

الحماية الدولية للبيئة البحرية

د/سيد إبراهيم الدسوقي

محاضر بالمعهد العالي لتقنيات علوم البحار زواره

توطئة :

تعد البيئة البحرية⁽¹⁾ من أجل نعم الله عز وجل والتي ورد ذكرها في القرآن الكريم في أكثر من موضع بصيغ مختلفة، وجاء أيضا في سنة المعصوم صلي الله عليه وسلم وأمرنا بالمحافظة علي البحار وما بها ونهي أن يقضي الإنسان حاجته في مثل هذه المياه حفاظا عليها وذلك لأنها من نعم الله تعالى.

وحماية البيئة البحرية تقتضي المحافظة عليها من أخطار التلوث الذي قد يؤدي بحياة الأحياء البحرية التي تعيش في البحار، وتعتبر من أهم مصادر الغذاء لبعض الدول التي تعيش عليها .

ولكن موضوع تلوث البيئة البحرية لم يظهر بصورة جديد في المحافل الدولية كمشكلة بيئية ، إلا في 17 مارس عام 1950 ، حينما تعرضت لجنة القانون الدولي وهم بصدد مناقشة التقرير الذي عرضة على اللجنة الأستاذ فرانسوا (Franso) بشأن موضوع أعالي البحار ، والذي طالب فيه الدول بأن تعمل على منع تلوث البحار والمحيطات بالموارد البترولية ، حيث اقترح سيادته التسليم باعتبار المناطق التي تجاور شواطئ الدولة ، والتي تمتد مسافة 200 ميل بمثابة منطقة على الدولة الساحلية أن تمنع تلوثها ، وذلك بهدف حماية ثروات البحار والمحيطات .ولكن هذه المناقشات والاقتراحات في إطار لجنة القانون الدولي مثلها كمثل المحاولات السابقة لم تسفر عن نتائج أو قرارات محددة ، وإن كانت أيضاً كشفت على أن مشكلة تلوث البحار والمحيطات ظاهرة تهم المجتمع الدولي وتدعو إلى وجوب التعاون الدولي لمواجهتها والحد من خطورتها . ويلاحظ على كل الجهود السابقة سواء على المستوى الإقليمي ، أو في إطار عصابة الأمم ومن بعدها الأمم المتحدة من خلال مناقشات لجنة القانون الدولي ، ليس لها أي قيمة قانونية تذكر ، اللهم إلا أنها كشفت النقاب عن مدى خطورة مشكلة التلوث البحري إلى أن جاءت فكرة عقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة تلوث البحار والمحيطات في الفترة من 26 ابريل حتى 14 مايو 1954 ، حيث انتهى هذا المؤتمر إلى عقد اتفاقية دولية لمنع التلوث البترولي في البحار⁽²⁾ . ومن هنا كانت هذه الاتفاقية هي نقطة تحول في كيفية معالجة

التلوث البحري ، وذلك في إطار الجهود الدولية التي تبذل من أجل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها . وتوالت الجهود الدولية بعدها حتى تم عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار والذي استمر من 1972 حتى 1982 ، ونتج عنه اتفاقية الأمم المتحدة للبحار⁽³⁾.

ولقد تناولت الاتفاقيات الدولية التي صدرت قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. حماية البيئة البحرية وبدا ذلك عندما تم عقد الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث البحار بزيوت البترول التي عقدت في لندن في عام 1954 ، وكانت بمثابة المحاولة الجادة الأولى للمجتمع الدولي لمواجهة التلوث المتزايد للبحار. وكانت هناك محاولات أخرى قبل هذه الاتفاقية شهدها المؤتمر الدولي المنعقد في واشنطن في عام 1926، وأنتهي المؤتمر إلى مشروع اتفاقية، ولكنها لم تطرح للتوقيع. ثم كانت هناك محاولات أخرى لعقد مؤتمر دولي عام 1935، ولكن هذه المحاولة لم يكتب لها النجاح بسبب الظروف الدولية التي كانت تسود المناخ العالمي وقتذاك⁽⁴⁾. ولقد كانت العناية بمكافحة مظاهر تلوث البيئة البحرية من أقدم مظاهر الاهتمام الدولي بجوانب البيئة، علي النحو الذي سنعرض له في هذا المبحث، علي أن الجهود الدولية وقد تصاعدت في مجال الاهتمام بمكافحة التلوث، وامتدت أيضا لتشمل الاهتمام بالمحافظة علي موارد و ثروات البيئة البحرية، التي تشكل جزء لا يتجزأ من النظام البيئي، والتي يمكن أن يؤدي نفاذ بعضها إلى التأثير علي البيئة البحرية، وقد جاء أفراد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للجزء الثاني عشر منها (المواد 129 - 237) لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تعبيراً عن اهتمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بموضوع البيئة البحرية، اهتمام يتجاوز كثير من تلك الإشارات المتواضعة في اتفاقيات جنيف لعام 1958 لبعض جوانبها، ويحاول أن يساير الاهتمام العالمي والإقليمي، بمختلف جوانب تلك المشكلة⁽⁵⁾.

وعليه فإن هذا البحث مقسم إلى تمهيدي وثلاث مباحث كالتالي:

المطلب التمهيدي: مفهوم البيئة والتلوث .

أولاً: مفهوم للبيئة.

ثانياً: مفهوم للتلوث .

المبحث الأول: الجهود الدولية المبذولة لمكافحة تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول: المؤتمرات الدولية .

المطلب الثاني: الاتفاقيات والبروتوكولات .

المبحث الثاني: جهود الأمم المتحدة لحماية البيئة البحرية من التلوث

المطلب الأول: المبادئ الأساسية التي أقرتها اتفاقية البحار لعام 1982.

المطلب الثاني: القواعد الدولية والوطنية التي تحكم التلوث.

المبحث الثالث: المسؤولية الدولية للتلوث البحري .
المطلب الأول: المسؤولية المترتبة علي الأضرار الناتجة .
المطلب الثاني: السلطة المختصة بمكافحة تلوث البحار بالزيت.

المطلب التمهيدي مفهوم البيئة والتلوث

نتناول في هذا المطلب بيان مفهوم البيئة ثم نخرج إلى مفهوم التلوث في التالي :
التعريف بالبيئة والتلوث:

البيئة بمعناها اللغوي الواسع تعني الموضع الذي يرجع إليه الإنسان ، فيتخذ فيه منزله ، وعيشة ، ولعل ارتباط البيئة بمعنى المنزل أو الدار دلالاته الواضحة ، فهي تعني تعلق قلب المخلوق بالدار وسكنه إليها ، ولفظ البيئة عام يشمل كل شيء يحيط بالإنسان سواء كان برأ أو بحراً ، وهذه البيئة تشغل بال القائمين فيها ، فهم دائماً يبحثون عن كافة السبل التي يترتب عليها المحافظة على البيئة من التلوث ، وعلاجه وكيفية التغلب عليه سواء كان هذا التلوث بفعل الطبيعة أو بتصرفات بعض الدول من الصناعات المختلفة . والتي تضر بالبيئة المحيطة به (6). ولذا فالمعنى اللغوي لا يختلف كثيراً عن المعنى الاصطلاحي، وعليه فإن هذا المطلب مقسم إلى التالي :

أولاً: مفهوم البيئة:

في هذا المطلب نتناول فيه معنى البيئة وتعريفها سواء كان المعنى اللغوي أو الاصطلاحي ، ثم نذهب بعد ذلك إلى المفهوم القانوني للبيئة :

أ- المعنى اللغوي للبيئة :

للبيئة مفهوم لغوي ، فهي مشتقة من " بوا " وهي في اللغة تأتي بعدة معاني منها :

1- المنزل أو الموضع ، يقال تبوأ منزلته أي نزلته ، وبوأ له منزلاً وبوأه منزلاً : هياه ومكن له فيه (7) ، وقوله تعالى "وكذلك مكننا ليوسف في الأرض يتبوأ منها حيث يشاء نصيب برحمتنا من نشاء ولا نضيع أجر المحسنين" (8) ، وقوله تعالى "والذين تبوؤوا الدار والإيمان من قبلهم يحبون من هاجر إليهم" (9) ، وقوله تعالى "وبوأكم في الأرض تتخذون من سهولها قصوراً" (10).
ونفس المعنى جاء في مختار الصحاح على أن أصل كلمة البيئة هو يبوأ يتبوأ ، وبوأ له منزلاً أي هياه له ومكن له فيه (11) .

وكذلك تعتبر كلمة البيئة الاسم من الفعل تبوأ بمعنى نزل أو أقام ، وتستعمل ألفاظ البيئة والمبأة والمنزل والمكانة كمفردات ، وتعتبر البيئة أيضاً عن الحالة والهيئة فقال بابت بيئة سوء أي بحال سوء (12) .
وجاءت في مختار القاموس "بوأه منزلاً أي أنزل فيه وتبوأ المكان الذي أحله ، والمبأة المنزلة ، والبيئة بالكسر تعني الحالة (13) .
2- الاعتراف : يقال بآء بحقه اعترف به(14) .
3-التساوي والتكافؤ : يقال بآء دمه بدمه بوأ ، أي عدله وفلان بوأ فلان أي كفؤه إن قتل به (15) .

ب: المعنى الاصطلاحي للبيئة :

ونظراً لأهمية البيئة نجد العلماء لم يترددوا في أفراد علم مستقل للبيئة ينصرف إلى دراسة علاقات النباتات والحيوانات والناس وفيما بينهم من جانب آخر ، وفيما يبينها وبين ما يحيط بها من جانب آخر ، ومن ثم تحديد إطار الحماية اللازمة لمكوناتها (16) .
ويرى البعض بأنها المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان بما يشمل من ماء وهواء وقضاء وتربة وكائنات حية(17) .
ونجد أن للبعض رأى في معنى كلمة البيئة فيقول أحدهم بأن البيئة "عبارة عن كلمة لا تعني شيء لأنها تعني كل شيء " (18) .
وهناك من يرى أن مصطلح البيئة بالمفهوم العام يقصد به الوسط أو المجال المكاني من عناصر ومعطيات سواء كانت طبيعية كالصخور وما تحويه من معادن ومصادر الطاقة وظروف المناخ من حرارة ورياح وأمطار ، وكذلك كل ما ساهم الإنسان في إنشائها مثل الظروف وغيرها (19) .
ومنهم من يرى بأنها تعني الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الإنسان مؤثراً ومتأثراً ، وهذا الوسط يتسع ليشمل منطقة كبيرة جداً ، وقد يضيق ليتكون من منطقة صغيرة جداً ، قد تكون رقعت البيت الذي يسكن فيه (20) .

ج: المفهوم القانوني للبيئة :

نتناول المفهوم القانوني حيث التعريفات الواردة في التشريعات الوطنية وأيضاً ما ورد في بعض المعاهدات والمؤتمرات الدولية ، وهي كالتالي :
1-المفهوم في القوانين الوطنية :

نشير هنا بإيجاز إلى بعض هذه التعريفات ، فلقد عرفها المشرع الانجليزي في القانون الصادر عام 1995 بفقرته الثانية من المادة الأولى على أن(البيئة تتكون من جميع أو بعض الأوعية التي يمارسها الإنسان في أنشطته ، من هواء وماء وتربة ، وكذلك المنشآت الطبيعية والصناعية التي يقيمها الإنسان .

وعرفها أيضاً المشرع المصري في القانون رقم 4 لسنة 1994 في مادته الأولى على أنها (المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من موارد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة ، وهو ما يقيمه الإنسان من منشآت). وعرفها المشرع الليبي في القانون رقم 15 الصادر في 2003 بالمادة الأولى منه على أنها (المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية ويشمل الهواء والماء والتربة والغذاء سواء في أماكن السكن أو العمل أو غيرها من الأماكن الأخرى) .

