بكافة بتلك الأذونات.

6. مراقبة السفن والموانئ.

7. تحديد مكان انسكاب النفط.

8. القدرة على تأمين الاستجابة من الطائرات الكبيرة متعددة المحركات والمراكب مختلفة

الأحجام في حالة الانسكابات البحرية⁽¹⁾.

فالغاية الأساسية من خطة الطوارئ وجود بدائل للتخلص من الملوثات في حال انسكاب النفط

والتي تعتمد بحد كبير على التشريعات الوطنية والمحلية بحيث يتم التخلص منها ضمن استراتيجية

وطنية ولتنفيذها يلزم على القدرة عمل تقارير دقيقة لتقدير كمية التسرب للمطالبة بالتعويض. أما

من الناحية الدولية في حالة حدوث تسرب خارج عن الحدود الإقليمية فيلزم التعاون الدولي

والإقليمي لتقييم البيئة المتعلقة بالأنشطة النفطية وتوفير ترتيبات الاستجابة للتعاون بين الدول في

عمليات الكبرى للتخلص من الملوثات وتخصيص القطاعات البحرية المشتركة لكل بلد من البلدان

وتحقيق الاتصال الوثيق بين المنظمات الوطنية والعابرة للحدود وضمان وجودها في وقت مبكر.

وبما أن هذه الملوثات واردة الحدوث يجب الالتفات لكل الاحتمالات التي يمكن أن ينشأ عنها

التلوث النفطي⁽²⁾.

1 . دراسات وتقارير، مرجع سابق، ص 16 .

2 . دراسات وتقارير، مرجع سابق، ص 19 .

فأكثر الوسائل حماية لحالة حدوث التلوث الخارج عن الحدود الإقليمية للدولة التنظيم القانوني للعقوبات الرادعة لكافة أشكال السلوكيات التي توقع الضرر بالبيئة فهي عبارة عن أوامر صادرة من السلطات الإدارية المتمثلة بحماية البيئة والقائمة على المنع والتصريح ومع ازدياد الاضرار البيئية زاد وعي المجتمع مما أدى إلى تكثيف الجهود الوطنية والدولية للحماية والحد من المخاطر. ومن أهم الجهود الإقليمية القرار 23 / 11 / G . I في الدورة السادسة عشر المعقودة في مراكش المغرب من 3-5 نوفمبر 2009 للتعاون والاتساجبة الفورية للتلوث البحري ونصت على عدة اهداف لمساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط من الملوثات النفطية الداخلية وهذا الدليل لا يغطي المسائل العملية والتقنية التي تتناولها أدلة ومبادئ توجيهية إقليمية ودولية أخرى. إذ يركز على العلاقات بين السلطات الوطنية التابعة للطرف المتضرر والأطراف الأخرى المعنية الحكومات الأخرى والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات الطوارئ والتلوث البحري (مركز ريمبيك).

فتم تنظيم التعاون الدولي الإقليمي استناداً للاتفاقيات الدولية والتي تفرض المسؤولية المشتركة واهمها:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (U N C L O S) والتي عملت على الأخذ بالتدابير والالتزامات الوقائية والسيطرة عند وقوع التلوث مستعينة بالوسائل المتاحة حسب قدرتها منفردة أو جماعية والمحافظة على الموارد البحرية والاستجابة السريعة من خلال وضع خطط الطوارئ⁽¹⁾.

¹ . دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، 2009، UNEP (D EP I) / M E D I G. 23/23 Page 394.

- وأيضاً أخذت بمنظمة البحر الاستشارية (I M O) القائمة بدورها بتنظيم القواعد لمنع أو الحد قدر الامكان من التلوث الواقع من السفن من خلال التعاون الأقليمي والدولي في حالة وقوعه وتعويض الدول المتضررة.
- كما ضم دليل البحر الأبيض المتوسط اتفاقية ماربول (Marpol) فتلتزم الدولة بناءً على هذه الاتفاقية لمنع التلوث بالسفن من التصريف أو التفريغ والزام دول الأطراف الأخذ بالاجراءات والتدابير اللازمة وتتضمن جميع السفن ووحدات الحفر البحرية وخطط الطوارئ ونصت عليها في المادة 37 من الاتفاقية في الملحق الأول ألزمت من خلالها وضع خطط الطوارئ على متن السفينة (S O P E P) الناقلة للنفط الذي يبلغ وزنها 150 طن وما فوق وجميع السفن التي يبلغ وزنها 400 طن. وألزمت الاتفاقية دول الأطراف الاخطار والابلاغ عن التلوث ويتوجب على ربان السفينة أو أي شخص آخر يتحمل رسوماً عن أي حادث تلوث من غير تأخير ويحدد البروتوكول اعداد التقارير واجراءات الابلاغ عن حوادث السفن المحتوية على مواد خطرة وتقوم الاتفاقية بدورها بتعيين موظف أو وكالة لتلقي ومعالجة جميع التقارير وتعميمها على (I M O) وتبليغ الأطراف عن الحادث⁽¹⁾.
- وأيضاً اعلان ريو دي جينيرو 1992 والذي أكد على دراسة أي خطة قبل تطبيقها على البيئة لمعرفة مدى تأثيرها على المحيط البيئي وقد اضافت التعديلات لسنة 2012 مبدأ يدفع والتنمية المستدامة والإدارة المتكاملة.

¹ . دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، 2009، UNEP (D EP I) / M E D I

- واتفاقية فنلندا 1997 (E S P O) العالمية على تقييم الأثر البيئي قبل اتخاذ القرار والتصريح بمباشرة النشاط البيئي والمعتمد لدى اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لدى أوروبا⁽¹⁾.
- أما بالنسبة لاتفاقية برشلونة تم اعتمادها 1976 وتنفيذها عام 1687 لحماية من التلوث وقد أخذت هذه الاتفاقية جميع أنواع التلوث فتقرض من خلالها على جميع الأطراف الواقعة على الشاطئ للتعاون في عدة التزامات للقضاء والتخفيف من التلوث من خلال البحث العلمي وتبادل المعلومات ورصد التلوث بحسب التقنيات المتوفرة لدى الدول فتم اعتماد مجموعة من البروتوكولات لتنفيذ خطة مكافحة التلوث بجميع أشكاله وجاء في المادة 9 من الاتفاقية التعاون من قبل دول الأطراف لمعالجة حالة التلوث الطارئة كما جاء في الفقرة (1) تتعاون الأطراف المتعاقدة في اتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط دون ابطاء باخطار المنظمة إما من خلالها أو مباشرة من أحد الأطراف المتعاقدة يحتمل ان يتأثر بحالة الطوارئ هذه⁽²⁾.
- وفيما يتعلق في اتفاقية (اوبرك /هنس) 1990 وهو بروتوكول متعلق بالتأهب والاستجابة للتعاون الدولي بتيسير سبل المساعدة الدولية للتحضير المسبق للتلوث النفطي والتصدي له من خلال وضع الخطط الوطنية لمعالجة التلوث النفطي أو المواد المؤذية وينبغي على الدولة التأكد:
- أولاً:- من وجود خطط الطوارئ على متن السفينة وفي الموانئ البحرية والمنشآت النفطية ومعالجة المواد الكيميائية والطلب من مسؤولي ومشغلي الوحدات البحرية بوضع خطة طوارئ

¹ . دليل ودراسات، مرجع سابق، ص 20 .

