



الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط

## Legal Aspects of Marine Environment Pollution by Oil

إعداد

عباس إبراهيم دشتي

إشراف

الدكتور يوسف محمد عطاري

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون

قسم القانون العام

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

عمان - الأردن

1431هـ - 2010م

## تفويض

أنا عباس إبراهيم دشتي أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات أو المنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الإسم: عباس إبراهيم دشتي

التاريخ: 2011/8/22

التوقيع



## قرار لجنة المناقشة

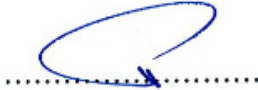
نوقشت هذه الرسالة وعنوانها

الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط

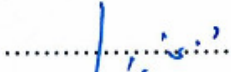
وأجريت بتاريخ 2011/4/12

التوقيع  


رئيساً



مشرفاً



عضواً خارجياً

اعضاء لجنة المناقشة

الدكتور عبد السلام هماش

الدكتور يوسف محمد عطاري

الدكتور غازي صباريني



## شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد بن عبدالله وآل بيته الميامين وعلى صحبه ومن استن بسنته واهتدى بهديه إلى يوم الدين  
لا يسعني بعد أن وفقني الله الى إتمام هذه الرسالة المتواضعة إلا أن أتقدم بخالص شكري وعظيم امتناني لكل من مد يد العون لإتمام هذا العمل وقدم لي النصح والارشاد والتوجيه خلال مراحل الدراسة والبحث والاعداد لهذه الرسالة المتواضعة  
واخص بالذكر والشكر العميق استاذي ومعلمي الفاضل الذي مهما قلت لن أوفيه حقه الدكتور يوسف محمد عطاري فكان لي بمثابة الوالد الناصح الامين والمعلم الذي أنار دروب البحث والمعرفة فجزاه الله عني خير جزاء سائلا المولى العلي القدير أن يمد في عمره وينعم عليه بموفور الصحة والعافية ويجعل هذا الجهد في ميزان أعماله وأتوجه بالشكر والعرفان للسادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بقبول مناقشة هذا البحث .

كما أتوجه بالشكر والعرفان لجامعتي الموقره, التي احتضنتني بين أروقتها , جامعة الشرق الاوسط ممثلة برئيسها و أعضاء الهيئة التدريسية وأعضاء الهيئة الادارية لما بذلوه من جهد وعطاء إذ إننا ما شعرنا يوما إلا بين أهلنا و أحببتنا , هاجسهم رفق الوطن العربي والامة الإسلامية بكوكبة من حملة الشهادات العليا يتنافسون فيما بينهم للارتقاء بأوطانهم في شتى مجالات الحياة  
كما أتقدم بعظيم شكري وامتناني لوزارة الدفاع متمثلة بالجيش الكويتي الذي أشرف و يزيدي شرفا بالانتساب إليه , لما كان له من دور كبير في تحفيزي لبذل المزيد من العطاء والكفاح لنيل درجة البكالوريوس ودرجة الماجستير بالقانون كما أتقدم بالشكر والعرفان للسادة الأفاضل التالية أسماؤهم لما بذلوه من جهود جبارة و تذليل الصعاب والعقبات التي واجهتني.

- ❖ سيدي معالي النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء ووزير الدفاع/ الشيخ جابر مبارك الصباح.
- ❖ معالي وزير الشؤون الاجتماعية والعمل/ الدكتور محمد محسن العفاسي.
- ❖ سعادة رئيس الأركان العامة للجيش الكويتي الأسبق - الفريق ركن طيار/فهد أحمد الأمير.
- ❖ لواء ركن/ علي عبدالله دشتي- مدير التعليم العسكري الأسبق.
- ❖ عميد/ وليد خليفة الحداد - رئيس مكتب الارتباط العسكري الكويتي الأسبق.
- ❖ عميد/ محمد جاسم العميري - رئيس مكتب الارتباط العسكري الكويتي الأسبق.

وأخيرا وليس آخرا أتقدم بالشكر و الامتنان لكل من مد لي يد العون و المساعدة بالتوجيه المخلص و الرأي السديد حتى اكتمل هذا البحث و خرج بهذه الصورة .

## الإهداء

الى روح .....أبي

الذي زرع في الكرامة بلا غرور طيب الله ثراه

وأجزل له الثواب وجعلني على ضالة حجري وبحثي في ميزان حسانته

الى أمي ..... نبع الحنان

التي منحني الحب الحقيقي بلا حدود الى أبنائي نبع الصفاء وقرّة عيني.

## قائمة المحتويات

رقم الصفحة	المحتوى
١٤	التفويض
١٥	قرار لجنة المناقشة
١٦	شكر وتقدير
١٧	الإهداء
و	قائمة المحتويات
١٨	ملخص الدراسة
١٩	ملخص الدراسة باللغة الانجليزية
١	الفصل الأول المقدمة
٣	مشكلة الدراسة
٣	أهمية الدراسة
٥	أهداف الدراسة
٥	محددات الدراسة
٦	أسئلة الدراسة
٦	الدراسات السابقة
٩	منهجية البحث
٩	تعريف ومصطلحات
١١	الفصل الثاني الإطار النظري
١١	مقدمة
١٤	المبحث الأول ماهية البيئة والتلوث البيئي
١٤	المطلب الأول: مفهوم البيئة
١٦	المطلب الثاني: مفهوم التلوث:
١٦	التعريف القانوني للتلوث:
١٨	دور النفط في التلوث
٢٠	تلوث مياه البحار والمحيطات
٢١	خطورة التلوث النفطي:
٢٣	المبحث الثاني: قواعد القانون الدولي للبيئة

23	المطب الأول: التعريف بالقانون الدولي للبيئة:
27	المطب الثاني: المسؤولية القانونية لتلوث البيئة:
27	الفرع الأول: مفهوم الخطأ في مجال المسؤولية التقصيرية:
28	الفرع الثاني: تطبيقات قضائية في مجال تلوث الهواء:
28	الفرع الثالث: تطبيقات قضائية في مجال تلوث المياه:
29	الفرع الرابع: التعويض عن الأضرار التي تصيب الثروة السمكية:
30	الفرع الخامس: انحصار دور الخطأ في مجال المسؤولية البيئية:
31	الفرع السادس: خصوصية الضرر البيئي
33	المسؤولية البيئية
35	المطب الثاني: دولية التلوث البحري
35	الفرع الأول: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية
36	الفرع الثاني: الطابع عبر الوطني لمشاكل التلوث البحري
37	الفرع الثالث: تراخي النتيجة الإجرامية
39	الفرع الرابع: الطابع الشمولي للأضرار البيئية
40	الفرع الخامس: الإسلام والتلوث البيئي:
44	المبحث الثالث الجهود الدولية لمكافحة التلوث
45	المطب الأول النهوض بقواعد القانون الدولي للبيئة
61	المطب الثاني: دور بعض المنظمات الدولية في مجال حماية البيئة
73	المطب الثالث: الاتفاقية الخاصة بالاستعداد والاستجابة والتعاون في حالة التلوث النفطي والبروتوكول التابع لها
77	المطب الرابع: الاتفاقية الخاصة بحماية وإدارة وتطوير البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا
79	اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث
86	المطب الخامس: مجهودات المنظمات الإقليمية
89	الفصل الثالث الخاتمة
92	المراجع:

## الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط

إعداد عباس إبراهيم دشتي

إشراف الدكتور يوسف محمد عطاري

### ملخص الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على واقع التلوث النفطي وخطورته على البيئة البحرية والقوانين والاتفاقيات الدولية بشأن التلوث النفطي، كما تهدف الدراسة إلى بيان أهم الطرق والتدابير التي تقلل من التلوث النفطي على المستوى الدولي والمحلي، وذلك من خلال الإجابة عن تساؤلات الدراسة التي ركزت على مفهوم التلوث والبيئة البحرية والنفط والنتائج المترتبة على التلوث النفطي والحلول المقترحة لتفادي هذه الظاهرة، وقد تم اختيار عنوان الدراسة بناء على الأهمية الكبيرة والخطورة العالية للتلوث النفطي على حياة الانسان والحيوان والنباتات (على البيئة بشكل عام) والبيئة البحرية بشكل خاص بالإضافة إلى التأثير السلبي على الاقتصاد، حيث تم التوصل إلى مجموعة من النتائج كان من أهمها أن البيئة من المنظور القانوني هي ذلك الإطار الطبيعي الذي يستوعب الإنسان والحيوان والنبات والعوامل الطبيعية للمحافظة على هذه الكائنات من خلال عملية التوازن بينها، كما توصلت الدراسة إلى التوصيات كان أهمها أن يتم إضافة مادة جديدة إلى الدستور الكويتي تلزم الدولة بالمحافظة على البيئة بكافة أنواعها، وإبراز أهمية المحافظة عليها أسوة بالعديد من الدساتير التي أسبغت حماية دستورية على البيئة كالدستور المصري، و النظام الأساسي للحكم في المملكة العربية السعودية الشقيقة، كما توصلت الدراسة إلى ضرورة أن يقوم المشرع الكويتي بإصدار تشريع خاص بالبيئة بحيث يتدخل بتقرير نصوص خاصة لمعالجة المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، بعيداً عن الإحالة للقواعد العامة الواردة في القانون المدني، وأن يقوم المشرع الكويتي بجمع النصوص المتناثرة في التشريعات المختلفة والتي تتعلق بحماية البيئة في تشريع واحد حتى يسهل الرجوع إليه على نحو يحقق الحماية المنشودة للبيئة .



## **Legal Aspects of Marine Environment Pollution by Oil**

إعداد عباس إبراهيم دشتي

إشراف الدكتور يوسف محمد عطاري

### **Abstract**

This study aims to shed light on the reality of oil pollution, gravity and the laws and international agreements of oil pollution, the study also aims to describe the most important methods and measures that reduce oil pollution in both international level and local level, through study's questions, which focused on the concept of pollution, the marine environment and oil and the consequences of oil pollution and solutions to avoid this phenomenon, title of the study has been chosen based on the great importance and high risk of oil pollution on human life, animals and plants (on environment in general) and on marine pollution in detriment in addition to the negative impact on the economy, the study reaches results that the environment from a legal perspectives the natural framework in which to accommodate humans, animals, plants and natural factors to maintain these objects through the process of balance between them, the study found the recommendations that most important to be adding a new article by the Constitution of Kuwait required the State to preserve the environment of all kinds, and to highlight the importance of maintaining it, like many constitutions which conferred constitutional protection of the environment such as the constitution of Egypt, and the Basic Law in the Kingdom of Saudi Arabia. The study also found the need for the Kuwaiti legislature enacted legislation to a special law to the environment, interfere with the report of the special provisions to address the civil liability arising from pollution of the environment, away from the referral to the general rules of the Civil Code, and that the Kuwaiti legislator collected texts scattered in different pieces of legislation which relates to the protection of the environment in one piece of legislation so as to facilitate reference, so as to achieve the desired protection of the environment.

## الفصل الأول

### المقدمة

يواجه العالم في وقتنا الحاضر مشكله من أعقد المشكلات التي يمكن أن تعرض وجود الجنس البشري إلى الخطر، هذه المشكلة هي مشكلة تلوث البيئة البحرية بصفه عامة، والتلوث بالنفط بصفة خاصة.

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية ناجمة عن تسرب بقايا فضلات المصانع إلى البحار والمحيطات، إلا أن المشكلة الأساسية ناجمة عن تسرب النفط والغاز من الآبار النفطية الكائنة في قيعان البحار والمحيطات، ومن حوادث الاصطدام بين ناقلات النفط العملاقة بحيث أصبحت هذه المشكلة على درجة كبيرة من الأهمية، واسترعت انتباه الدول والمنظمات الدولية، فباتت مشكلة التلوث البيئي تؤرق فكر المصلحين والعلماء والعقلاء وتقض مضاجعهم، فبدؤوا يدقون نواقيس الخطر، ويدعون لوقف أو الحد من هذا التلوث الذي تتعرض له البيئة نتيجة للنهضة الصناعية والتقدم التكنولوجي في هذا العصر، فالتلوث مشكلة عالمية، لا تعترف بالحدود السياسية لذلك حظيت باهتمام دولي، لأنها فرضت نفسها فرضاً، ولأن التصدي لها يجاوز حدود وإمكانيات التحرك الفردي لمواجهة هذا الخطر المخيف، والحق أن الأخطار البيئية لا تقل خطراً عن النزاعات والحروب والأمراض الفتاكة إن لم تزد عليها، وذلك لما لهذه الظاهرة من آثار مدمرة على الانسان، إذا أخذنا بعين الاعتبار إمكانية تلوث الفضاء الجوي بالأشعة النووية، وتلوث البحار جراء

إلقاء الفضلات والمواد السامة وتخزين النفايات الذرية في قيعانه وتسرب الغاز والنفط المستخرج منه.

ومن هنا أصبحت لهذه المشكلة أبعاد خطيرة تجاوزت الأضرار المادية المباشرة وبل تجاوزتها إلى أن أصبحت مشكلة وجود للعديد من المخلوقات ومنها الجنس البشري.

وعلى الرغم من الصدى العلمي لعبارة "التلوث البحري" فهو ليس عملية بيولوجية أو كيميائية أو فيزيائية محددة فحسب , وإنما هو على وجه التحديد:

إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان ,سواء بطريق مباشر أو غير مباشر إلى البيئة البحرية, بحيث يترتب عليها آثار ضارة بالمواد الحية , وإيذاء الصحة الإنسانية وإعاقة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك, ثم إفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية<sup>(1)</sup>.

عرفت المادة الأولى الفقرة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون عام 1982 تلوث البيئة البحرية بأنه : ((إدخال الإنسان في البيئة البحرية,بما في ذلك مصبات الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أو ينجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح )) وقد لا يغطي هذا التعريف كل حالات التلوث, لذا يمكن أن نستخلص من القانون المصري وبالفقرة /7/ من المادة

---

(<sup>1</sup>) البند الرابع فقرة (1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام (1982) تعريف خاص بتلوث البيئة البحرية.

الأولى من القانون (4) لعام (1994) فقد عرّف التلوث بأنه : " أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية<sup>(2)</sup> .

### مشكلة الدراسة

إن الدافع والباعث وراء إعداد دراسة حول مشكلة تلوث البيئة البحرية بالنفط, هو ما تتمتع به مادة النفط من أهمية خاصة وخصوصية عالية والآثار المدمرة التي تسببها هذه المادة عند تدفقها , سواء من خطوط الأنابيب الراسية في البحار والمحيطات أو نتيجة تحطم إحدى ناقلات النفط في البحار , أو تعرضها لحوادث تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية التي سنتناول أشكاله وأنواعه عند قيامنا بالدراسة التفصيلية لهذا الموضوع.

### أهمية الدراسة

ترجع أهمية الدراسة إلى أن تلوث البحار والمحيطات بالنفط قد أصبح في الوقت الحاضر مسألة على جانب كبير من الأهمية بحيث جذبت انتباه السياسيين وعلماء الفيزياء والبيئة والمحامين وغيرهم من ذوي التخصصات المختلفة الذين يعينهم الأمر فقد تجسدت المشكلة بشكل دولي خلال السنوات الأخيرة والتي تم اعتبارها من أعظم وأعقد المشكلات التي واجهت الإنسان في الوقت الراهن لما لها من طبيعة معقدة وآثار عميقة, ووجه التعقيد لهذه المشكلة في كونها ذات وجوه متعددة ومتشابكة ترتبط

(<sup>2</sup>) القانون المصري وبالفقرة 7/ من المادة الأولى من القانون (4) لعام (1994).

بصورة مباشرة وغير مباشرة بجوانب اقتصادية وسياسية واجتماعية وعلمية وتقنية هذا بالإضافة إلى ارتباطها التشريعي والقانوني. ولا شك أن الاهتمام الزائد بهذه المشكلة يعزى إلى حوادث بحرية وقعت وعلى الأخص النتائج المؤسفة التي ترتبت على تحطم السفينة "توري كانيون Torrey Canyon" بالقرب من سواحل إنجلترا في مارس 1967 التي كانت محملة بالنفط الخام القادمة من دولة الكويت في طريق عودتها إلى إنجلترا عندما اصطدمت ببعض الصخور وبعض الشعب المرجانية الموجودة في الجنوب الغربي للسواحل البريطانية، وكان نتيجة هذا الحادث أن تلوثت مساحات شاسعة من مياه البحر امتدت إلى 320 كيلو متر من السواحل الغربية والجنوبية من بريطانيا وتجاوزتها من الناحية الأخرى حتى بلغت السواحل الفرنسية. وتقدر كمية النفط التي اختلطت بمياه البحر في تلك الكارثة بحوالي 120 ألف طن ترتب عليها قتل الكثير من الأسماك والطيور في المنطقة، ولم تنفع محاولات الإنقاذ وعمليات غسيل للطيور الساحلية التي لوثها النفط حيث بلغت تكاليف عمليات الإنقاذ حوالي 5,2 مليون جنيه استرليني (3)

---

(3) عطاري يوسف، "الجوانب القانونية لمشكلة تلوث البيئة البحرية بالنفط في ضوء القانون الدولي، بحث منشور في مجلة "دراسات" التي تصدرها الجامعة الأردنية، مجلد 33، عدد 1، 2006، ص18، وانظر أيضا نفس المؤلف المشار إليه سابقاً، ص3، وأنظر أيضاً: ( Paul D. Bradly., Marine oil spills, ( Natural resources Journal. Vol, 140, July 1974, P.33

## أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على التلوث البحري بالنفط وبيان خطورته وتحديد الإجراءات والالتزامات التي يجب اتخاذها لحماية البيئة البحرية من تلوث بالنفط تلك الالتزامات التي وردت بالاتفاقيات الإقليمية والدولية ومن الممكن تحديد أهداف الدراسة من خلال النقاط التالية:

- (1) إلقاء الضوء على حجم وخطورة التلوث النفطي الذي لا يلقى الاهتمام المطلوب في المنطقة العربية بشكل عام ومنطقة الخليج العربي بشكل خاص.
- (2) بيان الاتفاقيات الدولية التي تمحورت حول التلوث النفطي ومدى التزام دول الخليج العربي لاسيما الكويت بها.
- (3) بيان البنود الخاصة بالتلوث النفطي الواردة في القانون الدولي والبحري.
- (4) التوصل الى نتائج وتوصيات من شأنها توعية أصحاب القرار في الكويت والخليج العربي بشكل عام بأهمية الحد من التلوث النفطي.

## محددات الدراسة

سوف تقتصر هذه الدراسة على تناول ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالنفط فقط كأخطر مصدر لتلوث البيئة البحرية ولن تتناول هذه الدراسة أية مصادر أخرى لتلوث المياه البحرية.

### أسئلة الدراسة

- (1) ما المقصود بالتلوث؟
- (2) ما المقصود بالبيئة البحرية؟
- (3) ما المقصود بالنفط؟
- (4) ما نتائج تلوث البيئة البحرية بالنفط؟
- (5) ما الحلول المقترحة لتفادي مثل هذه الظاهرة؟

### الدراسات السابقة

- (1) (عطاري , 1980, النظام القانوني للأبحاث العلمية في البحار والمحيطات طبعة(1)1980) تناول الباحث في هذه الدراسة أهمية النفط كسبب بارز لتلوث البيئة البحرية بالنفط والآثار المدمرة التي تترتب على هذه الظاهرة , كما تناول أهم العمليات النفطية البحرية التي تسهم بجزء كبير في إحداث التلوث البحري مثل عمليات تنظيف مستودعات ناقلات النفط الخام وعمليات التخلص من النفايات والرواسب في الناقلات أثناء الإبحار أو عند الرسو في الموانئ وتسرب النفط من خطوط الأنابيب البحرية ... الخ. كما استعرضت هذه الدراسة أهم النتائج المترتبة على هذه الظاهرة.
- (2) (عطاري 2006, مشكلة تلوث البيئة بالنفط في ضوء القانون الدولي , منشور في مجلة"الدراسات", الجامعة الأردنية ,مجلة 33 العدد(1) 2006) حيث تناولت هذه الدراسة أهم مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط , والمجهودات الدولية التي بذلت لمكافحة هذه الظاهرة

وأبرزها الاتفاقيات الدولية التي أبرمت لهذا الغرض ثم تناول الباحث أهم الحلول والمقترحات لهذه الظاهرة.

(3) (الابوك) ورقة حول تلوث البيئة البحرية أعدتها إدارة الصناعات النفطية مقدمة الى مؤتمر الطاقة العربي الأول عام 1980، وتناولت هذه الورقة مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط وركزت على تصريف النفايات الصناعية النفطية في مياه البحر كما تناولت أهم التوصيات الخاصة لتفادي هذه الظاهرة.

(4) قام عثمان الشريف بدراسة بعنوان الأوجه القانونية لمنع التلوث البحري بما فيها الاتفاقيات الدولية كاتفاقية ماريل 1973م - 1978م ومشروع القانون البحري الجديد، وهدفت الدراسة إلى تقييم القوانين المتعلقة بالتلوث البحري في السودان ودراسة مشروع قانون مطروح يختص في التلوث البحري (1999) وتوصلت الدراسة إلى أن السودان ليس عضواً في اتفاقيات التلوث ولم يكن في السودان تشريع خاص بالتلوث إلا أن نظرة المحكمة السودانية إلى حوادث التلوث لا تخرج عن أحد أمرين:

1- إما أن يكون الحادث جنائية وفقاً لما يمكن إثباته أمام المحكمة حول قصد الناقل في إحداث التلوث أو تركها لفعل مانع للتلوث أو كان سلوكها سلوكاً طائشاً ففي هذه الحالة يمكن توقيع الجزاء المنصوص عليه في القانون الجنائي لسنة 1991م جنباً إلى جنب مع الحكم بتعويض المضرور بما يجبر الضرر الذي لحق به.

2- إما إن كان الحادث قد وقع بلا عمد أو طيش فإن القانون السوداني ينظر إليه كفعل تقصيري ويوجب على فاعله تعويض المضرور مدنياً.