وعرفها المشرع القطري في القانون رقم 30 لسنة 2003 بالفقرة 7 من المادة الأولى على أنها (المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات وكل ما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يحتويه من مواد صلبة أو وسائل أو غازية أو إشعاعات ، وما يقيمه الإنسان من منشآت وما يستحدثه من صناعات أو مبتكرات).

وعرفها المشرع المغربي في القانون رقم 11.03 لسنة 2003 بالفقرة من المادة 3 على أنها (مجموعة العناصر الطبيعية والمنشآت البشرية وكذا العوامل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي تمكن من تواجد الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية وتساعد على تطورها) .

ونجد أن القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 بدولة الإمارات العربية المتحدة ، والذي نص بالفقرة 1/7 على أن البيئة هي (المحيط الذي تتجلى فيه مظاهر الحياة بأشكالها المختلفة ويتكون هذا المحيط من عنصرين : 1-عنصر طبيعي :يضم الكائنات الحية من إنسان وحيوان ونبات ، وغيرها من الكائنات الحية وموارد طبيعية من هواء وماء وتربة ومواد عضوية وغير عضوية ، وكذلك الأنظمة الطبيعية . 2-عنصر غير طبيعي :يشمل كل ما أدخله الإنسان إلى البيئة الطبيعية من منشآت ثابتة وطرق وجسور ومطارات ووسائل نقل وما استحدثه من صناعات ومبتكرات وتقنيات).

والناظر لهذه التعريفات لا يجد بينها اختلافا يذكر حيث التشابه الواضح بينهم على أن البيئة هي كل ما يحيط بالإنسان والكائنات الحية ، والذي يفهم من هذه التعريفات أن البيئة ليست قاصرة على الإنسان بل شملت كل ما يحيط بالإنسان من حيوان ونبات وأي شيء حي يوجد على ظهر الأرض فهو يتمتع بهذه الحماية لأن الإنسان وما يوجد في البيئة يخدمه ، وبذلك فكان على المشرع الوطني من يضع قيوداً على تصرفات الأفراد التي قد يترتب عليها ضرراً كبيراً بالبيئة وهذا ما نراه في صفحات هذا البحث .

2-مفهوم البيئة في ضوء المعاهدات والمؤتمرات المعنية بها :

فإننا هنا نقصرها على تعريفين نظراً للتشابه أيضاً في مثل هذه المعاهدات والمؤتمرات الدولية ، فلقد أورد استأذنا الدكتور صالح بدر الدين أحد هذه التعريفات على أنها (كل شيء يحيط بالإنسان سواء كان طبيعياً أو بشرياً)⁽²¹⁾. وأما المؤتمر الدولي للتربة فعرّفها على أنها (الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء أو كساء ودواء ومأوى ويمارس فيه علاقات مع باقي البشر)⁽²²⁾.

تعني في مفهوم القانونيين الوسط الذي يعيش فيه الإنسان⁽²³⁾ ، أي كان شكل نظامه السياسي في الدولة التي يعيش فيها . فإن لهذا الإنسان مصلحة سلامة الوسط من التلوث . وإن كان هذا الإنسان لم يهتم بهذه القيمة إلا في وقت متأخر إذ اهتم بمسألة التنمية على حساب البيئة ولم ينتبه إلى أهمية البيئة إلا بعد أن تعرضت لحوادث التلوث التي كادت أن تعرض الكائن الحي للخطر⁽²⁴⁾. وبعد التعرض للمعنى اللغوي والاصطلاحي والقانوني للبيئة ، نرجع إلى تعريف التلوث، وذلك في المطلب التالي .

ثانياً: مفهوم التلوث:

تعتبر كلمة التلوث ذات معنى عام ، وتعبّر عن ظهور شيء ما في مكان غير مناسب ولا يكون مرغوب فيه في هذا المكان ، وتعتبر ظاهرة التلوث حديثة نتيجة للتطور العلمي ، وأصبحت تهدد الإنسان والبيئة التي فيها على السواء⁽²⁵⁾.

ولذا نشير إلى تعريف التلوث من الناحية اللغوية والاصطلاحية وذلك في التالي :

أ-المعنى اللغوي للتلوث:

في اللغة العربية يقدر بالتلوث أنه التلطيخ ، يقال لوث الطين بالطين ، والحصى بالرمل ، ولوث ثيابه بالطين ، أي لطحها ، ولوث الماء أي كدره . ويرى البعض أن التلوث لغة ، يعني عدم إلقاء واختلاط الشيء بغيره بما يتأثر معه ويفسده ، والتلوث في اللغة نوعان تلوث مادي وتلوث معنوي .

1- التلوث المادي :

وهو اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بالمادة نفسها ويقال لوث التين بالقت أي خلطة بالأعشاب الكئيبة، ولوث الماء بالطين أي كدره⁽²⁶⁾.

2- التلوث المعنوي :

يقال تلوث فلان رجاء منفعته ، أي لاذ به ، وفلان به لوث أي جنون ، وفي اللغة الانجليزية يستخدم مصطلح لُغوي للتعبير عن التلوث الأول "contamination" الذي يعني وجود تركيزات تفوق المستوى الطبيعي في المجال البيئي ، والثاني "pollution" ويقصد به إدخال مواد ملوثة في الوسط البيئي⁽²⁷⁾.

وكما عرفه بعض المعاجم المتخصصة في المصطلحات البيئية على أنه (إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية والإشعاعية لأي جزء من البيئة، كتفريغ أو إطلاق أو إيداع نفايات أو مواد من شأنها التأثير على الاستعمال المفيد، أو بمعنى آخر تسبب وضعا يكون ضاراً أي يمثل الأضرار بالصحة العامة، أو بسلامة الحيوانات والطيور والحشرات والأسماك وسائر النباتات والموارد الحية (28).

وفي اللغة الفرنسية فقد جاء بكاموس (روبير) فعل بلوث "polluer" أي يلطخ أو يوسخ، ووسخ الشيء أي جعله غير سليم أو عكره أو رده خطأ، ولوث الماء أو الهواء، أي عيبه وجعله معيباً، وبلوث عكس ينقي "Epurer" أو يصفي، والتلويث "la puer" كتعبير شائع يعني تدهور الوسط أو الحال بإدخال مادة ملوثة أو مكدر (29).

ب- المعنى الاصطلاحي للتلوث:

عرف قاموس المصطلحات البيئية التلوث بأنه (كل تغيير مباشر أو غير مباشر فيزيائي أو حراري أو بيولوجي أو أي نشاط إشعاعي لخصائص كل جزء من أجزاء البيئة بطريقة ينتج عنها مخاطر فعالة تؤثر على الصحة والأمن والرفاهية لكل الكائنات الحية الأخرى (30).

وهناك من يعرفه بأنه (الضرر الحال أو المستقبلي الذي ينال من أي عنصر من البيئة، والنتاج عن نشاط الإنسان الطبيعي والمعنوي، أو فعل الطبيعة، والمتمثل في الإخلال بالتوازن البيئي، سواء كان صادراً من داخل البيئة أو وارد عليها (31). وكما يعرف التلوث بأنه (وجود مواد غريبة أو أحد عناصرها بالبيئة أو حدوث خلل في نسب مكونات البيئة أو أحد عناصرها على نحو يمكن أن يؤدي إلى آثار ضارة) (32).

ج- المفهوم القانوني للتلوث :

لقد اهتمت التشريعات بالنص على تعريف التلوث، وبعضهم أشار إلى المصادر الرئيسية في هذه التعريفات، وهذا الاهتمام من قبل المشرع دليلاً على الآثار السلبية المترتبة على التلوث، ونشير هنا إلى بعض هذه التعريفات وهي: فيعرفه المشرع المصري في القانون رقم 4 لسنة 1994 في الفقرة السابعة من المادة الأولى على أنه (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).

وعرفه المشرع الليبي في الفقرة الثالثة من المادة الأولى من القانون رقم 15 لسنة 2003 على أنه (حدوث أية حالة أو ظرف ينشأ عنه تعرض صحة

الإنسان أو سلامة البيئة للخطر نتيجة لتلوث الهواء أو مياه البحر أو المصادر المائية أو التربة أو اختلال توازن الكائنات الحية ، بما في ذلك الضوضاء والاهتزازات والروائح الكريهة وأية ملوثات أخرى تكون ناتجة عن الأنشطة والأعمال التي يمارسها الشخص الطبيعي والمعنوي).

وعرفه المشرع المغربي في قانون البيئة رقم 11.03 الصادر في 2003 في الفقرة 17 من المادة الثالثة على أنه (كل تأثير أو تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة ناتج عن أي عمل أو نشاط أو عامل طبيعي من شأنه أن يلحق ضرراً بالصحة والنظافة العمومية وأمن وراحة الأفراد ، أو يشكل خطر على الوسط الطبيعي والممتلكات والقيم وعلى الاستعمالات المشروعة للبيئة).

وعرفها المشرع القطري في القانون رقم 30 لسنة 2003 بالفقرة 12 من المادة الأولى على أنه (أي تغيير في خواص البيئة حتى يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية).

ونجد أن الأمم المتحدة في الاتفاقية التي عقدها عام 1976 والتي تحمل اسم اتفاقية حظر استخدام التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض أخرى ، والتي نصت في المادة الثانية على التلوث هو " أية تقنية لإحداث تغيير – عن طريق التأثير المتعمد في العمليات الطبيعية – في دينامية الكرة الأرضية وتركيبها أو تشكيلها ، بما في ذلك مجموعات أحيائها المحلية (البيوتا) وغلافها الصخري وغلافها المائي وغلافها الجوي ، وفي دينامية الفضاء الخارجي أو تركيبه أو تشكيله) .

وعلى ضوء مشروع لجنة الجرائم البيئية نجد أن مفهوم التلوث يتضمن ثلاثة أنواع من الأفعال وهي كالتالي:

1-إحداث مخلفات وما شابها من مواد في البيئة أو النظام البيئي الطبيعي ، مما يعرض البيئة للخطر .

2-إحداث تغييرات في البيئة مما يؤدي إلى حدوث خطر على صحة الإنسان أو خسائر كبيرة أو دائمة للطبيعة أو أضرار جسيمة على الملكية أو إعاقة لأي شيء طبيعي لكسب العيش.

3-تبديد الموارد الطبيعية أو أي عمل يكون من شأنه الإضرار بالرفاهية العامة مما يؤدي إلى تدهور وإعاقة تجديد الموارد الطبيعية⁽³³⁾.

المبحث الأول

الجهود الدولية المبذولة لمكافحة التلوث البحري

في هذا المبحث نشير إلى الجهود الدولية خارج إطار القانون الدولي ثم نعرض بعد ذلك إلى الجهود ذات الصبغة الدولية الإلزامية. وعليه فإن هذا المبحث مقسم إلى مطلبين كالتالي :

المطلب الأول

المؤتمرات الدولية لحماية البيئة من التلوث

تعددت المؤتمرات الدولية التي عقدت بشأن الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من أخطار التلوث التي انتشرت منذ أوائل القرن العشرين، ونحاول الإشارة إلى هذه المؤتمرات بصورة موجزة .

