



كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق والعلوم السياسية

حماية البيئة البحرية في القانون الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماجستير
التخصص: قانون إداري معمق

تحت إشراف:

الأستاذ: بن سهلة ثاني بن علي

إعداد الطالب: عبد اللاوي عبد الكريم

أعضاء لجنة المناقشة		
الصفة	الدرجة العلمية	الإسم و اللقب
رئيسا	مساعدة أ	
مشرفا	مساعدة أ	
مناقشا	مساعدة ب	

السنة الجامعية : 2017/2016
السنة الهجرية : 1437 / 1438 هـ

خطة البحث :

مقدمة

الفصل الأول: حماية البيئة في البحر من مصادر التلوث جميعها.

المبحث الأول : حماية البيئة من التلوث بالنفط.

المطلب الأول: حماية البيئة من التلوث نتيجة لطرح السفن والتصادم في البحار.

الفرع الأول: منع التلوث نتيجة طرح السفن للنفط.

أولا: تعريف السفينة.

ثانيا: مكافحة التلوث الناجم عن استخدام السفينة.

ثالثا: الالتزامات التي يترتبها القانون الدولي الاتفاقي على كيفية استخدام السفينة ومنع التنظيف.

الفرع الثاني: مكافحة التلوث الناجم عن التصادم في البحار.

أولا: تعريف التصادم وأسباب وقوع الحوادث.

ثانيا: أهم حالات "حوادث" التصادم البحري.

حوادث التلوث في البحر.

حالات التصادم خارج البحر.

حادثة الناقل (توري كانيون) 1967.

حادثة الناقل "أماكو كاديز" 1978.

المطلب الثاني: التلوث بفعل الجزر الصناعية.

الفرع الأول: المفهوم القانوني للجزر الصناعية.

أولا: المقصود بالجزر الصناعية.

1- تعريفها.

2- التمييز بين الجزر الصناعية والجزر الطبيعية.

3- التمييز بين الجزر الصناعية وبين السفن.

ثانيا: طبيعة الاختصاصات القانونية التي تمارس على الجزر الصناعية.

حقوق الدولة الساحلية على الجزر الصناعية.

التزامات الدولة الساحلية تجاه إقامة واستخدام الجزر الصناعية.

الفرع الثاني: مكافحة التلوث الناجم عن استغلال الجزر الصناعية.

أولاً: طرق الاستثمار في عرض البحر.

ثانياً: الأضرار التي يلحقها الاستكشاف والاستغلال.

المبحث الثاني : حماية البيئة البحرية من التلوث بسبب النفايات الصناعية.

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة أو عبر الأنهار.

الفرع الأول: نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة.

الفرع الثاني: النفايات الصناعية وتلوث مياه الأنهار.

الفرع الثالث: ظاهرة تعرية التربة.

أولاً: أسباب حدوثها وأثرها في تلوث مياه الأنهار.

ثانياً: الآثار القانونية للتعرية في حكم التحكيم في قضية بحيرة لانو 1957:

المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من النفايات النووية والكيميائية المطمورة في السواحل.

الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات النووية.

الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من النفايات الكيميائية الخطرة.

أولاً: خطورة النفايات الكيميائية على البيئة.

ثانياً: الالتزامات الدولية لحماية البيئة من الأسلحة الكيميائية والبكتولوجية.

أنواع الأسلحة بوجه عام.

2- اتجاه القانون الدولي الاتفاقي نحو تحريم استخدام هذه الأسلحة.

الفرع الثالث: المشاكل الناجمة عن استخدام الصناعات الكيميائية.

أولاً: الأمطار الحمضية وأضرارها على البيئة.

ثانياً: المبيدات الحشرية وأثرها على البيئة.

ثالثاً: مصادر التلوث بالكيميائيات في البحر.

الفصل الثاني: المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في البحر.

المبحث الأول : المسؤولية الدولية الوقائية.

المطلب الأول: التدابير المتخذة لمنع التلوث في الإطار الوطني.

الفرع الأول: التصرفات القانونية التشريعية وغيرها بما في ذلك.

أولاً: القوانين والتشريعات اللازمة لمنع التلوث من مختلف المصادر.

- 1 - التشريعات والتدابير لمنع التلوث من مصادره في البر.
 - 2- التشريعات والتدابير لمنع التلوث بواسطة الإغراق.
 - 3- التشريعات والتدابير لمنع التلوث الناجم عن أنشطة تخص قاع البحار.
 - 4- التشريعات والتدابير لمنع التلوث من السفن.
- ثانيا: التصرفات التشريعية.
- الفرع الثاني: التدابير الفنية الاحترازية.
- أولا: تدابير منع التلوث.
- منع التلوث في البحر الإقليمي.
- 2- منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.
- أولا: حدود ولاية الدولة الساحلية في الحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية.
- ثانيا: حماية المحميات البحرية في ليبيا.
- 3- منع التلوث في الجرف القاري.
- ثانيا: الطرق المتبعة لمعالجة النفايات.
- 1- معالجة النفايات الناجمة عن التلوث النفطي.
 - 2- معالجة النفايات الصناعية.
 - 3- معالجة مياه المجاري والاستفادة منها.
 - 4- المعالجة الحديثة للحد من استخدام المبيدات.
 - 5- معالجة النفايات النووية.
- المطلب الثاني: التدابير المتخذة في الإطار الدولي.
- الفرع الأول: التعاون من خلال المنظمات الدولية.
- أولا: المنظمات الحكومية.
- 1- الأمم المتحدة للبيئة UNEP .
 - 2- المنظمة البحرية الدولية OIM .
 - 3- السلطة الدولية لقاع البحار.
 - 4- منظمة التربية والثقافة والعلوم "اليونيسكو" UNESCO.
 - 5- منظمة الأغذية والزراعة FAO.

6- منظمة الصحة العالمية OMS .

ثانيا: المنظمات غير الحكومية نشأة المنظمة.

الفرع الثاني: التدخل الفردي لمعالجة التلوث.

أولا: تدخل الدولة الساحلية في التدخل لضبط مخالفات التلوث.

ثانيا: تدخل الدولة الساحلية لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.

ثالثا: اختصاصات دولة العلم في معالجة التلوث البحري.

المبحث الثاني: التدخل الجماعي لمعالجة التلوث

المطلب الأول: التعاون من خلال المؤتمرات الدولية للحفاظ على البيئة.

الفرع الأول: المؤتمر الدولي للخبراء المتخصصين لدراسة الأسس العلمية للاستخدام والمحافظة على الثروات والكائنات الحية.

الفرع الثاني: مؤتمر البيئة البشرية في استكهولم بالسويد 1972.

الفرع الثالث: المؤتمرات الدولية لحماية منطقة البحر من التلوث.

أ- المؤتمر الثالث لدول البحر المتوسط لقانون البحار 1974.

ب- مؤتمر "نوبيه" بفرنسا عام 1972.

ج- مؤتمر روما بإيطاليا 1972.

د- مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر 1975.

هـ- مؤتمر جنوة لدول حوض البحر 1985.

4- مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

5- المؤتمر الصناعي العالمي لتنظيم البيئة (WICIM) وسيم.

6- مؤتمر البيئة والتنمية "مؤتمر الأرض" بالبرازيل 1992.

7- مؤتمر بوخارست الدبلوماسي لحماية البحر من التلوث.

المطلب الثاني: مراكز النشاطات الإقليمية في منطقة البحر.