² . اتفاقية برشلونة وخطة العمل من أجل المتوسط، 1978، المادة 9، الفقرة 1 .

للتلوث النفطي ويتم تنسيقها مع النظام الوطني الخاضعة لولايتها القضائية والموافقة عليها ضمن الاجراءات التي تضعها السلطة الوطنية⁽¹⁾.

ثانياً: - اعداد التقارير ويكون من خلال الزام مالكي أو مستخدمي السفن أو الذين يتقاضون رسوماً من الوحدات البحرية الابلاغ فوراً في حالة حدوث وقوع أي تسرب نفطي أو تفرغ المواد الخطرة أو الضارة أو المحتملة الحدوث من سفنهم استناداً إلى المبادئ التي اعتمدها المنظمة وانشاء نظام وطني يحق لها التصرف به نيابة عن الدولة في حال وقوع التلوث والسعي لابرام اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف للاستجابة⁽²⁾.

بذلت الحكومة اللبنانية جهودها لتعديل قوانينها الداخلية ضمن الإطار المؤسسي والقوانين الدولية لمواكبة مجريات التلوث عالمياً ومحلياً ولكنها لم تكن على القدر الكافي للالمام لمجابهة اضرار التلوث، فعلى الصعيد المحلي لم تكن تشريعاتها الوطنية على القدر الكافي لردع المتعدين والمستغلين للبيئة بشكل عام والعاملين على الاضرار بالبيئة البحرية بشكل خاص. فعملت لبنان على التقليل من التلوث البحري من خلال تعاونها مع الدول لوضع التدابير الاحترازية واتباع الاجراءات اللازمة وخطط الطوارئ، أما من الناحية الوطنية قامت بفرض قوانين خاصة لمعالجة الضرر البيئي الهائل في النصف الثاني من القرن المنصرم أسست المراكز العلمية لدراسة المشاكل البيئية المختلفة عملت على تأسيس جمعيات أهلية تهدف إلى التوعية البيئية بالتعاون مع البلديات واستحداث وزارة البيئة لحماية البيئة ومعالجة أسباب التلوث⁽³⁾.

1 . دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، 2009، UNEP (D EP I) / M E D I G. 23/23 Page 396.

2 . دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، 2009، UNEP (D EP I) / M E D I G. 23/23 Page 397.

3 . الجمهورية اللبنانية، مجلس النواب، المديرية العامة للدراسات والمعلومات، مصلحة الدراسات والأبحاث، تلوث البيئة في لبنان، ص 1.

من أهم القوانين الوطنية اللبنانية التي عالجت التلوث النفطي في البحار تم اصدار قانون البيئة لسنة 2002م يتعلق بحماية البيئة بشكل عام في الباب الخامس من القانون ينص على حماية الوسائط البيئية من التلوث وحماية الساحل اللبناني بالاضافة إلى الاجراءات الأولية اللازمة للتقليل من التلوث في حال وقوعه أو وجود تهديد بوقوعه، كما تضمنت المادة أربعة أهم المبادئ العامة الملزمة سواء للشخص الطبيعي أو المعنوي عام أو خاص ومن هذه المبادئ:

أ. مبدأ الاحتراز: والذي يقتضي باعتماد تدابير فعالة ومناسبة بالاستناد إلى المعلومات العلمية وأفضل التقنيات المتاحة والهادفة إلى الوقاية من أي تهديد بضرر محتمل وغير قابل للتصحيح يلحق بالبيئة.

ب. مبدأ العمل الوقائي: لكل الأضرار التي تصيب البيئة من خلال استعمال أفضل التقنيات المتوفرة.

ج. مبدأ الملوث يدفع: والذي يقتضي بأن يتحمل الملوث تكاليف التدابير الوقائية ومكافحة التلوث وتقليصه.

د. مبدأ الحفاظ على التنوع البيولوجي: والذي يقتضي بأن تتفادى النشاطات كافة اصابة المكونات المختلفة للتنوع البيولوجي بضرر.

هـ. مبدأ تفادي تدهور الموارد الطبيعية: الذي يقتضي بأن تتفادى كل النشاطات التسبب باضرار غير قابلة للتصحيح للموارد الطبيعية كالماء والهواء والتربة والغابات والبحر والأنهار وغيرها.

- و. مبدأ مشاركة القاضي وتنص على : 1- أن يكون لكل مواطن حق الحصول على المعلومات المتعلقة بالبيئة وفقاً للقوانين والأنظمة المرعية الاجراء⁽¹⁾. نستنتج من الفقرة (و) من هذه المادة أربعة أنها تتيح للمواطن المشاركة في صنع القرار للوصول للاجراءات القضائية المناسبة القائمة على المشاركة العامة التي قد نص عليها اعلان ريو في المبدأ 10 والذي يرى المسائل البيئية تعالج على أفضل وجه بمشاركة جميع المواطنين المعنين على المستوى المناسب⁽²⁾.
- ز. مبدأ التعاون: الذي يقتضي بأن تتعاون السلطات العامة والمحلية والمواطنين على حماية البيئة على كل المستويات.
- ح. مبدأ أهمية: المعيار العرفي في الوسط الريفي الذي يقتضي بوجود الأخذ بهذا العرف في حال انتفاء النص.
- ط. مبدأ مراقبة التلوث: الذي يهدف إلى الوقاية من التلوث والتحكم به في الأوساط البيئية كافة من ماء وهواء وتربة ونبات ونفايات بحيث لا تؤدي معالجة التلوث في الوسط البيئي إلى انتقال التلوث إلى وسط آخر أو التأثير عليه.
- ي. مبدأ الاعتماد على المحفزات الاقتصادية كأداة مراقبة وتنظيم من أجل التخلص من كل مصادر التلوث و/ أو التخفيف منها وتعزيز سياسة التنمية المستدامة.
- ك. مبدأ تقييم الأثر البيئي كوسيلة للتخطيط والإدارة من أجل مكافحة مصادر التلوث وتدهور الموارد الطبيعية أو تقليصها أو تصغير حجمها إلى أدنى حد.

1 . قانون حماية البيئة اللبناني، 2002، المادة 4 .

2 . دراسة اعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية، اعلان استوكهولم، 1972، و اعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، 1992، اعداد غونتر هاندل، كلية الحقوق بجامعة تولان، ص 9 .

ومن البنود التي اهتمت بحماية الساحل اللبناني المادة 30 الفقرة 1 من القانون اللبناني مع مراعاة أحكام المعاهدات الدولية والأقليمية التي انضم إليها لبنان، يمنع منعاً باتاً كل تصريف أو غمر أو حرق في المياه الإقليمية اللبنانية لكل مادة من شأنها بصورة مباشرة أو غير مباشرة ان:

أ. تمس بصحة الانسان وبالموارد الطبيعية البحرية.

ب. تؤذي الأنشطة والكائنات البحرية بما فيها الملاحة وصيد الأسماك والنباتات والطالح.

ج. تقصد نوعية المياه البحرية.

د. تقلص من القيمة الترفيهية ومن الامكانيات السياحية للبحر والشواطئ اللبنانية⁽¹⁾.