أولاً : مؤتمر واشنطن في عام 1926 :

يعتبر هذا المؤتمر أول خطوة من الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية، وكانتهالولايات المتحدة الأمريكية هي الداعية إلى عقد هذا المؤتمر ومعها بريطانيا- كما هو حادث الآن فيما يثار من نزاعات دولية- وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية للمشكلة، حيث جري تبادل وجهات النظر حول طبيعة مشكله تلوث مياه البحار والمحيطات، وأسبابها ومظاهرها المختلفة، بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق دولي يكفل مواجهة مشكله تلوث مياه البحار والمحيطات المستخدمة في الملاحة الدولية بزيوت البترول. وقد تركز البحث حول عدد من المحظورات والالتزامات التي يتعين فرض الالتزام بها علي كافة، بهدف المحافظة علي الرفاهية العامة للمجتمع الدولي ككل . وقد تم التوصل بالفعل بالإقرار مشروع اتفاقية دولية انطوت علي جوانب تفصيلية وفنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيوت البترول، وحددت المسؤولية في حالها الانتهاك. ولكن لم توقع ولم تصدق علي هذه الاتفاقية⁽³⁴⁾.

ونج عن هذا المؤتمر أنه لفت الانتباه إلى خطورة مشكله تلوث البيئة البحرية. كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية، حيث عمد ملاك السفن البريطانية، إلى الالتزام ببعض نصوص المشروع، وخاصة اعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين ميلا بحريا كمنطقة يمنع إلقاء النفايات التي تحتوي علي زيت البترول، وتبعهم في ذلك ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية، وهولندا والسويد والنرويج وبلجيكا، كما قامت اتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى، بالدعوة إلى اتباع ذات النظام⁽³⁵⁾.

وبذلك ظهر دورا وأن لم يكن علي مستوي المنظمات الدولية إلا أنه كان نتاج قيام بعض الدول للمحافظة علي البيئة البحرية من التلوث بزيوت البترول.

ثانيا : اتفاقية لندن 1954 وتعديلاتها :

عندما أدركت بريطانيا خطورة مشكله تلوث مياه البحار والمحيطات، قامت بدعوة القوي البحرية الرئيسية لمؤتمر عقد بلندن في عام 1954 و أخطرت به سكرتير عامالأمم المتحدة، موضحة أن تطبيق أيتفاق يمكن أن تسفر عنه أعمال المؤتمر، سوف يناط بالمنظمة الاستشاريةالحكومية للملاحة البحرية لإحدبالوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة حال مباشرتها لنشاطها. وقد حضرت مؤتمر لندن وفود 42 دولة، ومثل سكرتير الأمم المتحدة في المؤتمر، الذي توصل إليإقرار اتفاقية دولية بهدف مكافحة تلوث البحار بزيوت البترول وبقها 20 دولة وهي(ألمانيا الاتحادية – بلجيكا– سيلان– كندا–الدانمرك– فنلندا– فرنسا–اليونان–إيرلندا–ايطاليا– اليابان– ليبريا– المكسيك –النرويج –نيوزيلندا– هولندا–بريطانيا–السويد – الاتحاد السوفيتي – يوغوسلافيا)⁽³⁶⁾. وأصبحت هذه الاتفاقية نافذة اعتبارا من 26 يوليو 1958 .

وقد أشارت نصوص الاتفاقية إليقيامالحكومة البريطانية بتولي الاختصاصات والمهامالموكلةإلئالمكتب المشار إليه في الاتفاقية، حتى تقوم المنظمة الاستشاريةالحكومية للملاحة البحرية قانونا بمباشرة نشاطها، بعد التصديق علي وثيقة إنشائها⁽³⁷⁾.

والحق بالوثيقة الختامية لمؤتمر لندن ثمانقرارات أصدرها المؤتمر، تتعلق بالجوانبالمختلفة لمشكلهالتلوث وانطوبالقرار الثامن منها، بوجه خاص، علي دعوة هيئة الأمم المتحدة لجمع وتحليل ونشر المعلومات المتعلقة بالتلوث الناجم عن البترول⁽³⁸⁾.

وفي عام 1962 اصدر مؤتمر لندن خمسة عشر قراراألحقت بالوثيقة الختامية، وتتعلق بالمسائل الآتية⁽³⁹⁾:

- (1) العمل علي سرعة التجنب العام لإلقاء الزيوت الثقيلة التي تظل عالقة في البحر بقدر ما يكون ذلك عمليا .
- (2) تشجيع الانضمامإلئالاتفاقية .
- (3) الإجراءاتالمؤقتة لحين دخول الاتفاقية طور النفاذ .
- (4) إلقاء المزيج الزيتي من ناقلات البترول .
- (5) الأحكامالخاصة بنقلات البترول التي تمر خلال القنوات وعليها مخلفات الزيوت المتجمعة من غسيل خزانتها.

- (6) توصية الحكومات والهيئات المعنية بضرورة تدبير الوسائل اللازمة لاستقبال النفايات الزيتية من ناقلات البترول
- (7) إلقاء الزيت والمزيج الزيتي الذي تلقىه السفن من غير ناقلات البترول
- (8) تشجيع العمل علي تطوير وإقامة أجهزة فصل الزيوت المتصلة علي السفن، وإعداد مواصفات دولية لمثل هذه الأجهزة .
- (9) تجميع الفاقد من زيوت التشحيم .
- (10) الأحكام الخاصة بزيوت الديزل الذي تمول به السفن .
- (11) إعداد النشرات الإيضاحية للإرشاد لتجنب التلوث .
- (12) البحوث التي تجري بشأن منع تلوث البحر بالبترول .
- (13) التعاون في مجالات البحث .
- (14) إنشاء لجأن وطنية لمنع تلوث البحر بالبترول .
- (15) التقارير الدورية التي تقوم بإعدادها المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية .

يعتبر من أهم الأحكام التي جاءت بها اتفاقية لندن 1954 هي علي هذا النحو:

(1) حظرت الاتفاقية - في المناطق الغربية من الشواطئ حتى مسافة 100 ميلا بحري - إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه تتجاوز نسبة 100 في المليون، وعرضت لحالة التلوث العمدى وغير المقصود، ولكنها أشارت إلأن نصوصها لا تنطبق علي حالات التلوث الناجمة عن الحوادث أو التي لا يمكن تجنبها .

(2) أوضحت المادة (2) من الاتفاقية أنها تطبق علي كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف عد السفن الحربية، والسفن التي تقل حمولتها علي 500 طن، بشرط التزام الدول الأطراف، باتخاذ التدابير والخطوات لتطبيق اشتراطات الاتفاقية علي تلك السفن علي النحو الذي يتلاءم مع حجمها وحمولتها، وأيضا سفن الصيد، والسفن المستخدمة في صناعة صيد الأسماك، والسفن المخصصة للملاحة في البحيرات الأمريكية الكبرى .

ولم تترك الاتفاقية إلى كيفية تطبيق الجزاء علي المخالف لنصوصها وعدم الانترامبها، ولكنها جعلته في يد قانون دولة علم السفينة، أو وفقا لتشريعات دول التسجيل. وأوضحت الاتفاقية أيضا أنه لا يجوز للدولة أن تقرر عقوبات لإلقاء زيت البترول في أعالي البحار اقل من تلك المقررة للعقاب علي الأفعال المماثلة التي تتم في إطار بحرها الإقليمي⁽⁴⁰⁾ .

ثالثا : مؤتمر بروكسل (20-10/11/1969) :

إذا كان قد ظهر درر يذكر للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية في إدخال التعديلات على اتفاقية لندن 1954، فقد قامت أيضا بالدعوة

إلى عقد مؤتمر بروكسل في 1969 حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار وقد حضر هذا المؤتمر (48) دولة⁽⁴¹⁾. وكان ذلك في أعقاب كارثة الناقلّة TORREY -Canyon⁽⁴²⁾، ونتج عن ذلك عقد اتفاقية خاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول في (بروكسل 1969) وكان ذلك بسبب كثرة حوادث التصادم والتي تنتج عنها تلوث مياه البحار بزيوت البترول وكان من أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقية:

(1) تقرير حق الدول الأطراف في التدخل في أعالي البحار، بالقدر الضروري لمواجهة الأخطار التي يمكن أن تتهدد شواطئها أو تمس مصالحها نتيجة التلوث بزيوت البترول .

(2) توسعت الاتفاقية في مفهوم مصالح الدولة الساحلية في الحفاظ على مصالحها التي تهددها مخاطر التلوث.

(3) من حق الدولة الساحلية أن تستخدم حقها في مواجهة كافة السفن، فيما عد السفن الحربية أو العامة التابعة للدول، وغير المخصصة لأغراض تجارية .

(4) ورد بالاتفاقية استثناء يتعلق بالمنشآت والمهمات المخصصة لاستكشاف واستغلال الموارد الكامنة في قاع البحار والمحيطات أو باطن أرضها حيث استبعدت تدخل الدولة الساحلية في الأحوال التي تبرر التدخل .

(5) علي الدولة الساحلية التشاور مع الدول المعنية بالخطر قبل التدخل، وإذا احتاج الأمر إلى خبراء عليها أن تطلب رأي لجنة الخبراء في أحوال الخطر الحال .

(6) يجب أن تتناسب الإجراءات التي تستخدمها الدولة الساحلية في مواجهة الخطر .

(7) ومن أهم ما جاء بها هو القواعد الخاصة بالتوفيق والتحكيم، في حالة تسوية ما قد ينشأ من خلاف بين الدولة المسؤولة عن الحادث، والدول التي تعرضت لهذا الخطر⁽⁴³⁾.

رابعاً : مؤتمر استكهولم عام 1972 :

عقدت الأمم المتحدة مؤتمراً حول البيئة بمدينة استكهولم في الفترة من 5 إلى 16 يونيو 1972. وحضرته وفود 13 دولة، وقاطعته دول الكتلة الشرقية فيما عد الصين ويوغسلافيا سابقا-لأنالاتحاد اليوغسلافي أنحل إلأكثر من دولة في أوائل التسعينيات- وقام الأمين العام بافتتاح المؤتمر وشاركت فيه المنظمات الدولية، والمنظمات الدولية غير الحكومية، والوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة⁽⁴⁴⁾.

وأثيرت في هذا المؤتمر موضوع تعرض البحار والمحيطات للتلوث والأسباب التي أدت إليه ، من كوارث طبيعية، إلى تسرب المواد البترولية، وإساءة استخدام المبيدات الحشرية، وتلوث الهواء، وكيف أن تلك الظاهرة قد باتت تمثل خطراً حقيقياً، و أشارت بعض الوفود إلى أن مشكلة تلوث البحار والمحيطات لا يمكن أن تحل إلا بالتعاون الإقليمي بين الدول المعنية بالبحار وكان من اهتمام المجتمعين في هذا المؤتمر هو الحفاظ على صحة الإنسان، والموارد الحية وأيضاً الحياة البحرية .

المطلب الثاني

الاتفاقيات والبرتوكولات

في هذا المطلب نشير بإيجاز إلى الاتفاقيات الدولية التي عالجت كيفية مكافحة التلوث ، ثم نخرج إلى البرتوكولات .

أولاً: اتفاقية لندن 1973 :

حتى سنة 1973 كانت الرقابة على التخلص من مخلفات تشغيل السفن تتركز حول مشاكل التلوث بالبترول، وبدرجة أقل بالتلوث الإشعاعي من السفن النووية، وبالتصديق على اتفاقية لندن في نوفمبر 1973، وهي الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث من السفن، جرت محاولة المراقبة على كافة أشكال التلوث الناتج عن السفن في إطار اتفاقية دولية⁽⁴⁵⁾. وكان الهدف من تلك الاتفاقية هو " تحقيق حظر كامل للتلوث العمدى للبيئة البحرية من الزيت والمواد الضارة الأخرى، وتقليل التصريف العرضي أو الذي يحدث في السفن للتخلص من تلك المواد"⁽⁴⁶⁾.