الخاتمة

مقدمة

المقدمة

يشكل النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر موضوعا أساسيا، يكاد يكون حديث الساعة ومن المواضيع المهمة التي تفرض نفسها على الواقع الدولي المعاش، أو تكون قد فرضت نفسها بالفعل. وللبحر أهمية جوهرية من عدة نواحي، تجارية وثقافية وسياسية وعسكرية... الخ تجعله محط أنظار جوهريّة من عدة نواحي، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى، فإنّ لمخاطر التلوث التي يتعرض لها هذا البحر آثارا ضارة على اعتبار أنّه منطقة خاصة¹. ومن البحار شبه المغلقة، التي عبرت عنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في المادة (122) بنصها: "لأغراض هذه الاتفاقية يعني البحر المغلق وشبه المغلق خليجا وحوضا أو بحرا تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسيا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر". وتعتبر البحار شبه المغلقة أكثر عرضة لمضار التلوث دون غيرها، كبحر البلطيق وبحر الشمال وخليج المكسيك والبحر المتوسط حيث يتصل هذا الأخير بالمحيط الأطلسي من مخرج ضيق "مضيق جبل طارق" وبالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس، كما يحتوي على بعض الجزر الرئيسية وعدد من الجزء الصغيرة أو الجزيرات².

ولم يعد بعد اليوم من شك في أنّ البحر المتوسط قد أصبح مهددا بأشكال تلوث عديدة وليس المقصود هنا نوعا معينا من التلوث، كالذي تحدثه بقع النفط مثلا، ويمكن إجمال المخاطر المحيطة بالبحر المتوسط في نوعين:

¹- المنطقة الخاصة، يقصد بها كل منطقة بحرية يتم الاعتراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الايكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها، مما يستدعي بشأنها تبني مناهج خاصة أمره لمنع التلوث البحري بها. وهذه المناطق حددها الملحق الأول والثاني والخامس من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن 1973. وهي تشمل: خط 41 درجة شمالا، ثم إلى الغرب حيث مضيق جبل طارق 36 درجة غربا، كما تشمل منطقة الخليج العربي ومنطقة بحر البلطيق والبحر الأسود. راجع بالخصوص: د. سلامة، أحمد عبد الكريم "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية" المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 4، 1989، ص 117.

²- Scovazzi, Tullio «implications of new law of the sea mediterranean» m.pol, 1981, p.302

وهي المخاطر التي تهدد طبيعة حياة الإنسان والتي تكون بسبب مياه الصرف الصحي "المجاري" غير المعالجة أو المعالجة بصورة غير كافية، أو بسبب المواد الكيميائية أو الإشعاعات النووية الناتجة عن تشغيل المصانع المختلفة أو المقامة على طول سواحل البحر المتوسط، خاصة الشمالية منها، ويساهم النفط ومشتقاته في زيادة نسبة هذا التلوث.

كما توجد كثافة سكانية عالية على امتداد شواطئه وما تحمله من مخاطر تتمثل بغزو العمران والمنشآت العمرانية للساحل بأكمله. وتشكل الدول الساحلية في الشمال كإيطاليا وفرنسا وتركيا وإسبانيا لأكثر الكثافات السكانية³. بينما يبلغ عدد سكان ليبيا في الجنوب (4) مليون نسمة ويزيد عدد السكان في مصر عن (55) مليون نسمة. وفي تونس (8) مليون نسمة، وفي الجزائر والمغرب يفوق عدد لسكان لكل منهما (25) مليون نسمة، وفي سوريا يفوق عدد السكان (10) مليون نسمة، وفي لبنان (3.5) مليون نسمة⁴.

أما في فلسطين، فيقدر عدد السكان في الضفة والقطاع عام 1988 (1623000) نسمة، وتتراوح زيادة السكان فيها بين 25 و 35%، مما جعل كثافة السكان من أعلى الكثافات السكانية. ويؤدي استمرار مصادرة المزيد من الأراضي وإنشاء المستوطنات وتوطين مئات الآلاف من اليهود والمهاجرين إلى تدهور الوضع البيئي في فلسطين⁵.

ويتبين من خلال ذلك أنه ستحصل نفايات أكثر نتيجة الانفجار السكاني بسبب متطلبات البشر للطعام والطاقة والمواد المختلفة لتسهيل أمور حياتهم، أمّ الإجراءات ضد التلوث، مستقبلاً، فستبقى عديمة الفائدة بدون التحكم في نسبة الزيادة في السكان. وهناك وسائل متطورة يجب استعمالها للتعامل مع هذه المسألة إذا أراد الإنسان أن يستمر في الحياة. وقد أوضح هذه الحقيقة (ونستون تشرشل) عندما قال: "بأنه ستكون هناك مأساة حقيقية إذا كان نهوض التكنولوجيا هو بداية غروب الإنسانية"⁶.

3- الخطة الزرقاء، نظرات استشرافية إلى مستقبل حوض البحر المتوسط "التنمية والبيئة" المرحلة الأولى، مارس 1984، ص 21

4- المعالج، محمد "الأثار البيئية للاستخدامات المتجددة في الدول العربية" المجلة العربية للعلوم، عدد 18، السنة 9، 1991، ص ص 7-8.

5- المرجع السابق، ص 8.

6- Hartmann, HF. el al, nature in the balance, No. ed. 1972, p, 47.

وتتمثل في الأضرار الناجمة عن التلوث التي تكون سببا في تهديد حياة النباتات والحيوانات البحرية بالفناء وهي مصدر الحياة فوق الأرض، فما يوجد من موارد طبيعية في عالم البحار لا يقدر بثمن. وهي من النعم التي أنعم الله بها على الإنسان لاستغلالها والاستفادة منها، لا للقضاء عليها وتدميرها. وهذه ليست أسباب لحصر الدراسة في الجانب القانوني. وبالنظر لأهمية مكافحة التلوث في البحر فسنعرض هذه الدراسة للبحث على الجوانب القانونية ودورها في حماية البيئة البحرية في البحر م مخاطر التلوث.

يثير هذا البحث صعوبات عدة، من بينها:

- أ- جدة الموضوع: فموضوع التلوث قديم-جديد، فهو قديم منذ وجود الإنسان على وجه الأرض. وجديد بالنسبة لاهتمام المجتمع الدولي، حديثا، فيما يتعلق بقضايا البيئة والتلوث، وهذه الجدة أدت إلى:
- ب- ندرة المصادر حول الموضوع وعدم توافر المراجع العربية وافتقار مكتباتنا إليها، خاصة الحديثة منها.
- ج- ندرة الرسائل والأبحاث القانونية التي تتعلق بدراسة الموضوع.
- د- وتظهر الإشكالية القانونية بخصوص نظام مكافحة التلوث في القانون الدولي العام في التزاحم بين السيادة الإقليمية للدول من جهة وبين النظام القانوني الخاص بالمكافحة من جهة أخرى. وذلك في الالتزامات التي يفرضها القانون الدولي الإقليمي على الدول لكي تحد من أنشطتها التجارية والصناعية التي تلوث البيئة وفي معالجة آثارها.

ولما كان البحر المتوسط يشكل شريان الحياة التجارية والصناعية في ملتقى القارات الثلاث القديمة وطريقا للتجارة العالمية، فإن كمية التلوث التي تصيبه كبيرة مما يلقي أعباء مالية وقيودا تخص التجارة والصناعة، الأمر الذي يجعل من السيادة الإقليمية قيدا أمام الالتزامات لوقائية الملقاة على عاتق دول المتوسط من جهة وأمام الالتزامات العلاجية من جهة أخرى. وهذا ما سنلاحظه في شكل الالتزامات العامة غير المحددة الذي يترك للدول الساحلية حرية التصرف تجاه الحد من التلوث الناجم عن أنشطتها المختلفة وفي معالجة هذا التلوث، مما يجد من فعالية النظم الخاصة بالمكافحة.

أما عن المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث فما زال نظامها لا يتعدى المسؤولية المدنية بالتعويض دون قيام مسؤولية جنائية عن الأخطاء الجسيمة التي تكون سببا للأضرار البيئية الخطيرة كما هو الحال في فروع أخرى للقانون الدولي وخاصة القانون الدولي الإنساني وذلك لحرص الدول على عدم التفريط بأنشطتها الاقتصادية التي تشكل عماد دخلها القومي.

يتركز نطاق هذا البحث وهو "النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر " على الجوانب القانونية، بحيث جرى إيراد التعريفات الخاصة بالتلوث البحري. ووضعها في إطار المفهوم لا يقتصر على الأفعال المباشرة وغير المباشرة التي يتسبب في حدوثها الإنسان. وإنما قد يكون لإرادة غير الإنسان سبب فيها كأفعال الطبيعة أو القضاء والقدر.