بينما نجد في المادة 31 وفي الفقرة 1: لوزير الأشغال العامة والنقل بالاسناد إلى دراسة الفحص البيئي المبدئي أو دراسة تقييم الأثر البيئي التي تتم وفقاً لهذا القانون ونصوصه التطبيقية وأن يرخص للتصريف بالغمر أو بالحرق في المياه الإقليمية وفي جوف الأرض البحرية في المياه الإقليمية لمواد لا تنتج عنها المحاذير المذكورة في المادة 30 من هذا القانون وبشرط تحول دون أن تسبب العمليات المرخص بها بضرر للبيئة البحرية⁽²⁾.

وفي المادة 44 فقرة واحد: مع مراعاة أحكام القوانين والأنظمة المرعية ولا سيما القانون رقم 88 / 64 تاريخ 1988 يخضع استيراد أو انتاج أو استخراج أو تحويل أو تسويق أو نقل أو حيازة أو استعمال أو اتلاف المواد الكيميائية الضارة و/ أو الخطر التي بسبب تركيبها وطبيعتها وآثارها ولا سيما السامة أو الإشعاعية أو كميتها تشكل أو قد تشكل خطر على الصحة والسلامة العامتين وعلى البيئة عامة، لتصريح مسبق يمنح ضمن شروط تحدد بمرسوم تتخذ في مجلس الوزراء بناءً على اقتراح من وزير البيئة والوزراء المختصين ولمراقبة وزارة البيئة⁽³⁾.

1 . قانون البيئة اللبناني، المادة 30.

2 . قانون البيئة اللبناني، المادة 31.

3 . قانون البيئة اللبناني، المادة 44.

قامت الحكومة اللبنانية بوضع عقوبات رادعة لتشكل بها سداً أمام من تسول له نفسه للعبث بالبيئة والقيام بالضرر والتلوث حيث أن المادة 59 نصت: مع مراعاة أحكام القانون رقم 88/ 64 تاريخ 1988 يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة وبالغرامة من مليوني إلى عشرة ملايين ليرة لبنانية أو باحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام هذا القانون ونصوصه التطبيقية المتعلقة بحماية البيئة الهوائية أو البحرية أو المائية أو الأرضية وجوف الأرض وفي حال تكرار النشاط تضاعف العقوبة⁽¹⁾.

فيعود مقدار الغرامات إلى الصندوق الوطني للبيئة كما نصت عليه المادة 65 يعود مجموع الغرامات والتعويضات المقضي بها عملاً بأحكام هذا القانون ونصوصه التطبيقية إلى الصندوق الوطني للبيئة. ويحق لوزير البيئة باجراء التسوية بين المعتدى على البيئة والمتضرر شرط ألا تكون أقل أو أكثر من قيمة الغرامة كما في نص المادة 66 يحق لوزير البيئة اجراء مصالحه على الغرامات وعلى التعويضات التي يحكم بها بشأن الاضرار التي تصيب البيئة تطبيقاً لأحكام هذا القانون ونصوصه شرط أن لا تتناول التسوية أكثر من نصف قيمة الغرامة أو التعويض⁽²⁾.

هذه التشريعات كانت من القوانين المستحدثة للتشريع البيئي اللبناني لسنة 2002م رقم 444 وخاصة بعد الاعتداءات التي شهدتها البيئة البحرية في الآونة الأخيرة والتي عملت على تطوير النصوص القديمة وتشديد العقوبة على منتهك البيئة والتزام لبنان بالمعاهدات الدولية لاعتبار حماية البيئة جزء من النظام العام. والجدير بالذكر أن معظم هذه المراسيم غير مطبقة فالبعض منها عبارة عن قانون مدون ولم يتم تطبيقه بعد ويرجع السبب إلى الإهمال وعدم ادراك الأهمية القانونية وصلاحيات المسؤولين وغياب الإدارة السياسية ومعنى آخر بأن السبب يعود لعدم القدرة والإدارية

1 . قانون البيئة اللبناني، المادة 59.

2 . قانون البيئة اللبناني، المادة 66.

والحاجة لوجود كادر بشري مختص لتطبيقها. ومن أهم المراسيم التي لم يتم تطبيقها انشاء صندوق وطني يهدف للاشراف لتطبيق وتمويل الاجراء ودعم المبادرات والنشاطات البيئية مالياً وذلك لأن الدولة لا تتجه نحو تخصيص واردات لمصروفات معينة أو لعدم قدرة الوزارات المالية⁽¹⁾. كما تم ذكره سابقاً بخصوص تقييم الأثر البيئي لممارسة الأنشطة الخاصة والعامة إلا أنه يتم تقديم المصلحة الخاصة على المصلحة العامة والتي يتم التقديم من خلالها تقارير للدولة مزورة أو خاطئة مما يخالف الأساس البيئي القائم عليه المحافظة على البيئة⁽²⁾.

1 . السباعي نيرمين، قانون حماية البيئة في لبنان، مقال بعنوان تشريع رمزي يتخبط بين مصالح السياسية وضعف الارادة.
2 . علوش علي، تقارير تقييم الأثر البيئي، براءة الذمة من الوزارة لتدمير البيئة اللبنانية؟ نشرة 2014/8/29 .

المبحث الثاني: جهود المملكة الأردنية الهاشمية لحماية من التلوث النفطي في خليج العقبة

قامت حكومة المملكة بالمصادقة على مجموعة من المعاهدات الدولية التي سعت للحد من التلوث النفطي والاستجابة للمستجدات الحديثة وللتحديات التي تواجه البيئة البحرية لمنطقة العقبة الاقتصادية الخالصة والتي تعتبر من القواعد الناظمة للبيئة عامة فتم معالجتها على المستوى الأقليمي والدولي وفي العقود الأخيرة تم تطوير القانون الوطني وفي هذا المبحث سنتناول أهم الاتفاقيات الدولية التي شاركت فيها المملكة ضمن المطلب الأول أما في المطلب الثاني سنعرض التشريعات الوطنية للحد من التلوث النفطي.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المنظمة إليها المملكة في حماية خليج العقبة من التلوث النفطي

ان تطور نظام الحياة أدى إلى ازدياد التلوث الذي سن تشريعات خاصة لحماية البيئة إعادة النظر في التشريعات والقوانين السابقة التي لم تكن كافية للانسجام والتناسق مع الوقت الراهن وما ظهر من ملوثات مستحدثة وعدم قدرة القوانين القديمة على معالجتها.

للملكة دور فعال في ابرام الاتفاقيات الدولية التي يقوم بابرامها مع الدول الشقيقة والتي تلعب دور مهم في سياسة الجوار والاصلاح والتعاون البيئي وتعتبر من أوائل الدولة المنظمة للاتحاد الأوروبي التي تم اعتمادها 1997م ودخلت حيز التنفيذ 2002م والمحتوية على حماية البيئة البحرية ومكافحة التصحر وتحقيق التنمية المستدامة ومنع التلوث الزراعي والصناعي واستخدام الأدوات المتقدمة التكنولوجية لحماية وإدارة البيئة⁽¹⁾.

1 . تقرير حالة البيئة في الأردن، السياسات والإدارة البيئية 2011م، الموقع الالكتروني: Amman net.net .