وقد تميزت تلك الاتفاقية عن الاتفاقيات الدولية السابقة عليها بالتوسع في تعداد المواد التي تعتبر مؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، والتي يحظر الإلقاء بها حظراتاً، أو جزئياً في البيئة البحرية غير مقتصرة على زيت البترول ومشتقاته، واعتمدت في هذا السبيل أسلوب جديداً، تحصل في أفراد ملاحق عديدة ، انطوت على حصر للمواد الملوثة، وقد اعتبرت تلك الملاحق بمثابة ملاحق اختيارية، بينما أشارت في الفقرة الثانية عن المادة الثانية من الاتفاقية إلى تعريف عام للمواد الضارة، بأنها تعني أية مواد يمكن أن تؤدي إذا ما ألقيت في البحر إلحاق الضرر بصحة الإنسان، أو إيذاء الموارد الحية أو الحياة البحرية أو المساس باستخدامات البحار في المجالات الترفيهية، وغيرها من الاستخدامات المشروعة للبحار، وإضافة أية مواد تخضع للرقابة بموجب الاتفاقية .

وفي ذات المادة في فقرتها الرابعة انطوت علي تعريف للسفينة يعتبر من أوسع التعريفات التي وردت بالاتفاقيات الدولية في هذا المجال⁽⁴⁷⁾.
وأما فيما يتعلق بناقلات البترول الجديدة، تحددت نسب تصريف المخلفات بما لا يزيد عن 1 / 30.000 من إجمالي حمولة السفينة ، وفي حين الحاملات العاملة بالفعل كانتالنسبة 1 / 15000، كما نصت التعديلات علي وجود مؤشر بين نسبة تصريف تلك المخلفات، فضلا عن نظام مراقبة التصريف وترتيباته. وفيما يتعلق بناقلات البترول حمولة 400 طن قائم أو ما يزيد عن ذلك ولا يقل البعد عن 50 ميلا عند التصريف. أما السفن الأخرى خلاف ناقلات البترول فلا تقل المسافة عند التصريف عن 12 ميلا من اقرب ساحل، مع اشتراط وجود نظاملمعايير التصريف والتحكم فيه، وأيضا تزويد تلك السفن بأجهزة لفصل البترول عن المياه ووسائل لتصفية الزيت علي نحو ماأورده الملحق تفصيلا ثم هناك شرط إضافي يسري علي كلا نوعي السفن، هو ألا تتواجد السفينة أثناء تصريف المخلفات في مناطق خاصة محظورا فيها ذلك⁽⁴⁸⁾.

والمناطق الخاصة هي كما حددتهاالاتفاقية (البحر الأبيض المتوسط – البحر الأحمر – بحر البلطيق –البحر الأسود – مناطق الخليج) .
وهذه الاتفاقية حتى الآن لم تحصل على النصاب القانوني من التصديقات حتى تدخل في نطاق التنفيذ .

ثانياً: اتفاقية هلسنكي 1974⁽⁴⁹⁾ :

هذه الاتفاقية كانت متعلقة بحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق، وكانت تعد أول اتفاقية دولية متكاملة في معالجة كافة الجوانب المتعلقة بحماية البيئة البحرية، حيث عالجت مصادر تلوث البيئة من ناحية الماء والقاع والموارد البيولوجية، وتعرضت للتلوث الناجم عن جميع أنواع السفن بما فيها سفن الترفيه، وذلك الذي يمكن أن ينجم عن استكشاف واستغلال ثروات قاع البحر والموارد الأخرى بالمؤدية إلبالتلوث بكافة أنواعها⁽⁵⁰⁾.

ثالثاً: بروتوكول سنة 1978 :

شهد شتاء عام 1976، 1977 العديد من الحوادث التي أدت إلى تلف العديد من ناقلات البترول قرب السواحل الأمريكية . ونجد أنالرئيس الأمريكي كان قد توجه برسالة إلبالكونجرس الأمريكي، أعلن عن سلسله من الإجراءات لمواجهة مشكلة التلوث البحري من ناقلاتالبترول .
ووجه نداء إلى سرعة سرياناتفاقية لندن سنة 1973 . وكانالتصديقات بالنسبة لتلك الاتفاقية قد شهدت فترة من الركود، وكان ذلك يرجع بصفة خاصة إلى متطلبات الملحق الثاني وصعوبة الوفاء به في ذلك الوقت. وبناء علي ذلك اقترحت حكومة الولاياتالمتحدة الأمريكية تحسين مستويات أداء

ناقلات زيت البترول عن طريق الاهتمام بأساليب تشييدها وصناعتها وتزويدها بالمعدات المناسبة، كما دعت الحكومة الأمريكية إلى المؤتمر في هذا الخصوص، وبالفعل عقد المؤتمر الدولي لسلامة الناقلات وللوقاية من التلوث في لندن في الفترة من 6 - 17 فبراير 1978، وصادر المؤتمر بروتوكولا يلحق الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث من السفن⁽⁵¹⁾.

المبحث الثاني

جهود الأمم المتحدة لحماية البيئة من التلوث

من المعلوم أن القانون الدولي العرفي للبحار، قد خلت قواعده من أية قواعد قانونية تتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكانت تتصرف كلها إلى كيفية استخدام البحار والمحيطات، ورسمت لذلك بعض القواعد القانونية. ولكن عندما بدأ الاهتمام من قبل القانون الدولي العرفي للبحار بالبيئة البحرية، وبدأ الاهتمام الفعلي بالحياة البحرية من حيث تنظيم الصيد والأمور الأخرى المتعلقة به، وبدأت أخذ البيئة البحرية اتجاه صحيح للحفاظ عليها والعمل على حمايتها، وظهر ذلك في مؤتمر لاهاي لعام 1930. ثم جاءت لجنة القانون الدولي، وعملها في مجال إعداد مشروعات الاتفاقيات الدولية، وكان ذلك عام 1958 عندما عقد في جنيف بدالاهتمام بالبيئة البحرية. وكان الاهتمام بها قبل ذلك في عام 1950، والذي اقترح فيه اتخاذ مشروع اتفاقية واشنطن 1926 كأساس للنقاش.

ومؤتمر الأمم المتحدة المنعقد بجنيف عام 1958، كان من ضمن النقاط الأساسية به هو الاهتمام بمنع التلوث وكيفية مكافحته، ونجد أن المادة (48) من ذلك المشروع قد عبرت عن هذا الاتجاه حيث جاء بها:

(1) تقوم كل دولة بوضع القواعد التي تستهدف تجنب تلوث البحار بالبترول بواسطة السفن أو خطوط الأنابيب، أو الناجم عن استغلال قاع البحار أو باطن تربته، أخذه في الاعتبار نصوص الاتفاقيات الدولية السارية في هذا الشأن .

(2) وتقوم كل دولة بوضع القواعد التي تستهدف تجنب تلوث البحار بإلقاء النفايات المشعة .

(3) علي جميع الدول أنتعاون علي وضع القواعد التي تستهدف منع تلوث البحار وما يعلوها من هواء نتيجة للتجارب أو الأعمال التي تستخدم فيها المواد المشعة أو غيرها من المواد الضارة .

ويعتبر هذا المؤتمر أولى الجهود التي بذلتها الأمم المتحدة قبل عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار. ففي مؤتمر جنيف انتهت لجنة الأمم المتحدة بعد

المناقشات التي دارت حول المادة (48)، التي صدرت بعد مناقشتها في شكل المادتين 24 ، 25 فأقرت المادة الأولى لمواجهة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية، ووضعت القاعدة بشأنها، والتي تقضي بإلزام الدول بوضع القواعد التي تكفل منع تلويث البيئة البحرية بالمواد البترولية الناجمة عن السفن وخطوط الأنابيب واستكشاف واستغلال ثروات قاع البحر وباطن تربته، علي حين تناولت المادة (25) التلوث الناجم عن إلقاء النفايات المشعة ، فألقت علي الدول الالتزام باتخاذ الإجراءات التي تكفل منع تلوث البحار بالمواد المشعة مراعية في ذلك جميع القواعد والأنشطة التي ستقوم الهيئات الدولية بوضعها .

وفي فقرتها الثانية أوجبت علي جميع الدول أنتعاون مع المنظمات الدولية المختصة لوضع إجراءات تستهدف منع تلوث، وما يعلوها من فضاء نتيجة استعمال المواد المشعة أو غيرها من المواد الضارة .

ونحاول في هذا المبحث بالذات الدخول مباشرة إلى ما جاء في الجزء الثاني عشر والمتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ف جاء في بدايته بإلقاء التزام علي عاتق كافة الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وأكد ذلك في المادة (237) المتعلقة بالتكامل بين هذه الاتفاقية والاتفاقيات الدولية الأخرى وجاء نصها علي أن:

(1) لا يخل هذا الجزء بالالتزامات المحددة التي تتحملها الدول بموجب الاتفاقيات والاتفاقات الخاصة المبرمة في وقت سابق والتي تتصل بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها أو الاتفاقات التي قد تبرم تعزيز للمبادئ العامة الواردة في هذه الاتفاقية .

(2) ينبغي تنفيذ الالتزامات المحددة التي تتحملها الدول بموجب الاتفاقيات الخاصة، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، علي نحو يتمشى مع المبادئ والأهداف العامة لهذه الاتفاقية . وأن هذا المبحث مقسم إلى المطالب التالية:

المطلب الأول

المبادئ الأساسية التي أقرتها اتفاقية البحار لعام 1982

ونشير في هذا المطلب إلى المبادئ الأساسية التي أقرتها الأمم المتحدة في اتفاقية البحار، وهي علي النحو التالي:

أولاً: الالتزام بمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه:

جاءت المادة (192) بإلقاء التزام علي عاتق الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهو التزام عام يفوق أي التزام من قبل. ولعل هذا الالتزام مرتبط بحق هذه الدول في استغلال مواردها الطبيعية علي نحو يمكن معه التوفيق بين حق الدول السيادي في استغلال تلك الثروات،

والالتزام الأساسي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وبذلك كان نص المادة 193 صريحا في هذا الأمر⁽⁵²⁾. ولما كان خطر التلوث من أهم الأخطار التي تواجه البيئة البحرية فقد جاءت م 194 بمجموعة من التدابير الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية فجاء نص هذه المادة في فقرتها الثالثة علي أن " تتناول التدابير المتخذة عملا بهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية وتشمل هذه التدابير، فيما تشمل التدابير التي يراد بها الإقلال الباعدي مدي ممكن من :

(ا) إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما فيها المواد الصادرة، من مصادر البر أو من الجو أو خلاله، أو عن طريق الإغراق.
 (ب) التلوث من السفن وخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، منع التصريف المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها أو تكوين طواقمها .
 (ج) التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه، وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت والأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها.
 (د) التلوث من المنشآت والأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، وتنظيم تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طاقمها." وأضافت المادة في فقرتها الرابعة والخامسة أن علي الدول العمل على خفض التلوث ومحاولة منعه فجاءت علي هذا النحو :

"4- تمتنع الدول عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه من التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملا بواجباتها طبقا لهذه الاتفاقية .
 5- تشمل التدابير المتخذة وفقا لهذا الجزء الذي تكون ضرورية لحماية النظم الأيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخط الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها."

ولم تنته الاتفاقية عند هذا الحد من التحذيرات ومن خطورة التلوث، وأوجب علي الدول عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه، فكان نص المادة (195) حيث جاء بها علي أن "" تتصرف

الدول عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بحيث لا تنقل، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الضرر أو الأخطار من منطقة إلأخري أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه".