ويتجلى النظام القانوني لمكافحة التلوث البحري بالمبادئ القانونية الخاصة مثل: حسن الجوار وعدم التعسف في استعمال الحق والمساواة في السيادة وأخيرا، مبدأ حسن النية. وذلك تمييزا لها عن المبادئ العامة الأخرى التي جرى عليها التعامل الدولي (الإتفاقي

أو العرفي)، بحيث جرى استخلاصها من الاتفاقيات والإعلانات الدولية المعنية بقضايا البيئة البحرية ووضعها في إطار المبادئ العامة لحماية البيئة، بحيث يمكن دراستها ضمن مبدأ "الوقاية خير من العلاج" لأنّ الطرح المعتمد على الوقاية من الأضرار البيئية هو أفضل الحلول بدلا من العمل على مكافحة تلك الأضرار بعد حدوثها.

هذا فيما يتعلق بالنهج الوقائي، الذي يشمل التدابير المتخذة في الإطار الوطني بما فيها التشريعات الوطنية اللببية سواء ما تعلق بتدابير منع التلوث البحري من كافة مصادره وأنواعه، أو ما يتعلق بالتدابير الفنية الاحترازية التي تشتمل على القواعد الخاصة بحماية البيئة في المجالات البحرية التابعة للدولة، كذلك الطرق المتبعة دوليا في معالجة النفايات بعد حدوثها والتخفيف من حدتها والسيطرة عليها.

كل ذلك في نطاق الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة البحرية، حيث يعتمد منهج دراسة هذا البحث على نوعين من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية في البحر المتوسط. وهي:

أ- الاتفاقيات العامة التي تسري على المتوسط وغيره، وهي عديدة كاتفاقية لندن لمنع التلوث بالزيت 1954 وتعديلاتها، واتفاقية منع التلوث من النفايات 1976 واتفاقية منع السفن 1973، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982... الخ

ب- الاتفاقيات الخاصة بالبحر المتوسط وهي اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976 والبروتوكولات المتعلقة بها وسيتم الاستشهاد بهما في كل مطالب البحث وفروعه.

أمّا بخصوص النهج الإصلاحي أو العلاجي، فقد جرى في إطاره تحديد الفعل الضار وإمكانية إسناد المسؤولية الدولية، إمّا بواسطة أجهزة الدولة (تشريعية أو تنفيذية أو قضائية) أو بواسطة أشخاص القانون الخاص.

وعلاقة الفعل الضار بالضرر، ثم تحديد الضرر من حيث نوعه وكذلك درجة جسامته الذي بفعله يحدث "التلوث الجماعي للبيئة" وتثور في هذا الصدد إمكانية المسؤولية الدولية الجنائية عند ارتكاب خطأ بيئي جسيم يؤدي إلى حدوث أضرار بالعديد من الدول. ويوجد شئ من هذا القبيل في القانون الدولي الإنساني واتجاه لجنة القانون الدولي في (المادة 19) من مشروعها عن المسؤولية الدولية.

غير أنّ الأثر القانوني المترتب على القيام المسؤولية الدولية ينحصر فقط في الشق المدني المتمثل في الالتزام بإصلاح الضرر دون أن يكون لهذا الالتزام طبيعة جنائية، وفي هذا الصدد يجري تحديد إمكانية إصلاح الضرر عن طريق التعويض بكافة صورته (عيني، مالي، ترضية).

وأخيراً، تمت الإشارة إلى موضوع موانع المسؤولية الدولية والتفرقة بين حالات انعدام المسؤولية وحالات الإعفاء منها في نطاق القانون الدولي الاتفاقي، حيث يسير الفقه الدولي على الخلط بينهما.

في هذه الدراسة جرى تناول الموضوع "النظام القانوني لحماية البيئة في البحر المتوسط" من خلال فصلين رئيسيين، سبقهما مبحث تمهيدي، وفقا للخطة التالية:

المبحث التمهيدي: تناولت فيه مقدمة لدراسة "أهمية البحر المتوسط ومشكلة التلوث" بحيث قسم إلى فرعين، الأول يتعلق بأهمية البحر المتوسط من كافة جوانبه التاريخية والجغرافية والتجارية والعسكرية والسياسية... الخ.

والثاني: التلوث بشكل عام وقد اشتمل على تحديد المفهوم القانوني للتلوث ثم المبادئ الحاكمة لمكافحة التلوث.

أما الفصل الأول: فقد خصص لدراسة حماية البيئة البحرية في البحر المتوسط من مصادر التلوث جميعها وقسم إلى مبحثين:

الأول: حول حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، سواء ما تعلق بطرح السفن أو التصادم في البحار أو تعلق بالتلوث بفعل الجزء الصناعية.

ويتعلق المبحث الثاني، بحماية البيئة البحرية من التلوث بفعل النفايات الصناعية، سواء ما تعلق بنفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة أو عبر الأنهار، أو تلك الناجمة عن النفايات النووية والكيميائية المظمورة في السواحل. وذلك وفقا للتعامل والأحكام القضائية الصادرة في الموضوع، على الرغم من ندرتها في مجال البيئة البحرية.

ويتناول الفصل الثاني، المسؤولية الدولية عن التلوث في البحر ، بحيث قسم إلى مبحثين:

يتعلق الأول، بالمسؤولية الدولية الوقائية في إطار، مبدأ الوقاية خير من العلاج متضمنا كافة الالتزامات التي تقع على عاتق الدول في منع ومكافحة التلوث وفقا للقواعد القانونية الدولية والتشريعات الوطنية بالخصوص، واتخاذ كافة التدابير المناسبة، بما في ذلك التدابير الفنية الاحترازية.

ويشتمل المبحث الثاني، على موضوع المسؤولية الدولية الإصلاحية التي تمت معالجتها في أربعة فروع:

- يتعلق الأول، بالفعل الضار قد ينجم عن مخالفة الالتزام ببذل عناية أو الالتزام بتحقيق نتيجة.
- ويشير الفرع الثاني إلى موضوع الضرر، فمن حيث درجته قد يكون بسيطا وهو على نوعين: الأول، ضرر بسيط داخل حدود الدولة ولا يثير مسؤولية دولية وتتم معالجته وفقا للقوانين واللوائح المعمول بها داخل حدود الدولة. والثاني، ضرر بسيط تعدى حدود الدولة ويترتب على حدوثه المسؤولية الدولية.
- كما قد يكون الضرر جسيما. وفي هذا الإطار، تم تناول عدة مواضيع مهمة، من بينها الخطأ الجسيم والتلوث الجماعي للبيئة والأضرار بالبيئة لأغراض تدميرية، ثم ظاهرة تصدير النفايات عبر الحدود، باعتبارها من أخطر ظواهر التلوث والأضرار المترتبة على ذلك.
- أما الضرر من حيث نوعه: فقد تم التعرض للأضرار المباشرة والأضرار غير المباشرة، كذلك الأضرار المباشرة والأضرار غير المباشرة، كذلك الأضرار المادية والمحتملة وإلى أي مدى يمكن الاعتماد بهذه الأضرار في قيام المسؤولية الدولية.

وفي الفرع الثالث، تم التعرض للعواقب الناجمة عن التلوث. وذلك بتسوية المنازعات في القانون الداخلي أو في القانون الدولي.

ويتضمن الفرع الرابع والأخير، موضوع موانع المسؤولية الدولية، حيث اعتمد القانون الدولي الاتفاقي بحالات معينة قد تنعدم فيها المسؤولية ابتداء كما هو الحال في حالة القوة القاهرة وخطأ الغير. وحالات أخرى ترتب قيام المسؤولية الدولية، غير أنه قد تحدث ظروف معينة تؤدي إلى الإعفاء منها كما في حالتها الضرورة والشدة.