قامت المملكة الأردنية الهاشمية بالمصادقة على أغلب المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة ومن المهم أن يتم تحويل هذه الاتفاقيات أو المبادئ الواردة فيها إلى نصوص قانونية وطنية مع تلك المعاهدات ومن أهمها:

- اتفاقية جدة لحماية البحر الأحمر 1982م التي حثت على التعاون بين الدول والسيطرة على التلوث في البحر الأحمر وتقديم المساعدة العلمية والإدارية وتم التوقيع عليها في المملكة العربية السعودية في جدة والهدف الأساسي منها تحويل بنود الاتفاقية لواقع فعلي لتطوير والمحافظة على المناطق الساحلية وتتضمن الاتفاقية بروتوكول خاص لمكافحة التلوث من المواد الخطرة والتعاون الأقليمي للدول الموقعة في الحالات الطارئة أي تعزيز الاستجابة الفورية في حالة حدوث تسرب نفطي وما ينتج عنها من آثار سلبية أو تهديد بحصول التسرب وأولية الحاجة لاجراءات التعاون في مثل هذه الحالات⁽¹⁾.

- ومن الاتفاقيات الأخرى التي انضمت إليها المملكة اتفاقية ماريول (Marpal) والتي تضمنت عدة مواد من التلوث النفطي الناتج عن السفن فقد نصت المادة 2 من الفقرة 2 على المواد الضارة بأنها مادة يمكن أن يسفر ادخالها إلى البحر عن تعريض صحة الانسان للخطر أو الاضرار بالموارد الحية والحياة البحرية أو ائتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية⁽²⁾. ونطاق تطبيقها على السفن الحاملة لعلم أي دولة من الأطراف المتعاقدة عليها ولا تنطبق على السفن الحربية أو المستخدمة لاغراض حكومية غير تجارية ويحظر لأي دولة من الأطراف خرق أي بند في الاتفاقية وفي حال تم خرقها يجب اخبار الإدارة محددة الاتفاقية للعقوبات

1 . الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأبيض وخليج عدن، RERSGA / archive. lwlearn.net .
2 . اتفاقية ماريول، المادة 2، فقرة 2، مرجع سابق.

الخاصة لقانون الإدارة الخاضعة لها السفينة ولا ينظر إلى مكان وقوع الخرق⁽¹⁾. وتعزيز التعاون فيما بينها وعمل التفتيش وتقديم التقارير عن أي حادث يقع في البحر وارسال المعلومات للمنظمة كما ورد في المادة 11 تتضمن المعلومات الشاملة بالنصوص والقوانين واللوائح والوكالات الغير الحكومية المخولة بالعمل ببناء السفينة الناقلة للمواد الضارة وفي حال وقوع الحادث تتقدم الدولة باجراء التحقيق وارسال النتائج إلى المنظمة إذ يمكن من خلال النتائج العمل على تطوير الاتفاقية⁽²⁾.

- اتفاقية لندن 1972م لمنع تصريف النفايات أو المواد الخطرة فالغاية الأساسية منها حماية الانسان والبيئة البحرية خصوصاً والرغبة في القضاء على التلوث البحري بالمواد الضارة من السفن سواء قصداً أو من غير قصد أو نتيجة للاهمال. لتحقيق الغرض من الاتفاقية تم وضع المواد ذات أبعاد شاملة للحد من التلوث بالزيت أي من خلال تعهد الأطراف بالالتزام ببنود الاتفاقية لمنع التلوث البحري الناشئ عن التصريف أو الحوادث أو عند استكشاف النفط في قاع البحار وتعزيز التقدم التقني ويحق لأي من دول الأطراف اضافة التعديل تراه مناسباً وذلك بعد نظر المنظمة فيه⁽³⁾.

- واعتمدت أيضاً اتفاقية 1982م لقانون البحار والتي تعد من أهم الاتفاقيات الدولية وأشملها في حماية البحار من التلوث بكافة أشكاله وتهدف للتعاون والمساهمة الفعلية للحد من التلوث وتشجيع استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية واستخدام مواردها والمحافظة عليها ومن خلال تطبيقها تُصان العلاقات الودية بين الدول الأطراف⁽⁴⁾.

1 . اتفاقية ماريبول، 1973، ص 3 .

2 . اتفاقية ماريبول، المادة 11 .

3 . اتفاقية لندن، 1972م، الموقع الالكتروني، WWW.almeezan.qa .

4 . محاضرات عن النظام القانوني للبحار، 1960م، دكتور محمد حافظ غانم، معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية، ص 121 .

- اتفاقية منع التصادم 1972م ودخولها حيز التنفيذ عام 1977م وكان آخر تعديل لهذه الاتفاقية عام 2003م وقد نظمت هذه الاتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم عدة مواد للحفاظ على السلامة البحرية ويحق لأي دولة من دول أعضاء الأمم المتحدة الدخول بها وتصبح طرفاً بالاتفاقية وتكون نافذة من تاريخ المصادقة عليها وتمنح الحق لدول الأطراف لتعديل مواد الاتفاقية بموافقة الأغلبية وتنطبق هذه الاتفاقية على كل السفن في أعالي البحار وفي كل المياه المتصلة بها الصالحة للبحورة حيث عملت على تنظيم الاشارات الضوئية والأشكال أو المواقع لتنظيم سير السفن وتجنب التصادم الذي يمكن أن ينجم عنه تلوث نفطي أو غيره من المواد الضارة⁽¹⁾.

تعتبر المملكة من الدول السباقة من خلال وزارة البيئة لاقرار خطة تعاون ضمن سياسة الجوار الأوربية وتطوير العمل الخاص بمبادرة آفاق 2020م والتي تشكل الإطار المتكامل للتعاون الدولي والأقليمي والانجازات التي حققتها المملكة ضمن التعاون البيئي.

المطلب الثاني: أهم الجهود الوطنية في حماية خليج العقبة من التلوث:

يمتد خليج العقبة 180 كيلو متراً على الساحل الشمالي للبحر الأحمر الذي يمتد حتى مضيق تيران جنوباً ويصل عرض البحر في خليج العقبة إلى 18 كيلو متر ويصل إلى أقصى عمق له إلى حوالي 1830 متراً جراء العديد من النشاطات المقامة عليه أصبحت تتعرض للكثير من الملوثات إضافة إلى حركة البواخر عملة الجهات المختصة المسؤولة إلى وضع الاجراءات والشروط الواجب اتخاذها لمرو السفن للمحافظة على البيئة لدخولها المياه الإقليمية الأردنية⁽²⁾.

¹ . اتفاقية منع التصادم، 1972 م .
² . WWW. Addaustour.com .

ومن المصادر الرئيسية الملوثة لخليج العقبة الزيوت المتسربة الناتجة عن الصهاريج التي تؤم الميناء أثناء التفريغ الحمولة حيث تعمل السلطة على مراقبة وتفتيش السفن وهي من مهام المراقبون على البواخر وتطبيقها للشروط والمقاييس الموضوعية في الاتفاقيات الدولية.

ويحظى خليج العقبة باهتمام خاص للحماية من التلوث بالزيت لأنها تعتبر من البحار ذات الحساسية الخاصة لاحتوائها على ثروة بحرية ضخمة من حيث المرجان والأسماك النادرة والجدير بالذكر أن هذه الحماية ليست فقط على خليج العقبة وإنما تشمل الدول المحيطة.

في عام 2003م أصدرت القانون المؤقت وصادقت عليه عام 2006م فتم تنظيمه وفق المستجدات الحديثة للمحافظة على البيئة من التدهور بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص، وتنفيذ إجراءاته من ناحية وزارة البيئة وهي الجهة المسؤولة عن حماية البيئة بالتعاون مع الجهات المختصة لتحقيق الأهداف المقررة والحفاظ على البيئة فقد نصت المادة 5 على التعاون الدولي والعربي والأقليمي للمحافظة على عناصر البيئة⁽¹⁾.