وزادت اهتمامات الحاضرين والمشاركين في هذا المؤتمر بحيث تم التحذير من استخدام الأنواع المختلفة من التكنولوجيا أو إدخال الأنواع الغريبة أو الجديدة ولذلك نصت المادة (196) علي أن :

"1- تتخذ الدول ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه علي هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة، قصداً أو عرضاً، علي جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغيرات كبيرة وضارة بتلك البيئة.

2- لا تمس هذه المادة تطبيق هذه الاتفاقية فيما يتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه".

ويستفاد من هذه المادة أن هذا التزام عام يقع علي كافة الدول، ويحرم عليهم استخدام التكنولوجيات الحديثة أو مجرد إدخال أنواع غريبة أو جديدة تهدد البيئة البحرية وتؤدي في نهاية المطاف إلى القضاء علي الحياة البحرية، بدلا من المحافظة عليها وحمايتها .

وهناك من يرى أن مفاد هذه القاعدة إن الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها التزام تتحمله الدول بغض النظر عن كونها ساحلية أم غير ساحلية أو متضرره جغرافياً لما لهذه الدول الأخيرة من حق النفاذ إلى البحار واستخدامها وفقاً لأحكام القانون الدولي (53).

ثانياً : التعاون الدولي والإقليمي لحماية البيئة البحرية (54):

قررت الاتفاقية ضرورة التعاون العالمي والإقليمي من أجل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ولا يمكن لدولة بعينها القيام بهذا الالتزام وهو حماية البيئة البحرية من التلوث بكافة أنواعه أو حتى محاوله خفضه أو السيطرة عليه، ولكن بإبرازها لمبدأ التعاون العالمي والإقليمي فهذا مؤشر علي الاهتمام الصريح بالبيئة البحرية. ولذلك نصت في مادتها 197 علي أن " تتعاون الدول علي أساس عالمي، وحسب الاقتضاء علي أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، علي صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، و تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة والحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة "

ولم تكتف الاتفاقية علي هذا الأمر فحسب بل اتجهت إلبأنه لكي يكون هناك تعاون صحيح، يجب أن تكون هذه الدولة علي علم بأي خطر يهدد البيئة البحرية، وأن يكون هذاالخطر وشيك الوقوع فجاءت مادتها 198 محمله بهذه النصائح والإرشادات لهذه الدول فنصت علي أنه " عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بهاأو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، تحظر فورالدول الأخرىالتي تري أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة " .

وفي مثل تلك الحالاتتتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة كلا علي قدر قدرتها، وأيضاًالمنظمات الدولية المختصة قدر المستطاع في القضاء علي أثار التلوث، وكذلك منع الضرر أو خفضه إلبالحد الأدنى، وتحقيقاً لهذه الغاية، تعمل الدول معا علي وضع و تعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية (المادة 199) .

وكذلك يجب أنتتعاونالدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لفرض تعزيز الدراسات والقيام ببرامجالبحث العلمي وتشجيع وتبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية. وتسعي إلبالمشاركة مشاركة نشطة في البرامجالإقليمية والعالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه، ولتقييم التعرض له ومسارته ووسائل علاجه (المادة 200) .

وعيب علي الدول أن تضع المعايير العلمية للأنظمة المتبعة في مثل تلك الحالات ولذلك جاء نص المادة (201) شاملاً لهذه المعاييرالواجب إتباعها فنصت أنه " في ضوء المعلومات والبيانات المكتسبة عملاً بالمادة (200)، تتعاونالدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، في وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط، وما توصي به من ممارسات وإجراءات، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه".

ثالثاً : المساعدات العلمية والتقنية للدول النامية :

تحتاج حمايةالبيئة البحرية إلى وسائل علمية حديثة، ويكون القائمين بها علي قدر كبيراً من الخبرة في مجال البيئة البحرية حتى يستطيعوا معالجة مشكله تلوث مياه البحار والمحيطات بما يتم تسريبه من ناقلات البترول أو من السفن النووية أيضاً، وهذه الوسائل والخبرة لا تتوفر لدي كثير من دول العالم ومنها علي وجه الخصوص الدول النامية وهي أيضاً تحتاج إلى رؤوس أموال وهذه الدول تفتقر إليها، ولذاأوجبت الاتفاقية علي الدول ذات

المقدرة الخاصة بمساعدة الدول النامية فجاءت المادة (202) علي أن " تعمل الدول، مباشرة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، علي ما يلي :
 1- تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه وتشمل هذه المساعدات فيما تشمل، ما يلي :

- 1) تدريب عاملي الدول العلميين والتقنيين .
- 2) تيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة .
- 3) تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة .
- 4) دعم قدرتها علي صنع تلك المعدات .
- 5) تقديم المشورة بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع تسهيلات لها .

ب- تقديم المساعدات المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية، من أجل التقليل لاندني حد من الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثا خطيرا للبيئة البحرية .

ج- تقديم المساعدة المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية .

وأعطت الاتفاقية أيضا للدول النامية معاملة تفضيلية، وذلك علي أن تمنح الدول النامية، لأغراض منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أو التقليل إلى ادني حد من أثاره من قبل المنظمات الدولية في: تخصيص الأموال المناسبة والمساعدة التقنية، والانتفاع من الخدمات المختصة لهذه المنظمات (المادة 203) .

رابعاً : الرصد والتقييم البيئي :

تسعي الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا، وعلى نحو يتمشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو أثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها، وأن تعمل الدول علي مراقبة أوجه النشاط التي تقوم أو تسمح بالقيام بها، بهدف القطع فيما إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلويث البيئة البحرية (م 204) وتقوم هذه الدول بنشر تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج عملا بالمادة (204) أو تقدم هذه التقارير علي فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول (م 205).

ويقع علي هذه الدول أيضا تقييم الآثار المحتملة للأنشطة عندما تكون لدي الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتمزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها،

تعتمد هذه الدول إلناقصي حد ممكن عمليا، إلى تقييم الأثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة علي البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات (م 206) .

المطلب الثاني

القواعد الدولية والوطنية التي تحكم التلوث

اشتمل الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، والمتعلق بالقواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، علي قواعد واضحة ومحددة بشأنالتزاماتالدول الأطراف في هذا الشأن وذلك بتحديد مصادر تلوث البيئة البحرية، ومد سلطان الدول في إصدار التشريعات الوطنية المناسبة وسنقوم أنشاء الله بتوضيح مصادر التلوث بإيجاز علي هذا النحو

أولاً: التلوث من مصادر في البر :

جاءت الاتفاقية في هذاالجزء بإلزامالدولة بوضع القوانين والأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر. ويقع عليه أيضاً أن تكون هذه التشريعات والأنظمة متفقة مع القواعد الدولية ذات الصلة، وأنتعاون مع الدول الأخرىوالمنظمات الدولية علي المستوي الدولي والإقليمي، لتنسيق السياسات الخاصة في هذاالموضوع ولذلك جاءت نص المادة (207) لتضع أمام هذه الدول التزام يجب تنفيذه فنصت علي أن :

(1) تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأنهار ومصايبها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، مع مراعاة مااتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصي بها⁽⁵⁵⁾.

(2) تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخري لمنع هذاالتلوث وخفضه والسيطرة عليه .

(3) تسعى الدول إلالموائمة بين سياساتها في هذاالصدد علي الصعيد الإقليميالمناسب.

(4) تسعى الدول، عامله بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات ، علي الصعيد العالمي والإقليمي لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر البر وخفضه والسيطرة عليه، مع مراعاة الخصائص الإقليميةالمميزة وما للدول النامية من قدراتاقتصادية وحاجة

إلالتنمية الاقتصادية. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءاتالموصي بها من وقت لآخر حسب الضرورة .
5 تشمل القوانين والأنشطة والتدابير والقواعد وكذلك الممارسات والإجراءاتالموصي بها، المشار إليها في الفقرات 1، 2، 4 تلك التي تهدف إلىالإقلال إلىباعد مدي ممكن من إطلاقالمواد السامة أوالضارة أوالمؤذية، ولا سيما منهاالمواد الصامدة في البيئة البحرية .

ثانياً: التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار :

يقع علي الدولة الساحلية التزاماً آخر بخصوص الأنشطة التي تتم في قاع البحار، فعليهاأن تعمل علي منع تلوث البيئة البحرية وحمايتها والمحافظة عليها وخفض هذاالتلوث والسيطرة عليه من منع التسرب الناتج عن المنشآتالموجودة في قاع البحار. وبذلك جاء النص علي ذلك صريحاً في المادة (208) علي أن :

1تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، وعما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وذلك عملاً بالمادتين (56)60، 80⁽⁵⁷⁾.

2تتخذ الدول ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذاالتلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3لا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير اقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية ومن الموصي به من الممارسات والإجراءاتالدولية .
4تسعي الدول إلىالموائمة بين سياساتها في هذاالصدد علي الصعيد الإقليميمناسب .

5تضع الدول، عامله بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة عن طريق مؤتمر دبلوماسي ، قواعد ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات، علي الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع تلوث البيئة البحرية المشار إليها في الفقرة (1) وخفضه والسيطرة عليه وتعاد تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءاتالموصي بها من وقت لآخر حسب الضرورة .

ثالثاً: التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة :

يقع علي الدول التي تقوم بأنشطة في البحار بأن عليهاأن تلتزم بحماية المنطقة (منطقة قاع البحار) أو هي منطقة التراث المشترك للإنسانية جمعاء⁽⁵⁸⁾.

فعلي الدول أن تضع وفقاً للجزء الحادي عشر قواعد وأنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة في المنطقة

وخفضه والسيطرة عليه. وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة. وذلك رهنا بمراعاة الأحكام الأخرى ذات الصلة في هذا الفرع، تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة علي هذا التلوث الناشئ عما تقوم به من أنشطة في المنطقة السفن والمنشآت والتركيبات وغيرها من الأجهزة التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها حسبما يكون الحال. ولا تكون متطلبات هذه القوانين والأنظمة اقل فاعلية من القواعد والأنظمة والإجراءات الدولية المشار إليها في الفقرة (م 209) ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل نجد أن الاتفاقية قد نصت في مادتها (145) علي حماية البيئة البحرية، و أوجبت علي السلطة اعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة فجاء نصها علي أن تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة. وتحقيقا لهذه الغاية تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف، بين أمور أخرى إلى :

(أ) منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن البيولوجي للبيئة البحرية، مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة مثل الثقب، والحفر والتخلص من الفضلات، وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.

(ب) حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية.

رابعاً: التلوث عن طريق الإغراق :

يجب علي الدول أن تلتزم بوضع ما يكفي من القوانين والقواعد والأنظمة التي تحد من التلوث عن طريق الإغراق. فعلي الدول أن تتخذ ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وأن تضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير وعدم الإغراق بدون إذن من السلطات المختصة للدول. وأن تسعى الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات علي الصعيدين العالمي والإقليمي، لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصي بها من وقت لآخر حسب الضرورة. ولا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي

والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو علي الجرف القاري، بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي، ولا تكون القوانين والأنظمة والتدابير الوطنية أقل فاعلية، في منع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، مع القواعد والمعايير العالمية (م 210) .