هذا التطور اقترن بمتغير آخر عل قدر كبير من الأهمية وهو الانفجار السكاني، فالنمو السكاني الكبير أدى إلى تمركز نسبة كبيرة من السكان في المدن الساحلية، الشيء الذي أدى إلى الاعتماد على الثورة السمكية والموارد البحرية كمصدر أساسي للغذاء، أثر بشكل سلبي على توازن الأوساط البحرية، وأخل بنظامها البديع مسببا آثار مدمرة للحياة البحرية. لاستفحال ظاهرة تلوث البحار والمحيطات تنبه المجتمع الدولي للمشكلة وجعلها من بين اهتماماته الكبرى باعتبارها عنصرا أساسيا لاستمرار الحياة الإنسانية لما تتوفر عليه من إمكانيات ضخمة في مجال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وما تحتويه قيعان وباطن أرضها من ثروات معدنية هائلة ونفط لذا بادر المجتمع الدولي بإعداد واعتماد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، والعمل على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث. كما جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا.

وبالنظر إلى تعالي أصوات المنظمات غير الحكومية المهمة بحماية البيئة البحرية وحث الدول في مناسبات دولية كثيرة على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى الوطني والدولي، انعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بداية من سنة 1926 عملت على وضع خطط وتصورات للسيطرة على التلوث البحري لا سيما ذلك الناجم عن تسريب النفط. ولقد اقترن إنشاء منظمة الأمم المتحدة في عام 1945 بإنشاء العديد من المنظمات والوكالات المتخصصة المهمة بحماية البيئة البحرية، خاصة مع توالي الحوادث البحرية بفعل ازدياد التصدمات البحرية.

بفعل الأحداث المتكررة بدأت تظهر مع بداية السبعينات من القرن الماضي إلى الوجود مخاوف من تلوث البيئة البحرية من مواد أخرى غير النفط، والناجحة عن بداية ازدهار عهد الصناعة غير المسيطر عليها. فكانت هذه المخاوف موضع اهتمام مؤتمر "استكهولم" المنعقد سنة 1972 تحت شعار "أرض واحدة". وقد شكل هذا المؤتمر نقطة تحول هامة على صعيد الإهتمام بالمسائل البيئية، جعلت المؤتمرين يتبنون إعلانا يتكون من 26 مبدأ يهم حماية البيئة خصصت العديد منها للبيئة البحرية. وقد دعى المؤتمر إلى العمل على

التمية المستدامة بأسلوب لا يؤثر على ظروف البيئة للأجيال القادمة، وتكثيف التنسيق الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث.

ولقد بدأت الدول والحكومات تفكر بداية من هذا المؤتمر جدياً في إيجاد قوانين وطنية تهدف إلى حماية البيئة البحرية، واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة التي تجنبها مخاطر التلوث وتأثيراته المضرة⁷ فعلى الرغم من أهمية الجهود العلمية والإقليمية في مجال مكافحة التلوث البحري والعمل خفض مستوياته والسيطرة عليه، فإنه لا يمكن استبعاد العهودات الانفرادية للدول في وضع القوانين والخطط لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث. فعلى مستوى الدول تعمل هذه الأخيرة على إصدار القوانين واتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة، وعلى مستواها يمكن أيضاً تحديد الوسائل الفعالة وإنشاء مؤسسات التي تشرف على تنفيذها وتزويدها بالإمكانات الضرورية.

ولقد كان موضوع حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من أخطار التلوث من المواضيع التي عرفت اهتماماً كبيراً على مستوى الدول، وتمت بشأنه مناقشات ساخنة تداخلت فيه العوامل الجغرافية، الصحية، الاقتصادية، والاجتماعية. أثرت بشكل واضح في التعجيل لوضع أنظمة وطنية لحماية البيئة البحرية أنشأت على إثرها الوسائل والسبل المناسبة لمنع انتشار التلوث والسيطرة عليه وعقلنة الممارسات الاقتصادية للدول المطلة على البحر.

ومن هنا جاءت هذه الدراسة لمحاولة تسليط الضوء على الأحكام القانونية المهتمة بحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات البيئية الجزائرية، لبيان ما إذا كانت هذه الأخيرة تعكس حقاً الأحكام والقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. ومن هذا المنطلق فإنّ البحث في هذا الموضوع له أهمية كبيرة بالنسبة لدولة بحرية مثل الجزائر تطل على البحر بساحل طوله 1200 ميل بحري،

⁷-أنه: "عادة ما يكون التصديق على الاتفاقيات دون معنى من الناحية العلمية، وفي 1-(Johnston.D.M) ولهذا الخصوص يقول الفقيه غياب أي جهود مهمة أو ضرورية لتنفيذ أحكامها من خلال إجراءات وتدابير فاعلة على المستوى الوطني." أنظر حسين فرج عطية، الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية في القانون الليبي والاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في العلوم القانونية، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بالدار البيضاء، جامعة الحسن الثاني، عين الشق، المغرب، 2002، ص 07.

وهو منطقة خاصة⁸ ومن البحار شبه المغلقة⁹ وبما أنّ الجزائر تعتبر من الدول المنتجة للنفط بكميات كبيرة، وترتاد موانئها المنتشرة على طول الساحل أعداد هائلة من السفن التجارية وناقلات النفط الضخمة التي تساهم وبشكل كبير في تلويث المياه القريبة من الشاطئ بالإضافة إلى سلسلة المصانع المقامة على السواحل والتي ترمي في الغالب بنفاياتها في البحر دون معالجة، إضافة إلى التمرکز السكاني الذي تعرفه الولايات الساحلية وتأثيراته الضارة على البيئة البحرية، فإنّ موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث يبدو بأنّه لم يحفظ بالدراسة القانونية والبحث الكافي، الأمر الذي يحتاج إلى إجراء المزيد من الدراسات المعمقة والمستمرة لبيان مخاطر التلوث البحري على جميع المستويات عالميا، إقليميا ووطنيا، لتنبه الشعوب والحكومات بخطورة الموضوع وأهمية التصدي له، ومن تمّ تمكينها من اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير قانونية للمحافظة على البيئة البحرية ومكوناتها.

لموضوع حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أهمية نظرية وعلمية. فخطورة وحساسية الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية بفعل التلوث البحري واتساع نطاقه، نتيجة التطور الصناعي والتجاري والتقدم الحضاري الذي شهدته البشرية في السنوات الأخيرة أصبحت تهدد البشرية بالفناء.

فقد أضحت التلوث البحري يمثل اليوم ظاهرة خطيرة على حياة الإنسان، النبات والحيوان. وبذلك

باتت Catherine, la

حماية البيئة البحرية قضية بالغة الأهمية للإنسانية كافة إلى درجة جعل السيدة السكرتيرة العامة للمجموعة

الأوروبية تأكد بأنّ الدفاع عن البيئة البحرية يمثل تحدي Lumiere

الكفاح ضد العوامل M.Despax

⁸- المنطقة الخاصة هي كل منطقة بحرية يتم الاعتراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الإيكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها، الأمر 1978 لمنع التلوث من السفن، ومن بينها/ الذي يستدعي تبني قواعد خاصة لمنع التلوث. وقد تمّ تحديد هذه المناطق في اتفاقية مار بول 73. منطقة البحر. أنظر حسين فرج عطية، المرجع السابق، ص 10.

⁹- لقد حددت المادة 122 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنه " لأغراض هذه الاتفاقية يعني البحر المغلق وشبه المغلق خليجا أو حوضا أو بحرا تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

الأكثر أهمية القرن العشرين¹⁰. ولقد وصف الأستاذ "Le problème du

" المؤدية إلى الإضرار بالبيئة بما فيها البيئة البحرية بأنه مشكلة القرن العشرين عن أهمية البيئة وضرورة حمايتها

وفي نفس السياق عبر السيد R.Poujade.

والأبعاد المختلفة المرتبطة بقوله "...أنّ حماية البيئة البحرية يعبر عن فكرة هامة ورائدة، وهي واحدة

من تلك الأفكار نادرة التكرار، لا توجد بكثرة في كل قرن، والتي تدفع المجتمع إلى التساؤل حول أسباب

وجوده وحياته، وحول القيم التي ينبغي حمايتها.