كما عملت الوزارة على تحديد المواد الضارة تحدث ضرراً بالبيئة والانسان كما في نص المادة 8 وهو: (مع مراعاة أحكام أي تشريع آخر يحظر تحت طائلة المسؤولية القانونية القاء أي مادة ملوثة أو ضارة بالبيئة البحرية في المياه الإقليمية للمملكة أو على منطقة الشاطئ ضمن الحدود والمسافات التي يحددها الوزير بمقتضى تعليمات يصدرها لهذه الغاية)⁽²⁾.

وفي المادة 9 العقوبة المقررة بحق ممارس النشاط في البحر الأقليمي، تضمنت:

أ. يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن ثلاث سنوات أو بغرامة لا تقل عن عشرة

آلاف دينار أو بكلتا هاتين العقوبتين ربان الباخرة أو السفينة أو الناقلة أو المركب التي تم

1 . قانون حماية البيئة الأردني، 2006 م، المادة 5.

2 . قانون حماية البيئة الأردني، 2006 م، المادة 8 .

طرح أو سكب أي منها مواد ملوثة أو تفرغها أو القاؤها في المياه الإقليمية للمملكة أو منطقة الشاطئ.

ب. يلتزم أي من يرتكب المخالفات المنصوص عليها في الفقرة أ من هذه المادة بإزالتها على نفقة المخالف مضاف إليها 25% من كلفة الإزالة بدل نفقات إدارية ويتم حجز الباخرة أو السفينة أو المركب بكامل محتويات أي منها إلى أن يتم دفع المبالغ المترتبة عليه⁽¹⁾.

- كما أضافت المادة 11 خطورة تخزين المواد الخطرة سواء الصلبة أو السائلة في أ الفقرة 1 يحظر طرح أي من المواد الضارة بسلامة البيئة أو تصريفها أو تجميعها سواء أكانت صلبة أو سائلة أو غازية أو مشعة أو حرارية في مصادر المياه. وفي الفقرة 2 يمنع تخزين أي من المواد الضارة التي ورد ذكرها في 1 على مقربة من مصادر المياه ضمن الحدود الآمنة التي يحددها الوزير بموجب تعليمات يصدرها لهذه الغاية وبحيث يشمل حماية الأحواض المائية في المملكة وذلك بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة⁽²⁾.

الجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية:

عملت الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية وإدارة المناطق البحرية تأسيس محمية تم تسميتها بمنزلة العقبة البحري على الشاطئ الجنوبي وهو عبارة عن شريط ساحلي فالأردن أول دولة تقوم بإجراء مراجعة بيئية لاتفاقية تجارة حرة مع الولايات المتحدة الأمريكية وركزت من خلالها على الحد من التلوث وحماية المناطق البحرية والتي تعمل على المحافظة على أكبر منطقة بحرية والتي تحظر ممارسة أي نشاط يؤثر عليها من غير تصريح خطي من إدارة المنزلة لضمان استدامة البيئة

1 . قانون حماية البيئة الأردني، 2006 م، المادة 9 .
2 . قانون حماية البيئة الأردني، 2006 م، المادة 11 .

البحرية ويتم استخدام هذه المنطقة للبحث العلمي والذي تتواجد فيه تجمعات مرجانية متميزة بتنوعها الحيوي⁽¹⁾.

وفي مركز الأمير حمزة لحماية البيئة تم عمل خطة متكاملة للحفاظ على المنطقة الساحلية لخليج العقبة بدعم من برنامج الـ USAID الوكالة الأمريكية لإدارة المناطق الساحلية لسنة 2018م لاعتبار ان منطقة العقبة المنطقة الساحلية الوحيدة في الأردن وتتعرض للضغوطات ومن أجل مواجهتها تم انشاء مفوضية خاصة تتولى من خلال مديرياتها المختلفة رعاية وإدارة الجوانب البيئية للمشاريع المختلفة والحد من التبعيات السلبية لهذه المشاريع⁽²⁾.

ولعدم وجود رقابة بيئية صارمة قامت الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية بإقرار جزاءات لحماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة على الشعاب المرجانية من التدهور ووضع نظام حماية وفرض عقوبات على القوارب التي تؤثر سلباً على التوازن الطبيعي ومن أحد الثوابت السياسية المتبعة في العقبة للحد من التلوث الساحلي التصريف الصفري وهو يمنع بأي شكل من الأشكال تصريف أي سائل أو مواد أخرى إلى البحر. ووضعت نظام لمراقبة البيئة رقم 51 / 1999 بمقتضى المادة 34 من المادة 28 لسنة 1995م استيفاء مبالغ لا تقل عن ستة آلاف دينار ولا تزيد عن خمسة عشر ألف دينار من المسؤول عن تلوث البيئة البحرية مقابل إزالة هذا التلوث. كما تتولى السلطة وفقاً للمادة 10 من ذات القانون حماية مصادر المياه⁽³⁾.

1 . الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية، JREDS ، ص 25 .
2 . الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية، JREDS ، ص 12 .
3 . الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية، JREDS ، ص 37 .

الفصل الخامس

النتائج والتوصيات

الخاتمة:

نظراً لتفاقم تلوث البحار والذي يجب الأخذ به كسبب كافي لاهتمام المجتمع الدولي بها نتيجة للحوادث البحرية والتي لا تقتصر فقط على التصادم والتصريف وقد تكون نتيجة لحرب كحرب تموز في لبنان التي استهدفت آبار النفط في الساحل اللبناني وأدت إلى الاضرار بالعديد من القطاعات. وتعد من أخطر الملوثات وقد تمتد آثارها إلى فترات زمنية بعيدة وتجتاز حدود الدولة الواقع عليها الضرر إلى الدول المجاورة وهو ما يعرف بالتلوث العابر للحدود وبذلك يتوجب التعويض لكل الدول المتضررة.

فقام المجتمع الدولي بتنظيم العديد من الاتفاقيات الدولية لتجنب حدوث التلوث وطرق مكافحته في حال حدوثه. ونستنتج أن الانسان هو المسبب الأساسي للتلوث نتيجة للأفعال العمدية أو غير العمدية نتيجة لغياب الوعي البيئي عند بعض الأشخاص بغض النظر إن كان الضرر الناتج ضئيلاً أو جسيماً يجب على الانسان المحافظة على البيئة من التلوث لصون حق الحياة للأجيال القادمة باعتبارها حق من الحقوق الأساسية للانسان.

هذا الموضوع لا يقتصر فقط لكونه بيئي وإنما هو شامل نواحي الصحة والوقاية والتربية والاقتصاد أي اعتباره موضوع شامل، فالواجب على الدولة التطرق إليه من خلال نشر الوعي البيئي وإيجاد الوسائل الفعالة للسيطرة عليه قدر الامكان واعادة الحال كم هو عليه فعلى الرغم من تطرق المجتمع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من اجراء التدابير الاحترازية ووضع

القوانين الرادعة للحد من هذا الفعل إلا أنها لم تكن كافية فتكمن الإرادة الفعلية في إعادة النظر في هذا الموضوع.