خامساً: التلوث من السفن :

احتل موضوع التلوث الناتج من مخلفات السفن اهتمام غالبية الاتفاقيات الدولية التي سبقت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وقد سبق الإشارة إليها في المطلب الأول من هذا المبحث ولكنه اخذ مكانة كبيرة علي دائرة المناقشات في أعمال اللجنة الثالثة بالأمم المتحدة، وأنقسم الرأي بين الدول الكبرى التي تمتلك أساطيل ضخمة وبين الدول الساحلية، وظهر لأول مرة دور الدول الحبيسة التي لديها أساطيل لا يستهان بها وانضمت هذه الدول مع الدول الكبرى في موضوع التلوث، ورغم أن الدول الساحلية لديها أساطيل أيضاً إلا أنها كانت تطالب بأن يكون هناك حداً للتلوث الناتج عن مخلفات السفن التي قد يصيبها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة. ونجد أن الدول الكبرى ومعها الحبيسة قد طالبت بتقييد سلطات الدولة الساحلية، وإطلاق سلطة دولة علم السفينة في هذا الشأن، أينما وجدت تلك السفينة حتى لو وجدت في ميناء دولة أخرى، بينما حرصت الدول الساحلية ومعها كلاً الدول النامية علي المطالبة بالحد من سيطرة وتحكم الدول البحرية الكبرى، وطالبت بوجود امتداد سلطاتها إلى حيث ينال اختصاصها السفن التي تخرج علي مقتضيات حماية البيئة البحرية، وإخضاع السفن التي توجد في المناطق التي تخضع لولايتها أو موانئها لوسائل الرقابة الفعالة، والإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر، وبحق الدولة الساحلية في فرض العقوبات الملائمة علي السفن في تلك الأحوال (59) .

يقع علي عاتق دولة العلم الالتزام بوضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه والتي تكون علي درجة من الفاعلية مماثلة للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً .

ومن ناحية أخرى اعترف للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها علي بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البري، علي ألا تعرقل هذه القوانين والأنظمة المرور البري للسفن

الأجنبية، وأيضا منطقتها الاقتصادية⁽⁶⁰⁾، وجاء نص المادة (211) مبينا لكل هذه الحقوق والواجبات⁽⁶¹⁾.

سادساً: التلوث من الجو أو من خلاله :

من حق الدولة الساحلية أن تضع من القواعد والأنظمة والقوانين التي تحافظ علي البيئة البحرية من ناحية الجو أو من خلاله وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه، لأنه كما هو معلوم أن الفضاء الذي يعلو المياه الإقليمية يخضع لسيادة الدولة الساحلية . ولذلك علي الدول أن تعتمد من القوانين والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من الجو أو من خلاله وخفض هذا التلوث والسيطرة عليه تنطبق علي المجال الجوي الخاضع لسيادتها وعلي السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها مراعية ما اتفق عليه دوليا من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصى بها، وسلامة الملاحة الجوية. وأن تتخذ ما قد يكون ضروريا من تدابير أخري لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه و تسعى الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات علي الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه (م 212).

المبحث الثالث

المسئولية الدولية المترتبة على التلوث البحري

وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مجموعة من المبادئ بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وكل هذه الالتزامات قد تعرضنا لها في النقاط السابقة من هذا البحث. وعليه فإن هذا المبحث مقسم علي هذا النحو :

المطلب الأول

السلطة المختصة في مكافحة تلوث البحار بالنزيت

ظهر اتجاهان حول اختصاص الدولة الساحلية أو دولة علم السفينة، وسبق أن ذكرنا أن الدول الكبرى ومعها الدول الحبيسة، إنهما طالبت بإطلاق سلطات دولة علم السفينة بخصوص تلوث البيئة البحرية، ولكن الدول الساحلية ومعها كالدول النامية التي كانت تطالب بأن تكون سلطات الدول الساحلية مطلقاً بحيث تكون هي صاحبة الاختصاص وأن سلطاتها هي التي تكون مختصة في حاله تلوث البيئة البحرية بالزيت. ثم نجد أن النصوص قد جاءت في الاتفاقية للتوفيق بين الاتجاهين، فأوضحت حدود اختصاصات دولة العلم، واختصاصات وسلطات الدولة الساحلية، وذلك بصدد المصادر المختلفة للتلوث، وأضافت في ذلك إلى اختصاصات محددة لدولة الميناء. وهذه الاختصاصات هي :

(1) سلطات دولة العلم واختصاصاتها :

تتمتع دولة العلم في ضوء القانون الدولي التقليدي باختصاص مطلق بالنسبة للسفينة التي ترفع علمها، حال تواجدها خارج الحدود الإقليمية لمياه أية دولة، أي عندما تكون متواجدة في أعالي البحار. أما بالنسبة لتلوث البيئة البحرية بدأ هذا الاختصاص المطلق يفقد شيء من هذا الإطلاق بخصوص بعض مصادر تلوث البيئة البحرية. ففي بعض الحالات لا يكون لها اختصاص علي سفنها وإنما يخضع ذلك لقانون الدولة الساحلية ومنها حالات التلوث الناجمة عن مصادر من البر، فنجد القانون الواجب التطبيق هنا هو قانون الدولة الساحلية والاختصاص ينعقد لسلطاتها (م 207)، وهذا الأمر أيضاً بالنسبة للتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، فالدولة الساحلية هي التي تختص بوضع القواعد القانونية، والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، والناشئ عما يخضع لولايتها من أوجه النشاط التي تتعلق بقاع البحار، أو ما يرتبط بتلك الأوجه من النشاط، وعما يدخل في ولايتها من جزر ومنشآت وتركيبات (م 208). أما بخصوص الأنشطة التي تقع في منطقة التراث المشترك للإنسانية فإنها تخضع للقواعد والأنظمة التي تضعها السلطة في هذا الصدد، دون الرجوع علي دولة أو الدولة الساحلية

ويظهر هنا من جديد سلطات واختصاصات دولة العلم فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن الإغراق من السفن، فاختصاص دولة العلم لم يكن مطلقاً إذا كان الإغراق في المياه الإقليمية لأية دولة أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة، ولكن لن يكون مطلقاً في حالها الإغراق من السفن في أعالي البحار. فالاتفاقية حاولت التوفيق بين هذه الاختصاصات وأيضاً الاتجاهات السابق الإشارة إليها. فإذا كان الإغراق في المياه الإقليمية

لأية دولة ساحلية فالاتفاقية جعلت من حق دولة العلم أن تباشر اختصاصا موازيا، بهدف توقيع العقاب بشأن المخالفات التي ترتكبها السفن التي تحمل علمها، وتنتمي إليها في مسائل حماية البيئة البحرية.

ويقع علي دولة العلم التزام بوضع القواعد والقوانين والأنظمة التي تكفل حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها، بحيث لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية) أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي (م 211).

ويقع علي دولة العلم الالتزام لاحترام وتطبيق القواعد القانونية الدولية من جانب السفن التي تحمل علمها، أينما وجدت تلك السفن. وعلي دولة العلم أن تتخذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة لضمان ذلك التطبيق، ومن هنا فإن السفن التي تحمل علم دولة، يتعين لكي يسمح لها بالإبحار من موانئها ومعداتها، وتكوين طواقمها، ويتعين علي ملفات دولة العلم أن تقوم بتفتيش دوري لضمان احترام تلك القواعد الدولية. ويجب علي الدول الأخرى أن تقبل هذه الشهادات كدالة علي حالة السفينة، وتعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها سلطاتها، وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق، إلى حد بعيد، مع البيانات المدونة في هذه الشهادات⁽⁶²⁾.

وعلي دولة العلم الالتزام بتوقيع العقوبات الجنائية، علي كافة المخالفات الجنائية التي ترتكبها السفن التي ترفع علمها، بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة، أو المكان الذي ظهر فيه التلوث الناجم عنها، وتقوم دولة العلم بالتحقيق الفوري والعمل علي إقامة الدعوى متى علمت بوقوع المخالفة، بحيث لا تخالف القواعد والمعايير الدولية المعمول بها، وإذا احتاجت إلى أية دولة طلبت هذه المساعدة حتى يكون التعاون ممكن ومفيدا. فإذا تقدمت لها دولة يطلب أن هناك مخالفة قد وقعت من سفينة تحمل علمها، وإذا اقتضت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة هذه الدعوى وفقا لقوانينها. وتقوم دولة العلم بتبليغ كل من الدول الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنتيجه، وتكون هذه المعلومات متاحة لجميع الدول. وتكون العقوبات التي تنص قوانين وأنظمة الدول علي توقيعها علي السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها (المادة 217).

(2) سلطات دولة الميناء :

لم تترك الاتفاقية دولة الميناء، دون أن تقرر أن من حقها أن تمارس سلطاتها واختصاصاتها علي السفن التي توجد في موانئها، أو حتى التي تتوقف في هذا الميناء، وكان الهدف من ذكر دولة الميناء هو حل وسط بين اختصاصات دولة العلم والدولة الساحلية، وذلك لتسوية أي نزاع يقوم بينهم. فعندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل احد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لتلك الدولة أنتجري تحقيقا وأن تقيم حيث تبرر الأدلة ذلك الدعوى فيما يتعلق بأن تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام. ولا تقيم الدولة الدعوى إلا بناء علي طلب الدولة الأخرى أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك، أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثا في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى. وعلي دولة الميناء أن تلبى بقدر ما يمكن عمليا، الطلبات المقدمة من أي دولة، يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب، أو في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعله عرضه له، أو الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في مثل هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه.

وبعد ذلك تنتقل محاضر التحقيق إلى تجريه دولة الميناء بالدولة العلم أو الدولة الساحلية بناء علي طلبها. ويجوز بناء علي طلب الدولة الساحلية. وعملا بما جاء في الجزء السابع من هذا الفرع يكون أيضا إيقاف أية دعوى إقامتها دولة الميناء علي أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. وفي هذه الحالة تنتقل أدله وسجلات القضية وأية كفالها و ضمان مالي آخر مودع لدي سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية. ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء (م 218).

وإذا تأكدت دولة الميناء بناء علي طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة داخل احد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحيات السفن للإبحار مهدده بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا، من تدابير إدارية لمنع السفينة من البحار، ولا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك أي إلى اقرب حوض مناسب لإصلاح

السفن، وعليها أن تسمح بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك (م 219).

3) سلطات الدولة الساحلية :

لم تترك الاتفاقية الدولة الساحلية دون أن تقرر لها المزيد من الصلاحيات لكي تمارس سلطاتها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، فجعلت أختصاص الدولة الساحلية في مجال التلوث الناجم عن مصادر من البر سلطة مطلقة (م 213). ونجد أن المادة (214) جعلت من حقها أن تمارس سلطتها على التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال ثروات المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية وهي المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة وجرفها القاري .

وأيضا جاء نص المادة (216 / 1) علي أن للدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الخالصة أو جرفها القاري " . ولم تكن الاتفاقية وحدها هي التي جعلت لها هذا الحق وإنما كل الاتفاقيات الدولية الجماعية والثنائية كانت تحت علي ذلك . وتوسعت هذه الاختصاصات للدولة الساحلية في مادتها 220، حيث أصبحت سلطاتها مطلقة في هذا الشأن مما يصطدم بحق دولة علم السفينة.

ونري أن التوسع في اختصاص الدولة الساحلية يجعل في المقابل أن سلطات دولة العلم تكون مقيدة وفقا لماتم الإشارة إليه في نص المادة(220) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذلك بخصوص المنطقة الاقتصادية الخالصة. وهذا الحل هو للتوفيق بين مطالبه الدول الكبرى ومعها الدول الحبيسة وأيضا الدول الساحلية ومعها الدول النامية. ورغم هذا التوسع إلا أن الاتفاقية قد حدثت من ذلك في مادتها (221) ونصت علي أن " ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب علي حادث بحري أو علي أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حق معقول أن يسيطر عن أثار ضارة كبرى " . وللدولة الساحلية الحق أيضا في المحافظة علي البيئة البحرية في المناطق المكسوة بالجليد أو خفضه أو السيطرة عليه (م 234) .