¹⁰- "la défense de l'environnement marine devient le défi le plus important de la fin du 20^{eme} siècle"
d'après caroline london, environnement communautaire MI'heure des choix, la semaine
juridique, 1997, n 3512, p 223. هو أول وزير فرنسي للبيئة عين بموجب تعديل وزاري محدود تم في 1971/01/07.

الفصل الأول

حماية البيئة البحرية في البحر من مصار

التلوث بجميعها

كان الاعتقاد السائد أنّ البحر يملك مصادر لا تنضب وغير معرضة لأية أخطار نتيجة نشاطات الإنسان. ولكن مع مرور الأيام اتضح عكس ذلك¹¹، خاصة مع توسع العمراني والتصنيع واستخدام المنتجات الكيميائية وازدياد عدد ناقلات النفط والسفن النووية، حيث تسهم مجموعة واسعة من الأنشطة البرية والبحرية في تدهور البيئة البحرية ومن بين الملوث المقذوفة في البحر ترد نسبة (40%) عن طريق الأنهار،

¹¹ - Colliard, M. Claude. Cours de droit international public, Paris, 1974-1975, p.180.

ونسبة (30%) عن طريق الغلاف الجوي، بينما تسهم كل من الأنشطة البحرية وأعمال الإغراق بنسبة (10%) ويظل الجزء الكبير من الملوثات في المياه الساحلية. وأشد الملوثات البرية تهديدا للبيئة البحرية هي مياه الساحلية. وأشد الملوثات البرية تهديدا للبيئة البحرية هي مياه الصرف الصحي "المجري" والمغذيات والمركبات العضوية وبصفة خاصة الهالوجينيات العضوية¹². والترسبات والمعادن والنفط. كما أنّ تآكل التربة مصدر إضافي للمداخلات الضارة¹³.

ويمكن تصنيف المصادر المهمة والمتميزة لتلوث البحار، بصفة عامة، في ثلاثة مصادر. وهي التلوث بسبب الانبعاثات المستمرة، خصوصا الناتجة عن تطور النشاطات الصناعية للإنسان. والتلوث الناتج عن مختلف الأنشطة الإنسانية الأخرى في البحارة ثم التلوث الناجم عن الغلاف الجوي¹⁵¹⁴ هذا فيما يتعلق بمصادر التلوث، أمّا بخصوص أنواعه، فيمكن تقسيمها إلى قسمين:

الأول: تلوث إداري ومقصود وقد يكون معتمد أو نتيجة إهمال. وينتج من الرمي المعتمد للنفايات والمواد الملوثة في البحر خصوصا من الدول المطلة على البحار، حيث ترمي بمخلفاتها وبقايا الاستخدامات اليومية من المياه المستعملة الملوثة ومجري تصريف المياه في البحار دون معالجة مسبقة¹⁶. وقد يكون نتيجة إهمال كالذي ينجم عن عدم مراعاة القواعد والإشارات البحرية المعمول بها دوليا لسلامة المرور في البحارة، بحيث يترتب على ذلك وقوع الكوارث البحرية كالتصادم وغيره.

والثاني: تلوث غير إرادي وعفوي ويكون نتيجة وقوع الكوارث الطبيعية الخارجة عن إرادة الإنسان، بما فيها غرق ناقلات النفط وغيرها من السفن بسبب العواصف البحرية وهيجان البحر.

¹²- الهالوجينيات العضوية: وتشمل مبيدات الآفات ومبيدات الأعشاب، راجع الوثيقة رقم: A/Conf/151/Pc/104/Add 1. 1991,p.13.

¹³- Op . Cit., p.13.

¹⁴- Lévy,Gean Pierre. «la prevention et le contrôle de la population des mers XVII, 1971 ,p.807.

ولما كان التلوث بالنفط من المصادر المهمة التي تتعرض لها البحار والمحيطات. وعلى وجه الخصوص البحر ، على اعتبار أنّ ضفافه العديد من الإنشاءات الصناعية بمختلف أنواعها. وتعتبر الدول الشمالية كإيطاليا وفرنسا وإسبانيا هي الملوثة الأكبر لمياه هذا البحر.

ونظرا لخطورة الأمر، ستكون دراستنا لهذا الفصل على النحو التالي:

حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (مبحث أول).

ثم حماية البيئة البحرية من التلوث بسبب النفايات الصناعية (مبحث ثاني)

الفصل الأول: حماية البيئة البحرية في البحر من مصادر التلوث جميعها

المبحث الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط

كان النفط منذ تكونه في الأزمنة الجيولوجية يتسرب إلى سطح الأرض ويختلط بالمياه. وبعض هذه التسربات قد جرت على سطح الأرض. وأنّ بحيرات الإسفلت بمنطقة "ترانداد" تعد مثالا على تلك التسربات الهائلة. ويعتقد بأنّ أعمدة اللهب التي رآها سيدنا موسى عليه السلام في الليل وأعمدة النار والدخان بالنهار في ككوك في العراق ناتجة عن احتراق النفط والغاز المتسرب على سطح الأرض ولمدة طويلة لم ينظر إلى النفط كمادة ملوثة¹⁷. نقل النفط من مصادر إنتاجه بكميات ضخمة عبر البحار إلى مناطق الاستهلاك في الدول الصناعية. ومع أنّ مخاطر نقله وسوء استخدامه تؤدي إلى التلوث. وخاصة تلوث البحار به، حيث ينتشر إلى مسافات تقاس بالأميال خلال دقائق معدودة، بسبب حوادث اصطدام أو غرق ناقلات النفط¹⁸. وتم عملية النفط من المناطق الآتية:

- 1- من الدول العربية وإيران إلى أوروبا وأمريكا الشمالية من رأس الرجاء الصالح.
- 2- وإلى البحر المتوسط عن طريق قناة السويس.
- 3- وإلى اليابان عن طريق آسيا الجنوبية- الشرقية.
- 4- والطرق الأخرى المتخذة من قبل الناقلات تتجه من نيجيريا إلى أمريكا الشمالية وأوروبا.
- 5- ومن المكسيك وجزر الأنتيل إلى أمريكا الشمالية (Antilles).
- 6- ومن اندونيسيا إلى أستراليا واليابان وتايوان.
- 7- ومن الأسكا إلى ولايات الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية. وأخرى تمر من قناة بنما¹⁹ كما أنّ التلوث الناجم عن النفط هو بدون أدنى شك أحد أهم مشكلات تلوث البحر المتوسط، ويختلف الوضع اختلافا ظاهرا بين حوض وآخر، فالحوض الغربي يتصف بكثرة المصانع التي تعالج النفط ومشتقاته وبحركة المرور الناشطة لهذه المتوجات، في حين يشكل الحوض الشرقي منطقة إنتاجية وحسب

¹⁷- Smith, G. Wardley, the control of oil pollution, 1st.ed.,Graham and Trotman,London,1983,p.3.

¹⁸-د.بسال، أبو بكر صديق ود. عبد المنعم، محمود: التلوث المعضلة والحل، ط1، مركز الكتب الثقافية، القاهرة، 1989، ص 243.

¹⁹- Embankment ,albert, organization maritime international Omi,london,1983,p.3.

الأهمية تأتي ليبيا في طليعة الدول المتوسطية المنتجة للنفط، تليها بقية الدول العربية كالجنازير ومصر وتونس وسوريا²⁰.

وترجع بدايات التلوث بالنفط إلى نقل أول شحنة بحرية من أمريكا إلى بريطانيا عام 1861 وبناء أول ناقلة للنفط في عام 1886، حيث بدأت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالنفط²¹.