كما بينت الدراسة أن القانون السوداني اشتمل (قانون المعاملات لسنة 1984م) على معايير و أسس واضحة تساعد المحكمة بتقدير التعويض الجابر لضرار المضرور سواء كانت محكمة جنائية أو مدنية. والفعل التقصيري يوجب للمضرور التعويض ولا يشترط توفر أي قصد أو إهمال أو عدم رعاية ، كما بينت الدراسة التدابير القانونية المنصوص عليها في قانون مصادم الأسماك والعقوبات الواردة وتوصلت إلى أنها لا تكفي لدرء خطر التلوث البحري وأوصى الباحث بضرورة إجازة مسودة القانون البحري لسنة 1999م، إجازة قانون تأسيس الهيئة البحرية كهيئة مستقلة تمثل السيادة السودانية في كل ما يتعلق بنشاطات صناعة النقل البحري والملاحة البحرية بوجه عام وقانون البحار، دراسة اتفاقية التلوث- ماربل 1973م / 1978م، المسؤولية المدنية (CLC 1992) وصندوق التعويضات (Fund Convention 1992) دراسة تحليلية من أجل اتخاذ القرار السوداني سواء أكان بالانضمام إليها أم لا وذلك على ضوء حاجة السودان إلى الانضمام إلى هذه الاتفاقيات وإمكانياته وقدراته على الوفاء بالتعهدات والالتزامات التي أبرمت من أجلها الاتفاقية، تفعيل عضوية السودان في الاتفاقية الإقليمية على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن وعلى وجه الخصوص بروتوكول الاتفاقية المذكورة المتعلقة بالتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط وبمواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ وذلك بإصدار التشريعات المطلوبة وتأهيل السلطة أو الجهة الوطنية المعنية بتطبيق الاتفاقية وبروتوكولها المشار إليها وذلك بتوفير المال اللازم والمعادت وخلافه، توجيه الجهات ذات الإختصاص بتنفيذ الخطة القومية لمكافحة الحالات الطارئة لتسرب النفط في سواحل السودان Oil Spill Contingency (Plan ( N O S C P.) العاجلة لمكافحة انسكاب أو إندلاق النفط لأنها وفي الوقت الحاضر تساعد كثيراً في إيجاد حلول ومعالجات لمنازعات التلوث البحري وذلك إلي حين

اكتمال التشريعات والتدابير القانونية في مجال مكافحة التلوث، تكوين لجنة أو مجلس للتنسيق فيما بين الجهات ذات الاختصاص لدراسة وتحليل الاتفاقيات الدولية كافة والفنية التي تصدرها المنظمة البحرية العالمية والتجارية التي تشرف عليها الأمم المتحدة أو أي مجموعة دولية، وعلى ضوء انضمام السودان إلى اتفاقيات التلوث النافذة في غالبية الدول، أوصت الدراسة بإصدار تشريع أو تشريعات قانونية مستقلة لحماية البيئة البحرية من التلوث تستقى نصوصه من الاتفاقيات الدولية.

### منهجية البحث

سوف يتبع الباحث المنهج الوصفي والتحليلي في معالجة مشكلة البحث.

### تعريف ومصطلحات

البيئة: هي المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي ويشمل المحيط الجوي واليابسة والتربة والمائي<sup>(4)</sup>.

فالبيئة تشمل كل ما يحيط بالإنسان من ماء وهواء وأرض فهو يؤثر فيها ويتأثر بها، أي أنها تشمل العناصر الطبيعية المادية كالهواء والماء والتراب والثروات الطبيعية ومختلف المخلوقات الحية من نبات وحيوان وبشر، وهي تتفاعل في ما بينها ضمن دورة متكاملة ومنظمة، والعناصر المصنعة التي ابتكرها الإنسان وسخرها لخدمته من خلال تغييره للعناصر الطبيعية المادية .

التلوث البيئة: إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان، سواء بطريق مباشر أو غير مباشر إلى البيئة البحرية، بحيث يترتب عليها آثار ضارة بالموارد الحية، وإيذاء الصحة الإنسانية وإعاقة

<sup>4</sup> المقرري، احمد بن محمد، المصباح المنير، الجزء الثاني، دار الكتب العلمية، بيروت، 1994م، ص560.

النشاطات البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، ثم إفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية.

**ناقلات النفط:** وعاء مخصص فقط لشحن النفط بمواصفات خاصة في بنائها تتناسب مع طبيعة وخصائص وأهمية هذه المادة.

**خطوط الأنابيب:** هي الخطوط الراسية في البحار والمحيطات والمخصصة لضخ النفط فيها ونقله إلى أماكن أخرى وقد تكون برية يتم إنشاؤها على اليابسة لنفس الغرض.

**الاتفاقيات:** الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أبرمت لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط

## الفصل الثاني

### الإطار النظري

#### مقدمة

إن الكلام عن البيئة هو الكلام عن الحياة نفسها التي تتأثر بفعل الطبيعة من ناحية وبفعل الإنسان الذي يعيش على هذا الكوكب من استغلال للموارد وطرق الإفادة منها من ناحية أخرى، وقد تتفاوت المؤثرات الطبيعية من وقت لآخر، كما يظهر تأثيرها على فترات متفاوتة الأمر الذي ينعكس على حياة البشر وتتسبب في ظهور مشاكل خطيرة قد يتعذر حلها في كثير من الأحيان بسبب ارتفاع التكلفة أو الافتقار إلى الأسلوب العملي والتكنولوجيا اللازمة لذلك.

فمفهوم البيئة واسع وشامل ومعقد إذ إنه يبدأ بالفرد وينتهي به، وأن المحافظة على البيئة هي أسمى الأهداف الإنسانية إذ إنها تعني محافظة الإنسان على نفسه ومنع أي عمل قد يؤدي إلى إحداث خلل في حياته بصورة مباشرة أو غير مباشرة، حيث يقال عادة بأن الإنسان هو ابن البيئة ووريثها الشرعي ولئن كانت البيئة Environment تعني " الوسط الطبيعي أو المحيط الحيوي الذي يعيش فيه الإنسان و باقي الكائنات الحية " ، فإنها تمثل في الوقت ذاته ، إحدى المشكلات الإنسانية والاجتماعية الحديثة نسبياً ، فالمخاطر التي تحيط بها وما يشوبها من تهديدات أضحت نوعاً من التحدي الذي يتعين على الإنسان أن يواجهه<sup>(5)</sup> .

---

(5) كامل، د. نبيلة عبد الحليم ، نحو قانون موحد لحماية البيئة ، دراسة في القانون المصري المقارن ، دار النهضة العربية ، 1993 .

على ضوء ذلك باتت مشكلة التلوث البيئي تُوَرَّق فكر المصلحين والعلماء، فبدعوا يدقون نواقيس الخطر، ويدعون لوقف أو الحد من هذا التلوث الذي تتعرض له البيئة نتيجة للنهضة الصناعية والتقدم التكنولوجي في هذا العصر، فالتلوث مشكلة عالمية، لا تعترف بالحدود السياسية لذلك حظيت باهتمام دولي، لأنها فرضت نفسها فرضاً، ولأن التصدي لها يجاوز حدود وإمكانات التحرك الفردي لمواجهة هذا الخطر المخيف، والحق أن الأخطار البيئية لا تقل خطراً عن النزاعات والحروب والأمراض الفتاكة إن لم تزد عليها.

وقد جاء في إعلان ستوكهلم عام 1972 أن "الإنسان يصنع ويشكل بيئته التي تعطيه القوة وتمنحه الفرصة لتحقيق النمو الفكري، والخلقي، والاجتماعي، والروحي. وقد بلغ الجنس البشري على هذا الكوكب، وهو في طريقه الطويل والمتعرج نحو التطور، مرحلة اكتسب عندها الإنسان من خلال التقدم السريع للعلم والتكنولوجيا، قدرة على تحويل بيئته بطرق لا حصر لها وعلى نطاق واسع لم يسبق له مثيل. ويعد كل من جانبي البيئة البشرية، الطبيعي والاصطناعي، أمراً أساسياً لتحقيق رفاهية البشر وللتمتع بحقوق الإنسان الأساسية، بما في ذلك حق الحياة ذاتها"

وقد أدت برامج التنمية المختلفة التي اعتمدها كثير من الدول النامية، والعربية بشكل خاص، خلال العقدين الأخيرين إلى آثار سلبية على البيئة نتيجة استنزاف الموارد وانبعاث الملوثات. لذلك فإنه من الضروري الربط بين برامج التنمية والعوامل البيئية لدعم نمو الدولة في المدى الطويل. حيث إن النمو المتواصل لا يمكن تحقيقه في إطار نموذج موحد نظراً لاختلاف الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والبيئية بين الدول، فإنه من الضروري لكل دولة أن تضع خططها التنموية الخاصة بها

ضمن نطاق المفهوم العالمي للتنمية الأمر الذي يتطلب تغييرات بعيدة المدى في الاستراتيجيات والسياسات الوطنية لتتيح لها أن تكون أكثر اتساقاً وتلاؤماً مع متطلبات البيئة العالمية والوطنية.

وبالنظر إلى خطورة تلوث البيئة فقد اهتمت العديد من الدراسات والفكر القانوني بقضايا البيئة، وظهرت العديد من المؤلفات والبحوث والدراسات، وعقدت عدة مؤتمرات ووقعت الكثير من الاتفاقيات التي تعالج هذا الموضوع، و مشكلة التلوث قد أخذت حيزاً من الاهتمام الدولي بسبب بعدها العالمي، وأن البيئة الطبيعية وحدة واحدة لا تحدها حدود، لذلك فهي تثير العديد من الإشكاليات وخاصة القانونية منها، نظراً لمرعاة الاعتبارات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي تحيط بهذه المشكلة.

## المبحث الأول

### ماهية البيئة والتلوث البيئي

#### المطلب الأول: مفهوم البيئة

للبيئة مفهوم لغوي، فهي مشتقة من "بؤاً" وهي المنزل أو الموضع ، يقال تبوأْت منزلة أي نزلته ، وبؤاً له منزلاً وبؤاه منزلاً : هبأه ومكن له فيه<sup>(6)</sup>.

أما اصطلاحاً فالبيئة: هي الوسط الذي يعيش فيه الإنسان أو الإطار الذي يمارس فيه نشاط الحياة ، هي الهواء الذي تصلح به صحة الإنسان و تقتل بفساده وهي الماء الذي يشربه ويغسل به، هي الأرض وما عليها من كائنات تعايش الإنسان ، وهي العناصر التي يحولها الإنسان بالجهد والمعرفة إلى إنتاج وثروة.<sup>(7)</sup>

وقد عرفها حماد، والقمري (2007) على أنها الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الانسان يتأثر به ويؤثر فيه. هذا المجال قد يتسع ليشمل منطقة كبيرة جداً. وقد تضيف دائرته ليشمل منطقة صغيرة جداً لا تتعدى رقعة البيت الذي يسكن فيه<sup>(8)</sup>.

أما البيئة البحرية فقد جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بأن البيئة البحرية هي "نظام بيئي Ecosystem أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي

<sup>(6)</sup> لسان العرب ، ابن منظور ، دار احياء التراث العربي،، ج1 ص530، 1999م.

<sup>(7)</sup> المنيوي، ياسر محمد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2008، ص23.

<sup>(8)</sup> القمري، ايمن حماد، سامي، البيئة والتلوث، المكتبة المصرية للنشر - حلقة (1)، القاهرة، 2007، ص42.

الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.<sup>(9)</sup>

كما يقصد بالبيئة البحرية مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو صناعياً ، وما تشتمل عليه هذه الكتلة من أوجه الحياة البحرية ، ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي ، فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائداً حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي عقدت في نيويورك وجنيف عام 1978 حيث استقر هذا المصطلح " البيئة البحرية" ، الذي يتضمن في محتواه معني الحياة البحرية<sup>(10)</sup>.

#### بعض الجوانب القانونية في ماهية البيئة وعناصرها المختلفة:

كان أول استخدام لمصطلح البيئة في الوجود القانوني من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر استكهولم المعنى بالبيئة الإنسانية الذي انعقد في عام 1972 بدعوى من منظمة الأمم المتحدة.

<sup>(9)</sup> التلوث البحري، بحث منشور، المجموعة الهندسية للأبحاث البيئية، -http://www.env.gro.com/vb/showthread.php?p=295

<sup>(10)</sup> د. اسامة عبد العزيز، البيئة البحرية، http://knol.google.com/k/dr-osama-abdelaziz.



عرف المشرع المصري بالبيئة في القانون رقم (4) لسنة 1994 بأنها المحيط الحيوي إذ يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت وقريب من هذا المفهوم القانوني للبيئة جاء تعريف المشرع الفرنسي للبيئة بأنها المحافظة على المساحات الخضراء وتحسينها والمحافظة على البيئة وإبعاد كل صور الأضرار بها مثل امتداد المدن وحماية الفضاء من التلوث ومياه الأنهار...إلخ.

ويرى الباحث أن البيئة هي المحيط العام بشكله الشمولي الذي يشتمل كافة العناصر الطبيعية التي تحيط بالإنسان، وذلك المحيط الطبيعي الذي يستوعب الإنسان والحيوان والنبات والعوامل الطبيعية للمحافظة على هذه الكائنات وعناصر تعددها والمحافظة عليها يتم من خلال توازن بينها وحمايتها تبعث لحياة أفضل وبالتالي تحرص النظم القانونية على الحفاظ عليها.

تتعدد عناصر البيئة التي تعد محلاً للحماية القانونية من جانب المشرع فهناك البيئة العمرانية التي تتحقق عندما يمتثل الناس لاحترام إراد المشرع في تصوره العلمي لما يجب أن تكون عليه البناءات ومراعاة الاشتراطات الصحية والخدمات الاجتماعية التي تشكل في النهائية الوسط البيئي الذي يعيش فيه الإنسان وهناك البيئة الطبيعية التي يدخل في مدلولها محيط الخضرة والغابات التي تحيط بالمحيط الجغرافي لليابسة وهناك البيئة الجوية التي تتمثل في بيئة الغلاف الجوي الملتف حول الأرض وما يدور معها وتحفظ الأرض بسيطرتها على هذا الغلاف بما يحتويه من غازات هي بالفعل ضرورية لحياة الإنسان

وغيره من الكائنات الحية وأخيراً هناك البيئة البحرية المتبصلة في البحار والمحيطات التي تلعب دوراً حيوياً في المحافظة على التوازن البيولوجي للكرة الأرضية.

### المطلب الثاني: مفهوم التلوث:

**تعريف التلوث في اللغة:** إن المعاجم اللغوية تشير إلى أن التلوث يعني خلط الشيء بما هو خارج عنه فيقال : لوث الشيء بالشيء خلطه به، وقد جاء في لسان العرب لابن منظور في مادة لوث(أن كل ما خلطته ومرسته فقد لوثته ولوثته، كما تلوث الطين بالتبن والجص بالرمل ولوث ثيابه بالطين أي لطحها ، ولوث الماء : كدره<sup>(11)</sup>)

وجاء في مختار الصحاح للإمام الرازي لوث ثيابه بالطين تلويثاً لطحها ولوث الماء أيضاً كدره وجاء في المصباح المنير ( لوث ثوبه بالطين ، لطحه ، وتلوث الثوب بذلك<sup>(12)</sup> ) .

في الاصطلاح العلمي هو : عبارة عن الحالة القائمة في البيئة الناتجة عن التغيرات المستحدثة فيها، التي تسبب للإنسان الإزعاج أو الأضرار أو الأمراض أو الوفاة بطريقة مباشرة أو عن طريق الإخلال بالأنظمة البيئية .<sup>(13)</sup>

### التعريف القانوني للتلوث:

ضمن إطار الجهود الدولية لمعالجة التلوث فقد ظهرت الكثير من التعاريف بهدف التحديد الفني والاصطلاحي لمفهوم التلوث ويمكن إجمال هذه الجهود من خلال:

(11) مادة (لوث )، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي،1999م،ج12 ص352.

(12) المصباح المنير، احمد بن محمد المقري، ص560، الجزء الثاني، دار الكتب العلمية،بيروت،1994م.

(13) مادة ( لوث ) لسان العرب ،ج12 ، دار إحياء التراث العربي،1999م ص352.

1. التقرير الذي أعده المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1965 حول "تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته"، حيث عرف التلوث بأنه "التغير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة في تكوين أو حالة الوسط على نحو يخل ببعض الاستعمالات والأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية في ذلك الوسط."

2. وعرفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية التلوث بأنه "أي تلوث عمدي أو غير عمدي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعا أو موجودا كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة وتكون آثاره في منطقة خاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى."

3. أشار مؤتمر استوكهولم الذي عقد عام 1972 إلى عدة مبادئ، منها المبدأ السادس، إلى ضرورة التخلص من المواد السامة حتى لاتؤدي إلى إلحاق الأضرار الشديدة بالموارد الطبيعية والكائنات الحية مع تشجيع جميع الشعوب بضرورة مكافحتها.

4. كما أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى "يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك من مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة ينجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بموارد الحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية.. والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال"<sup>(14)</sup>.

---

(14) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982، عن عبدالوهاب النعيمي، صحيفة العدالة زياد، العدد 3/ 2010.

### دور النفط في التلوث

مع زيادة النمو السكاني وانتشار العمليات الصناعية الأساسية شهدت البشرية ظهور حضارة بدأ يكون لها أكبر تأثير جماعي على المناطق المحيطة بها، كان من المتوقع أن تحدث بدايات الوعي البيئي في الثقافات الأكثر تقدماً، وخاصة في المراكز الحضرية الأكثر كثافة<sup>(15)</sup> .

يأتي النفط في مقدمة الملوثات الخطرة ، حيث تدل الدراسات على أن 200 ألف طن من النفط كافية لتحويل بحر البطيق من الناحية البيولوجية إلى صحراء قاحلة لاتعيش فيها الكائنات الحية ، وكذلك من مصادر التلوث البحري عملية تنظيف صهاريج البواخر وناقلات النفط والتي تسبب تسرب 10 مليون طن من النفط الى البحر، ويكون تركيز النفط عاليا بشكل خاص في المناطق الساحلية ، وتشكو البحار المغلقة من مشكلة التلوث، وهناك تحذير من قبل العلماء بتحويل البحر الأبيض المتوسط إلى بحر ميت إذا بقيت معدلات التلوث بهذا الشكل خصوصا من قبل فرنسا وإيطاليا وإسبانيا ، لذا كانت السواحل الفرنسية والإيطالية والإسبانية أكثر تضررا من تلوث البحر الأبيض المتوسط<sup>(16)</sup>.

---

((<sup>15</sup>تاريخ التلوث الناتج عن صهر النحاس أثناء الحضارة الرومانية وخلال العصور الوسطى مسجل في علم غرينلاند، رقم 272، 1996.

<sup>(16)</sup> [United States Environmental Protection Agency](http://www.epa.gov), 2/8/2006.

## تلوث مياه البحار والمحيطات

ويمكن تقسيم التلوث الناجم عن السفن الى قسمين<sup>(17)</sup>:

1- الأفعال الارادية لربابنة السفن: وأظهر مثال لها عمليات التفريغ التي يقدم عليها هؤلاء الربابنة للتخلص من المواد الضارة كالصرف الصحي, أو مياه الصابورة, أو مياه تنظيف السفن من مخلفات الشحن, وهو ما يدخل جميعه تحت عنوان تصريف النفايات.

2\_ حوادث التلوث الناتجة عن تصادم أو جنوح السفن:

أ- الحوادث العالمية للتلوث غير المتعمد: ويشمل حوادث الناقلات وحوادث انفجار

الأنابيب النفطية.فعلى سبيل المثال ما يلي<sup>(18)</sup>:

جنوح السفنة (توري كانيون) في مارس 1967, على الساحل الجنوبي الغربي لإنجلترا, حيث تدفق منها (80000) طن من النفط الخام واحترق منها 20000 طن أخرى.

ب- التلوث المتعمد: ويشمل الحوادث النفطية والحروب ومن ذلك ما يلي:

• تسرب النفط من حقول نوروز البحرية عام 1983.

<sup>(17)</sup> حجازي، أحمد أسباب تلوث مياه البحار في الخليج [www.uaegoal.com](http://www.uaegoal.com).

<sup>(18)</sup> الخليج العربي والتلوث، بحوث وتقارير، <http://greenline.com.kw>

• تسرب النفط من حقول الأحمدية نتيجة حرب 1991، وأدى هذا التسرب إلى حدوث دمار بيئي كبير أثر على الشواطئ الجنوبية للكويت والساحل السعودي بما تتضمن هذه السواحل من بيئات إيكولوجية مهمة مثل الشعاب المرجانية وتجمعات الطيور والثروة السمكية<sup>(19)</sup>.

- 1- التلوث من السفن وبخاصة بسبب عدم اتخاذ التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزاتها وتشغيلها وتكوين طواقمها<sup>(20)</sup>.
- 2- عند قيام معامل تكرير البترول أو مصانع البتروكيماويات التي توجد بالقرب من شواطئ البحار بإلقاء مخلفاتها ونفاياتها الملوثة بزيت البترول إلى المياه مباشرة. دون أو عمليات معالجة لفصل زيت البترول عن هذه المخلفات<sup>(21)</sup>.

### خطورة التلوث النفطي:

يحتوي زيت النفط على العديد من المواد العضوية السامة للكائنات الحية . ومن أخطر تلك المركبات مركب البنزوبيرين وهو من الهيدروكربونات المسببة للسرطان ويؤدي إلى موت الكائنات الحية المائية.

يطفو النفط على سطح الماء مكوناً طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء الجوي وهذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء ( اللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي

<sup>(19)</sup> الخليج العربي والتلوث، بحوث وتقارير، <http://greenline.com.kw>

<sup>(20)</sup> عطاري، مرجع سابق ، 2006.

<sup>(21)</sup> القمحاوي، محمد ، مرجع سابق.

بانتشاره مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه السطحية) حيث تمنع هذه الطبقة التبادل الغازي بين الهواء والماء كما تمنع ذوبان الأوكسجين في مياه البحر مما يؤثر على التوازن الغازي، وتصبح بمثابة طبقة عازلة تعمل على<sup>(22)</sup>:

1- تقليل قدرة تبادل الأوكسجين بين الهواء والماء، مما يقلل من كمية الأوكسجين المذاب في المياه.

2- تحول دون وصول الأشعة الشمسية أسفل سطح الماء، بما يعيق البانكتون - العوائق البحرية - عن القيام بعملية البناء الضوئي، ويترتب على ذلك هلاكه وفي نفس الوقت هلاك الأسماك والعديد من الكائنات البحرية.

3- كذلك فهذه الطبقة النفطية العازلة وتعمل على تقليل معدلات التبخر، مما يؤثر في المناخ ودورة المياه في الطبيعة بوجه عام، ذلك لم يتم الإسراع بإزالتها.

---

22- عشي، ماري كلير، التسرب النفطي خطر يهدد الحياة البحرية، مجلة صوت بلادي، النسخة الإلكترونية، <http://voiceofbelady.com>، 2010.