الضمانات :

تتضمن الضمانات مجموعة من الأمور يجب علي الدول الالتزام بها وفقا لما تم النص عليه في هذه الاتفاقية وهي كالآتي :

1- تدابير لتسهيل سير الدعوى :

أوجبت علي الدول أن تتخذ في الدعوى المقامة عملا بهذا الجزء، تدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو المنظمة الدولية المختصة، وتسهيل حضور هذه الدعوى للممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة ولدولة العلم ولاية دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أيا انتهاك. ويكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون هذه الدعوى الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي (م 223) .

2- واجب تفادي النتائج الضارة عند ممارسة صلاحيات التنفيذ:

يجب علي الدول أن لا تعرض عند ممارستها صلاحيات التنفيذ ضد سفن أجنبية بموجب هذه الاتفاقية، سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأية طريقة أخرى مخاطر لسفينة مأو أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول (م 225) . فعلي الدولة التي تمارس اختصاصها يجب أن تحترص بحيث لا يؤدي عملها إلى وقوع أضرار علي السفينة أو بسبب مخاطر بحرية أو بيئية جسيمة.

3- إخضاع السفن الأجنبية للتحقيق :

ويجب أن لا تؤخذ الدول أي سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمها أغراض التحقيق المنصوص عليه 216، 218، 220 ويقتصر أي تفتيش مادي لسفينة أجنبية علي فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو علي فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا عندما :

(1) أن تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق .

(2) أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه .

(3) أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة .

وبعد ذلك إذا اتضح من التحقيق أن هناك انتهاكاً للقوانين والأنظمة المنطبقة أو للقواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يتم الإفراج عن السفينة فوراً رهناً بإجراءات معقولة مثل تقديم كفالتها و ضمان مالي مناسب .

وذلك دون الإخلال بالقواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار، ويجوز رفض الإفراج عن سفينة مأو جعله مشروطا بالتوجه إلأقرب حوض لإصلاح السفن، كلما كان هذا الإفراج سيشكل تهديدا بإلحاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية، وفي حاله رفض الإفراج أو جعله مشروطا، يجب إخطار دولة العلم فورا بذلك ، ويجوز لها التماس الإفراج عن السفينة .

ويجب أنتتعاونالدول في وضع إجراءات ترمي إلى تجنب القيام دون داع بتفتيش مادي للسفن في البحر (م 226) .
ويقع علي الدول أيضا عدم التمييز في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها، قانوناأو فعلا ضد سفن أية دولةأخري ويجب إخطار دولة العلم والدول المعنية الأخرى بهذه الدعوى المقامة (م228).

المطلب الثاني

المسئولية الدولية الناتجة عن أثار التلوث

من غير الدخول في معني أو ماهية المسئولية الدولية نحيل بشأنهاإلى المؤلفات العامة في القانونالدولي العام⁽⁶³⁾. ولكن ما يخصنا هنا هو المسئولية الدولية المترتبة عنالتلوث بزيت البترول. فمن له الحق في المطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت به من جراء هذاالتلوث.

ولذا تتحمل الدولةالمسئولية الدولية طبقا لقواعد القانونالدولي، حال تقصيرها في الوفاء بالالتزاماتالملقاء علي عاتقها في مجال حمايةالبيئة البحرية والحفاظ عليها. وتكفل الدول أن يكون الرجوع إلألقضاء متاحا وفقا لنظمهاالقانونية، من اجل الحصول السريع علي تعويض كاف أو علي أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاصالطبيعيين أو الاعترابين الخاضعون لولايتها.

ولفرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاونالدول في تنفيذ القانونالدولي القائم وفي تطوير القانونالدولي المتصل بالمسئولية والالتزاماتالناجمة عنها من اجل تقويم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك ، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمينالإجبارياو صناديق التعويض (م 235) .

ولقد حددت الاتفاقية مسئولية الدولة عن الضرر أوالخسارة المنسوبة إليه والناشئة عن تدابير اتخذها عملا بالفرع السادس من هذاالجزء، وذلك في

حاله ما إذا كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة. وتكفل الدول طرفاً للرجوع إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة (م 232).

نتهي إلينا المسؤولية الدولية تقع علي من يخالف النصوص الواردة في الجزء الثاني عشر والمتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث أو محاوله خفضه والسيطرة عليه .

بعد الانتهاء من هذا البحث انتهينا فيه إلى بعض النتائج والتوصيات وهي :

أولاً: النتائج :

- 1- يترتب على تلوث البيئة البحرية القضاء على مصدر رئيسي من مصادر الدخل لبعض الدول والتي يعتمد اقتصادها على الثروات البحرية الحية .
- 2- وسائل الحماية التي تناولتها المؤتمرات والاتفاقيات الدولية التي أشرنا إليها في صدر هذا البحث غير كافية لمواجهة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية .
- 3- رأينا أن غالبية الدول التي يستغل أفرادها البحر غير مؤهلين وليس لديهم الثقافة في كيفية المحافظة على البيئة البحرية ، فهم في حاجة إلى ندوات ودورات تدريبية من أجل الحفاظ عليها .
- 4- يتبين لنا من خلال هذا البحث أن المؤسسات الدولية ليس لديها القدرة على السيطرة على مصادر التلوث نظراً لعدم تعاون بعض الدول الأعضاء لدى هذه المؤسسات في المحافظة على البيئة البحرية ، وأن السلطة الممنوحة لهذه المؤسسات ضعيفة .
- 5- وجدنا أن هناك قصور في الإجراءات اللازمة للمحافظة على البيئة البحرية بوجه خاص وعلى البيئة المحيطة بالإنسان بوجه عام ، ومنها على سبيل المثال التلوث الناتج عن طريق البر من تصريف مياه الصرف الصحي وأيضاً المخلفات الصناعية التي يترتب عليها ضرراً بالغاً على الثروات الحية الموجودة بالبحار .

- 6- صعوبة تطبيق المسؤولية الدولية على بعض الدول التي يقع منها التلوث البحري ، نظراً لأن هذه المسؤولية رضائية ، ولعدم وجود جهاز قضائي وتنفيذي للعقوبات التي تقرها الهيئات القضائية الدولية على الدول المخالفة⁽⁶⁴⁾.

ثانياً: التوصيات :

بعد معالجتنا لمشكلة تلوث البيئة البحرية توصلنا للتوصيات التالية :

- 1- يجب الاهتمام بالوعي البيئي ورفع مستواه لدى الأفراد والجماعات التي تتعامل مع البيئة البحرية من أجل القضاء على الخطر الداهم الذي يحيط بها ويهدد مستقبل الثروات الحية بها .

- 2- يجب إعداد الفنيين الأكفاء في مجال البيئة بوجه عام وفي البيئة البحرية بوجه خاص ، وذلك للعمل على الحد من خطر تلوثها من قبل العاملين فيها .
- 3- يجب سن القوانين اللازمة لحماية البيئة البحرية من الاعتداءات التي تقع على أي عنصر من عناصرها ، ويجب أن تكون التشريعات الوطنية متناسقة مع التشريعات الدولية حتى يضمن تنفيذها ، وأن تتضمن العقوبات الرادعة للمخالفين .
- 4- يجب منح الحوافز البيئية من أجل الاستفادة من طموحات الإنسان ورغبته في تحقيق المكاسب المادية في حماية البيئة البحرية ، وأيضاً إمداده بالتقنيات البيئية البحرية الحديثة لمواجهة خطر التلوث .
- 5- يجب ردع ملوثي البيئة بالعقاب ، لأنه في بعض الأحيان عندما لا ينفع النصح والإرشاد ، ويكون الردعهو الوسيلة الأنسب للعلاج .ولذلك ينبغي تنمية قدرات المؤسسات المسؤولة عن الكشف عن المخالفات البيئية البحرية بالتقنيات الحديثة وكافة وسائل المعرفة .
- 6- يجب تطوير مفهوم المسؤولية الدولية لدى الدول الأعضاء في المجتمع الدولي وتطبيق ما يصدر من تشريعات (إقليمية -دولية) في صورة قوانين داخلية لتطبيقها على الأفراد المخالفين .

الهوامش

¹ - لمزيد من التفصيل بصفه عامة :راجع محمد مصطفى يونس - حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام دار النهضة العربية - 1996 ، و للمؤلف الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الرابع قانون البحار دار النهضة العربية 2012 ص 250 وما بعدها . وهذه بعض المراجع الأجنبية التي تناولت موضوع التلوث

-Dionysia – Theodora Avgerinopoulou- The Role of the International Judiciary in the Settlement of Environmental Disputes and Alternative Proposals for Strengthening International Environmental Adjudication- Global Environmental Governance-THE Post-Johannesburg Agenda 23-25 October 2003 Yale Center for Environmental Law and Policy New Haven, CT PP3-18.

-Antonio Cardesa-Salzman- Non-Compliance Procedures in Multilateral Environmental Agreements: Weaknesses'

Diagnosis & Therapy- Netherlands Yearbook of International Law, V 31 , 2000 , PP39-49.

- ELISA MORGERA- corporate account ability international law – Oxford U N press 2009 pp 106 - 113.

2- راجع عبد الهادي العشري "دور القانون الدولي في حماية البيئة البحرية "بحث قدم لمؤتمر "نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة البحرية " المنعقد في الفترة من 2-4 مايو 1999 ص 1 وما بعدها .

3- راجع للمؤلف المرجع السابق حيث تم تناول هذه الاتفاقية بالشرح .
4- راجع في ذلك

R.mGonigle and m.Zacher.pollution and international law.1979 p 81

5- راجع صلاح الدين عامر – القانون الدولي للبحار دار النهضة العربية عام 1983 ص 264.

6- راجع خالد السيد متولي " نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها في ضوء أحكام القانون الدولي " دار النهضة العربية القاهرة ط1 عام 2005 ص 9 .

7- ابن منظور - لسان العرب – الجزء الأول دار إحياء التراث العربي 1999 ص 530 .

8-سورة يوسف الآية 56 .

9-سورة الحشر الآية 9 .

10-سورة الأعراف الآية 74 .

11-محمد بن أبي بكر الرازي - مختار الصحاح – مكتبة لبنان بيروت 1995 ص 20 .

12- ابن منظور "لسان العرب" دار المعارف القاهرة ط3 بدون تاريخ- الجزء الأول ص 328 .

13-الشيخ الطاهر الزاوي "مختار القاموس "الدار العربية للكتاب طرابلس ليبيا 1980.

14- ابن منظور المرجع السابق طبعة 1999 ص 531 .

15-المرجع السابق ص 532 .

16- راجع محمد حسام محمود "المفهوم القانوني للبيئة في مصر" المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين يومي 25 -26 فبراير 1992 ص 6.

17- راجع ماجد راغب الحلو "قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة " دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية عام 1995 ص 31 .