ومن المعروف أنّ النفط ينتشر فوق الماء لقلّة كثافته ورغم قوة الجاذبية التي تجذبه إلى أسفل وتنتشر على شكل بقعة تمتد إلى مسافة كبيرة، وهذه الحركة تشبه تماما إذا صب النفط على سطح صلب، وتعتمد مساحة الانتشار على كثافة النفط "فالنفط الثقيل قليل الانتشار والنفط الخفيف كثير الانتشار"²² ويؤدي اختلاط النفط بالمياه البحرية إلى الإحلال على نحو خطير بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي والنظم البيئية البحرية²³ الأمر الذي وصل ببعض الدول إلى منع مرور الناقلات والسفن التي تحمل مواد خطيرة في البحار والمضايق من ذلك القرار الذي اتخذ عام 1993 بالاتفاق بين الحكومتين الفرنسية والإيطالية لمنع مرور الناقلات والسفن التي تحمل المواد الخطرة في مضيق "بونفسي" الواقع بين كورسيكا وسردينيا الذي يبلغ عرضة (12 كلم) حيث وقع على الاتفاق كل من وزير البيئة في الدولتين، عقب الاجتماع المنعقد بينهما في ميناء "بونفسي" الكورسيكي²⁴ ويتضمن القرار الآتي:

1- منع مرور الناقلات والسفن التجارية الفرنسية والإيطالية التي تحمل كميات من الوقود تتجاوز (500) طن وذلك اعتبارا من تاريخ 15-2-1993.

2- ويكون المنع ساري المفعول على ناقلات وسفن الدول الأخرى، بعد إتمام إجراءات التبليغ، لدى المنظمة البحرية الدولية التي لها رأي آخر وهو، أن يشمل المنع الناقلات والسفن التي تحمل (5000) طن فما فوق من النفط ومشتقاته.

²⁰- زايا، جيلدا وفريق العلوم المتكاملة: مشكلة التلوث في البحر المتوسط، معهد الإنماء العربي، بيروت 1982، ص 49.

²¹- المؤتمر العالمي المعادي للاحتكاكات، المنعقد في الفترة من 26-30 مارس 1980 "النفط والبيئة والشركات الاحتكارية" مطبوع على الآلة الكاتبة، باللغة العربية، طرابلس، ليبيا، 1980، ص 5.

²²- Smith, J..Wordley ?op. cit.,p.5.

²³- د.سلامة، أحمد عبد الكريم: المرجع السابق، ص 104.

²⁴- أخبار دولية: مجلة البحر. تصدر عن النقابة العامة للملاحين البحريين، العدد الثاني، السنة الأولى، 1983، ص 17.

وبناء على ذلك، تقرر حرمان أي ناقلة تعبر المضيق من دخول الموانئ الفرنسية والإيطالية. غير أنّ وزير البحرية الفرنسية رأى أنّ اتخاذ مثل هذا القرار سوف يشكل خطراً على الناقلات التي تضطر إلى أخذ مسار حول جنوب جزيرة سردينيا حيث قوة الرياح²⁵.

- أما المشاكل التي تنجم عن تلوث البيئة البحرية بالنفط فترجع إلى طرح السفن والتصادم في البحار (فرع أول) أو تكون بفعل الجزر الصناعية (فرع ثاني).

المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث نتيجة لطرح السفن والتصادم في البحار

تأتي المواد النفطية في البيئة البحرية من مصادر متعددة. وهذه المصادر تشمل التسرب الطبيعي تحت سطح البحر والتحلل الطبيعي للنباتات البحرية والأحياء البحرية والصناعات القائمة على الشواطئ ووسائل المواصلات والحفر في الشواطئ وحطام ناقلات النفط والسفن الأخرى والمخلفات من السفن التي تضخ وتشحن الناقلات بمياه البحر ويترتب على ذلك تلوث مياه البحر بالنفايات وغيرها من المواد الضارة الأخرى²⁶.

وعرفت المادة (3/1) من اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالنفايات وغيرها من المواد الضارة لعام 1972، إلقاء النفايات في البحر بأنه يشمل الطرح المعتمد للفضلات والمواد الأخرى من السفن والطائرات والأرصدة وأية أبنية من صنع الإنسان في مياه البحر²⁷. ومن ضمن ملوثات البحر المتوسط، تلك الناتجة عن مصافي النفط التي يبلغ عددها في دول الحوض ما يقارب عن الخمسين مصفاة²⁸ كذلك تقوم ناقلات النفط وغيرها من السفن بعملية تنظيف خزاناتها من بقايا حمولتها متجاهلة بذلك التجهيزات الموجودة في الموانئ المعدة خصيصاً للقيام بعمليات التنظيف، حيث توجد عدة مرافئ مجهزة بمنشآت استقبال مياه الصبورة في بلدان المتوسط نذكر منها:

²⁵- د. زايخا المرجع السابق، ص 17.

²⁶- Schachter, Oscar and Sewer, Daniel « marine pollution problems and remedies »

A.J.I.L. , Vol.65, No. 1, 1971, p.88.

²⁷- المؤسسة العامة للموانئ والمنائر "مجموعة اتفاقيات ومعاهدات التلوث البحري السارية في ليبيا"، إدارة الشؤون البحرية، كتيب باللغة العربية، ص 62.

²⁸- د. عوض، عادل: المرجع السابق، ص 43.

0.9	أرزو	الجزائر
0.5	ماغنيزي	إيطاليا
29 ^ق	عسقلان	فلسطين المحتلة

وسواء أكان التلوث ناتجا عن الطرح المتعمد للناقلات والسفن أم نتيجة للحوادث الطارئة، كالمصادمات وغيرها، فإنه يرتب العديد من الآثار الضارة، لذلك سوف نتناول دراسة هذا الفرع في مطلبين:

منع التلوث نتيجة طرح السفن للنفط (المطلب الأول)، ثم مكافحة التلوث الناجم عن التصادم في البحار (المطلب الثاني).

الفرع الأول: منع التلوث نتيجة طرح السفن للنفط

يمكن تعريف السفينة ومكافحة التلوث الناجم عن استخدامها على النحو التالي:

أولاً- تعريف السفينة

لقد عرفت اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت "النفط" لعام 1954، في المادة (1/1) السفينة بأثماً: "أي سفينة من أي نوع تعبر البحار بما في ذلك الوحدات العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية سواء أكانت تسير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى" كما عرفت المادة ذاتها، الناقله بأثماً: "تعني السفينة التي يكون فيها الجزء الأكبر من القسم الخاص بشحن البضائع قد بنى أو جهز لغرض نقل البضائع السائلة التي هي في الوقت الحاضر لا تحمل بضائع غير الزيوت في الجزء المذكور"³⁰. وتعتبر السفينة كأداة للملاحة البحرية محور تطبيق القانون البحري، لذا اهتم المشرع بها وميزها عما عداها من الأموال، فلها اسم تختص به وموطن

²⁹- زاخيا، جليدا : المرجع السابق، ص 51.

³⁰- المؤسسة العامة للموانئ والمنائر: المرجع السابق، ص 51.

معين وهو ميناء تسجيلها أو جنسية تخصها وبها حمولة تتميز بها عما عداها³¹، لذلك عرف القانون البحري الليبي الصادر

1953-11-28 والمعدل بالقانون رقم(62) لعام 1976، السفينة بأنّها:

"كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن وتعتبر جزءاً من السفينة توابعها الضرورية لاستثمارها من معدات وأجهزة وأثاث وقوارب وسائر الأشياء المعدة لخدمة السفينة³². ولكن السفينة التي تخصص لغير أغراض النقل البحري تخرج عن هذا المفهوم، كما جاء في حكم المحكمة العليا الليبية في 25-1-1969، بأنّ:

"رسو السفينة في الموانئ الليبية واستعمالها فندقاً عائماً يأوي إليها الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية، كما لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة الداخلية. وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الأصلي"³³...

ثانياً-مكافحة التلوث الناجم عن استخدام السفينة:

التلوث من السفن كواقعة بحرية، يمكن تعريفه استناداً لنص المادة (6/2) من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن 1973، بأنّه:

"أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لمثل هذه المادة" ولم تغفل الاتفاقية، الإشارة إلى مفهومي الإفراغ في المادة (3/2) بأنّه: "أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو ضخ أو قذف أو إسكاب لمادة ضارة في البحر".