## المبحث الثاني

### قواعد القانون الدولي للبيئة

#### المطلب الأول: التعريف بالقانون الدولي للبيئة:

اهتم القانون الدولي بمشكلات المجتمع الدولي المعاصر، حيث أنه قانون متطور فلم يعد قاصراً في موضوعه على معالجة المسائل التقليدية لذلك المجتمع مثل: السيادة، الإقليم، المعاهدات، التنظيم الدولي، التمثيل الدبلوماسي، الحرب والحياد . . . الخ ، ولكنه تفاعل مع المشكلات الجديدة التي تهم الدول في وقتنا الراهن، سواء كانت مشكلات اقتصادية أو تنمية أو اجتماعية أو إنسانية، فغدونا نسمع عن القانون الدولي الاقتصادي، والقانون الدولي للتنمية، والقانون الدولي الاجتماعي ، والقانون الدولي الإنساني...

وفي الموضوع البيئي فكان للقانون الدولي السبق في التنبيه إلى المشكلات البيئية، فقد دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي حول البيئة الإنسانية من أجل إيقاف هبوط مستوى تلك البيئة، ووضع القواعد القانونية للحفاظ عليها، ومكافحة مصادر تلوثها والتعدي على مكوناتها ومواردها الطبيعية . (23)

**التعريف بالقانون البيئي:** يعرف اصطلاح القانون البيئي باللغة الإنكليزية باسم (Environmental law) ويقصد به القانون الذي يعنى أو يختص بالبيئة بهدف المحافظة عليها وحمايتها، ووفقاً للمفهوم الحديث أو المعاصر، فإن القانون البيئي يعنى بالبيئة

(23) سلامة، أحمد عبد الكريم ، قانون حماية البيئة " دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية "، جامعة الملك سعود ، الرياض ، 1997، ص 31.



الطبيعية، والبيئة البشرية مثل الأوضاع الصحية والاجتماعية، وغيرها من الأوضاع التي يخلقها الإنسان وتؤثر في بقائه على الأرض، وبهذا فإن القانون البيئي يركز على الإنسان ومدى تأثيره على المحيط الخارجي الطبيعي والصناعي<sup>(24)</sup>.

كما عُرف القانون البيئي على انه: "مجموعة قواعد ومبادئ القانون الدولي العام التي تنظم نشاط الدول في مجال منع وتقليل الأضرار المختلفة، التي تنتج من مصادر مختلفة للمحيط البيئي أو خارج حدود السيادة الإقليمية"<sup>(25)</sup>.

وعرف أيضا بأنه مجموعة القواعد القانونية الدولية العرفية والاتفاقية المتفق عليها بين الدول للمحافظة على البيئة من التلوث<sup>(26)</sup>، وعرفته الأستاذة العوضي على أنه القانون الذي ينظم كيفية المحافظة على البيئة البشرية ومنع تلويثها والعمل على خفض التلوث والسيطرة عليه أي كان مصدره بواسطة القواعد الاتفاقية والعرفية المتعارف عليها بين أشخاص القانون الدولي<sup>(27)</sup>.

تعد نشأة القانون الدولي للبيئة أحد المؤشرات الرئيسية لتطور القانون الدولي في صالح البشرية ويعمل الإطار القانوني الدولي لحماية البيئة على ثلاثة مستويات:

<sup>(24)</sup> الحافظ، معمر رتيب محمد عبد القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2007 ، ص 56.

<sup>(25)</sup> أمين، حسني ، " مقدمات القانون الدولي للبيئة "، مجلة السياسة الدولية ، العدد 110 ، أكتوبر، 1992، ص 130.

<sup>(26)</sup> هاشم، صلاح ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، 1991، ص 3.

<sup>(27)</sup> العوضي، بدرية ، " دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي " ، مجلة الحقوق ، الكويت ، العدد الثاني ، السنة التاسعة ، يوليو، 1985 ، ص 43.

1- المستوى الدولي العالمي. 2- المستوى الدولي الاقليمي.

3- المستوى الدولي الثنائي.

ومع هذا يمكن الإشارة إلى أن هناك مستوى قانونياً رابعاً يمكن أن نضيفه وهو المستوى

المحلي الذي يسهم بصورة فعالة لحماية البيئة المحلية التي هي جزء من منظومة عالمية.

أما بالنسبة للمستويات الثلاثة الأولى فنجد الجهود الدولية المبذولة قد اتخذت في الأساس

صورة إبرام الاتفاقيات والمواثيق الدولية حيث دفع الاهتمام بالتوازن البيئي مؤسسات

ومنظمات دولية لوضع اتفاقيات دولية لتحديد مسؤولية الدول تجاه الحفاظ على البيئة<sup>(28)</sup>.

وهناك مصدر آخر من مصادر القانون البيئي الدولي هو المبادئ الخاصة بالقانون الدولي

ومن أهم تلك المبادئ التي وردت في إعلان استوكهولم 1972 مثل مبدأ عدم الإضرار

بالبيئة المحيطة خارج حدود السيادة الإقليمية<sup>(29)</sup>، كما تلعب المؤتمرات دوراً أساسياً في

بلورة وتطوير قواعد هذا القانون ومبادئه.

وما يتعين الإشارة إليه في هذا الإطار هو ما يتعلق بالعمل على إيجاد آليات خاصة يعول

عليها في حماية وصياغة مبادئ وقواعد قانونية جديدة في هذا المجال. ويمكن الإشارة إلى

هذه الآليات مثل المنظمات الدولية والإقليمية العامة والمتخصصة كالأمم المتحدة التي أنشأت

جهازاً خاصة لهذا الغرض، وهو برنامج الأمم المتحدة للبيئة، كما قامت بعض المنظمات

الدولية المتخصصة بوضع آليات خاصة بقضايا البيئة، وينطبق ذلك على المنظمات الدولية

(28) نادر عوض، صحيفة الأيام، العدد رقم 9170، 2008/7/29، <http://www.alayaam.info>.

29 وحيد عبد المجيد "البيئة والانسان في عالم جديد" السياسة الدولية، العدد 110، أكتوبر 1992، ص

التالية (اليونسكو، الفاو، المنظمة الدولي البحرية، منظمة العمل الدولية) ويقوم المجلس الاقتصادي والاجتماعي بالتنسيق بين هذه المنظمات على المستوى الاقليمي والدولي وتعتبر المنظمات الاوروبية رائدة في هذا المجال<sup>(30)</sup>.

ويمكن القول ان النظام الخاص بالمسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة يتأسس على فكرة رئيسية مفادها ان البيئة ومشكلاتها لم تعد أمرا داخليا محضا، وانما هي تجسيد حي لمفهوم التراث المشترك للإنسانية وهذا ما أشار اليه اعلان استوكهولم على اعتبار أن الانشطة التي تبشرها الدول ينبغي الا تلحق الضرر ببيئات الدول الأخرى، وان الحفاظ على البيئة الدولية ومواردها انما هي مسؤولية عامة تقع على عاتق الدول عامة.

ويقال هنا في مجال الحماية القانونية للبيئة<sup>(31)</sup> إن القواعد القانونية لا تخاطب ولا تضبط إلا أعمال التلوث الناشئة عن تدخل الإنسان فقط، دون تلك الناشئة عن فعل القضاء والقدر. فالقانون لا سيطرة له على تلك الأخيرة. باعتبار أن القانون ظاهرة اجتماعية فإنه لا يخاطب إلا السلوك الانساني الخارجي، ويتناوله بالتنظيم ويضع له المعايير والضوابط.

### المطلب الثاني: المسؤولية القانونية لتلويث البيئة:

#### الفرع الاول: مفهوم الخطأ في مجال المسؤولية التقصيرية:

(30) وحيد عبد المجيد "البيئة والانسان في عالم جديد" السياسة الدولية، العدد 110، اكتوبر 1992، ص 70.

(31) العناني، إبراهيم، البيئة والتنمية.. الأبعاد القانونية الدولية، بحث مقدم إلى المؤتمر الأول للقانونيين المصريين حول الحماية القانونية للبيئة في مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، 1992.

يعتبر الخطأ عنصراً أساسياً لانعقاد المسؤولية التقصيرية بجانب العنصرين الآخرين وهما الضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر فمن المقرر قضاء أن المسؤولية التقصيرية لا تقوم إلا بتوافر أركانها الثلاثة من خطأ ثابت من جانب المسؤول إلى ضرر واقع في حق المضرور وعلاقة سببيه تربط بينهما بحيث يثبت أن هذا الضرر قد نشأ في ذلك الخطأ ونتيجة لحدوثه<sup>(32)</sup>، والأصل العام أن المرء لا يسأل إلا عما يقع منه شخصياً من أفعال ضارة فإذا أمكن مسألته عن غير ذلك فإنما تكون مسؤوليته حينئذ مسؤولية خاصة فيها خروج عن الأصل العام.

فالخطأ في المسؤولية التقصيرية هو الانحراف عن السلوك المألوف للشخص العادي ويتمثل هذا الانحراف في الإخلال بالالتزام القانوني بعدم الإضرار بالغير ويلزم أن تكون لديه القدرة على التمييز حيث يدرك أنه قد انحرف فالخطأ يقوم على عنصرين الأول مادي وهو التعدي الذي يقع عبر إثباته على المضرور والثاني معنوي وهو الإدراك فلا مسؤولية دون تمييز أو إدراك ويخضع ركن الخطأ لرقابة محكمة النقض<sup>(33)</sup>.

<sup>(32)</sup> الطعن رقم 1160 السنة 47 ق جلسة 1983/1/11.

<sup>(33)</sup> المستشار انور طلبية: الوسيط في القانون المدني، الجزء الاول ص 256 وما بعدها.

### الفرع الثاني: تطبيقات قضائية في مجال تلوث الهواء:

تلوث الهواء يتأني من كل تغير في خصائص ومواصفات الهواء الطبيعي الذي يترتب عليه خطر على صحة الإنسان والبيئة اياً كان مصدر هذا التلوث فعل الطبيعة أو فعل الإنسان<sup>(34)</sup>، والحديث عن المسؤولية القانونية يجعلنا نقتصر على التغير في التركيبة الكيميائية للهواء من جراء نشاط الإنسان وذلك دون حصر لهذه الأنشطة طالما انبعث منها مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو إشعاعات أو حرارة أو اهتزازات أو ضوضاء لأي منها بطريق مباشر أو غير مباشر تأثير في تلوث البيئة الهوائية.

وإذا كان الفقه قد درج على أن التغيير في التركيبة الكيميائية للهواء قد ينجم من جراء روائح مقززة أو الغبار والأتربة أو الأذخنة السوداء أو الضوضاء لما ينجم عنه خلل في نظام الهواء عن طريق الأصوات غير العادية وهو ما يدعونا إلى تناول التطبيقات القضائية للأنشطة المتعددة التي ينجم عنها أحد مسببات التلوث الهوائي.

### الفرع الثالث: تطبيقات قضائية في مجال تلوث المياه:

تلوث البيئة المائية هو إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها<sup>(35)</sup>، وعلى هذا النحو فتلوث البيئة المائية يعنى تلوث البحار، وتلوث مياه الانهار، وإذا كان تلوث البيئة البحرية أو ما يعرف بالتلوث خارج المياه الإقليمية

(34) سعد احمد محمود، استقراء للقوانين المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، الطبعة الاولى عام 1994، ص 189.

(35) سعد، احمد محمود، المرجع السابق، ص 200.

مسألة قد عولجت في إطار المسؤولية الدولية في ضوء الاتفاقات والقوانين الدولية التي نظمت عملية الحد من تلوث البيئة البحرية.

أما عن تلوث البيئة النهرية. فهي مسألة داخلية تخضع للقوانين المحلية بالإضافة إلى القانون العام للمسؤولية المدنية.

وإذا كان تلوث البيئة المائية يتحقق من خلال الضرر الحاصل للإنسان والكائنات الحية الأخرى والثروة السمكية، والنشاط السياحي، الذي يكون محصلة إعاقة النشاط المائي أو عدم صلاحيتها للشرب أو للاستعمال فإن مصادر تلوث المياه يصعب حصرها. شأنها في ذلك شأن مصادر تلوث الهواء، إذ إن هذه المصادر تصاحب النشاط وثيق الصلة بالبيئة المائية.

#### الفرع الرابع: التعويض عن الأضرار التي تصيب الثروة السمكية:

اهتم المشرع الفرنسي بحماية الثروة السمكية بدءاً من عام 1829 حيث نص على عقوبات جنائية بالغرامة والحبس، حرص على تطبيقها لمدة قرن بطريقة منتظمة<sup>(36)</sup>.

وفي مرحلة تالية ضاعف المشرع من هذه العقوبات على أثر التعديل الصادر في عام 1949، لنص المادة (1-434) من القانون الزراعي التي تحرم فعل إلقاء أية مواد ضارة سواء كان هذا الإلقاء إرادياً أو غير إرادي ناجماً عن إهمال أو عدم حرص طالما نجم عنه تلوث نهري أدى إلى هلاك السمك أو إعاقة غذائية وتكاثره، أو أضعفت من قيمته الغذائية<sup>(37)</sup>.

<sup>(36)</sup> l'article 434-idu code rural.. il a son origine dans une loi du 15 AVR. 1829, don't l'article 25 punissait d' une amende de 30 a 100 F.U. et d'un emprisonnement d' un trios mois le braconnage par empoisonnement de riviere.

<sup>(37)</sup> V.J.C.P. 1972. III. ART. 1382/1383, precite. No 84.

### الفرع الخامس: انحصار دور الخطأ في مجال المسؤولية البيئية:

لما كان نظام المسؤولية التقصيرية (الخطيئة) وفقاً لنص المواد (163 مدني مصري و 1382 مدني فرنسي) قوامه وجوب نسبة الخطأ للمسؤولية<sup>(38)</sup> بمعنى أنه يجب على طالب التعويض أن يثبت انحراف المسؤول عن السلوك المعتاد في مثل هذه الظروف سواء نجم هذا الانحراف عن عمد أو إهمال أو عدم تبصر، أو عدم مراعاة ما تقضى به القوانين واللوائح. والحديث عن ركن الخطأ في مجال المسؤولية عن التلوث البيئي يواجه صعوبات جمة، إذ إنه إذا أمكن إثباته بعنصريه، المادي والمعنوي بصدد بعض النشاطات الناجم عنها تلوث بيئي، فإنه يصعب القول بإثبات ذلك في كل صور هذا النشاط.

#### تحقق الضرر في نشاط مشروع:

ففي أغلب الأحوال يتحقق الضرر من نشاط مشروع وينجلي الدور المحدد لهذا النظام من المسؤولية المدنية من خلال صعوبة القول أن كل الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة كانت بمناسبة نشاط خاطئ طبقاً للمفهوم القانوني باعتباره سلوكاً مخالفاً لما تقضى به اللوائح والقوانين، فالحاصل أن غالبية النشاط الناجم عن التلوث البيئي يجد مصدره في نشاط عادي أو مسموح به<sup>(39)</sup>. طبقاً للوائح الإدارية ومع هذا يسبب الضرر، وعلى سبيل المثال. فالتلوث الناجم عن نشاط المشروعات الصناعية بما تفرزه من أذخنة ونفايات، تؤدي إلى تلوث البيئة رغم أن هذه النشاطات مصرح به.

<sup>(38)</sup> La victime d'un dommage ne peut en obtenir réparation que si elle arrive à démontrer que le dommage – ci trouve directement son origine dans la faute".

<sup>(39)</sup> "l'origine de la pollution. Que peut être la conséquence d'une activité normale et admissible "v. Sylvie le Damany: Gaz. Pal: 1993, précité. P2.

## الفرع السادس: خصوصية الضرر البيئي

الضرر هو الركن الأساسي الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية، بل هو الركن الذي تقوم المسؤولية من أجل تعويضه ولا قيام للمسؤولية بدونه، ولذلك يرى بعض الفقه<sup>(40)</sup> أنه يجب البدء بإثباته قبل إثبات ركن الخطأ أو رابطة السببية.

ويشترط في الضرر أن يكون محققاً بمعنى. أن يكون ثمة ضرر وقع بالفعل، ولكن الإجمال في الفقه والقضاء على أنه إذا لم يكن الضرر قد تحقق فيكفي أن يكون وقوعه مؤكداً ولو تراخى إلى المستقبل.

### انواع الضرر البيئي:

لما كان الضرر بصفة عامة هو الركن الركين للمسؤولية المدنية التي تدور معه وجوداً وعدمياً فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون<sup>(41)</sup>.

### وتقسم تلك الانواع الى:

أولاً: تقسم الأضرار من حيث محل الضرر

#### 1- الأضرار التي تلحق بالأنفس (الأضرار الجسدية) <sup>(42)</sup>

##### أ- الضرر الحالي

وهو الضرر الذي تتضح معالمه على الشخص فور تعرضه للتلوث

<sup>(40)</sup> مرقص، سليمان، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الاول، الاحكام العامة اركان المسؤولية: الضرر والخطأ والسببية 1971 نبذة 62-64 ص 127-136.

<sup>(41)</sup> د. عبد الحميد عثمان محمد: المسؤولية المدنية عن مضار المادة المشعة، دراسة مقارنة، بدون ناشر، طبعة 1993، ص 369.

<sup>(42)</sup> مرقص، سليمان، مرجع سابق، ص 127-136.



### ب- الضرر المتراخي:

وهو الضرر الذي تتضح معالمه بعد فترة زمنية قد تطول وهي الأضرار التراكمية التي تظهر مع تراكم المواد الملوثة

### ج- الأضرار الوراثة:

قد أثبتت الأبحاث العلمية أن التعرض لملوثات البيئة باختلاف أنواعها من المحتمل أن ينشأ عنها أضرار وراثية تلحق بأسرة هذا الشخص.

### 2- الأضرار التي تلحق بالأموال:

والمتمثلة في انخفاض انتاج المحاصيل الزراعية وانتشار أو ظهور العديد من الآفات الجديدة المقاومة للمبيدات المستخدمة بما يستدعي محاولة ايجاد أنواع أخرى من المبيدات التي يترتب عليها بلا شك آثار ضارة جديدة.

### 3- الأضرار البيئية المحضة:

ونعني بذلك تلك الأضرار التي تنصب على مكونات الوسط البيئي فتؤدي إلى حدوث خلل في توازن بإحداثه تغييراً ضاراً في صفاته الفيزيائية أو الكيميائية.

### ثانياً: تقسيم الأضرار من حيث نوعها:

#### أ- الضرر المادي:

لا شك أنه يترتب على الأضرار الجسدية، أن المريض قد يصاب بعجز جزئي أو كلي مما يؤثر في قدرته على العمل مما يجعله عالية يتكف الدولة أو الناس، فكل خسارة واقعة أو مكسب ضائع.

#### ب- الضرر الأدبي:

المصاب تلحق به أضراراً أديبية كثيرة منها شعوره بالألم النفسي نتيجة الإصابة، ونظرة الإشفاق والعطف عليه التي قد يراها في عيون الآخرين فضلاً عما ينتج عن إصابته من تشوه في أعضاء جسمه وشعره بالضعف والعجز عن ممارسة حياته بشكل طبيعي.

### ج- الضرر النوعي أو الخاص:

هذا الضرر يميز المسؤولية المدنية في مجال الأمراض الناجمة عن تلوث البيئة الزراعية، تلك الأمراض التي أثبتت الأبحاث العلمية الارتباط الوثيق بينها وبين التلوث<sup>(43)</sup>.

### المسؤولية البيئية

من المتعارف عليه أن نظم المسؤولية على اختلافها تدور في فلك واحد وهو البحث عن أساس لتعويض الأضرار هذا الأساس لم يتزحزح رغم ما أصاب نظرية المسؤولية من تطور، حيث أنه إذا أمكن القول بأن المسؤولية المدنية بدأت بالخطأ واجب الإثبات، وانتهت بالمسؤولية دون خطأ، إلا أن القاسم المشترك لهذا التطور هو وجود ضرر يدور حول إمكانية أهم أهداف نظم المسؤولية وهو وجوب تعويض المضرور<sup>(44)</sup>. فالضرر على هذا النحو يشكل شرط المصلحة لقبول دعوى التعويض وهو نفس الشرط اللازم أيضاً - للقول بالمسؤولية الدولية - فلقد رأينا أنه لا حديث عن التلوث البيئي إلا إذا أدى هذا التلوث إلى ضرر بالبيئة يعكس على الأشخاص والكائنات الحية الأخرى والممتلكات.

### خصوصية الضرر البيئي:

<sup>(43)</sup> مرقص، سليمان، نفس مرجع، ص 127-136.

<sup>(44)</sup> فالضرر هو الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه وتحريك دعوى التعويض في مواجهته انظر د. سعد، احمد محمود، استقراء للقوانين المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، ص 221، الطبعة الأولى 1994، دار النهضة العربية.

مما لا شك فيه أن الضرر الناجم عن التلوث له خصائصه التي تصطدم بأعمال القواعد العامة في دعوى التعويض عن الضرر، وأول هذه الخصوصية تتضح من خلال عموميته حيث أن النشاط الذي ينجم عن تلوث بيئي، في أغلب الأحوال يتسم بالعمومية، حيث يصيب الكائنات الحية والنباتية والممتلكات. أي يصيب البيئة بعناصرها ومكوناتها، مما يعصب القول معه أننا بصدد ضرر لأحد الناس دون غيره، وما ذلك إلا لعمومية العناصر التي تنقله. فالهواء. والماء أمران يشترك فيهما الكافة. ومن ناحية أخرى فإن كان الضرر موضوع الدعوى يفترض تحديده إلا أن الضرر البيئي له خصوصيته التي تنال من هذه الخصوصية. فقد لا تظهر آثاره فور وقوعه. واخيراً فإن الضرر يمكن أن يستمر رغم التعويض عنه بالنسبة للماضي حيث لن يستطيع المضرور تأمين نفسه بالنسبة للمستقبل.

#### صعوبات تنجم عن تطبيق القواعد التقليدية للضرر:

أولاً: صعوبات تحديد الضرر الموجب للمسؤولية<sup>(45)</sup>:

إن ذلك الضرر لا يتحقق دفعة واحدة بل إن آثاره الضارة لا تظهر في أغلب الأحوال إلا بعد فترات زمنية، وخير دليل على ذلك أن التلوث بالإشعاع الذري قد لا تظهر آثاره إلا بالنسبة للأجيال القادمة. ثانياً: إثبات الضرر وتقديره:

القواعد العامة في التعويض تقضي بأنه يشترط في الضرر القابل للتعويض عنه أن يكون ضرراً مباشراً نتيجة لنشاط المسؤول، والضرر المباشر هو ذلك الضرر المؤكد الذي تحقق فعلاً، أو المؤكد تحققه ولو تراخى إلى المستقبل.