- 18- راجع عبد العزيز مخيمر " دور المنظمات الدولية في حماية البيئة " دار النهضة العربية القاهرة عام 1986 ص 19 .
- 19- راجع زين عبد المقصود "قضايا بيئية معاصرة " دار البحوث العلمية الكويت ط2 عام 1998 ص 34.
- 20- راجع احمد محمود سعد "استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي" دار النهضة العربية 1994 ص 36 وما بعدها .
- 21- راجع مؤلفه الالتزام الدولي بحماية البيئة دار النهضة العربية 2006 ص 18 .
- 22- راجع في هذا المؤتمر احمد محمد حشيش المفهوم القانوني للبيئة في ضوء أسلمت القانون المعاصر دار الفكر الجامعي 2001 ص 13.
- 23- راجع احمد سعد المرجع السابق ص 9 وما بعدها ، و مدوس فلاح الرشيد تفعيل قواعد القانون الدولي للبيئة المصلحة القواعد ووسائل الحماية بحث قدم لمؤتمر " نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات العربية المتحدة " المنعقد في الفترة من 2-4 مايو 1999 ص 3 وما بعدها .
- 24- راجع أسامة محمد عمارة " النظام القانوني لاستغلال الثروات المعدنية الممتدة عبر الحدود الدولية " الشركة المتحدة للنشر والتوزيع 1980 ص 329 .
- 25- راجع محمد عبد الله نعمان "الحماية الدولية للبيئة البحرية قانونية خاصة عن البحر الأحمر " رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة 2004 ص 22 .
- 26- راجع لمزيد من التفصيل محمد حسن الكندري " المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي " دار النهضة العربية 2006 ص 57 وما بعدها ، ومصطفى صلاح الدين عبد السميع " المسؤولية الإدارية عن التلوث الضوضائي " رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة المنصورة 2009 ص 11 وما بعدها .
- 27- راجع محمد حسين عبد القوي "الحماية الجنائية للبيئة الهوائية " النسر الذهبي للطباعة 2002 ص 40 ، وماجد الحلو المرجع السابق ص 143 وما بعدها .
- 28- راجع عادل السيد المرجع السابق ص 105 .
- 29- لمزيد من التفصيل راجع مصطفى صلاح الدين عبد السميع " المرجع السابق " ص 12 ، وخالد السيد متولي "المرجع السابق " ص 17 ، و عبد العزيز مخيمر عبد الهادي " المرجع السابق " ص 26-28 .
- 30- راجع محمد حسين عبد القوي " المرجع السابق " ص 23 .

- 31- راجع احمد سعد "المرجع السابق" ص 64 .
- 32- راجع مجدي مدحت النهري "مسئولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي" مكتبة الجلاء المنصورة 2002 ص 188 .
- 33- لمزيد من التفصيل راجع عادل السيد "المرجع السابق" ص 113 وما بعدها .
- 34- راجع صلاح الدين عامر - المرجع السابق والمراجع المشار إليه فيها ص 471 .
- 35- راجع : صالح عطية سليمان - أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث. رسالة دكتوراه - مقدمة إلى كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية ص 448 .
- 36- انظر في هذه الاتفاقية الوثائق الفرنسية
- LA LUTT International contre la pollution les Eaux marines
LA documentation Française-Notes et Etudes
Documentaires Jaune -1972 - NO.3903 .3904 P310
- 37- راجع د / صلاح الدين عامر- مرجع سابق ص 473 .
- 38- راجع LA documentation Française . opcit . p32 .
- 39- انظر رسالة- صالح عطية سليمان - مرجع سابق ص 452 - 453 .
- 40- راجع صلاح الدين عامر - مرجع سابق - ص 475 وما بعدها وأيضا هامش رقم (1) ص 476 به نص المادة الثانية من الاتفاقية المعدلة لعام 1962 .
- 41- انظر الوثائق الفرنسية مرجع سابق - ص 49 مذكورة به أسماء هذه الدول.
- 42- لقد كان حادث السفينة الليبيرية "توري كانيون" ثالث أكبر ناقلة بترول في العالم في عصرها ، فكانت تحمل 880 ألف برميل من البترول الخام الكويتي ، وقد تحطمت في 17 مارس 1967 في بحر الشمال أمام الشواطئ الانجليزية والفرنسية ، وتسرب منها نحو 60 ألف طن بترول غطت مساحة بطول 35 ميل وعرض 18 ميل بحري ، ونتج عنها هلاك الآلاف من الطيور البحرية وكميات هائلة من الأسماك وتلف الشواطئ الانجليزية ، التي قدرت تكاليف نظافتها آنذاك بحوالي 8 مليون دولار ، مما دفع السلاح الجوي البريطاني إلى تدميرها للحد من الأضرار الناتجة عن هذا التسرب . راجع رياض صالح أبو العطا "دور القانون الدولي في حماية البيئة" دار النهضة العربية ص 57 .
- 43- راجع نصوص المواد 2 ، 3 ، 5 من الاتفاقية

44- راجع صلاح الدين- القانون الدولي للبيئة- دروس أقيمت علي طلبة دبلوم القانون العام بكلية الحقوق بجامعة القاهرة عام 1981 – 1982 - ص 156 وما بعدها.

45- R . Johnston. Gerald moor' legal aspect of marine pollution. Academic press London New yourk 1979 p 602 .

46- راجع الفقرة الرابعة من ديباجة اتفاقية لندن لعام 1973 .

47- (ship means a uessel of any type whartoever operating in the marineenvirnment and includeShydrofoul cushionvchiclessubmersildes floating crobt and ، airboat fixid or boating ploatformes.

48 – راجع نص المادة 9 / 1 من الملحق الأول من اتفاقية لندن لسنة 1973.

49- راجع لمزيد من التفصيل عن هذه الاتفاقية محمد مصطفى يونس - المرجع السابق من ص 175 – 179

50- انظر دراسة تلك الاتفاقية في :

GoralezyKwojciech. La Mer Baltique et les problèmes de coopération des Etats Rineroins.R .G.D . 1980 1P .278 .

51 - راجع محمد مصطفى يونس – مرجع سابق - ص 166.

52 – راجع نص المادة 193 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

53- راجع إبراهيم العناني بحث بعنوان دولة الإمارات والالتزام بحماية البيئة البحرية - قدم لمؤتمر بعنوان نحو دور فعال للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 2-4 مايو 1999 ص4 وما بعدها .

54- راجع قريبا من هذا المرجع السابق ص 9 وما بعدها .

55- أوضحت الاتفاقيات الدولية السابقة والمؤتمرات التي عقدت بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر أرضية علي أكثر من تعريف فعرقتها اتفاقية باريس علي أنها " تلوث المنطقة من المجاري المائية من الساحل سواء المناسبة تحت الماء أو من خلال خطوط الأنابيب أو من منشآت إقامة الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها " م 3 / ج من اتفاقية باريس وعرفتها اتفاقية هلسنكي على أن " تلويث البحار بفعل التصرف من اليابسة إلى البحر أيا

كان مصدر التلوث منقولا مع المياه أو مع الهواء أو مباشرة من الساحل بما في ذلك مساقط المياه أو من خطوط الأنابيب. المادة (2) من الاتفاقية .

56 - راجع شرح هذه المادة تفصيلا في المبحث المخصص لدراسة المنطقة الاقتصادية الخالصة للمؤلف "الوسيط في القانون الدولي العام" الكتاب الرابع قانون البحار المرجع السابق ص 117-139 .

57- راجع شرح هذه المادة تفصيلا في المبحث المخصص لدراسة الجرف القاري المرجع السابق من ص 99-116

58 - راجع الفصل الثالث من المرجع السابق فيه شرحا مفصلا عن كل ما يدور في المنطقة من ص 202-249.

59- راجع إبراهيم محمد الدغمه - القانون الدولي للبحار الجزء الأول دار النهضة العربية 1985 - ص 83 .

60- راجع صلاح الدين عامر - القانون الدولي للبحار - مرجع سابق ص 508

61- نصن المادة (211) على أن(1-تضع الدول، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام لقواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، تشجع بنفس الطريقة وحيثما كان ذلك مناسباً، اعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال غلي ادني حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية بما في ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به. وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة، من وقت لآخر، حسب الضرورة.

2-تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه. ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام.

3-علي الدول التي تفرض شروطاً معينة علي دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو علي استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، إن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة. وحينما تضع دولتان ساحليتان أو أكثر، في محاولة منها للمواءمة بين سياستها في هذا الشأن، متطلبات تكون متطابقة الشكل، يبين التبليغ الدول التي تشترك في هذه الترتيبات. وعلي كل دولة إن تشترط علي ربان سفينة ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في هذه الترتيبات التعاونية، إن يزود تلك الدولة، ببناء علي طلبها، بمعلومات عما إذا

كانت السفينة متوجهة إلدولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية ومشاركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية. وأن يبين، إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة. ولا تخل هذه المادة باستمرار ممارسة أية سفينة حقها في المرور البريء أو بانطباق الفقرة (2) من المادة (25).

4- للدولة الساحلية، في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، إن تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء. ولا تعرفل هذه القوانين والأنظمة، وفقا للفرع (3) من الجزء الثاني، المرور البريء للسفن الأجنبية.

5- للدولة الساحلية من اجل التنفيذ المنصوص عليه في الفرع (69)، إن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الخالصة قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القوانين والأنظمة القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام ويكون فيها أعمال لهذه القواعد والمعايير.

6-(أ) حين تكون القواعد والمعايير الولية المشار إليها في الفقرة (1) غير كافيها لواجهة ظروف خاصة وتكون لدى الدولة الساحلية أسباب معقولة للاعتقاد بأن قطاعا معينا واضحا التحديد من مناطقها الاقتصادية الخالصة هو قطاع من الضروري لأسباب تقنية معترف بها وتتعلق الاقياوغرافيه والايكولوجية وكذلك باستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور فيه، أن تعتمد تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن، يجوز للدولة الساحلية إن تعمد بالنسبة غلي ذلك القطاع، وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعينها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة، إلى توجيهه تبليغ بشأن هذا القطاع غلي تلك المنظمة تورد فيه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لذلك ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية. وتبت المنظمة نفي غضون (12) شهرا من استلام هذا التبليغ فيما إذا كانت الأحوال السائدة في ذلك القطاع تتطابق مع المتطلبات المبينة أعلاه. فإذا قررت المنظمة ذلك، جاز للدولة الساحلية إن تعتمد لذلك القطاع قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تنفذ بها القواعد والمعايير أو الممارسات الملاحية التي تقضى بانطباقها علي القطاعات الخاصة. ولا تصبح هذه القوانين والأنظمة سارية علي السفن الأجنبية الأبعد مضى (15) من تقديم التبليغ غلي المنظمة.

ب- تنتشر الدولة الساحلية إعلانا بحدود أي قطاع معين واضح التحديد من هذا القبيل.

ج- إذا كانت الدولة الساحلية تعترم قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل لمنع التلوث من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه فإن عليها، في نفس الوقت الذي تقدم فيه التبليغ السابق الذكر، أن تخطر المنظمة بذلك. ويجوز أن تتناول هذه القوانين والأنظمة الإضافية حالات التصريف والممارسات الملاحية ولكن يتعين أن لا تتطلب من السفن الأجنبية أن تراعي، في تصميمها أو بنائها أو تكوين طواقمها أو في معداتها معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما. وتصبح هذه القوانين والأنظمة الإضافية سارية علي السفن الأجنبية بعد مضي (15) من تقديم التبليغ علي المنظمة، بشرط إن توافق المنظمة عليها في غضون 12 شهرا من تقديم التبليغ.

7- ينبغي إن تتضمن القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في هذه المادة، من بين ما تتضمنه، تلك المتصلة بالقيام فورا بإخطار الدولة الساحلية التي قد تتأثر سواحلها ومصالحها المرتبطة به بالحوادث التي تنطوي علي تصريف أو احتمال حدوث تصريف، بما في ذلك الحوادث البحرية).

62- راجع صلاح الدين عامر. القانون الدولي للبحار مرجع سابق ص 514 .
63- لمزيد من التفصيل راجع للمؤلف الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الثاني الأشخاص الدولية دار النهضة العربية الفصل الخامس المتعلق بالمسؤولية وحالاتها وكيفية تطبيقها .

64- راجع لمزيد من التفصيل للمؤلف الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الأول الماهية والمصادر دار النهضة العربية .