كما عرفت الفقرة الثانية من المادة ذاتها، المادة الضارة، بأنّها: "تلك المادة التي اختلطت بمياه البحر فإنّه يعزى إليها التسبب في مخاطر لصحة الإنسان أو الأضرار بمصادر الحياة مخلوقات البحر والحياة البحرية.."³⁴

³¹- د. ناصف، محمود أحمد فتحي، "مسؤولية الريان عن التلوث البحري بين الشريعة الإسلامية والقانون" مجلة المحاماة، العددان 9 و10، السنة 68، القاهرة، 1988، ص 78.

³²- د. عشوش: القانون البحري الليبي، لاط، الجزء الثاني، لان، 1977، ص 547.

³³- طعن مدني رقم 15/28 ق، جلسة 1-25-1969، مجلة المحكمة العليا، السنة 5، العدد 1969، 3، ص 21.

والملاحظ، على الفقرة السابقة أنّها لم تعرف المادة الضارة في حد ذاتها وإنما اكتفت بالإشارة إلى الآثار المترتبة عليها عند اختلاطها بمياه البحر. ويحدث التلوث في مياه البحر نتيجة لقيام حاملات النفط بتفريغ شحناتها في مصافي نפט إحدى الدول المستهلكة التي في طريق عودتها ولأسباب أمنية يطلب منها تعبئة خزاناتها بمياه البحر للمحافظة على توازن الناقل في عرض البحر. وعند وصولها إلى ميناء الدولة المصدرة، فإنّها تقوم بتفريغ حمولتها من مياه البحر وما معها من بقايا الشحنة متجاهلة بذلك وجود التجهيزات المشار إليها سابقاً، ويرجع ذلك لعدة اعتبارات، منها أنّ عملية التنظيف داخل المرفأ تكون بمقابل، كذلك فإنّ تجميد حركة السفينة وانتظارها لدورها في عملية التنظيف بالرغم من قلة تكلفة عملية التنظيف يجعل وقت الانتظار مكلفاً للسفينة أو لمن يجهزها غالباً³⁵. ويمكن إضافة سبب آخر وهو انعدام الدور الرقابي على مثل هذه المخلفات وعدم تطبيق قواعد المسؤولية الدولية بالخصوص.

ثالثاً- الالتزامات التي يربتها القانون الدولي الاتفاقي على كيفية استخدام السفينة ومنع التنظيف في مياه البحر:

للحيلولة دون وقوع التلوث من السفن والناقلات رتب القانون الدولي الاتفاقي جملة من الالتزامات على كيفية استخدام السفينة ومنع تنظيف خزانات الناقلات بعد تفريغها من شحناتها منها:

1- نص المادة (24) من اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958، التي ألفت على عاتق كل دولة أن تضع قواعد تستهدف منع تلويث البحار بالمواد النفطية التي تنتشر بفعل السفن مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية بالخصوص.³⁶

2- وموضوع التلوث من جراء عمليات النقل البحري، قد سبق أن بحث في مؤتمرات دولية عديدة وتمحضت عنها اتفاقيات دولية لمنع تصريف أو إلقاء النفط في مياه البحار، من ذلك انعقاد مؤتمر واشنطن "المؤتمر الأول" لتلوث البحار عام 1926 الذي يهدف إلى منع التلوث البحري بواسطة النفط

³⁴-د. فتحي، حسين، "التلوث البحري المغزو للسفن وآليات الحد من التلوث"، من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992، ص 4.

³⁵- Colliard, Op . Cit., p.183 and seq.

³⁶- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 532.

عن طريق تحديد إلقاء هذه المادة في البحر³⁷، غير أنّ الدول نفسها المجتمعة في المؤتمر عارضته ولم توقع عليه. وهو ما حصل أيضا بالنسبة للمحاولة الثانية التي قامت بها عصبة الأمم عام 1935 التي أعدت مسودة اتفاقية ثم الأمم المتحدة عام 1950 راجعت الاتفاقية³⁸. وفي عام 1954 عقد مؤتمر لندن الذي نجمت عنه اتفاقية لندن 1954 وتعديلاتها وقد سيطر عليها اتجاهان:

الأول: يجر بشكل مطلق التخلص من النفايات في أي مكان كان البحر.

الثاني: يحدد نطاق الحظر، بحيث تشمل مناطق معينة قريبة نسبيا من الشواطئ. وقد اعتمد المؤتمر الاتجاه الثاني. وحدد مناطق الحظر بحيث لا تزيد عن خمسين ميلا من الشواطئ³⁹ واعتمد هذا التحديد النص على تشديد العقوبة، كما جاء في المادة (6) من الاتفاقية وبحيث تكون كل دولة مشاركة ملزمة بأن تضعها موضع التنفيذ بوسائلها الخاصة على أن لا تقل عن العقوبات المنصوص عليها في التشريعات الداخلية للدول⁴⁰.

3- اشتملت اتفاقية لندن عام 1954، المعدلة في أعوام 1962 و 1969 و 1971 على العديد من الأحكام التي تسري على منطقة البحر المتوسط كما تسري على غيره من البحار وأهم أحكامها الآتي:

- أ- تناولت المادة الثانية نطاق سريان الاتفاقية، حيث تسري على السفن المسجلة في أي إقليم من الأقاليم التابعة لإحدى الحكومات المتعاقدة ويستثني من ذلك، ما يأتي:
- ناقلات النفط التي تقل حمولتها الكلية عن (150) طن.
 - السفن التي تعمل في الملاحة في البحيرات العظمى لأمریکا الشمالية وفي مياه الأنهار التي تتصل بها.
 - السفن الحربية والحربية المساعدة⁴¹.

³⁷ د. الضحاك، إدريس: قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، ط 1، لان، 1987، ص 642.

³⁸ منظمة الأقطار العربية المصدرة للنفط، اللقاء الفني الأول لخبراء البيئة في الصناعات النفطية العربية، الفترة من 16-17 فبراير 1985، الكويت 1985، ص 29.

³⁹ VISSCHER, op. cit., pp. 164-165.

⁴⁰ Op. cit., pp. 164-165.

⁴¹ المؤسسة العامة للموانئ والمناظر، المرجع السابق، ص 11.

ب- بينما تضمنت المادة (3/1) جملة من المحظورات التي تحظر إفراغ النفط الخام أو مشتقاته أو أي خليط من السفن، فيما عدا الحالات التي تكون السفينة فيها تسير في طريقها المرسوم. وكان معدل الإفراغ الفوري لا يتجاوز (60) لترا في كل ميل وكانت نسبة النفط في السائل المفرغ من السفينة لا يتجاوز مائة جزء من المليون جزء من المزيج الزيتي. وكان الإفراغ بعيدا عن أقرب أرض بالقدر المقبول علميا.

ج- وتقضي الفقرة الثانية من المادة ذاتها بحظر إفراغ النفط الخام أو مشتقاته أو أي خليط من الناقلات فيما عدا الحالات التي تكون الناقلات فيها تسير في طريقها المحدد في البحر. وكان معدل إفراغ النفط من الناقلات لا يتجاوز في (60) لترا كل ميل وكانت الكمية الكلية للنفط المفرغ في رحلة الصابورة لا يتجاوز جزءا واحدا من خمسة عشر ألف جزء من سعة حمولة الشحنة الكلية وكانت الناقلات وقت الإفراغ تبعد عن أقرب أرض بمسافة لا تقل عن خمسين ميلا بحريا⁴².

د- وأشارت المادة (4) إلى الاستثناء الوارد على المحظورات في المادة (3) بحيث لا تسري المادة الرابعة في حالة الضرورة على إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي من سفينة بقصد تأمين سلامتها أو لتجنب حدوث عطب للسفينة أو شحنتها أو لغرض إنقاذ أرواح في البحار، أو لأنّ التسرب لا يمكن تجنبه بشرط أن تكون قد اتخذت التدابير اللازمة لمنع التسرب أو لتقليل كميته⁴³.