<sup>(45)</sup> V.Dubout (Hubert): Lassurance Des Risques Technologiques, These Paris, 1977. P. 192 Ets.

## المطلب الثاني: دولية التلوث البحري

### الفرع الأول: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية

إن السفينة كأداة للملاحة البحرية لها وظائف متنوعة في العصر الحالي، فهي لم تعد تستخدم في النقل البحري فحسب بل في الصيد أيضاً والأبحاث العلمية كذلك فضلاً عم الاستخدامات العسكرية، ومع ذلك تظل الوظيفة التقليدية والأساسية للسفن هي النقل البحري، فقد اعتبر الإنسان دوماً السفينة أفضل للتبادل التجاري واتصال الشعوب ببعضها والدول بالرغم من توفر وسائل نقل أخرى أسرع وأوفر للنقل كالطائرات إلا أن الغلبة ظلت للملاحة البحرية بسبب قلة التكاليف والإمكانيات التي توفرها لنقل الحمولات الكبيرة ولمسافات بعيدة، حيث أضحت الملاحة البحرية ذات أهمية دولية كبرى وأصبح النقل البحري الشريان الحيوي للاقتصاد العالمي . فكان من البديهي أن تؤدي هذه الطفرة الكبيرة في حجم ونوع حركة الملاحة البحرية إلى إثارة مخاوف مختلفة لدى الدول وضرورة التفكير الجماعي في وضع ضوابط قانونية للحد من آثار التطور التكنولوجي السلبية على البيئة ، فإرساء نظام قانوني لحماية البحار من هذا التلوث لا يهم فقط المجتمع الوطني لدولة ما، أو الدول التي

تحمل هذه السفن جنسيتها، ولكن يهتم أيضا الدول التي تعبر هذه السفن مجالاتها البحرية وتستعمل موانئها<sup>(46)</sup>.

### الفرع الثاني: الطابع عبر الوطني لمشاكل التلوث البحري

إن مشاكل التلوث الناجمة عن الملاحة البحرية تتسم بالطابع عبر الوطني  
(47). Transnational

فالسفن كقاعدة عامة هي أموال خاصة تتعاطى أنشطة تجارية، وتخضع في الأصل لقوانين خاصة تعتمدها الدول التي تحمل جنسيتها ، وتصنع كل دولة الإطار القانوني المنظم لنشاط السفن التي ترفع علمها.

فهي ترخص ببناء السفن وتحدد شروط ذلك، وتعين طريقة استغلالها وضوابط ملاحظتها، وتحدد أساليب مراقبتها ، ويتم ذلك كله من خلال قواعد القانون البحري.

إن جرائم تلويث البيئة عبر الحدود هو من المشكلات المتشابكة والمعقدة في ذات الوقت، نظراً لتداخل تلك المشكلات في نقاط تماس كثيرة، وكان من البديهي أن تتطور قواعد القانون الجنائي الذي اعتمد على الأعراف والاتفاقات الدولية الثنائية أو المتعددة الأطراف

---

(46) لطفي، محمد حسام محمود، الحماية القانونية للبيئة المصرية دراسة للقوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية النافذة، القاهرة، 2001م.

(47) البزاز، محمد، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2006، ص 15.

ومبادئ التعامل بالمثل ، ليولد القانون الجنائي الدولي(48). وسوف نعرض أهم مشاكل التلوث عبر الحدود التي بينت وجود تباين الفقه والقضاء عن ضعفها وضرورة اجتياز بحثها، من خلال موضوعين، الأول هو المحكمة المختصة بنظر النزاع (الاختصاص القضائي)، والثاني هو القانون الواجب التطبيق على الواقعة موضوع النزاع.

الدولة تمارس سلطة القضاء على إقليمها وفي مواجهة شعبها ، بل وفي مواجهة من يوجدون في هذا الإقليم، والدولة حينما تتبنى ضابطاً للاختصاص القضائي، أي حينما تضع قواعد اختصاص محاكمها بنزاع ذي طابع دولي، فإنها تراعي عدة اعتبارات، فقد تعقد الدولة الاختصاص لمحاكمها نظراً لارتباط أحد أطراف الدعوى بها، وقد تقرر الدولة اختصاصها نظراً لارتباط موضوع النزاع بإقليمها، أو لتحقيق اعتبارات الملاءمة أو حسن أداء العدالة، كما قد تعتد الدولة عند وضع قواعد اختصاص محاكمها بالمنازعات ذات الطابع الدولي بإرادة أطراف الدعوى(49).

### الفرع الثالث: تراخي النتيجة الإجرامية :

أثارت مسألة تراخي النتيجة الإجرامية وتحققها في مكان مختلف عن مكان ارتكاب السلوك الإجرامي الذي قد يكون ، كما هو الحال في جرائم تلويث البيئة عبر الحدود ، جدلاً عنيفاً في الفقه والقضاء الجنائيين ، ولقد ناقش الفقه الفرنسي مسألة تطبيق مبدأ الإقليمية على

(48) علي، د. ماجد إبراهيم ، الإتجاهات الدولية المعاصرة نحو أعمال مبدأ الإقليمية القانون الجنائي الدولي في إطار التعاون الدولي الأمني ، بحث منشور بمجلة بحوث الشرطه العدد 12- يوليو 1997 ص70  
(49) إبراهيم، د. إبراهيم أحمد ، تنازع القوانين و الاختصاص القضائي الدولي ، القاهرة 1982 ، ص257

جرائم التلوث عبر الحدود ، وذلك بمناسبة بعض حالات التلوث البيئي الناشئة عن سكب مواد سامة في مياه ما (بلجيكا) مثلاً عندما يتسبب ذلك في تلوث مياه دولة أخرى (فرنسا) مثلاً ، والمشكلة تتمثل في معرفة ما إذا كان الاختصاص القضائي بنظر جرائم تلويث البيئة ينعقد للمحاكم التي يقع في دائرة اختصاصها المكان الذي حدث فيه فعل التلويث ذاته ، أو للمحاكم التي تتحقق في دائرة اختصاصها النتيجة الإجرامية المترتبة عليه ؟ ، أو القول بتساوي الاختصاص لمحاكم الواقعة ومحاكم النتيجة ، أي أن ينعقد الاختصاص بنظر جرائم التلويث، لمحاكم الواقعة وكذلك للمحاكم التي تتحقق في دائرة اختصاصها النتيجة المترتبة علي فعل التلويث<sup>(50)</sup>.

ويرى (Donnedieu,1947) أنه بانعقاد الاختصاص بنظر جرائم التلوث للمحاكم التي يقع في دائرتها مكان ارتكاب الفعل, ذلك أنه يمكن بسهولة فائقة ملاحقة الفاعلين، كما وأن إجراء التحقيقات اللازمة والوقوف على التفاصيل وما قد يتطلبه ذلك من معاينة مكان الحادث لا يمكن القيام به إلا من خلال الجهات القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها مكان ارتكاب السلوك<sup>(51)</sup>.

<sup>(50)</sup> فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة "دراسة مقارنة"، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، نابلس، 1998.

<sup>51</sup> De Vabre ,Tr.elem.dr.crim.et legisl.pen.comp.,3ed,1947,no.1635.

## الفرع الرابع: الطابع الشمولي للأضرار البيئية

من المؤكد أن البحار تشكل نظاماً بيئياً متكاملًا، وأن التلوث الذي تخلفه السفن قد يكون له أضرار مدمرة على الأحياء والنباتات البحرية التي قد تصل آثارها إلى الإنسان، وأن من شأن تزايد التلوث الناتج عن الملاحة البحرية أن يهدد بعض المناطق البحرية بالمدن خاصة تلك التي تعاني من تلوث مزمن، وتقدم البيئة البحرية نموذجاً لوحدة بيئة الإنسان نظراً للاتساع الهائل لنطاقها ولكون مكوناتها تتصل فيما بينها اتصالاً حراً طبيعياً فهي تعتبر نظاماً بيئياً مترابط العناصر، وفي نفس الوقت لها تأثير فادح على العناصر البيئية الأخرى، وأي خلل يطرأ على البيئة البحرية لا بد وأن ينتقل إلى البيئة في كل مكان، زيادة على ذلك فإن الطبيعة المتحركة للسفن كمصدر للتلوث، من شأنه أن يعمل على نشر آثاره على نطاق واسع في مناطق بحرية خاضعة لولاية دولة أخرى أو خارج أي ولاية وطنية، ثم أن الملوثات البحرية كالنفط وغيره تتجاهل الحدود القانونية، فهي غالباً ما تنتقل بفعل الرياح والتيارات البحرية من منطقة إلى أخرى، ففي سنة 1382هـ (1963م) تسرب النفط من خطوط أحد الأنابيب البحرية التي كانت تنقل النفط من أحد الحقول إلى خليج السويس، وكانت إسرائيل قد استنزفت هذا الحقل أيام احتلالها لشبه جزيرة سيناء، فتكوّنت بقعة نفطية كبيرة نتيجة هذا التسرب فأخذت تعوم فوق مياه خليج السويس ثم نقلتها الأمواج إلى الشواطئ المصرية المطلّة على البحر الأحمر، وقد أدى ذلك إلى



توقف الاصطياف والسياحة في هذه المنطقة، وماتت ملايين الأسماك والطيور والحيوانات الأخرى<sup>(52)</sup>.

وبالنظر إلى الأهمية الاقتصادية والايكولوجية للمجالات البحرية، فإن هدف حماية البيئة البحرية من التلوث يخرج من الأصل عن إرادة دولة واحدة، فهي قضية تهم المجتمع الدولي برمته وتعد مصلحة مشتركة للبشرية جمعاء ، فالمجهودات المعزولة للدول ستبقى دائماً غير كافية بل وغير مجدية لأن المشاكل البيئية وتلك المتعلقة بالبيئة البحرية بالأساس لها أبعاد متعددة وشمولية ولا يمكن لدولة واحدة مهما كان شأنها أن تواجهها بمفردها. (53)

#### الفرع الخامس: الاسلام والتلوث البيئي:

تشمل البيئة الطبيعية كل ما يحيط بالإنسان سواء كان جماداً أو نباتاً أو حيواناً من بحار وجبال وهضاب وسهول في أحوالها المختلفة من حرارة وضغط ورياح وأمطار وغير ذلك، وهذه البيئة قرر الله سبحانه وتعالى لها أحكامها وأحكم صنعها كسائر ما خلق، حيث قال سبحانه: (صنع الله الذي أتقن كل شيء)<sup>(54)</sup> ، وكل واحد من هذه الأمور في غاية الدقة والإتقان.

وفي آية أخرى قال سبحانه: (والأرض مددناها وألقينا فيها رواسي وأنبتنا فيها من كل شيء موزون)<sup>(55)</sup>، فمفهوم التوازن البيئي من مصاديق هذه الآية المباركة، ومعنى ذلك بقاء عناصر أو

<sup>(52)</sup> مخاطر السفن والتفجيرات النووية، <http://www.alshirazi.com>.

<sup>(53)</sup> البزاز، مرجع سابق، ص 12.

<sup>54</sup> سورة النمل: الآية 88.

<sup>55</sup> سورة الحجر: الآية 19.

مكونات البيئة الطبيعية على حالها كما خلقها الله سبحانه وتعالى دون تغيير جوهرى يذكر، فإذا حدث نقص في جانب أو زيادة في جانب اضطرب التوازن، وهكذا يأخذ سبحانه وتعالى بالتوازن البيئي في مقابل اللاتوازن، ومن مصاديقه التلوّث وإنما التلوّث يكون بسبب الإنسان ممّا يوجد إخلالاً بالتوازن ويضرّ كل شيء، الحيوان والإنسان والنبات.

وللإسلام موقف واضح في المشاكل البيئية التي يتعرض إليها الكون؛ فقد اتجه الإسلام إلى البيئة اتجاهين اثنين، الاتجاه الأول: الحفاظ عليها، وعدم إفسادها، وتخريبها، وفي ذلك يقول الله تعالى: (ولا تفسدوا في الأرض بعد إصلاحها)<sup>(56)</sup> فهو ينهى هنا عن أي لون من ألوان الإفساد في الأرض، ومنها بلا شك الإفساد البيئي، فقد أعطى الله الإنسان البيئة صالحة لخدمته، مسخرة لأغراضه الصالحة، ولذا كان عليه أن يحافظ على صلاحها، ويجعلها صالحة كما تسلمها، وألا يكون معول هدم فيها، وإلا صار مفسداً في الأرض، ويبين القرآن موقف الله عز وجل من المفسدين: (إن الله لا يحب المفسدين)، فمطلوب من المسلم أن يحافظ على البيئة، فما وجدته فيها من خير ونماء يحافظ عليه، ولا يدمره ولا يفسده. حيث قال سبحانه: (تعاونوا على البرّ والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان)<sup>(57)</sup>، وأيضاً قال رسول الله (صلى الله عليه وآله وسلم): (إن الله في عون العبد مادام العبد في عون أخيه)<sup>(58)</sup>، ولم يخصص الحديث هوية العبد أن يكون مسلماً أو مؤمناً أو ما أشبه ذلك. بل اكتفى بإطلاق لفظ (العبد) ليشمل جميع صنوف المجتمع. ومعنى ذلك ضرورة أن يتعاون الإنسان مع أخيه الإنسان

<sup>(56)</sup> سورة الاعراف: الآية 10.

<sup>(57)</sup> سورة المائدة: الآية 2.

<sup>(58)</sup> مستدرک الوسائل: ج 12 ص 429 ب 34 ح 14526.

حتى لو كان من دين آخر لرفع الأذى ولدرء المفساد والأخطار حتى لو لم يكن العبد المحتاج مؤمناً أو مسلماً أو موحداً بل حتى إذا كان كافراً ومحارباً لله ولرسوله في الجملة.

والرسول صلى الله عليه وسلم حث على حماية البيئة ومكوناتها، وليس أدل على ذلك من وصاياه التي أوصى بها جيشه في غزوة مؤتة وهو يتأهب للرحيل: "لا تقتلوا امرأة، ولا صغيراً رضيعاً، ولا كبيراً فانيماً، ولا تحرقوا نخلاً، ولا تقلعن شجراً، لا تهدموا بيوتاً". هذا في الحرب ومن باب أولى في السلم، وتزخر السنة النبوية بالدعوات المتكررة للحفاظ على البيئة؛ ومن ثم الحد من أثر الظواهر الطبيعية مثل: الانجراف والتصحر والجفاف؛ وفي هذا الإطار يقول الرسول الكريم صلى الله عليه وسلم "ما من مسلم يغرس غرساً إلا كان له صدقة" (صحيح مسلم). وقال اتقوا الملاعن الثلاث قال وما الملاعن يا رسول الله قال ( أن يقعد أحدكم في ظل يستظل فيه أو في طريق أو في نقع ماء ) رواه أصحاب السنن ) . وعن أبي هريرة رضي الله تعالى عنه قال : قال صلى الله عليه وسلم: اتقوا اللعانين، قالوا وما اللعانان يا رسول الله ؟ فقال: الذي يتخلى في طريق الناس أو ظلهم. رواه مسلم في صحيحه ( 269 ).

وروى الترمذي عن سعد رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: ((إِنَّ اللَّهَ طَيِّبٌ يُحِبُّ الطَّيِّبَ نَظِيفٌ يُحِبُّ النَّظَافَةَ كَرِيمٌ يُحِبُّ الْكِرْمَ جَوَادٌ يُحِبُّ الْجُودَ فَنَظَّفُوا أَنْفُسَكُمْ وَلَا تَشَبَّهُوا بِالْيَهُودِ)).

### حماية الإسلام للبيئة:

إن حفظ الأرض من التلوث تدل عليه الأحاديث التي تحث على نظافتها، وقد ربط الإسلام النظافة بالإيمان فجعلها قضية عقديّة وهكذا الحديث: "الإيمان بضع وسبعون شعبة أعلاها لا إله إلا الله وأدناها إمطة الأذى عن الطريق، والحياء شعبة من الإيمان" فإمطة الأذى عن الطريق ما هو إلا تنظيف

لعائق مادي أو نفايات صلبة، والحفاظ على نظافة الأرض ليس من وظيفة الأفراد فقط، بل تقع ضمن مسؤولية الدولة أيضا، ففي الحديث عن أبي موسى، أنه قال حين قدم البصرة : "بعثني إليكم عمر بن الخطاب أعلمكم كتاب ربكم وسنتكم وأنظف طرقكم ".الحفاظ على المياه :لقد كانت مشيئة الله أن جعل في الماء حياة لمخلوقاته الحيوية، قال تعالى: (وجعلنا من الماء كل شيء حي) (59)،وقد حثت السنة المطهرة على الحفاظ على الماء بحماية مصادره وترشيد استهلاكه. فلحماية مصادره، وكما ورد في الحديث السابق عن اتقاء الملاعن الثلاث، نهى رسول الله (صلى الله عليه وسلم) عن التبرز في موارد المياه .وإذا كان تبرز الفرد والعلّة هنا تلويثه لمصادر المياه، منهي عنها، فمن باب أولى أن لا تصل فضلات مجموعة كبيرة من الناس إلى هذه المصادر سواء عن طريق المجاري التي تصب مباشرة فيها أو عن طريق التسرب في الحفر الامتصاصية إلى مصادر المياه الجوفية.

---

(59) سورة الأنبياء، الآية 3.

### المبحث الثالث

#### الجهود الدولية لمكافحة التلوث

أسهمت العديد من المنظمات الدولية في إبرام اتفاقيات ومعاهدات دولية خاصة بحماية البيئة<sup>(60)</sup>، والأمر يعدو أحد فرضين إما أن تقوم المنظمة الدولية بالدعوة إلى عقد مؤتمر دولي لإبرام اتفاقية معينة تتعلق بحماية البيئة أو قد تقوم المنظمة ذاتها بإعداد تلك الاتفاقية ثم تقوم بعرضها على الدول الأعضاء من خلال الأجهزة الخاصة بها، وذلك للموافقة عليها وطرحها للتصديق أمام السلطات الوطنية المختصة، ومثال الاتفاقيات الدولية التي تتم في نطاق منظمة العمل الدولية لحماية العمال في بيئة العمل.

وقد بدأت الجهود التي بذلت لوضع تشريعات دولية لمراقبة وضبط التلوث الناجم عن السفن في عام 1926 عندما رعت الولايات المتحدة مؤتمراً دبلوماسياً حول هذه المسألة. وقد تمخض هذا المؤتمر عن مسودة اتفاقية لم يكتب لها النجاح، كما ظهرت مجهودات أخرى بذلتها عصبة الأمم عام 1934 لم تؤد إلى نتيجة ملموسة.

---

<sup>(60)</sup> J. Barros and D.M. Johnston: "The international law of pollution" the free press, new York, 1974.

R.E. Steen: "Aspects juridiques et institutionnels de la lute contre la pollution transfrontiere" OCDE, Paris, 1974, P.297.

### المطلب الأول: النهوض بقواعد القانون الدولي للبيئة

بعد أن أكد المبدأ -21- من إعلان استكهولم على مسؤولية الدول عن الأضرار التي تحدث في بيئات الدول الأخرى، والناشئة عن الأنشطة التي تجريها في حدود اختصاصها الاقليمي أو تحت إشرافها ، جاء المبدأ -22- ليؤكد على واجب الدول في التعاون لتنمية القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى.

والمعنى الواضح من هذين المبدأين أنه وإن كانت هناك بعض القواعد الدولية التي تسهم في حماية البيئة عن طريق تحديد المسؤولية والتعويض الواجب دفعه عن الضرر البيئي، إلا أن هذه القواعد هي مجرد تطبيق للقواعد العامة للقانون الدولي العام، التي قد نقصد في حالات كثيرة عن توفير الحماية اللازمة للبيئة، ومن هنا كان من الضروري تطوير وتعديل هذه القواعد حتى تتلاءم مع الطبيعة الخاصة للبيئة وعناصرها المختلفة، وكذلك مع الخصائص النوعية للضرر البيئي<sup>(61)</sup>.

وإذا كان التعاون الدولي لتنمية القانون الدولي للبيئة يمكن أن يتحقق خارج المنظمات الدولية من خلال التعاون الثنائي أو الجماعي فمما لا شك فيه أن المنظمات الدولية تمثل إطاراً مهماً لتحقيق هذا الهدف. ويأخذ التعاون الدولي هنا أشكالاً متعددة، فقد تقوم المنظمة بتهيئة المناخ المناسب لإبرام اتفاقيات دولية لحماية البيئة، وتحديد قواعد المسؤولية الدولية في حالات حدوث الضرر البيئي وكذلك قواعد وطرق التعويض، أو من خلال لوائح أو قرارات تتضمن بعض القواعد الدولية الملزمة في مجال حماية البيئة ومكافحة التلوث، أو من خلال ما تصدره من توصيات وإعلانات تتضمن تحديد الأسس والمبادئ

<sup>(61)</sup> A.Ch. Kiss: "Recueil des traits multilateraux relatives a la protection de l'environnement UNEP. Serie references 3, 1982, p. 91.

العامّة لسياسات حماية البيئة التي ينبغي على الدول الأخذ بها عند معالجة أو الاتفاق الأمور التي تدخل في هذا المجال.

### إبرام اتفاقيات دولية خاصة بالبيئة

وأثر تضافر تلك الجهود تمكنت الدول من الوصول إلى العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لتلوث البحار ومن الأمثلة لتلك المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تم إبرامها تحت إشراف المنظمات الدولية أو في نطاقها ما يلي:

#### اتفاقيات دولية لحماية البيئة البحرية:

بفضل المنظمات الدولي تمكنت الدول من الوصول على اتفاقات دولية لمنع التلوث البحري<sup>(62)</sup>، أو التعويض عن الأضرار التي تحدث من جرائه إذا لم تفلح الإجراءات الوقائية من منع حدوث الضرر. ولقد تضمنت بعض هذه الاتفاقيات نصوصا خاصة تتعلق بتحديد المسؤولية وطبيعتها وكذلك تحديد الشخص المسؤول عن هذه الأضرار، وطرق ووسائل تعويض ضحايا التلوث البحري ومنها:

#### 1- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط سنة 1954:

وكانت أول اتفاقية ظهرت إلى حيز الوجود لمعالجة التلوث النفط الناجم عن السفن هي الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط المعروفة باتفاقية لندن في 12 مايو سنة 1954،

<sup>(62)</sup> Anne – Marie Jeannel: "La protection international de L'environnement marin", these, 1976.