النتائج :

1. رغم الجهود الدولية إلا أنه لم يتوصل إلى التعريف الجامع للتلوث البحري نتيجة لتعدد مصادره.

2. نظراً لوضع الاتفاقيات الدولية للتدابير الوقائية والاحترازية لحوادث التلوث إلا أن معظم الدول قد علمت على الأخذ بالتدابير الاحترازية بعد وقوع الحادثة والتي يجب الأخذ بها قبل وقوع الحادثة.

3. يعتبر الأردن من أوائل الدول التي عملت على المصادقة على الاتفاقيات الدولية العاملة لتقليل من حوادث التلوث وإيجاد الحل الفعلي لها وحماية المرجان والأحياء الطبيعية من التلوث من خلال وضع القوانين الداخلية وإيجاد الحلول والتعاون الدولي. ومع ذلك نجد أن هناك تقصير في القضاء الجنائي عند تطبيق القوانين الرادعة وضعف الإدارة وتعدد القوانين الموضوعة ويجب على الدولة الأردنية توفير المعدات الحديثة من أجل الحد من التلوث والعمل على تعزيز الحماية الخاصة لخليج العقبة من التلوث من قبل الاتفاقيات الدولية من خلال دمج الاتفاقيات بالقوانين الوطنية ووضع العقوبات الرادعة .

4. المجال البيئي بشكل عام أخذ اهتمام الباحثين حيث أخذت التلوث بمنظور عام من غير النظر إلى مسببات التلوث بشكل خاص فنجد من النادر وجود قوانين خاصة بالتلوث النفطي.

5. القصور عند بعض الأفراد بمفهوم التلوث نتيجة لعدم وجود الوعي الكافي للمحافظة على البيئة وعدم وجود قضاء صارم للوقوف أمام الأخطار التي تلحق بالبيئة.

التوصيات:

1. تعزيز الأخذ بالمنهج الوقائي على المستوى الدولي والمستوى الوطني لتقليل من التلوث

النفطي وتحقيق الحماية البيئية.

2. العمل بأخذ مبلغ مالي احتياطي من البواخر الناقلة للنفط والتي قد تسبب بالتلوث وفي حال

حدوثه يعود المبلغ للدولة للتعويض عن الخسائر التي تتعرض لها الدولة والتي تؤدي إلى

تدمير البيئة.

3. العمل على انشاء محكمة خاصة للشؤون البيئية للنظر في القضايا البيئية وتوجد جهة

الاختصاص القضائي للاستجابة الفورية بالنظر فيها وتمكين جميع المواطنين حق إقامة

دعوى المسؤولية باعتبارها حق مشترك للمجتمع الانساني.

4. دعم الدول المتقدمة للدول النامية بالتقنيات العلمية التي تعمل على اكتشاف التلوث قبل

وقوعه وتفعيل خطط الطوارئ للمساعدة للحد من التلوث ولتجنب تجربة الدول المجاورة.

5. عمل الدولة من خلال التقنيات الحديثة لدراسة أسباب وقوع التلوث وايجاد السبب الفعلي

لحدوثها ولتجنب وقوعها في المستقبل.

6. دعوة المؤسسات المختصة لتخصيص جانب لدراسة متعلقة بالتلوث النفطي وإقامة

المؤتمرات لزيادة الفهم وتطوير المعرفة لهذا الموضوع.

المراجع:

1. القرآن الكريم. وتفسير ابن كثير، وتفسير الطبري.
2. ابرو عبد الحي، 2013م، دراسة فقهية تطبيقية لقاعدة لا ضرر ولا ضرار، 392.
3. أبو العطار، رياض صالح، 2008م، دور القانون الدولي في حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2 .
4. أبو حجازة أشرف عرفات، 2002م، مبدأ الملوث الدافع، دار النهضة .
5. أبو هيف علي صادق، 1975م، القانون الدولي العام، طبعة 12، منشأة المعارف، الاسكندرية.
6. افكرين محسن عبد الحميد، 1999م، النظرية العاملة للمسؤولية الدولية النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر .
7. البزاز محمد، 2006م، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، الاسكندرية، منشأة المعارف.
8. البزاوي محمد سامي، 1987م، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي، ط 1، منشورات جامعة قاريونس.
9. اسكندري أحمد، أبو غزالة ناصر محمد، 1992م، القانون الدولي العام المجال الوطني، الجزائر .
10. اسكندري أحمد، 1995م، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق الجامعية، الجزائر .
11. اسلام أحمد مدحت، 1990م، التلوث مشكلة العصر، سلسلة عالم المعرفة العدد 152، مطابع السياسة، الكويت.
12. الأمام اللغوي ابن الفتح ناصر الدين المطرزي، 1979م، معجم المغرب في ترتيب العرب.
13. الألفي عادل ماهر، 2009م، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، أطروحة دكتوراه، القانون العام، جامعة المنصورة.

14. الحلو ماجد راغب، 2004م، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، مصر.
15. الخالدي ايناس، 2011م، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع.
16. الراوي جابر ابراهيم، 1989م، القانون الدولي للبحار، جامعة بغداد.
16. الراوي جابر ابراهيم، 1983م، المسؤولية الدولية عن اضرار تلوث البيئة، مطبعة الادارة المحلية.
17. العشاوي، صباح، 2010م، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الأولى.
18. السباعي نيرمين، قانون حماية البيئة في لبنان، مقال بعنوان تشريع رمزي يتخبط بين مصالح السياسية وضعف الارادة.
19. السنهوري عبد الرزاق، 1998م، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد 2، طبعة 3، منشورات الحلبي، لبنان.
20. الشراوي سمير محمود، 1966، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة، والنشر القاهرة، مصر.
21. الشخيلي عبد القادر، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والادارة والتربية والاعلام، 2009، منشورات حلب لبنان، طبعة 1.
22. الشويبي عبد السلام، 2001م، التعويض عن الاضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار الكتب القانونية.
23. الضحاك ادريس، 1987م، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، طبعة 1649.
24. العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد، 2003م. القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية.
25. الظاهر خالد، 1999م، قانون حماية البيئة في الأردن، طبعة 1.

26. العشري عبد الهادي، 1989م، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق الجامعية، جامعة الزقازيق.
27. العناني ابراهيم، 1979م، القانون الدولي الجديد للبحار، لا طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة.
28. العوضي بدرية عبدالله، 1988 م، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت.
29. العوضي بدرية، 1980 م، موقف القانون من الأحداث المحلية الدولية، طبعة 1، الكويت.
30. العيسى طلال ياسين، 2009 م، المسؤولية الدولية عن افعال لا يحظرها القانون الدولي، مجلة رسالة الحقوق، العدد 2، مجلد 1، لسنة 2009.
31. الغازي ايهاب خضر عرفات، 2013 م، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الاسلامي، رسالة ماجستير تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون الجامعة الاسلامية، غزة.
32. الغنيمي محمد طلعت، 1975 م، القانون البحري في أبعاد جديدة، لا يوجد طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية.
33. الفقي السيد محمد، المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري للمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 1.
34. الكساني علاء الدين أبي بكر بن مسعود، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، دار الكتب اللبناني، لبنان، جزء 7.
35. الكندري محمد حسن، 2006م، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، طبعة 1 .
36. اللصاصمة حسن حرب، 2015م، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحري الأردني، دراسة مقارنة.
37. المحاميد وليد فؤاد، 2011م، مجلة للعلوم القانونية والسياسية، العدد 10، المجلد 1، العراق، دور المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث.
38. المجلة الدولية للصليب الأحمر، I C R C، 309، منشور على الموقع: WWW. IC RC. Org .