(63) وقد عدلت الاتفاقية في مؤتمر لندن في 11 إبريل سنة 1962<sup>(64)</sup> كما وافق المؤتمر على توصية لجنة الأمن البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية بتفويض جمعيتها العامة بإصدار تعديلات للاتفاقية تعرض على الدول الأعضاء للموافقة عليها. هذا وقد عدلت الاتفاقية بناء على هذا التفويض في 21 أكتوبر سنة 1969، وكذلك في 15 أكتوبر سنة 1971<sup>(65)</sup>.

وتهدف الاتفاقية<sup>(66)</sup> وتعديلاتها إلى منع تلوث البحار الناشئ عن التفريغ العمدي للنفط من السفن في مناطق معينة بالذات<sup>(67)</sup>، وقد أكدت هذه الاتفاقية الولاية المطلقة لدولة علم السفينة مصدر التلوث النفطي، وأساس هذه القاعدة القانوني الفكرة التي كان معمولاً بها آنذاك من أن السفينة تشكل جزءاً لا يتجزأ من إقليم دولة العلم، ومبدأ حرية الملاحة.

وتتطبق الاتفاقية على كافة السفن البحرية المسجلة في كافة الدول الأطراف في الاتفاقية وأيضا السفن غير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأعضاء ويستثنى من ذلك ناقلات الصهاريج ذات الحمولة الأقل من 150 طنا والسفن الأخرى ذات الحمولة القائمة الأقل من 500 طن وكذلك سفن المساعدات البحرية<sup>(68)</sup>. وتقرر الاتفاقية شروطا لصلاحية السفينة

(63) رشدي، أحمد نجيب، قواعد مكافحة التلوث البحري ومسؤولية مالك السفينة، المجلة المصرية للقانون

الدولي 1977، ص 186.

<sup>64</sup> جاء في هذا التعديل بناء على طلب المنظمة البحرية الدولية والتي كان يطلق عليها فما مضى المنظمة الدولية البحرية الاستشارية.

(65) أنظر تعديلات هذه الاتفاقية في:

International legal materials, vol.9, 1970, p. 1, I.L.M., vol.11, 1972, p.267.

(66) وافقت مصر على هذه الاتفاقية في 22 إبريل سنة 1963.

(67) المادة (3) من الاتفاقية وكذلك الملحق - أ. -

(68) المادة (2) من الاتفاقية.



وتلزم الحكومات بتوفير الاستعدادات اللازمة لاستقبال النفايات النفطية المفرغة من السفن في موانئها البحرية<sup>(69)</sup>.

ولقد حظرت الاتفاقية عمليات الإفراغ إلا إذا كانت السفينة تجري في البحر أو كان معدل الإفراغ الفوري لا يتجاوز 60 لترا في كل ميل. ولا ينطبق هذا الحظر في حالات معينة وهي<sup>(70)</sup>:

إذا كانت نسبة الزيت في السائل المفرغ أقل من 100 جزء في كل مليون جزء من المزيد أو كان التفريغ بعيدا عن البر بالقدر المقبول عمليا، وفي حالة ناقلات الصهاريج إذا كانت الكمية الكلية للنفط المفرغ في رحلة الصابورة لا يتجاوز جزءا واحدا من خمسة عشر ألف جزء من سعة حمل الشحنة الكلية، أو كانت الناقلة بعيدة عن أقرب بر بما يزيد على 50 ميلا.

وأساس هذه القاعدة القانونية هي الفكرة التي كان معمولا بها آنذاك من أن السفينة تشكل جزءاً لا يتجزأ من إقليم دولة العلم، ومبدأ حرية الملاحة، إلا أن هذه القاعدة برهنت أنها غير ملائمة لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة للأسباب الآتية<sup>(71)</sup>:

1- المنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة بحرية فريدة من نوعها sui generis تتمتع

فيها الدولة الساحلية بحقوق السيادة والاختصاص على حماية البيئة البحرية

والمحافظة عليها، والتأكيد المفروض على الاختصاص المطلق لدولة العلم قد يكون

<sup>(69)</sup> المادة (7) 82 من الاتفاقية.

<sup>(70)</sup> المادة (3) من الاتفاقية.

<sup>(71)</sup> الشريف، عثمان ، الأوجه القانونية لمنع التلوث البحري بما فيها الاتفاقيات الدولية كاتفاقية ماربل

1973م، ص27، 1978، ومشروع القانون البحري الجديد، <http://sjsudan.org>.

ضاراً بمصالح وحقوق الدولة الساحلية، وحفظ هذه الموارد وإدارتها .. إلخ. وتجدر الإشارة إلى أن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حقوقاً سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها.

2- إذا تسببت سفينة في تلوث منطقة تابعة لدولة أخرى غير دولة السفينة، وفي حال عدم جود قوانين ولوائح مناسبة يفرض تنفيذها جبراً على السفينة لإزالة التلوث، فقد تكون نتيجة ذلك أن تتهرب السفينة التي تسببت بالضرر من المسؤولية.

3- من المشكوك فيه أن تكون دولة علم السفينة قادرة على ممارسة ولاية (اختصاص) فعلية على السفن التي تبحر بعيداً عن دولة علم السفينة.

4- القاعدة المذكورة أعلاه لا تضمن الممارسة الفعالة للاختصاص بموجب أعلام الملائمة *flags of convenient* لدولة علم السفينة على السفن التي ترفع علمها في حين تتمكن سفينة أخرى من تجنب الاختصاص لأية دولة برفع أعلام الملائمة<sup>(72)</sup>.

وبناء عليه، جاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لتضع قيوداً على اختصاص دولة علم السفينة في بنود 6، 24، 25 منها مع إيراد بعض الاستثناءات مثل حق الدولة الساحلية في وضع قوانين ولوائح لمنع التلوث.

وقد أكدت على ذلك الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لعام 1982 في المواد 192 وما بعدها.

(72) الشريف، مرجع سابق.

5- التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد

الطبيعية في قاع البحر.

6- تسرب النفط من خطوط الأنابيب البحرية.

7- التلوث الناجم عن استغلال الإنسان لثروات البحر، وأخص بالذكر عمليات

الاستكشاف والحفر والنقل من مناطق آبار النفط والغاز الطبيعي.

2- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث

بالنفط بروكسل سنة 1969<sup>(73)</sup>:

عقدت هذه الاتفاقية في بروكسل سنة 1969 بعد حادث فرق ناقلة البترول توري كانيون أمام

شواطئ المملكة المتحدة.

وتهدف الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات

وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط.

وتسمح المادة الأولى من الاتفاقية للدول المتعاقدة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أو تخفيض

حدة أو إزالة خطر جسيم ومحدق بساحلها أو مصالحها المتعلقة بالساحل ينجم عن تلوث أو

خطر تلوث البحار بالنفط. ويدخل في عداد هذه الإجراءات تدمير السفينة<sup>(74)</sup> إذا تبين أن هذا

<sup>73</sup> Convention international sur l'invention en haute mer en cas d'accident enterinant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures.

<sup>(74)</sup> لجأت إنجلترا الى هذا الاجراء في حادث الناقله توري كانيون حيث قام السلاح الجوي البريطاني بتدمير الناقله من الجو للحد من أضرار التلوث الناتج عن تسرب كميات كبيرة من البترول من الناقله.

الإجراء سوف يوقف الإضرار أو يقلل منها - ومع ذلك لا يجوز أن تتجاوز هذه التدابير ما هو<sup>(75)</sup> ضروري لتحقيق الهدف المذكور، ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع أو المحتمل وقوعه.

وطبقاً للمادة الثالثة ينبغي على الدولة الساحلية - قبل اتخاذ أي إجراء - أن تخطر الدولة الساحلية، الدولة التي ترفع السفينة علمها، وأن تتشاور مع خبراء مستقلين، وأن تخطر أي شخص بتوقع بصورة معقولة، أن تتأثر مصالحه، بمثل هذا الإجراء. ومع ذلك يجوز في حالات الضرورة القصوى اتخاذ هذه التدابير فوراً.

ومع ذلك لا يجوز أن تتخذ هذه التدابير في مواجهة السفن الحربية أو السفن التي تملكها الدولة وتديرها للأغراض غير التجارية.

ولقد دخلت الاتفاقية دور النفاذ في 6 ماير سنة 1975 ومن الجدير بالذكر إلى أن الاتفاقية لا تشمل إلا التلوث الحادث من المنتجات النفطية دون غيره من الملوثات الأخرى ولهذا فقد وافق المؤتمر الذي عقد في لندن تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية في الفترة من 8 أكتوبر حتى 2 نوفمبر سنة 1973 على اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري بواسطة السفن، كما وافق المؤتمر على بروتوكول<sup>(76)</sup> ويسمح بتطبيق الإجراءات المنصوص عليها في اتفاقية سنة 1969 على أنواع أخرى من الملوثات التي لها آثار ضارة (طبقاً للمادة الأولى من هذا البروتوكول يجوز للأطراف أن تتخذ التدابير الضرورية في أعالي البحار - لمنع أو التخفيف

<sup>(75)</sup> المادة (5) من الاتفاقية.

<sup>(76)</sup> مجموعة المعاهدات متعددة الأطراف المتعلقة بحماية البيئة مرجع سابق، ص 410.

من حدة أو تلافى خطر جسيم محقق بسواحلها أو مصالحتها المرتبطة بالساحل من التلوث أو التهديد بالتلوث بمواد غير النفط عقب كارثة بحرية)، والمنظمة البحرية الدولية هي التي تقوم بتحديد تلك الملوثات، وهي على وجه العموم تشمل المواد الضارة بصحة الإنسان والمؤذية للنباتات والحيوانات البحرية أو التي تعرقل الاستعمالات المشروعة للبحر وقد دخل هذا البروتوكول دور النفاذ في 30/3/1983. وللدول التي وافقت على اتفاقية 1969 أن تصبح أطرافاً في هذا البروتوكول وبذلك يثبت لها حق التدخل في أعالي البحار في حالة حدوث تلوث بمواد غير نفطية.

### 3- الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالنفط بروكسل

سنة 1969: (77)

كان لكارثة التلوث البحري التي تسببت فيها ناقلة البترول توري كانيون أثر في دفع المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي لوضع القواعد التي تحكم المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط<sup>(78)</sup>.

وتهدف الاتفاقية الى توفير تعويض ملائم للأشخاص الذين يتكبدون ضرراً بسبب تلوث ناجم عن تسرب النفط أو تصريفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض المناسب.

<sup>77</sup> Convention international sur la responsabilité civile pour des dommages dus a la pollution par les hydrocarbures.

<sup>78</sup> عقد هذا المؤتمر في الفترة من 10-28 نوفمبر 1969.

وطبقاً للمادة الثالثة من الاتفاقية يكون مالك السفينة، وقت وقوع حادث يسفر عن أضرار من تلوث بالنفط، مسؤولاً عن أي ضرر من هذا النوع وتلك المسؤولية هي مسؤولية موضوعية لا يلزم فيها إثبات خطأ مالك السفينة بل يتحقق بمجرد حدوث الضرر، إلا إذا كان الحادث قد وقع بسبب عمل من أعمال الحرب أو بسبب ظاهرة طبيعية غير عادية أو نتيجة لفعل متعمد قام به طرف ثالث أو إهمال من حكومة أو أي سلطة أخرى في الصيانة الملاحية.

وتتص الاتفاقية على المسؤولية التضامنية للملاك عندما تتسبب سفينتان أو أكثر في حدوث الضرر<sup>(79)</sup>.

وتلتزم السفن التي تحمل ما يزيد على 200 طن من النفط أن تحتفظ بتأمين<sup>(80)</sup>.

#### 4- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الحادث عن

##### التلوث بالنفط سنة 1971:

وافق مؤتمر بوكسل لعام 1969 الذي تمخض عن إبرام الاتفاقية سالف الذكر الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية إلى الدعوة إلى مؤتمر دولي لإعداد اتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناشئة عن تسرب أو صرف النفط من السفن.

<sup>79</sup> المادة 4 من الاتفاقية.

<sup>80</sup> دخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في 19/6/1975.

وقد انعقد هذا المؤتمر في الفترة من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر سنة 1971 وأسفر عن توقيع الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط<sup>(81)</sup>.

وتهدف الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه<sup>(82)</sup>. فطبقاً لنص المادة الرابعة على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى اتفاقية عام 1969 الخاصة بالمسؤولية ويدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الضرر إلى الحد الأدنى.

وعلى الصندوق أن يعرض مالكي السفن عن المبلغ الذي يتجاوز 150 فرنكا لكل طن من حمولة السفن، من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق 2000 فرنك لكل طن، ولا يجوز بأي حال أن يتجاوز 210 مليون فرنك<sup>(83)</sup>.

ولا يتحمل الصندوق أي التزام إذا ما وقع الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدوانية أو بسبب صرف النفط من سفينة الحرب<sup>(84)</sup>.

##### 5- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تتسبب فيه السفن لندن سنة 1973<sup>(85)</sup>:

<sup>81</sup> بدأ نفاذ هذه الاتفاقية في 16/10/1978.

<sup>82</sup> المادة 2 من الاتفاقية.

<sup>83</sup> المادة 5 من الاتفاقية.

<sup>84</sup> المادة 4 من الاتفاقية.

<sup>85</sup> Convention internationale de 1973 pour la prevention de la pollution des navires.

تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية سنة 1954 وما لحقها من تعديلات لم تعد تكفي لمواجهة التلوث البحري بسبب زيادة كميات النفط التي يتم نقلها عبر البحار، ولتطور مفهوم حماية البيئة البحرية سواء من الناحية الفنية والقانونية يضاف إلى ذلك أن الاتفاقية المذكورة قد ركزت على التلوث الناتج من النفط من إغفال مصادر التلوث الأخرى التي تتسبب فيها السفن. ولهذا دعت المنظمة إلى مؤتمر عقد في لندن في الفترة من 8 أكتوبر سنة 1973 إلى 2 نوفمبر من نفس العام. ولقد أسفر هذا المؤتمر عن عقد اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفن.

وتسرى الاتفاقية على كل أنواع التلوث<sup>(86)</sup> سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد الضارة، كما تسرى على كل السفن من أي نوع سواء كانت ناقلات أو غيرها ولهذا فإن هذه الاتفاقية تعد أكثر شمولاً من اتفاقية سنة 1954.

وطبقاً لأحكام الاتفاقية تلتزم الدول المتعاقدة بإخضاع كل ناقلة بترول يبلغ وزنها 150 طناً فأكثر، وكل سفينة أخرى يبلغ وزنها 400 طن فأكثر إلى فحوص خاصة قبل أن يسمح لمالك السفينة بتشغيلها أو قبل إصدار الشهادة الدولية عن التلوث البحري المنصوص عليها في الملحق الخامس دخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في 2/10/1983، وتشتمل الاتفاقية على بروتوكولين وخمسة ملاحق.

ويتضمن البروتوكول الأول أحكاماً تتعلق بتقارير الإبلاغ عن الحوادث التي تتضمن التخلص من المواد الضارة. أما الثاني فيعالج وسائل حل المنازعات التي تحدث بين الأطراف.

<sup>86</sup>المادة 3 من الاتفاقية.



ويحتوي الملحق الأول على قواعد خاصة لصلاحية السفينة من حيث تفريغ النفط والنفايات الأخرى، ووسائل منع التلوث في البحار الناتج عن السفن التي تبحر في مناطق معينة .

ويتضمن الملحق الثاني بعض القواعد التي تتضمن مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن سائبة داخل خزانات بالسفن، والمقصود هنا البترول أو أي سوائل أخرى. وهذه السوائل تم تقسيمها إلى أربعة أنواع.

ويتضمن الملحق الثالث تنظيمات لمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا مغلقة أو في عبوات الشحن البحري<sup>(87)</sup>.

أما الملحق الرابع فيتضمن القواعد الخاصة بمنع التلوث بمياه المجاري والمياه المستعملة داخل السفينة.

ويتضمن الملحق الخامس والأخير بعض التنظيمات لمنع التلوث النائي عن نفايات السفن.

ومن الجدير بالذكر أنه تم إبرام بروتوكول جديد في 78/12/17 ويتضمن هذا البروتوكول تعديلا لأحكام اتفاقية لندن سنة 1973 وخاصة مرفقها الأول. ما يرحى هذا البروتوكول بدء نفاذ المرفق الثاني للاتفاقية لفترة ثلاث سنوات على الأقل.

#### 6- اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث برشلونة سنة 1976<sup>(88)</sup>:

<sup>87</sup>الجدير بالذكر أنه تم إبرام بروتوكول جديد في 17/12/78 ويتضمن هذا البروتوكول تعديلا لاحكام اتفاقية لندن سنة 1973 وخاصة مرفقها الاول. ما يرحى هذا البروتوكول بدء نفاذ المرفق الثاني للاتفاقية لفترة ثلاث سنوات على الاقل.

نظرا لارتفاع معدلات التلوث في البحر المتوسط دعت الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة في إسبانيا في 2 فبراير سنة 1976 وذلك لمناقشة وسائل حماية ضد التلوث. وقد انتهى المؤتمر إلى إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط.

وطبقا لاحكام الاتفاقية تلتزم الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية:

- اتخاذ التدابير المناسبة لمنع والحد من تلوث البحر المتوسط الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات<sup>(89)</sup>، أو الناجم عن استكشاف أو استغلال قاع البحر<sup>(90)</sup>، أو الناتج عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية أو من مصادر أخرى في البر داخل أراضيها الإقليمية<sup>(91)</sup>.
- التعاون في اتخاذ التدابير للتصدي لحالات التلوث الطارئة مهما تكن أسبابها<sup>(92)</sup>.
- التعاون في وضع برامج لرصد التلوث في منطقة البحر المتوسط<sup>(93)</sup>.
- التعاون في البحوث العلمية والتقنية المتعلقة بكافة أنواع التلوث البحري<sup>(94)</sup>.

---

<sup>88</sup> Convention pour la protection de la mer mediterranee contre la pollution.

<sup>89</sup> المادة 5 ، 6 من الاتفاقية.

<sup>90</sup> المادة 7 من الاتفاقية.

<sup>91</sup> المادة 2 من الاتفاقية.

<sup>92</sup> المادة 9 من الاتفاقية.

<sup>93</sup> المادة 10 من الاتفاقية.

<sup>94</sup> المادة 11 من الاتفاقية.

- التعاون لتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناشئ عن مخالفة الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها<sup>(95)</sup>.

إن الأسباب الرئيسية لتلوث مياه البحار بالنفط مرجعها حركة الناقلات، وبالرغم من أن أغلبية الناقلات لديها أنظمة ثابتة، وتعليمات محددة لفصل النفط عن المياه المستخدمة في عمليات تنظيف مستودعاتها ومياه الصابورة الملوثة قبل إلقاءها في البحر، وبالرغم من أن القواعد الخاصة ببناء الناقلات الجديدة تستلزم وجود تسهيلات مناسبة خاصة لفصل لزيت عن الميناء بكفاءة مرتفعة وتجميع النفط المنفصل في مستودعات خاصة بالرواسب، إلى جانب النفط المنفصل في مستودعات خاصة بالرواسب، إلى جانب إلزام أصحاب الناقلات بتركيب أجهزة اختبار وتحكم آلي لتلافي احتمالات تسرب النفط إلى البحر في أثناء عمليات الشحن والتفريغ أو في أثناء الرحلات البحرية، بالرغم من كل ذلك إلا أنه لم يتم تنفيذ تلك الأنظمة والتعليمات أو تشغيل الأجهزة المذكورة بصورة دقيقة حيث تغطي في كثير من الأحيان الأسباب المتعلقة بضرورة تشغيل هذه الناقلات لكفاءة اقتصادية قصوى أو الأسباب طارئة أخرى.

وهذه المصادر وغيرها تشير بوضوح إلى خطورة هذه المسألة التي يجب مواجهتها ومحاولة الحد منها.

إلا أنه وفي تطور مهم لتدعيم اعتبارات حماية البيئة البحرية في العالم اتفق المجتمع البحري الدولي على تعديل في اتفاقية «ماربول» الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية

<sup>95</sup> المادة 12 من الاتفاقية.

يؤدي إلى انتهاء عمل أغلب ناقلات البترول مفردة البدن حتى عام 2015 أو قبل ذلك بعد أن تبين أن الناقلات ثنائية البدن توفر حماية أكبر للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن حوادث بحرية معينة. وبناء على هذا الاتفاق فكل ناقلات البترول الجديدة التي بنيت ابتداء من عام 1996 تكون ملزمة أن تصبح مزدوجة البدن.

أما التعديلات الجديدة التي أدخلت على اتفاقية ماربول فقد حددت ثلاث فئات من الناقلات على النحو التالي: فئة 1: وتتعلق بناقلات بترول ذات حمولة إجمالية 20 ألف طن أو أكثر وتحمل زيتا خاما أو زيت وقود أو زيت ديزل ثقيل أو زيت تشحيم كسحنة في الناقلات.

كذلك ناقلة ذات حمولة إجمالية 30 ألف طن أو أكثر تحمل زيوتا أخرى، وتكون الناقلات غير ملتزمة بالشروط الخاصة بمياه الصابورة والمعروفة دوليا بـ«ناقلات ما قبل ماربول».

فئة 2: وتتعلق بناقلات بترول بنفس مواصفات الفئة 1 لكنها تلتزم بشروط ما يسمى «ناقلات ماربول»<sup>(96)</sup>.

فئة 3: وتتعلق بناقلات بترول ذات حمولة كلية خمسة آلاف طن أو أكثر لكن أقل من الحمولة الكلية المنصوص عليها في الفئتين 1 و2 من الناقلات.

ورغم أن الجدول الزمني يحدد عام 2015 بأنه التاريخ النهائي لانتهاء ناقلات البترول مفردة البدن، فإن سلطة دولة الميناء يمكنها أن تسمح لبعض الناقلات مفردة البدن الحديثة البناء والمسجلة لديها التي تتوافر فيها شروط فنية محددة بأن تستمر في العمل حتى تكمل 25 عاما من التشغيل منذ تاريخ تسلمها.

(96) محمد صلاح عبود، جريدة الشرق الأوسط، الجمعة 04 ربيع الأول 1422 هـ — 25 مايو 2001 العدد 8214.

ومع ذلك تقضي القواعد الجديدة بأن سلطات الموانئ يمكنها أن تمنع دخول مثل هذه الناقلات مفردة البدن والمسموح لها بالعمل حتى عمر 25 سنة إلى موانئها أو محطاتها الفرعية الساحلية. ويتعين في هذه الحالات على هذه السلطات أن تبلغ المنظمة البحرية بنواياها في هذا الصدد. وبهذه المناسبة فقد أعلن مسؤولو المجموعة الأوروبية وقبرص ومالطة أنهم سيستخدمون هذه القاعدة وسيمنعون دخول ناقلات البترول مفردة البدن من دخول موانئها بعد عام 2015.

وفي تعديلات أخرى وهي أن المنظمة البحرية الدولية هي المنبر الدولي الوحيد لمناقشة والبحث عن حلول للأمور الفنية المعقدة والموضوعات الاقتصادية والسياسية المرتبطة بصناعة النقل البحري. وقد اعترفت فرنسا. المتضررة الأساسية من حادث إيريكاف، وكذلك التجمع الأوروبي بأن المنظمة هي بالفعل الجهة الوحيدة لمناقشة هذه الأمور، وكانت قد لوحث في بداية نظر هذه المشكلة بحل هذه المشكلة. حوادث بحرية أمام سواحلها باللجوء إلى حل وطني من تشريعاتها الوطنية أو حل إقليمي من خلال المفاوضات الأوروبية. وكانت المنظمة تقديرا منها لمعالجة هذا الأمر وتداعياته قد قدمت موعد اجتماع المنظمة لمناقشة أو لانتهاء من مناقشة هذا الموضوع في شهر إبريل (نيسان) الماضي بدلا من يوليو (تموز) هذا العام كما كان مقررا من قبل.

وقد أبرمت الاتفاقية الدولية الجديدة التي اقرها في مارس (آذار) 2001 مؤتمر دبلوماسي دعت إليه المنظمة البحرية وهي «الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي الناجم من مخازن وقود السفن»، وتعتبر الاتفاقية الدولية السابعة التي تتعلق بأضرار

التلوث الزيتي والتعويض عنه. وقبل هذه الاتفاقية كان من المتعذر المطالبة بالتعويض عن حالات التسرب الزيتي من السفن غير ناقلات البترول رغم ما هو معروف أن نصف حالات المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري تنشأ من سفن لا تحمل شحنة بترول، ورغم أن مواجهة حالات التسرب الزيتي من السفن غير ناقلات البترول وهو زيت وقود أكثر صعوبة من مكافحته وأكثر تكلفة<sup>(97)</sup>.

وبهذه الاتفاقية الجديدة المشار إليها تكون المنظمة قد سدت الفجوة القانونية التي ظلت شاغرة قرابة ثلاثين عاماً وبذلك تكون قد اكتملت كافة الترتيبات القانونية الدولية لتعويض ضحايا انسكاب البترول في البحار بشكل كامل<sup>(98)</sup>.

### المطلب الثاني: دور بعض المنظمات الدولية في مجال حماية البيئة

#### المنظمات الدولية وأنواعها:

تعرف المنظمة الدولية: على أنها شخص معنوي من أشخاص القانون الدولي العام، ينشأ من اتحاد إرادات مجموعة من الدول لرعاية مصالح مشتركة دائمة بينها، ويتمتع بإرادة ذاتية في المجتمع الدولي وفي مواجهة الدول الأعضاء<sup>(99)</sup>. وهناك عدة عناصر لنشأة المنظمة الدولية وهي كما يلي: <sup>(100)</sup>

(97) حلمي، أحمد، اللائحة التنفيذية لقانون البيئة الصادر بالقانون رقم 4 لسنة 1994.

(98) عبود، مرجع سابق.

<sup>99</sup> شهاب، مفيد محمود، المنظمات الدولية-دار النهضة العربية-1994م، ص35.

<sup>100</sup> شكري، محمد عزيز، والحموي، ماجد، الوسيط في المنظمات الدولية، منشورات جامعة دمشق -2000م،

1- الديمومة أو الاستمرار. لا تعد مؤسسة ما منظمة دولية إلا إذا كانت دائمة ومستمرة،

وليس المقصود هنا الديمومة المطلقة وإنما استمرار المنظمة مادام ميثاقها المنشئ نافذاً.

ب- الإرادة الذاتية أو الشخصية المستقلة.

ج- الصفة الدولية.

د- الصفة الاتفاقية.

### ثانياً: عنصر الإرادة الذاتية والشخصية المستقلة:

لابد لوجود المنظمة الدولية من أن تكون لها شخصية مستقلة تمكنها من ممارسة إرادة ذاتية خاصة بها تتميز عن إرادة الدول المكونة لها، وهذا العنصر عنصر أساسي في تعريف المنظمات الدولية إذ يلزم أن تكون للمنظمة ذاتية مستقلة في مجال العلاقات الدولية بحيث أن الأعمال والقرارات الصادرة عن المنظمة الدولية تسبب إليها وحدها، وهذه الذاتية المستقلة هي التي تمنح المنظمة الدولية وجوداً مستقلاً عن وجود الدول التي أسست المنظمة.

وتظهر الإرادة المستقلة للمنظمة الدولية في أن القرارات الصادرة عن المنظمة تسبب إليها وليس إلى الدول التي وافقت على إصدارها، كما أن القرارات الصادرة عن المنظمة يلتزم بها كل الدول الأعضاء في المنظمة، سواء كانوا قد وافقوا عليها أم عارضوها<sup>(101)</sup>.

### ثالثاً: - الصفة الدولية:

<sup>101</sup> علام، وائل أحمد، المنظمات الدولية (النظرية العامة) - جامعة الزقايق - 1994م، ص 22.

ينبغي من حيث المبدأ أن يكون أعضاء المنظمة الدولية دولاً بالمعنى المعروف في القانون الدولي، ولعل هذا هو السبب الذي حمل بعضهم على إطلاق عبارة المنظمات الدولية الحكومية على هذه المنظمات تميزاً لها عن المنظمات الدولية غير الحكومية أو الخاصة التي تنشأ عن طريق اتفاقات تعقد بين جماعات أو هيئات خاصة تنتمي لجنسيات مختلفة، كجمعية الصليب الأحمر الدولية، والاتحادات العلمية الدولية، والاتحاد الدولي للنقابات.....الخ<sup>(102)</sup>."

#### رابعاً:- الصفة الاتفاقية:

تنشأ المنظمة الدولية عن طريق اتفاق مجموعة من الدول على تأسيسها حيث ينص على هذا الاتفاق في وثيقة تعرف "الوثيقة المنشئة للمنظمة" والتي يتم إقرارها في مؤتمر دولي تدعى إليه الدول المؤسسة للمنظمة، ثم تقوم الدول الأعضاء بالتصديق على هذه الوثيقة طبقاً للإجراءات التي يقرها دستور كل دولة وتبدأ الوثيقة في النفاذ بإيداع الدول تصديقاتها لدى الأمانة العامة للمنظمة أو لدى أية دولة يتفق على إيداع التصديقات لديها. وتتولى الوثيقة المنشئة للمنظمة الدولية تحديد الأهداف والمبادئ للمنظمة، وأيضاً تحديد الأجهزة التي تتكون منها المنظمة، ووظيفة كل جهاز، وتحديد حقوق وواجبات الدول الأعضاء وموعد سريان الوثيقة في النفاذ وكيفية تعديلها<sup>(103)</sup>.

#### أنواع المنظمات الدولية:-

<sup>102</sup> علي، محمد اسماعيل، الوجيز في المنظمات الدولية-دار الكتاب الجامعي بالقاهرة- 1982م، ص 44.

<sup>103</sup> فؤاد، مصطفى أحمد، قانون المنظمات الدولية(دراسة تطبيقية)، دار الكتب القانونية-2003م، ص108.



كان لانتشار المنظمات الدولية واتساع أوجه النشاط لكل منها، وما يترتب على ذلك من تنوع أهدافها وتباين وظائفها، أن حاول فقهاء القانون الدولي تصنيف هذه المنظمات كل في وجه النظر الخاصة به حتى وصلت هذه التقسيمات إلى أنماط يصعب حصرها. ويجدر القول بأن معايير هذا التصنيف قد اختلفت بحسب زاوية النظر إلى المنظمة وسوف نقصر عرضنا على تصنيفات ثلاثة فحسب، الأول منها يقسمها من حيث نطاق العضوية، والثاني ينظر إليها من حيث نوع السلطات، ويقسمها الأخير وفقاً للطبيعة الموضوعية للمنظمة.

#### أولاً:- تقسيم المنظمات بحسب نطاق العضوية (عالمية- إقليمية):

يقصد بالتصنيف وفقاً لنطاق العضوية عالمية أو إقليمية المنظمة، وتعني المنظمات العالمية تلك التي تسمح بالانضمام إلى عضويتها كافة دول المجتمع دون ما حاجة إلى تقييد قبول الدول بشروط معينة تسمح بانضمام دول معينة دون أخرى، أما المنظمات الإقليمية فهي المنظمات التي تضم عدداً معيناً من الدول تربط فيما بينهم روابط ومصالح مشتركة<sup>(104)</sup>.

#### ثانياً:- تقسيم المنظمات الدولية بحسب نوع السلطات:

(منظمات استشارية - منظمات ذات سلطات - منظمات فوق الدول)

تتمتع كل المنظمات الدولية - كقاعدة عامة - بمجموعة السلطات اللازمة لإدارة عملها الداخلي والمتعلقة بالموظفين، وتمويل المنظمة، وأساليب تسيير العمل فيها.

<sup>104</sup> فؤاد، المرجع السابق، ص108.

على أنه يمكن تقسيم المنظمات الدولية إلى خمسة أنواع وفقا لمدى تمتعها بسلطات أوسع من تلك السلطات الأولية تدرج على النحو التالي:

أ - فهناك عدد كبير من المنظمات لا يتمتع بأي سلطة حقيقية في مواجهة الدول الأعضاء ويقتصر دوره على تبادل المعلومات ونشرها وإجراء البحوث.

ب - وهناك عدد كبير آخر لا يملك سوى سلطات التعبير عن رغبات أو آراء - الآراء الاستشارية لمحكمة العدل الدولية - أو إصدار توصيات ليست لها صفة الإلزام القانوني (توصيات الجمعية العامة للأمم المتحدة).

ج - وبعض المنظمات - وهي قلة - تملك سلطة إصدار القرارات القانونية الملزمة (قرارات مجلس الأمن في أحوال تهديد الأمن ووقوع العدوان - أحكام محكمة العدل الدولية - قرارات السلطة العليا للجماعة الأوروبية للفحم والصلب<sup>(105)</sup>).

د - وبعض المنظمات الأخرى وهي قلة أيضا تتمتع بسلطات ذاتية يحل بها محل الأجهزة المختصة بالتشريع أو القضاء أو التنفيذ العسكري في الدول الأعضاء، ومثال ذلك سلطات مجلس الأمن في اتخاذ إجراءات عسكرية في حال وقوع عدوان وهي سلطات مازالت حتى اليوم نظرية أكثر منها عملية.

هـ - وهناك أخيرا منظمات أخرى وتتمتع بسلطات ذاتية تباشرها دون أن تحل محل الأجهزة المختصة في الدول الأعضاء وأهم هذه السلطات سلطة الرقابة وسلطة العمل المباشر<sup>(106)</sup>.

<sup>105</sup> محمد سامي عبد الحميد، قانون المنظمات الدولية، ص49- منشأة المعارف بالاسكندرية -2000م.

<sup>106</sup> مفيد محمود شهاب، المنظمات الدولية، ص49- دار النهضة العربية -1999م.

## ( الأمم المتحدة UN )

انتشرت فكرة المنظمات الدولية خلال القرن العشرين بشكل كبير، وهي تعد وفقاً للقانون الدولي كياناً نشأ بالاتفاق بين الدول التي تمثل الأعضاء الأساسية في المنظمة الدولية.

وتختلف المنظمات الدولية وتتباين من حيث: الاختصاص والأهلية والعضوية ومثال ذلك الأمم المتحدة التي تعد منظمة عالمية، حيث العضوية فيها عالمية، بينما جامعة الدول العربية أو منظمة الوحدة الأفريقية أو الجماعة الاقتصادية الأوربية فهي منظمات دولية إقليمية.

وقبل أن تمارس المنظمة الدولية نشاطها على المسرح الدولي، لابد من الاعتراف لها بقدر من الشخصية الدولية، وتختلف طبيعة الحال قدر الشخصية الذي تتمتع به المنظمة الدولية، وعليه تجد أن بعض المنظمات الدولية تتمتع بمجموعة من الحقوق لا تتمتع بها منظمات أخرى، بينما نجد أن كافة الدول تتمتع بقدر واحد من الشخصية الدولية وهذا الوضع لا يتحقق بالنسبة للمنظمات الدولية.<sup>(107)</sup>

ونجد أن الجهود الدولية على المستوى الدولي للمحافظة على البيئة قد بدأ خلال وقبل الحرب العالمية الثانية، عندما قامت عصبة الأمم بالتعاون مع بعض الحكومات بإبرام اتفاقية دولية للحد من تلوث البيئة البحرية بواسطة السفن، ومع بداية الأربعينيات والخمسينيات، أبرمت عدة اتفاقيات دولية للمحافظة على الأحياء المائية والحياة البرية، لكنها لم تحظ بأية

<sup>(107)</sup> علوي أمجد علي، الوجيز في القانون الدولي، كلية شرطة دبي، دبي، 1999م، ص 133.

فاعلية نتيجة عدم تصديق الدول عليها، مثال ذلك الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام 1946م.

هذا وقد اعتبرت بداية الستينيات، نقطة الانطلاق في ظهور مجموعات من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بشأن مواضيع البيئة بهدف إيجاد حلول للمشاكل البيئية، من خلال القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية التي تبين كيفية حماية البيئة والنهوض بها، إلى جانب استخدام أساليب الإدارة البيئية والتوزيع العادل وغير الضار بالمصادر والثروات الطبيعية.

هذا الاتجاه في القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية، عرفت فيما بعد بالقوانين البيئية الدولية أو الوطنية، بالنظر لعلاقتها بمواضيع البيئة، والهدف الأساسي من إبرامها هو تحسين الوضع البيئي من خلال هذه القوانين (108).

فعلى المستوى الدولي اهتمت المؤتمرات ببحث مشكلة التلوث. ففي عام 1972م عقدت مدينة أستوكهولم بالسويد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية وتتابعته بالمؤتمرات الدولية والعالمية والإقليمية الهادفة إلى حماية البيئة من أخطار التلوث، بل وإلى تربية الناس تربية من شأنها الحفاظ على البيئة التي يعيشون فيها، مثال ذلك المؤتمر الدولي للتربية البيئية الذي عقد عام 1977م بمدينة بيليس بالاتحاد السوفيتي سابقاً.

كما أنشئت الهيئات والأجهزة الدولية المكرسة لحماية البيئة، وعلى رأسها برنامج الأمم المتحدة للبيئة الذي أقيم في أعقاب مؤتمر أستوكهولم كأداة للأمم المتحدة في مجال النهوض

(108) العوضي، بدرية عبدالله، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، السنة التاسعة-العدد الثاني-1985م، ص49.

بالتعاون الدولي لحماية البيئة، ومنها الأقسام والفروع التي خصصتها كثير من المنظمات الدولية للعناية بالبيئة، وتعمل هذه الأجهزة على إجراء البحوث ورصد الملوثات، وتبادل الخبرات والمعلومات، وتنسيق الخطط والمشروعات، وإعداد التوصيات والاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة حتى في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة من الدول كأعالي البحار والمناطق القطبية.<sup>(109)</sup>

تتعاون الأمم المتحدة مع الكثير من المنظمات الأخرى في مجال حماية البيئة؛ ففي عام 1993م أنشئت منظمة الصليب الأخضر الدولي في جنيف لتعمل بالتعاون مع الأمم المتحدة على حماية البيئة من الكوارث والملوثات، وكان أول رئيس لها هو ميخائيل جوربا تشوف رئيس الاتحاد السوفيتي سابقاً.

وهناك العديد من الاتفاقيات التي تناولت تلوث البيئة البحرية ومنها:

(1) اتفاقية لندن لعام 1954 بشأن منع تلوث مياه البحر بالنفط<sup>(110)</sup>:

Oil Pollution 1954 International Convention for the Prevention of  
.Pollution of the Sea by Oil

(2) (الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط)

بدأ نفاذ هذه الاتفاقية في 1958/7/26م . عدلت الاتفاقية المذكورة في عام 1962م ،  
1969م ، 1971م. واستكمالاً للجهود الدولية لمنع التلوث على نحو ما تم الاتفاق

(109) الحلو، مرجع سابق، ص59.

(110) الشريف، عثمان، الأوجه القانونية لمنع التلوث البحري بما فيها الاتفاقيات الدولية كاتفاقية ماربل 1973 - 1978 ومشروع القانون البحري الجديد، الموسوعة السودانية للأحكام والسوابق القضائية، العدد1998، ص6.

عليه في الاتفاقيات بأعلاه ، انعقدت بمدينة بروكسل ببلجيكا في 1969/11/29م اتفاقية

المسئولية المدنية عن التلف الناتج عن التلوث بالنفط باسم :

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن تلوث النفط لعام 1969.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage,

"Brussels 29 Nov. 1969.

عنيت هذه الاتفاقية بمعايير تساعد على تقدير وتحديد التعويض الكافي والمناسب لجبر

أضرار التلوث بالنفط وعنيت كذلك بضمانه تعويض كل من ملاك ناقلات النفط والجهات

التي لحقها الضرر من التلوث ، كما قننت الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية ملاك الناقلات

وحددت وعرفت " المحكمة المختصة " بأنها المحكمة التي وقع في دائرتها حادثة التلوث

بغض النظر عن قانون علم السفينة أو قانون جنسية الملاك كما نصت على أن مسؤولية

الملاك عن التلوث بالنفط مسؤولية مطلقة strict liability فلا يلزم لتقرير المسؤولية المدنية

توفر القصد أو حتى عنصر الإهمال. وفي عام 1969م 3 صدر بروتوكول هذه الاتفاقية باسم

:

الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969.

Protocol of the International Convention on Civil Liability for Oil

Pollution Damage, 1969.

وللتأكيد على نتائج الاتفاقية لمنع التلوث صدرت اتفاقية لندن للتدخل في أعالي البحار أو

المياه الدولية لمنع أو درء خطر التلوث حيثما كان وشيكاً وحالاً ولقد سميت :

4) الاتفاقية الدولية ذات العلاقة بالتدخل في حوادث أعالي البحار في حالات حدوث تلوث بحري 1969.

International convention relating to the Intervention on the High seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969.

وقد صدرت هذه الاتفاقية بغرض منع أو تقليل أو إزالة أي خطر كبير للتلوث مائل وحال أو وشيك يهدد سواحل الدول المتعاقدة أو مياهها الإقليمية أو الأماكن السياحية بالبحر الإقليمي أو الجرف القاري للدولة أو صحة البيئة للسكان<sup>(111)</sup>.

وتكمن أهمية هذه الاتفاقية في أنها تمنح الدولة المتعاقدة الحق القانوني المعترف به دولياً في القيام بأي عمليات تدخل في المياه الدولية وربما حاسب القانون الدولي أي دولة غير متعاقدة على مثل هذا التدخل.

وكثيراً من الدول التي انضمت إلى هذه الاتفاقية قامت بإصدار تشريعات وطنية تقنن التدخل في المياه الدولية على الوجه المتفق عليه بموجب الاتفاقية المذكورة . واللافت للنظر أن الاتفاقية أتاحت للدولة المتعاقدة التدخل لإنقاذ الناقله كإجراء تحوطي ضروري وعاجل لحماية سواحل الدولة ومياهها وسكانها من أي خطر وشيك من التلوث وإن لم يطلب قبطانها الإنقاذ حسب ما هو مقرر في القواعد القانونية المتعلقة بإنقاذ السفن.

ولضمانة تنفيذ أحكام وقواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث 1969م المذكورة أعلاه صدرت في 1971/12/28م في مدينة بروكسل اتفاقية إنشاء أو تكوين صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث باسم بالنفط<sup>(112)</sup> :

(111) الشريف، المرجع السابق، ص8.

5) الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1971.

International Convention on the Establishment of International fund for  
.the Compensation of Oil Pollution Damage, 1971

تتمثل مصادر دخل هذا الصندوق في اشتراكات الجهات المستوردة للنفط في الدولة المنظمة لهذه الاتفاقية . وهذا الصندوق وبجانب ما يوفره من مال للتعويض ، فإنه كذلك يدفع مبالغ لتكملة التعويض المناسب إذا ما عجز ملاك الناقل عن ذلك أو لم يدفعوا التعويض كاملاً أو في الحالة التي لم يتم فيها سداد التعويض كاملاً بسبب أعمال مبدأ تحديد المسؤولية بمبلغ أقل أو إذا كان التأمين غير كاف لتعويض المضرور تعويضاً كاملاً ، كذلك يضمن الصندوق السداد لمن لم يتسلم التعويض أصلاً أو لمن تسلم تعويضاً غير كاف بسبب أن الناقل تعد - قانوناً - غير مسؤولة عن التلف إعمالاً لأي استثناءات تعفيها من المسؤولية.

والأهم من كل ذلك أن اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث عنيت بمعايير تقدير التلف الذي يلحق بالبيئة ومن بين هذه المعايير تكاليف إعادة الحال إلى ما كان عليه وتقدير مدى الضعف الذي أصاب البيئة البحرية من جراء حادثة التلوث بالإضافة إلى تكلفة التدابير الوقائية للحيلولة دون حدوث مثل هذا الضرر مستقبلاً . وهكذا يتأكد لنا أن الاتفاقية المذكورة تساعد بطريقة عملية على تقدير وتحديد التعويض المناسب الذي يجبر ضرر التلوث. وتكمن أهمية اعتماد هذه الاتفاقية، أن المحاكم ولجان التحكيم سوف تقوم بتطبيق

(112) الشريف، نفس مرجع، ص11.



هذه المعايير كقانوناً نافذاً في أي منازعة حول أضرار التلوث ومقدار التعويض الكافي أو المناسب لجبر هذه الأضرار مما يقنع ملاك الناقلات بقبول أي مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي أحدثتها الناقلات دونما نزاع أو جدل مما نشهد في مثل هذه المنازعات لا سيما إذا كانت الناقلات ترفع علم دولة متعاقدة<sup>(113)</sup>.

لقد أسست اتفاقيتا المسؤولية المدنية عام 1969م وصندوق التعويضات 1971م المبادئ والأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلف بسبب التلوث البحري، بيد أنه قد تم تعديل الاتفاقيتين المذكورتين ببروتوكلين في عام 1992م وأصبح التعديل نافذاً في 1996/5/30م ومن أهم ما جاء في التعديل زيادة الحد الأعلى للتعويضات وتوسيع نطاق أو دائرة الاتفاقيتين الأصليتين وتبعاً لذلك فقد أعلنت كثير من الدول انسحابها من الاتفاقيتين الأصليتين وانضمت إلى بروتوكلي التعديل الصادرين في 1992م ونعتقد أنه من الأولى الانضمام إلى اتفاقيتي 1992م لأن الاتفاقيتين الأصليتين قد فقدتا فعاليتيهما بانسحاب عدد كبير من الدول المتعاقدة منهما فضلاً عن أهمية التعديل<sup>(114)</sup>.

#### الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث الناتج عن السفن لندن 1973 (اتفاقية لندن لعام 1973):

تم التصديق على هذه الاتفاقية في 2 نوفمبر عام 1973 وتم تعديلها عند تبني العمل ببروتوكول 17 فبراير عام 1978. وتعد هاتان الاتفاقيتان أداة قانونية واحدة (تعرف باسم

<sup>(113)</sup> حافظ، سحر مصطفى، الالتزامات المصرية تجاه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في مجال حماية

البيئة ومدى الامتثال لتطبيقها، مجلة اسبوط لدراسات البيئة، <http://www.aun.edu.eg>

<sup>(114)</sup> الشريف، مرجع سابق.

مار بول (78/73) جرى العمل بها فى 2 أكتوبر عام 1983. والهدف منها هو منع والتحكم فى التلوث الملاحي من نطف ومواد سائلة ضارة ومجار وقمامة وذلك بتقليل ما ينتج من جميع أنواع السفن فى عمليات تشغيلها وتقليل الانبعاثات الناتجة عن تلاطم السفن واصطدامها بالشواطئ وعن الموائى القائمة والثابتة. أما التخلص من النفايات بإلقائها فى البحر فهو مستثنى هنا. وهناك شروط للتحكم تخص مناطق معينة يلزم حمايتها بدرجة أكبر من مناطق البحر الأخرى، وهذه تشمل البحر المتوسط وبحر البلطيق والبحر الأسود وخليج عدن ومنطقة أنتاركتيكا وبحار شمال غرب أوروبا والبحر الشمالي ومناطق البحر الكاريبي وفيما يتعلق بمناطق البحار الخاصة هذه تقوم منظمة الـ (IMO) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية معينة مثل برنامج الأمم المتحدة للبيئة الـ (UNEP) والـ (UNWSSO)<sup>(115)</sup>.

### المطلب الثالث: الاتفاقية الخاصة بالاستعداد والاستجابة والتعاون فى حالة التلوث النفطي والبروتوكول التابع لها<sup>(116)</sup>:

تم التصديق على هذه الاتفاقية فى 30 نوفمبر عام 1990 والهدف منها هو تسهيل التعاون الدولي والمساعدة المشتركة للاستعداد والاستجابة لحالات التلوث النفطي الكبرى التى تهدد البيئة الملاحية وحدود السواحل ولتشجيع الدول لتطوير والحفاظ على إمكانية الاستجابة

<sup>(115)</sup> منشورات، دار العدالة والقانون العربية، المملكة العربية السعودية، 2010.

<sup>(116)</sup> النعيمي، زياد عبدالوهاب، المعالجة الدولية لتلوث المياه، مجلة دنيا الوطن، 11-01-2010.

السريعة لحالات الطوارئ الناتجة عن التلوث النفطي فيما يتعلق بالسفن بمحاذاة الشاطئ والموانئ البحرية والمنشآت التي تعمل في مجال النفط، وعلى الدول الأطراف في الاتفاقية التبليغ عن حالات التلوث بالنسبة للسفن ووحدات البناء بمحاذاة الشاطئ والسفن الهوائية والموانئ البحرية والمنشآت التي تعمل في مجال النفط. وعلى الدول الأطراف أن تقوم بتطوير خطط طوارئ لحالات التلوث النفطي للناقلات والسفن والمنشآت الثابتة أو الطافية بمحاذاة الشاطئ والتي تعمل في أنشطة تتعلق بالغاز أو بالنفط (كاستخراجه واستغلاله وإنتاجه وشحنه وتفريغته) وأن تقوم بوضع أنظمة وطنية للاستجابة لحالات التلوث النفطي على المستويين الوطني والإقليمي وأن تتعاون في المسائل الفنية وفي نقل التكنولوجيا. وفي مارس عام 2000 تم العمل بمقتضى البروتوكول الخاص بالاستعداد والاستجابة والتعاون في حالات التلوث الناتجة عن المواد الخطرة والضارة وبذلك عمل البروتوكول على توسيع دائرة الاتفاقية لتشمل المواد الخطرة والضارة. وخلال فترة إدخال البروتوكول في حيز التنفيذ كان لازماً على منظمة الـ (IMO) أن تبدأ العمل من أجل تحقيق أهداف هذا البروتوكول<sup>(117)</sup>.

#### اتفاقيات البحار الإقليمية التابعة للـ (UNEP) :

في عام 1974 أسست الـ (UNEP) برنامج الأمم المتحدة للبيئة، برنامج البحار الإقليمية تلتزم من خلاله الدول الساحلية بتقليل ومنع انحدار المناطق الساحلية والمحيطات. وهذا

<sup>(117)</sup> النعيمي، مرجع سابق.

البرنامج يركز على أسباب ونتائج الانحدار البيئي ويضم 14 دولة ساحلية وأكثر من 140 دولة وإقليماً ساحلياً. وعلى الرغم من أن تطوير هذا البرنامج كان بهدف الوفاء باحتياجات المشاركين في المنطقة، إلا أن هناك بعض الأهداف العامة المشتركة مثل وضع خطة عمل للتعاون في مجال إدارة وحماية وإعمار وتطوير ورصد والبحث في الموارد الساحلية والبحرية، والاتفاق متعدد الحكومات الذي يحتوي على مبادئ والتزامات عامة ملزمة قانوناً في معظم الحالات، وأخيراً هناك أيضاً بروتوكولات تتناول مشاكل بيئية محددة مثل مصادر التلوث وإلغاء المخلفات وحالات الطوارئ والتعاون والمناطق المحمية. وهذا البرنامج هو مبادرة الـ (UNEP) الرئيسية لتنفيذ الفصل (17) من أجندة العمل (21) المتعلقة بالمحيطات.

وخطط التدابير تشمل عامة تقيماً للآثار البيئية وإدارة الأنظمة الحيوية الساحلية والتحكم في المخلفات الصناعية والزراعية والداخلية وخطط الطوارئ المعدة لحالات التلوث والبروتوكولات الفنية والترتيبات المادية. يعتبر تأثير الكيماويات السامة على مياه البحار صفة مشتركة لجميع هذه البرامج. وهناك خطط تدابير إقليمية تخص بحار آسيا الشرقية (يتم التفاوض بشأن اتفاقية هنا) وشمال غرب المحيط الهادى وبحار آسيا الجنوبية وخطط تدابير يتم دراستها تخص مناطق جنوب غرب المحيط الأطلنطى وشمال شرق المحيط الهادى. والاتفاقيات الإقليمية التسع التالي ذكرها جاري العمل بها وهى مذكورة طبقاً

---

(118) برنامج الأمم المتحدة للبيئة، اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط أفريقيا، بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة التلوث في حالات الطوارئ، الأمم المتحدة، الأمم المتحدة نيويورك، 1981.

لتاريخ التصديق عليها(118) .

**اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط  
:1976**

تم التصديق عليها في 16 فبراير 1976 وتشمل 21 دولة من الدول الأطراف. والهدف منها هو تحقيق التعاون الدولي للعمل بطريقة متناسقة وشاملة لحماية ودعم البيئة البحرية والمنطقة الساحلية. ولقد أدخلت بعض التعديلات عام 1995 على هذه الاتفاقية ولكنها لم تدخل بعد حيز النفاذ. وفي عام 1997 تبنت الدول الأطراف "البرنامج الإستراتيجي للتعامل مع التلوث الناتج عن الأنشطة البرية" الذي يتناول قضايا التلوث بسبب الأنشطة البرية الرئيسية عن طريق تحديد تكلفة ومواعيد تنفيذ إجراءات الضبط الضرورية<sup>(119)</sup>.

**اتفاقية ليما الخاصة بحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية لجنوب شرق المحيط  
الهادي:**

تم التصديق عليها في 12 نوفمبر عام 1981 وتشتمل على خمس من دول الأطراف وهي شيلي وكولومبيا واكوادور وبنما وبيرو. والهدف منها هو حماية البيئة البحرية والحدود الساحلية على طول 200 ميل تدخل في اختصاص الدول الأطراف وفي مناطق أبعد من ذلك حيث يؤثر التلوث على تلك المنطقة.

<sup>(119)</sup> برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، لاتفاقية برشلونة،  
www.unepmap.org

### اتفاقية كارتاجينا الخاصة بحماية وتطوير البيئة البحرية لمنطقة الكاريبي:

تم التصديق عليها في 24 مارس عام 1983 وتشتمل على 21 من الدول الأطراف. والهدف من الاتفاقية هو "تحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية والساحلية في منطقة الكاريبي الواسعة عن طريق الإدارة المتكاملة الفعالة التي تسمح بالنمو الاقتصادي المتزايد". وهناك مبادرة جديدة لهذه الاتفاقية تتعلق بتقليل استخدام المبيدات بطول الساحل عن طريق تحسين إدارة المبيدات في كولومبيا وبنما وكوستاريكا ونيكاراجوا. وفي عام 1999 تم الوصول إلى اتفاق بخصوص البروتوكول المتعلق بالتلوث الناتج عن الأنشطة والمصادر البرية. والهدف منه هو "منع وتقليل والتحكم في التلوث البحري في منطقة الاتفاقية بسبب الأنشطة البرية" وهذا البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ بعد<sup>(120)</sup>.

### المطلب الرابع: الاتفاقية الخاصة بحماية وإدارة وتطوير البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا

تم التصديق عليها في 21 يونيو عام 1985 والتي نشتمل على 8 من الدول الأطراف. والهدف منها هو حماية وإدارة البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الإقليم والتمكن من الاستجابة المتناسقة لمتسربات النفط وغيره من المواد الضارة.

<sup>(120)</sup> [www.zone.biomapegypt.org/hiaa/showthread.php?t....](http://www.zone.biomapegypt.org/hiaa/showthread.php?t....)

### اتفاقية بوخارست الخاصة بحماية البحر الأسود من التلوث:

تم التصديق عليها في 21 إبريل عام 1992 وتشتمل على 6 من الدول الأطراف. والهدف منها هو منع التلوث وتقليله والتحكم فيه من أجل حماية البيئة البحرية للبحر الأسود والحفاظ عليها. وتقدم الاتفاقية إطار عمل من أجل التعاون للحفاظ على الموارد الحية للبحر الأسود والاستفادة منها واستغلالها. وتلتزم الدول الأطراف بمنع التلوث من أي مصدر بأي من المواد التي حددها مرفق الاتفاقية وتشتمل الاتفاقية على ثلاثة بروتوكولات منفصلة تتناول منع وتقليل تفرغ مواد محددة ومنع وحظر إلقاء مواد محددة والتعاون في حال وقوع حوادث تتعلق بتسرب النفط أو المواد الكيماوية إلى المياه. (121)

### اتفاقية هلسنكي

تم التصديق على اتفاقية هلسنكي الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق في 9 إبريل عام 1992 لتحل محل اتفاقية سابقة تم التصديق عليها في 1974 ودخلت حيز النفاذ في 1988. والهدف منها هو حماية وتحسين البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق لذلك تعمل الاتفاقية على منع عمليات الحرق في هذه المنطقة وتلزم الدول الأطراف بما يلي: منع ومكافحة التلوث الذي تسببه "المواد الخطيرة" (وهناك معايير فنية محددة في مرفق تابع للاتفاقية مع العديد من المعادن والكيماويات الصناعية والمبيدات) تجنب حدوث التلوث عبر الحدود خارج منطقة بحر البلطيق، ومكافحة التلوث الناتج عن السفن وغيرها، دعم

(121) [www.zone.biomapegypt.org/hiaa/showthread.php?t....](http://www.zone.biomapegypt.org/hiaa/showthread.php?t....)

استخدام الـBEP لجميع المصادر وأفضل التكنولوجيا المتاحة لمصادر معينة، تطبيق مبدأ أن يدفع من يلوث وتطبيق المبدأ الاحتياطي (مثل "اتخاذ إجراءات المنع حينما يكون هنا سبب لافتراض أن بعض المواد أو الطاقة المستخدمة، مباشرة أو بطريق غير مباشر، فى البيئة البحرية قد تسبب خطراً على صحة الإنسان والموارد الحية والأنظمة الحية البحرية أو تسبب ضرراً على الخيرات البحرية أو تتعارض مع استخدامات شرعية أخرى للبحر حتى ولو لم يكن هناك دليل على وجود ارتباط بين المدخلات وآثارها المتوقعة"). وهذه الاتفاقية تكمل مبادرات العديد من الدول لاتفاقية OSPAR والاتفاقيات الإقليمية والعالمية الأخرى والبروتوكولات المتعلقة بالـPOPs والمعادن.

### **اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث:**

تم التصديق عليها فى 24 إبريل 1978 وتشمل (8) من الدول الأطراف والهدف منها منع والحد من ومحاربة تلوث البيئة البحرية فى المنطقة وقامت الدول الأطراف بعمل دراسة لمصادر التلوث البرى والبحرى ورصد الملوثات البحرية.

جسدت اتفاقية الكويت لعام 1978 أواصر التعاون بين المسؤولين عن البيئة فى المنطقة البحرية ووضعت الأسس الثابتة للمحافظة على البيئة البحرية ورسمت الاستراتيجية الواضحة لها. والتي كان من ثمارها إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية فى الأول



من يوليو عام 1979م . والتي ضمت كلا من البحرين ، الكويت ، عمان ، قطر، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة ، العراق وإيران<sup>(122)</sup>.

حيث مثلت منذ ذلك الحين آلية تنفيذ بنود الاتفاقية المشار إليها وبروتوكولاتها الهادفة لحماية البيئة البحرية بمنطقة الخليج من كافة أشكال التلوث ومصادره وبخاصة التلوث النفطي بحكم أن هذه المنطقة البحرية تعد واحدة من أهم طرق التجارة البحرية الدولية وأكثرها ازدحاماً بمئات الناقلات التي تقوم بنقل ما تنتجه دول الخليج من النفط الخام الذي يقدر بـ49% من إجمالي صادرات النفط العالمية فضلاً عن أن هذه البيئة البحرية تمثل أهمية خاصة لشعوب الدول المطلة عليها كمصدر لثرواتها الغذائية من الأسماك وموارد لمشاريع تحلية مياه البحر التي تعتمد عليها دول المنطقة لتعويض نقص مواردها المائية ويمثل شعار الاحتفال بهذه المناسبة ( التغير المناخي والشواطئ البحرية) أهمية كبيرة لدول المنطقة لكونها منطقة إستراتيجية من الناحية التجارية والاقتصادية والبيئية ، ولكون تأثيرات التغير المناخي باتت تشكل هاجساً عالمياً، إذ يربط الكثير من العلماء بين تنامي حدوث الأحوال المناخية المتطرفة مثل العواصف المدمرة والفيضانات وموجات الجفاف التي تشهدها العديد من المناطق بظاهرة التغير المناخي ، وأن المناطق الساحلية تعتبر أكثر البيئات المحتمل تأثرها بالغمر وتعرية الشواطئ إذا حدث ارتفاع في منسوب مياه البحر، مثلما هو متوقع في العديد من هذه المناطق في العالم، كما يمكن أن تزداد حدة وكثافة العواصف البحرية التي

(122) محمد سعيد الصباريني ورشيد حمد الحمد - الإنسان والبيئة - (بدون دار نشر) - 1994م، ص

تتعرض لها هذه المناطق كنتيجة لارتفاع معدلات درجات الحرارة في المحيطات، وما يصحب ذلك من تغيرات في العوامل المناخية والأوثيونوغرافية الأخرى وتأتي احتفالات المنظمة التي تضم جميع دول مجلس التعاون الخليجي إضافة إلى العراق وإيران مع مرور 29 عاما على توقيع الاتفاقية لتكرس دورها الأساسي في توحيد الجهود المبذولة من قبل دول المنظمة في حماية البيئة البحرية ومتابعة الإجراءات التي تقوم بها كل دولة في هذا المجال وقد جسدت اتفاقية الكويت لعام 1978 أواصر التعاون بين المسؤولين عن البيئة في المنطقة البحرية ووضعت الأسس الثابتة للمحافظة على البيئة البحرية ورسمت الإستراتيجية الواضحة لها. ودأبت المنظمة منذ إنشائها في الكويت عام 1979 على تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء للمحافظة على سلامة نوعية المياه في المنطقة البحرية للمنظمة والمحافظة على النظم البيئية والأحياء المائية التي تعيش فيها وتقوم المنظمة بإعداد البرامج والأنشطة اللازمة على المستويين الدولي والإقليمي لترسيخ التربية البيئية لدى الرأي العام في المنطقة والأسهام في التوعية البيئية لمعرفة المشكلات الناجمة عن تلوث البيئة<sup>(123)</sup>.

وأنشئت محطة للاستشعار عن البعد لرصد التغيرات الطارئة على البيئة البحرية بصورة عامة ورصد ومتابعة الملوثات البحرية الناتجة عن العمليات النفطية.

وحرصت على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بالبيئة منها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة

(123) جريدة الوطن، السبت 9 جمادي الأولى 1431هـ . الموافق 24 من ابريل 2010م العدد (9762) السنة الـ40.

لعام 1978، والذي نصت المادة الأولى منه على تصديق اتفاقية الكويت للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث، والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المعقودة بين دول الخليج العربي : البحرين، إيران، العراق، الكويت، سلطنة عمان، قطر، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، الموقع عليها في الكويت بتاريخ 24 / 4 / 1978، وجاء فيه العديد من المواد المهمة في حماية البيئة من التلوث النفطي ومن أهمها إنشاء "السلطة المختصة" تكون مسؤولة عن - :

أ - مكافحة الحالات البحرية الطارئة، وإن لم يمكن فاتخاذ إجراءات عملية لمواجهتها.

ب - تسلم وتنسيق المعلومات الخاصة بالحالات البحرية الطارئة.

ج - تنسيق الامكانيات الوطنية المتاحة لمواجهة الحالات البحرية الطارئة بصفة عامة في إطار الحكومة التابعة لها ومع الدول المتعاقدة الأخرى.

كما جاء في المادة (2) منه :

1- تتعاون الدول المتعاقدة في اتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية

الساحل والمصالح ذات العلاقة لدولة أو أكثر، من خطر وآثار التلوث الناجم

عن وجود الزيت والمواد الضارة الأخرى في البيئة البحرية، والناجم عن

الطوارئ البحرية.

2- تسعى الدول المتعاقدة، سواء منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو متعدد

الأطراف، إلى وضع ودعم خطط طوارئ ووسائل لمكافحة التلوث بالزيت

والمواد الضارة الأخرى في المنطقة البحرية. وتشمل هذه الوسائل بوجه خاص، الإمكانيات المتاحة من معدات وسفن وطائرات وقوى عاملة معدة للعمليات اللازمة لمواجهة الحالات الطارئة.

وفي المادة 3 :

1- تنشئ الدول المتعاقدة بموجب هذا البروتوكول مركز المساعدة

المتبادلة للطوارئ البحرية.

كما تم ومن خلال البروتوكول إنشاء مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية يهدف الى<sup>(124)</sup>:

أ - تعزيز قدرات الدول المتعاقدة، وتسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات البحرية الطارئة.

ب - مساعدة الدول المتعاقدة التي تطلب ذلك، في تعزيز قدراتها الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، وتنسيق وتسهيل تبادل المعلومات، والتعاون التقني والتدريب.

ج - يجوز النظر في هدف لاحق، وهو احتمال البدء بعمليات لمكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى على الصعيد الاقليمي، على أن يعرض مضمون

(<sup>124</sup>) بدرية عبدالله العوضي. دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، السنة التاسعة-العدد الثاني-1985م.

هذا الاحتمال على المجلس لإقراره بعد تقييم النتائج التي أحرزت نتيجة لتحقيق الأهداف السابقة وفي ضوء الموارد المالية التي يمكن توفيرها لهذا الغرض.

د - تطوير وصيانة نظام للاتصالات وتبادل المعلومات يلائم حاجات الدول المتعاقدة والمركز، وذلك للتبادل الفوري للمعلومات المتعلقة بالطوارئ البحرية كما يقتضي هذا البروتوكول.

هـ - إعداد قوائم حصر للامكانيات المتاحة من العاملين والمواد والسفن والطائرات وغيرها من المعدات المتخصصة لمواجهة الطوارئ البحرية.

و - إنشاء وتدعيم مكاتب اتصال مع المنظمات الاقليمية والدولية المختصة، لا سيما المنظمة الاستشارية الدولية الحكومية للملاحة البحرية بهدف الحصول على المعلومات والبيانات العلمية والتقنية وتبادلها، وبوجه خاص فيما يتعلق بأي مستحدث منها قد يساعد المركز في أداء مهماته.

ز - إعداد تقارير دورية عن الطوارئ البحرية لعرضها على المجلس.

وفي عام 1982م، انبثق عن المنظمة مركز المساعدة للطوارئ البحرية في البحرين ، الذي راح يقوم بإجراءات يتم بموجبها نقل الكوادر البشرية والمعدات والمواد المطلوبة في الحالات البحرية الطارئة من الدول وإليها وعبرها، كما يشجع برامج التدريب الخاصة بمكافحة التلوث.

وقد وقعت المنظمة البروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن استكشاف والإفادة الجرف القاري لعام 1989 كما وقعت المنظمة بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر في البر لعام 1990 إضافة إلى بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لعام 1998 واتفاقية ماربول لحماية البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي.

كما تقوم المنظمة بإعداد البرامج والأنشطة اللازمة على المستويين الدولي والإقليمي لترسيخ التربية البيئية لدى الرأي العام في المنطقة والإسهام في التوعية البيئية لمعرفة المشكلات الناجمة عن تلوث البيئة.

وحرصت على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بالبيئة منها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام 1978 والبروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لعام 1989، واهتمت المنظمة منذ إنشائها على دراسة المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث البحري بسبب النفط ومياه التوازن التي تقوم الناقلات بتفريغها لإيجاد أفضل الحلول لها، وتبذل المنظمة الجهود الحثيثة لإدخال المفاهيم البيئية السليمة على مختلف المستويات لكي تصبح البيئة أحد المكونات الرئيسية للعملية التنموية بصورة عام (125).