39. المقدادي عادل علي، 2009 م، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة، عمان.
40. المنصور أمجد، 2007، نظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، دار الثقافة، الأردن، طبعة 1.
41. المومني صائل، 2010م، الجوانب القانونية لحماية البيئة، مجلة القانون، العدد 6، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن.
42. النبراوي محمد سامي، 1987م، شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي، طبعة 2، منشورات جامعة قار يونس.
43. الهريش فرج صالح، 1998م، جرائم تلوث البيئة، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، مصر.
44. ايلزورت توماس، 1968م، أساسا الحياة هواء وماء، ترجمة لجنة من الأساتذة الجامعيين، لا طبعة، دار الآفاق الجديدة بيروت.
45. باشات محمد بهاء الدين، 1974م، المعاملة بالمثل في القانون الدولي الجنائي، الهيئة العامة لشؤون المطابع الاميرية، مصر.
46. بن عصمان جمال، 2009م، اطروحة دكتوراه، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، تخصص قانون خاص، جامعة تلمسان، الجزائر، كلية الحقوق.
47. بن وزة العالية، 2019 م، الحماية القانونية للبيئة في الاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون العام، رسالة ماجستير، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، الجزائر.
48. بو سلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
49. بو يزيد مولد، 1988م، مسؤولية دولية للدولة، بحث ماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، معهد التعليم العالي للعلوم القانونية والإدارية، جامعة تيزي وزو.
50. تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث، 1993م، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 46.

51. توفيق أحمد عبد الرحمن، 2006 م، محاضرات في الأحكام العامة لقانون العقوبات جزء 12، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان.
52. تونسي بن عامر، 1989، المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر، اطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة.
53. حجاب محمد خير، 1999 م، التلوث وحماية البيئة وقضايا البيئة من منظور اسلامي، دار الفجر، مصر.
54. حسني محمود نجيب، 1989م، شرح قانون العقوبات القسم العام النظرية العامة للجريمة والنظرية العامة لعقوبة والتدبير الاحترازي، طبعة 6، القاهرة، دار النهضة العربية.
55. حسين فتحي، 1992م، التلوث البحري للسفن وآليات الحد من التلوث، من أبحاث المؤتمر العملي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة.
56. حداد سليم، 1994 م، التنظيم القانوني للبحر والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، ط 1.
57. حق الدفاع الشرعي في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
58. حميدة جميلة، 2011، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدون، الجزائر.
59. جرائم الاعتداء على البيئة البحرية في التشريع الاماراتي، 2018م، التصدير الثاني، من السنة الثانية.
60. جلال محمد وفاء، 2001م، الحماية القانونية للبيئة البحرية التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة، مصر.
61. جمل أحمد محمود، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف للنشر، بدون طبعة، الاسكندرية.
62. داويدار هاني، 2001م، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية.

63. رشدي أحمد نجيب، 1992م، التطور التشريعي لحماية البيئة البحرية من التلوث والمسؤولية المدنية لمالك السفينة، مجلية مصر المعاصرة، طبعة 83.
64. زازا لخضير، 2011، أحكام المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي العام، دار الهدى، الجزائر.
65. زياد عبد القادر، 2010م، التوحيد في أحكام التصادم البحري، رسالة ماجستير في القانون البحري، دراسة مقارنة في القانون الدولي الخاص، جامعة وهران.
66. زيداني موسى، 2015م، رسالة ماجستير، حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة.
67. سعادي محمد، 2010م، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، مصر.
68. سعد الدين مسعود بن عمر التعتزاني الشافعي، 1963 م، دار الكتب العلمية، لبنان، طبعة واحد، الجزء الثاني.
69. سعد أحمد محمود، 1994م، استقراء القواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية.
70. سرحان عبد العزيز، 1991م، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة.
71. سكاكيني بايه، 2001م، العدالة الجنائية الدولية، دار هومة، الجزائر، طبعة واحد.
72. سلامة أحمد عبد الكريم، 1989م، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، من أبحاث المؤتمر العلمي للقانونيين المصري، المجلة المصرية للقانون الدولي.
73. شحماط محمود، 2010 م، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع.
74. شمس الدين أشرف توفيق، 1959م، مبادئ القانون الدولي الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة.

75. شوقي ممدوح، 1980 م، تقرير عن أعمال الدورة الثامنة بالمعهد القانون الدولي والعلاقات الدولية، بيسالونيك، المجلة المصرية للقانون الدولي عدد 36.
76. صابريني محمد سعيد، 2003 م، بيئتنا البحرية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية الكويت.
77. صلاح سليم محمد، 2007 م، تأمين المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية عن التعويض، دار الفكر الجامعي في مصر، الطبعة الأولى.
78. طراف عامر محمود، 2002، ارهاب التلوث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع لبنان.
79. عامر صلاح الدين، 1984م، قانون التنظيم الدولي النظرية العامة، دار النهضة العربية، القاهرة.
80. عبد الحميد محمد سامي، 1980م، أصول القانون الدولي العام، طبعة 5، مؤسسة الثقافة الجامعية.
81. عبد السلام زين العابدين، دكتور عرفات محمد عبد المرضي، تلوث البيئة البحرية، ثمن المدينة، طبعة 1، المكتبة الأكاديمية القاهرة.
82. عبد القوي محمد حسين، 2022م، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، القاهرة، مطبعة النسر الذهبي.
83. عسكر عادل محمد، 2013م، القانون الدولي البيئي، دار الجامعة الجديدة.
84. عطاري يوسف محمد، 1980، النظام القانوني للابحاث العلمية في البحار والمحيطات، الطبعة الأولى، الكويت.
85. علواني مبارك، اطروحة دكتوراه، المسؤولية الدولية في حماية البيئة دراسة مقارنة، تخصص قانون وعلاقات دولية.
86. علوش علي، تقارير تقييم الأثر البيئي، براءة الذمة من الوزارة لتدمير البيئة اللبنانية؟ نشرة . 2014/8/29 .

87. علي بن علي مراح، 2007م، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، اطروحة دكتوراه في الحقوق جامعة الجزائر.
88. عيدات محمد مصطفى، 2002، المسؤولية الدولية للبيئة وقت السلم، دار الثقافة، الأردن.
89. فهمي مصطفى خالد، 2011م، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر.
90. قاسم فطيمة، 2011م، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن اضرار التلوث البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون.
91. قدارة، أحمد حسن خليل، 1994م، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
92. قويدر رابحي، القانون الدولي للبيئة المفهوم والتطور، مجلة الواحات البحوث والدراسات الجامعية، غرداية، الجزائر، العدد 2009م.
93. كروات مونييه، 2016 م، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج من السفن، رسالة ماجستير.
94. لاشين أشرف محمد، 2012م، النظرية العامة للجريمة الدولية، دراسات وتحليل تأملية، طبعة واحد، دار النهضة، مصر.
95. لسان العرب، 1999م، مادة لَوَّث، دار احياء التراث العربي، جزء 12.
96. لمياء علي النجار، أطروحة دكتوراه جامعة عين شمس، دكتوراه في القانون الدولي العام.
97. لينة سوداني الضاوية نوري، 2018م، رسالة ماجستير، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري.
98. محمد الحاج محمود، 2008م، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، الأردن.
99. محمد حافظ غانم، 1960م، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية، جامعة الدول العربية.
100. محمد حافظ غانم المسؤولية، 1962 م، معهد البحوث للدراسات العربية.