<sup>125</sup> حازم محمد عتلم، المنظمات الدولية الإقليمية والمتخصصة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م.

كما أنها تقيم سنويا بمناسبة يوم البيئة الإقليمي معرضاً للرسوم البيئية لطالبة المدارس بالدول الأعضاء في المنظمة وكثيراً ما تحذر من خطورة التلوث اليومي الذي تتعرض له مياه الخليج العربي بسبب النفط وأسباب أخرى.

وتشير إحصاءات المنظمة إلى أن مياه الخليج تتعرض لتلوث يومي من خلال 40 إلى 50 ألف برميل نפט اثناء عمليات التزويد والتفريغ والشحن للنفت التي تأتي بشكل طبيعي إضافة إلى التلوث الناتج من تهريب النفط العراقي.

يذكر أن منطقة الخليج تعرضت إلى كوارث بيئية كثيرة كالحرب العراقية - الإيرانية والغزو العراقي للكويت وحرق آبار النفط الكويتية مما أثر سلباً على الأحياء البحرية والشعاب المرجانية.

### المطلب الخامس: مجهودات المنظمات الإقليمية

يمارس دعاة البيئة والتنمية المتواصلة ضغوطاً لتغيير السياسات الداخلية في كل من الدول النامية والدول المتقدمة، وقد تحقق تقدم ملموس في حالة البيئة على المستوى الداخلي في بعض أجزاء من العالم، ولكن مشاكل البيئة العالمية أصبحت أكثر المشاكل إلحاحاً مثل تآكل طبقة الأوزون وتلوث المحيطات وفقد التنوع البيولوجي وتغيرات المناخ، كما أن الموارد المشتركة، مثل مصايد الأسماك والأجناس المهددة بالانقراض والبحار والغابات، صارت تحتاج إلى تضافر جهود كافة القوى المهمة بالبيئة، من مؤسسات دولية وحكومات

ومنظمات غير حكومية، وتنسيق مواقفها، وتعزيز مشاركتها في رسم السياسات واقتراح الآليات وخطط العمل اللازمة للتعامل مع مشكلات وقضايا البيئة<sup>(126)</sup> .

ولاشك أن الدبلوماسية يمكنها أن تلعب دوراً مهماً في دفع الحوار والتعاون بين الأطراف المعنية والقوى العالمية والإقليمية المختلفة بشأن قضايا البيئة، التي أصبحت تحظى باهتمام متزايد، عبر عن نفسه في الكم الهائل من الاتفاقات الدولية والمؤتمرات التي عقدت خلال العقود الأخيرة من أجل مواجهة مشكلات البيئة، خاصة مع تفاقم تلك المشكلات، وتزايد حدة تأثيراتها على صحة الإنسان وعلى مستقبل التنمية المستدامة وغير ذلك.

إن التعاون في مجال البيئة يحقق مصالح عالمية مشتركة يستفيد منها الجميع، وهذه حقيقة تدركها جميع الدول، لكن الخلاف القائم فيما بينها يتعلق بحجم الأعباء الاقتصادية التي يمكن أن تتحملها أو تقبلها الدول على المدى القصير والمتوسط من أجل الحفاظ على البيئة، في مقابل المنافع التي يمكن أن تحصل عليها على المدى الطويل، ومدى تأثير السياسات البيئية على نظم التشغيل القائمة، وتكاليف التحول للنظم المتوافقة مع البيئة. فعدم التوازن في تحمل الأعباء والمسئوليات البيئية يعد من أبرز المعوقات التي تقف حجرة أمام دبلوماسية البيئة.

وعلى الجانب الآخر، فإن تزايد الوعي بأهمية وخطورة قضايا البيئة، أدى إلى تفعيل الجهود الحكومية والأهلية من أجل الحد من التهديدات الناجمة عن سوء التعامل مع البيئة، والسعي لاستجلاب ما يمكن أن تحققه من عوائد، من خلال حسن استغلال البيئة وعدم إهدار

<sup>(126)</sup> تشريعات مكافحة التلوث الصناعي في الدول العربية، موقع تلفزيون بيئي،



مواردها، ولن يتحقق هذا إلا من خلال التعاون الدولي، الذي يمكن الاستفادة منه على المستوى الوطني في تنسيق السياسات وتبادل الخبرات من أجل الوصول إلى عالم نظيف<sup>(127)</sup>.

وثمة حاجة ضرورية لتوافق المواصفات والمعايير الوطنية للملوثات وخاصة في الدول النامية مع المعايير والمواصفات الإقليمية والدولية، وهذا يتطلب نوعاً من التعاون والتنسيق من خلال المؤتمرات ولجان الخبراء وخلافه، كما يجب التعاون في مجال استحداث تقنيات ومعارف بيئية جديدة وتطويرها لخدمة البيئة، وكذا في مجال إعداد الإستراتيجيات والسياسات البيئية، وتأهيل وتكوين العناصر الوطنية القادرة على التعامل مع المشكلات البيئية ومواجهتها.

وتحتاج دبلوماسية البيئة إلى مدخل متفرد، نتيجة لأهمية الاعتبارات العلمية والحاجة إلى مشاركة أعداد كبيرة من المجموعات غير الحكومية، وذلك بهدف مواجهة نواحي القصور في المفاوضات البيئية العالمية التي تقوم بها الحكومات. ولهذا فإن أحد أهم التحديات التي تواجه دبلوماسية البيئة تتمثل في تفعيل الشعور بالهدف المشترك، ليس فقط بين الدول والحكومات، ولكن أيضاً بين جميع المنظمات الأهلية وقوى المجتمع المدني المعنية بشئون البيئة، مع الاعتراف بالدور المستقل والمسئولية والقدرة الخاصة لكل منها.

<sup>(127)</sup> تشريعات مكافحة التلوث الصناعي في الدول العربية، المرجع السابق.

كما تحتاج هذه المنظمات إلى تعزيز العلاقات والروابط القائمة فيما بينها، وتعميق الحوار المشترك، من أجل تقريب وجهات النظر، وتنسيق المواقف إزاء قضايا البيئة ومشكلاتها.<sup>(128)</sup>

ويجب على الحكومات المختلفة والمنظمات الدولية والإقليمية أن تبادر بالعمل على دعم دور المنظمات غير الحكومية والمؤسسات الأهلية المعنية بقضايا البيئة وجمعيات المستثمرين الصناعيين وتوفير المعلومات التي تحتاجها، وإقامة جسور للحوار معها، من أجل التعرف على رؤية كل منها للقضايا البيئية وسبل الاستفادة منها، وكيفية تحقيق التعاون الجماعي والتنسيق المشترك بين كافة المهتمين بالبيئة في جهود النهوض بها، والحد من المخاطر التي تتعرض لها.

ولابد من العمل أيضاً على تفعيل دور كافة الأطراف والقوى المهتمة بالبيئة، وتعميق مساهمتها في اقتراح وصياغة وتنفيذ السياسات البيئية، والاستفادة من خبراتها وقدراتها، وتفعيل مشاركتها في الأعباء والمسئوليات البيئية، في ظل منظومة تشريعية تكفل حقوق كافة الأطراف، وتضمن التوزيع العادل للمسئوليات والأعباء.

<sup>(128)</sup> كاظم المقدادي، التربية البيئية، الأكاديمية العربية في الدنمارك، -<http://www.ao-academy.org>

## الفصل الثالث

### الخاتمة

بهذا نكون قد انتهينا من هذه الدراسة , المنصبة على بيان منظور جديد لآثار التلوث الناشئ عن تلوث البيئة البحرية , وقد عرضنا من خلال الباب التمهيدي ماهية البيئة وعناصرها - ثم الفصل الثاني ويتمثل في مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط ويتكون من ثلاثة مباحث سوف نعرض عليها لاحقا , و بعدها يأتي الفصل الثالث و يتضمن النتائج المترتبة على تلوث البيئة البحرية بالنفط و يتضمن مبحثين اثنين ابتداءً بالأضرار التي تصيب الحياة البحرية , وانتهاءً بالآثار التي تؤثر على النتيجة السياحية و الترفيهية , أما الفصل الرابع فيحتوي على الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحة التلوث البحري بالنفط و يندرج تحته المبحث الأول تحت عنوان الاتفاقيات الدولية و المبحث الثاني الاتفاقيات الإقليمية

#### وفيما يلي نوجز أهم النتائج التي أسفر عنها البحث :

يمثل التلوث البحري خطورة كبيرة على الإنسان وبيئته وأشارت النتائج إلى أن العديد من الاتفاقيات الدولية تم إبرامها للحد من التلوث وتحديد المسؤولية الناتجة عنه ومع التطور الصناعي تزداد كثافة النقل بكافة أشكاله ونقل النفط بشكل خاص عبر البحار والمحيطات بصورة كبيرة تؤدي إلى ضرورة مواكبة ذلك التطور بقوانين واتفاقيات من شأنها أن تحافظ على البيئة.

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن الاتفاقيات والقوانين الخاصة بحماية البيئة البحرية لا تحظى بالاهتمام الذي يتناسب مع خطورتها لا سيما في منطقة الخليج العربي ومن ضمنها دولة الكويت التي لا يوجد بها قانون ملزم بشكل عملي وقوي بالتعويض وإزالة الأخطار التي تتجم عن التلوث بالنفط.

إن الاتفاقيات المبرمة في مجال التلوث البحري لا تمتلك سلطة تنفيذية نافذة على الدول الموقعة كما أنها تتبع المبدأ الأخلاقي لا القانوني في تنفيذها.

### التوصيات

في نهاية المطاف فإننا نورد بعض التوصيات والمقترحات المستخلصة من هذا البحث :

1- أن تتم إضافة مادة جديدة بالدستور الكويتي تلزم الدولة بالمحافظة على البيئة بكافة أنواعها , وإبراز أهمية المحافظة عليها أسوة بالعديد من الدساتير التي أسبغت حماية الدستورية على البيئة كالدستور المصري , والنظام الأساسي للحكم في المملكة العربية السعودية الشقيقة.

2- أن يقوم المشرع الكويتي بإصدار تشريع قانون خاص بالبيئة بحيث يتدخل بتقرير نصوص خاصة لمعالجة المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة , بعيدا عن الإحالة للقواعد العامة الواردة في القانون المدني.

3- أن يقوم المشرع الكويتي بجمع النصوص المتناثرة في التشريعات المختلفة التي تتعلق بحماية البيئة في تشريع واحد حتى يسهل الرجوع إليه على نحو يحقق الحماية المنشودة للبيئة.

4- مكافحة الأضرار التي تصيب الحياة البحرية بأي وسيلة كانت .

5- زيادة الوعي لدى الإنسان عن مخاطر الإضرار بالبيئة سواء على الصعيد المحلي أو الصعيد الإقليمي أو الدولي.

6- إلى أن يتم تقرير نصوص خاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة فإننا ندعو القضاء المحلي والدولي إلى التساهل في قبول إثبات عناصر المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية في الحالات التي يمكن الأخذ فيها في هذا النوع من المسؤولية وذلك حفاظاً على حقوق المتضررين وتيسيراً لهم المطالبة والحصول على حقوقهم.

والله ولي التوفيق

## المراجع:

### أولاً: المراجع العربية:

1. القرآن الكريم.
2. إبراهيم، إبراهيم أحمد، (1982)، تنازع القوانين و الاختصاص القضائي الدولي، القاهرة.
3. ابن منظور، لسان العرب، (1999) ، دار احياء التراث العربي، ج1.
4. الاتفاقيات الدولية، [www.eeaa.gov.eg](http://www.eeaa.gov.eg).
5. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام (1982) تعريف خاص بتلوث البيئة البحرية.
6. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982، عن عبدالوهاب النعيمي، صحيفة العدالة زياد، العدد 3 / 2010.
7. أمين، حسني ، (1992)، " مقدمات القانون الدولي للبيئة "، مجلة السياسة الدولية ، العدد 110 ، أكتوبر.
8. انور طلبية، الوسيط في القانون المدني، الجزء الاول.
9. برنامج الأمم المتحدة للبيئة، اتفاقية التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لإقليم غرب ووسط أفريقيا، بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة التلوث في حالات الطوارئ، الأمم المتحدة، الأمم المتحدة نيويورك، 1981.
10. برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، لاتفاقية برشلونة، [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org).

11. البزاز، محمد، (2006)، حماية البيئة البحرية، منشأة المعارف بالاسكندرية.
12. بو عنقة، (2006)، أساليب وطرق مكافحة التلوث النفطي، <http://www.byto.com>.
13. تاريخ التلوث الناتج عن صهر النحاس أثناء الحضارة الرومانية وخلال العصور الوسطى (1996) مسجل في علم غرينلاند، رقم 272.
14. تاريخ التلوث الناتج عن صهر النحاس أثناء الحضارة الرومانية وخلال العصور الوسطى مسجل في علم غرينلاند، رقم 272، 1996.
15. تشريعات مكافحة التلوث الصناعي في الدول العربية، موقع تلفزيون بيئي، <http://www.beaty.tv/new>.
16. التلوث البحري، بحث منشور، المجموعة الهندسية للأبحاث البيئية، <http://www.env-gro.com/vb/showthread.php?p=295>.
17. تلوث-المياه-أسبابه-وطرق-الحد-منه، <http://3loom.jeeran.com>.
18. جامع، أحمد، النظرية الاقتصادية، (د.ت) الجزء الأول، دار النهضة العربية القاهرة.
19. جريدة الاتحاد، تاريخ النشر: الأحد 09 مايو 2010.
20. جريدة الوطن، السبت 9 جمادى الأولى 1431هـ . الموافق 24 من ابريل 2010م العدد (9762).
21. جريدة الوطن، السبت 9 جمادى الأولى 1431هـ . الموافق 24 من ابريل

2010م العدد (9762) السنة الـ40.

22. حافظ، سحر مصطفى، الالتزامات المصرية تجاه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية فى مجال حماية البيئة ومدى الامتثال لتطبيقها، مجلة اسيوط لدراسات البيئة، <http://www.aun.edu.eg>
23. الحافظ، معمر، رتيب، محمد عبد، (2007) القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث ، دار النهضة العربية ، القاهرة.
24. حلمي، أحمد، اللائحة التنفيذية لقانون البيئة الصادر بالقانون رقم 4 لسنة 1994.
25. حلمي، نبيل أحمد، (1991)، الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة.
26. الحلو، ماجد راغب، (1999)، قانون حماية البيئة، المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
27. حماد، سامي، القمري، أيمن، (2007)، البيئة والتلوث، المكتبة المصرية للنشر - حلقة (1)، القاهرة.
28. الحوري، منتهى ، الدباغ، السيد إسماعيل (2000) ، اقتصاديات السفر والسياحة ، مؤسسة الوراق - عمان .
29. الخليج العربي والتلوث، بحوث وتقارير، <http://greenline.com.kw>
30. دخيل، أسعد ، البيئة والصحة، ([www.envmt-healthmag.com](http://www.envmt-healthmag.com)).
31. ذوابية، منى، (2010)، إجراءات وقائية وقوانين صارمة تفادياً للكوارث البيئية، مجلة الرؤية الاقتصادية .



32. الربيعي، صاحب، (2009)، التلوث المائي في مجاري الأنهار والمسطحات المائية، مجلة الحوار المتمدن، العدد: 2733، [www.ahewar.org](http://www.ahewar.org).
33. رشدي، أحمد نجيب، (1977)، قواعد مكافحة التلوث البحري ومسؤولية مالك السفينة، المجلة المصرية للقانون الدولي.
34. روبرت لافون جرامون (1977)، التلوث، (ترجمة: نادية القباني ومراجعته جورج عزيز)، شركة ترادكسيم، جنيف.
35. سعد، احمد محمود، (1994)، استقراء للقوانين المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الاولى، دار النهضة العربية.
36. سلامة، أحمد عبد الكريم، (1997)، قانون حماية البيئة " دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية "، جامعة الملك سعود، الرياض.
37. الشريف، عثمان ، الأوجه القانونية لمنع التلوث البحري بما فيها الاتفاقيات الدولية كاتفاقية ماربل 1973م - 1978م ومشروع القانون البحري الجديد، <http://sjsudan.org>.
38. شكري، محمد عزيز، والحموي، ماجد، الوسيط في المنظمات الدولية، منشورات جامعة دمشق -2000م.
39. شهاب، مفيد محمود، المنظمات الدولية-دار النهضة العربية-1994م.
40. الصباريني، محمد سعيد، ورشيد، حمد الحمد، (1994)، الإنسان والبيئة، (بدون دار نشر).
41. عبد الحميد، عثمان محمد، (1993)، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، دراسة مقارنة، بدون ناشر، طبعة 1993.
42. عبد الحميد، محمد سامي، قانون المنظمات الدولية، -منشأة المعارف بالاسكندرية -2000م.
43. عبد العزيز، اسامة ، البيئة البحرية، -<http://knol.google.com/k/dr-osama-abdelaziz>.
44. عبد المجيد، وحيد، (1992)، "البيئة والانسان في عالم جديد" السياسة الدولية، العدد.
45. عبود، محمد صلاح ، جريدة الشرق الاوسط، الجمعة 04 ربيع الاول

1422 هـ 25 مايو 2001 العدد 8214.

46. عشي، ماري كلير، (2010)، التسرب النفطي خطر يهدد الحياة البحرية، مجلة صوت بلادي، النسخة الالكترونية، <http://voiceofbelady.com>.
47. عطاري، يوسف، (2006)، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط، مجلة دراسات التي تصدرها الجامعة الاردنية، المجلد 33، العدد 1، الجامعة الأردنية.
48. علام، وائل أحمد، (1994)، المنظمات الدولية، (النظرية العامة)، جامعة الزقايق.
49. علوي أمجد علي، (1999)، الوجيز في القانون الدولي، كلية شرطة دبي، الامارات العربية المتحدة.
50. علي، ماجد إبراهيم، الإتجاهات الدولي المعاصره نحو أعمال مبدأ إقليمية القانون الجنائي الدولي في إطار التعاون الدولي الأمني، بحث منشور بمجلة بحوث الشرطه العدد 12- يوليو 1997.
51. علي، محمد اسماعيل، (1982)، الوجيز في المنظمات الدولية، دار الكتاب الجامعي بالقاهرة.
52. العناني، إبراهيم، (1992)، البيئة والتنمية.. الأبعاد القانونية الدولية، بحث مقدم إلى المؤتمر الأول للقانونين المصريين حول الحماية القانونية للبيئة في مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع.
53. العوضي، بدرية عبدالله، (1985)، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي، بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية، كلية الحقوق، السنة التاسعة-العدد الثاني.
54. فرج، صالح الهريش، (1998)، جرائم تلويث البيئة "دراسة مقارنة"، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، نابلس.
55. فؤاد، مصطفى أحمد، (2003)، قانون المنظمات الدولية (دراسة تطبيقية)، دار الكتب القانونية.
56. القانون المصري الفقرة 7/ من المادة الأولى من القانون (4) لعام (1994).

57. القمحاوي، محمد، (1998)، التلوث البيئي وسبب مواجهته، الملتقى المصري للابداع والتنمية، مصر.
58. القمري، ايمن حماد، سامي، (2007)، البيئة والتلوث، المكتبة المصرية للنشر - حلقة (1)، القاهرة.
59. كاظم المقدادي، التربية البيئية، الأكاديمية العربية في الدنمارك، <http://www.ao-academy.org>.
60. كامل، نبيلة عبد الحليم، نحو قانون موحد لحماية البيئة، (1993)، دراسة في القانون المصري المقارن، دار النهضة العربية.
61. محمد حسام محمود لطفي، (2001)، الحماية القانونية للبيئة المصرية دراسة للقوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية، القاهرة.
62. محمد خليل موسى، (2003)، الوظيفة القضائية للمنظمات الدولية، دار وائل للنشر.
63. مخاطر السفن والتفجيرات النووية، <http://www.alshirazi.com>.
64. مرقص، سليمان، (1971)، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الاول، الاحكام العامة اركان المسؤولية: الضرر والخطأ والسببية.
65. مشروع القانون البحري الجديد، <http://sjsudan.org>.
66. مفيد محمود شهاب، المنظمات الدولية، دار النهضة العربية -1999م.
67. المقري، احمد بن محمد، (1994)، المصباح المنير، الجزء الثاني، دار الكتب العلمية، بيروت.
68. منشورات، دار العدالة والقانون العربية، المملكة العربية السعودية، 2010.
69. المنياوي، ياسر محمد، (2008)، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2008.
70. الميرزا، النوري، مستدرك الوسائل: ج12، ب34، ح14526.
71. النعيمي، زياد عبدالوهاب، المعالجة الدولية لتلوث المياه، مجلة دنيا الوطن، 2010-01-11.
72. هاشم، صلاح، (1991)، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.

73. وحيد عبد المجيد، (1992)، "البيئة والانسان في عالم جديد" السياسة الدولية، العدد 110.
74. بدرية عبدالله العوضي. دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي البيئي ،بحث منشور في مجلة الحقوق الكويتية،كلية الحقوق،السنة التاسعة-العدد الثاني-1985م
75. حازم محمد عتلم، المنظمات الدولية الإقليمية والمتخصصة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002م
76. محمد حسام محمود لطفي، الحماية القانونية للبيئة المصرية دراسة للقوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية النافذة، القاهرة، 2001م

المراجع الأجنبية:

77. 1 "l'origine de la pollution. Que peut être la conséquence d'une activité normale et admissible"
78. 1 l'article 434-idu code rural.. il a son origine dans une loi du 15 AVR. 1829, don't l'article 25 punissait d' une amende de 30 a 100 F.U. et d'un emprisonnement d' un trios mois le braconnage par empoisonnement de riviere.
79. 1 La victim d'un dommage ne peut en obtenir reparation que si elle arrive a demo que celli – ci trouve directement son origine dans la faute".
80. 1 V.J.C.P. 1972. III. ART. 1382/1383, precite. No 84.
81. J. Barros and D.M. Johnston, (1974), "The international law of pollution" the free press, new York.
82. United States Environmental Protection Agency, 2/8/2006.
83. A guide to contingency planning for oil spills on water,(2000) IPIECA report series volume two, 2nd addition, Mar.
84. Oil spill responder safety guide,( 2002) IPIECA report series volume eleven, .
85. James R. Fleming; Bethany R. (2006), Knorr of Colby College. History of the Clean Air Act. American Meteorological Society.
86. United States Environmental Protection Agency, 2/8/2006.
87. [www.zone.biomaegypt.org/hiaa/showthread.php](http://www.zone.biomaegypt.org/hiaa/showthread.php).
88. Paul D. Bradly., Marine oil spills, (1974), Natural resources Journal. Vol, 140, july,