101. محمد بهجت، 1992م، عبدالله كايد الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
102. مراح علي بن علي، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، اطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة الجزائر.
103. معلم يوسف، مسؤولية دولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي، اطروحة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، القسطنطينية.
104. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، 2007، المسؤولية الدولية عن النقل بالتخزين النفايات الخطرة، دار النهضة العربية، مصر.
105. مها لطف جمول، دراسات وتقارير، سلسلة غير دورية تعالج قضايا وأشكاليات راهنة، الآثار البيئية للتلوث بالنفط، الواقع وخطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق.
106. منشاوي محمد أحمد، 2014م، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر والتوزيع.
107. نجاوي وليد جيلاني، 2013م، مسؤولية تلوث البيئة في القانون الدولي، رسالة ماجستير، فرع الدولي الانساني، جامعة الدكتور يحيى فارس، الجزائر.
108. هشام علي صادق، 2002م، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر.
109. هشام رمضان الجزائري، ارشيدة عوض خلف، 2011م، أحكام التصادم البحري، دراسة مقارنة، طبعة 1، دار جليس الزمان، عمان.
110. يحيوي لعمر، 2009م، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر.

الاتفاقيات والقوانين الدولية:

1. اتفاقية بروكسل 1969م .
2. اتفاقية قانون البحار الأمم المتحدة، 1982م.
3. برنامج الأمم المتحدة انقاذ كوكبنا.
4. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤتمر الثالث لقانون البحار، الجريدة الرسمية العدد 8، تاريخ النشر 2003/7/9م.
5. المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية، 1978م، مطبوعات الكويت 2.
6. قانون البيئة الأردني .
7. المحرر العلمي، 2007، الاتفاقيات الدولية الخاصة لحماية البيئة البحرية، 3، نشرة البيئة البحرية المنظمة الإقليمية، العدد، 71.
8. المحرر العلمي الاتفاقيات الدولية الخاصة لحماية البيئة البحرية، 2- نشرة البيئة البحرية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية العدد 68، 2006م.
9. المحرر العلمي الاتفاقيات الدولية الخاصة لحماية البيئة البحرية، 1 - نشرة البيئة البحرية المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية العدد 66، اكتوبر 2005م.
10. اتفاقية ماربول، 1973.
11. اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم، 1972م.
12. تقرير لجنة القانون الدولي من أعمال دورتها (41) سنة 1989.
13. نظام حماية البيئة البحرية والسواحل وتعديلاته بموجب النظام المعدل رقم 23 - 2005م، البيئة البحرية.
14. القانون المصري لحماية البيئة، قانون رقم 4، 1991، المادة 4 .
15. تقرير لجنة القانون الدولي من أعمال دورتها الـ 41 عام 1989م، ص 112 .

16. اتفاقية منع التصادم، 1972 م .
17. مشروع لجنة القانون الدولي حول المسؤولية القانونية، الوثيقة رقم 10 / 56 / A.
18. قانون البيئة اللبناني.
19. دراسة اعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية، اعلان استوكهولم، 1972، وعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، 1992، اعداد غونتر هاندل، كلية الحقوق بجامعة تولان.
20. الجمعية الملكية لحماية البيئة البحرية، JREDS.
21. اتفاقية برشلونة وخطة العمل من أجل المتوسط، 1978، المادة 9، الفقرة 1 .
22. الجمهورية اللبنانية، مجلس النواب، المديرية العامة للدراسات والمعلومات، مصلحة الدراسات والأبحاث، تلوث البيئة في لبنان.
23. قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، بناءً على تقرير اللجنة (ثانية 671437 / A) / 201/67 البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية.
24. تقرير الأمين العام، الدورة الثانية والستون، البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية، عملاً بقرار الجمعية 61 / 194، البند 54.
25. قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، الدورة السابعة والستون، بناءً على تقرير اللجنة (ثانية 671437 / A) / 201/67 البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية.
26. اعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية إعلان استوكهولم 1972، وعلان ريو بشأن البنية و التنمية، 1992.
27. قرار الجمعية العامة 21 كانون الأول ديسمبر، 2012، الدورة الثانية والستون، بناءً على تقرير اللجنة (ثانية 671437 / A) / 201/67 البقعة النفطية على الشواطئ اللبنانية.
28. الجمعية العامة للأمم المتحدة، الفصل السادس التحقيق في المنازعات وتقصي الحقائق.

المواقع الالكترونية:

1. RODIFRE (R) : La Faute dans Labor dage, D.M.F. 1971, P 196.
2. المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، مارلوج دراسة مقارنة لاسباب الحوادث وتحليل حادثة تايتينك، 1914م، على موقع WWW.Mabge.org.
3. U.N.ST/LEG/SER-B/15 (1970) P.281.
4. AR. Oil Discharge. Manual. من الانتربول، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن.
5. مرزوقي أنس، Fipol الصندوق الدولي للتعويض عن الاضرار الناجمة عن تلوث البيئة للنفط مركز الدراسات والأبحاث العلمانية في العالم العربي، 2018، الأبحاث العلمانية في العالم العربي، [https:// www. Ssrcaw.org](https://www.Ssrcaw.org).
6. Two. V.s.Navy vessels Collide in the Strait of Hormuz.
7. WWW. Addaustour.com.
8. aljazera.net.
9. مقال بقلم الدكتور حبيب الملا الرئيس التنفيذي لمكتب بيكر ماكنزي للمحاماة في الامارات العربية المتحدة، موقع CNN باللغة العربية.
10. Web. Archive.org.
11. مقال في جريدة السفير، 2016/12/31، ص 13، قضايا بيئية.
12. مؤتمر صحفي عن كارثة التلوث النفطي باسيل والمشنوق: - اسرائيل تمارس ارهاباً بيئياً.
13. جريدة السفير، 2016/12/31 م، ص 113 .
14. تقرير حالة البيئة في الأردن، السياسات والإدارة البيئية 2011م، الموقع الالكتروني: Amman net.net.

15. الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأبيض وخليج عدن، archive. lwlearn.net / RERSGA .
16. اتفاقية لندن، 1972م، الموقع الإلكتروني، WWW.almeezan.qa .
17. دليل البحر الأبيض المتوسط حول التعاون والمساعدة المتبادلة في الاستجابة لحوادث التلوث البحري، 2009، UNEP (D EP I) / M E D I G. 23/23 Page 394 .
18. حادثة الناقله الدنماركية Baltic Carrir سنة 2001م، Rapport Annual de 2002: OP , City , P 112 .
19. المسؤولية الدولية عن التلوث البيولوجي، دكتور شلال عواد العبيدي، مدون عراقي، Mubsher. Aljazeera. Net .
20. ST/ LEG/ SE.B119 (1980) PP.459-460 .
21. HTTP:/PUBCOUNKLI.KUNIV:edu- KW/JGAPS/homer. Asp?!d=88 . Root = yes 8 author = 831
22. Hodson, op. Cit. p 65. .