- غير أنّ هناك بعض الملاحظات على هذه الاتفاقية وهي:

1- إنّ منع التلوث من النفط ليس مطلقا، بحيث يشمل كل الناقلات والسفن وإّما تم استثناء البعض منها، كما أوضحت ذلك المادة الثانية من الاتفاقية.

2- إنّ المناطق المحرمة هي مبدئيا المناطق التي تمتد على بعد (50) ميلا بحريا من أقرب نقطة في اليابس وبتحديد هذه المسافة كان يمكن اللجوء إلى عمليات التنظيف والتخلص من الفضلات في مكان

⁴²- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 202 - 203.
⁴³- المؤسسة العامة للموانئ والمناظر، المرجع السابق، ص 12.

أبعد من هذه المسافة⁴⁴ وهذه مسافة قريبة من السواحل في البحار المغلقة وشبه المغلقة وكان الأجدر في الاتفاقية زيادة هذه المسافة في هذه البحار.

3- ومن عيوب الاتفاقية، ما نصت عليه المادة (9/1) التي تميز للدول المتحاربة أو المحايدة أن توقف تنفيذ هذه الاتفاقية في مجملها أو في جزء منها وفي كل أراضيها أو بعضها. وذلك أثناء العمليات العسكرية. ووفقا للفقرة الثانية من هذه المادة يمكن لهذه الدول أن تلغي هذا الإيقاف في أي وقت. وعليها أن تقوم بعمل ذلك في جميع الأحوال بمجرد زوال الأسباب المبررة له عملا بأحكام الفقرة الأولى.

وهذا ما أدى بالاتفاقية أن تصاب بالعجز أثناء العمليات الحربية⁴⁵.

4- تتعلق الاتفاقية بإلقاء النفط دون غيره من مصادر التلوث الأخرى، لذلك فقد تم تعديلها عدة مرات في أعوام 1962 و 1969 و 1971، لتواجه تطور النقل البحري ومن هذه التعديلات:
أ- توسيع المناطق المحظورة من (50-100-150) ميلا من الشاطئ وما عداها غير محرم به الإلقاء⁴⁶. غير أنّ هذا التحديد لا يحل المشكلة، فالمجالات البحرية كلها واحدة وأثر التلوث يمتد إليها جميعا دون قيود أو حدود.

ب- وضع قيود على تعريف النفط الناتج عن التشغيل العادي للناقلات أو من مخلفات حيز الآلات بجميع السفن.

ج- تحديد سعة الصهاريج في ناقلات النفط من أجل تقليل كمية النفط المحتمل تسريبه إلى البيئة البحرية.

وبالرغم من هذه التعديلات الهامة، فإنّ اتفاقية لندن 1954، المعدلة، أصبحت لا تواكب النمو الكبير في معدلات نقل النفط بالبحر وفي حجم الناقلات إلى جانب ازدياد كميات المواد الكيماوية المنقولة بحرا والاهتمام المتزايد بمشاكل البيئة، لهذا عقدت المنظمة البحرية الدولية بعد موافقة العديد من الدول البحرية مؤتمرا جديدا لإبرام اتفاقية لمكافحة التلوث البحري. وبالفعل أبرمت اتفاقية لندن لمنع التلوث من

⁴⁴ - Colliard, op . cit., p.p 184-185.

⁴⁵ - المؤسسة العامة للموائى والمنائر، المرجع السابق، ص 20.

⁴⁶ - د. الضحاك، المرجع السابق، هامش 34 ، ص 643.

السفن 1973، المعدلة في 1978. وتعتبر معاهدة لندن 1973 وبروتوكول 1978 معاهدة واحدة، لذا يشار إليها معاهدة 1978/73. وقد دخلت حيز النفاذ

2- 10- 1982⁴⁷ ومن أهم الأحكام التي تناولتها ما يلي:

1- وجهت الاتفاقية عنايتها لما قد يلحق البيئة البحرية من أضرار بصرف النظر عما إذا كان هذا الضرر قد لحق بدولة طرف في الاتفاقية، فقد تعهدت الدول الأطراف، بأنّ "تجري تحقيقا عن أية حادثة تقع لأي من سفنها التي تخضع لأحكام هذه القواعد إذا ما تسبب هذا الحادث في إحداث تأثير جسيم ضار بالبيئة البحرية مادة (1/2)⁴⁸.

2- ونصت المادة (1/4) على حظر وقوع أية مخالفة لأحكام الاتفاقية وأحالت إلى القانون الوطني للدولة التي تتبعها السفينة لتوقع بموجبه العقوبات على المخالفة، بغض النظر عن مكان وقوعها، كما حضرت الاتفاقية في الفقرة الثانية وقوع أية مخالفة لأحكام الاتفاقية داخل نطاق الولاية القضائية لأي طرف⁴⁹. ومنحت الاختصاص للدولة الطرف التي تقع في نطاق ولايتها أية مخالفة في أن توكل الأمر للدولة التي تتبعها السفينة لتتخذ الإجراءات في هذه المخالفة بعد أن تزودها بالمعلومات والأدلة التي تثبت وقوع مخالفة.

ووفقا للفقرة الثالثة، تقوم الدولة التي تتبعها السفينة على وجه السرعة باتخاذ الإجراءات المناسبة فيما تخطر به من مخالفات وأنّ تخطر بها الدولة الطرف التي أبلغتها بالبيانات وكذلك المنظمة البحرية الدولية.

3- وتضمنت المادتان (5 و 6) قواعد التفتيش على السفن من السلطات المخولة بذلك من كل طرف من أطراف الاتفاقية.

4- لم تتضمن الاتفاقية أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية. ويبدو أنّ الحالة الوحيدة التي تستوجب تقرير المسؤولية ودون النص على ذلك صراحة هي مخالفة الالتزام الوارد في المواد

47- أ. إبراهيم، مدحت حافظ "تشريعات ومعاهدات مكافحة التلوث البحري في مصر"، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، السنة 31، 1987، ص ص 85-86

48- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص ص 122.

49- المرجع السابق، ص 218.

(4 و 5 و 6) من الاتفاقية⁵⁰.

5- وأخيراً، إلى جانب الأحكام العامة، السابقة، فإنّ الاتفاقية تتضمن بروتوكولا يتعلق بتقارير

الإبلاغ عن الحوادث التي تتضمن مواد ضارة، كما تشتمل على خمسة مرفقات:

- يتعلق الأول، بقواعد منع التلوث بالنفط بما في ذلك قائمة بأنواع الزيوت المختلفة.
- ويتضمن الثاني قواعد لمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن بما في ذلك قوائم لهذه المواد.
- واشتمل الثالث، على قواعد لمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا مغلقة في حاويات الشحن بالبحر أو في الصهاريج يمكن حملها أو المنقولة برا.
- ويحتوي الرابع، على قواعد لمنع التلوث بمياه المجاري من السفن.
- بينما تتضمن المرفق الخامس قواعد لمنع التلوث بقمامات السفن⁵¹.

وهكذا، فإنّ اتفاقية لندن 1978/73 لمنع التلوث من السفن لا تقتصر أحكامها على مكافحة النفط فقط ولكنها تهدف إلى مكافحة جميع أنواع التلوث البحري، فيما عدا المخلفات والنفايات الناتجة عن مصادر أرضية ويتم إلقتها ف-ي البحر حيث تغطيها اتفاقيات أخرى. ومنها اتفاقية باريس لمنع التلوث البحري من مصادر في البر 1974. وكذلك بروتوكول برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية 1976، كما سنرى في الفصل الثاني من هذه الدراسة.

الفرع الثاني: مكافحة التلوث الناجم عن التصادم في البحار

تزداد حركة مرور ناقلات النفط الضخمة بصورة مستمرة، خاصة وأنّ النمو الصناعي المطرد في العالم الصناعي أدى إلى زيادة الطلب على النفط الخام وعلاقة هذه الناقلات مشكلة التلوث علاقة قديمة، حيث إنّ تلوث البيئة البحرية هو نتيجة للعمليات اليومية بسبب تكررها⁵²، إضافة إلى وقوع العديد من الكوارث البحرية كالتصادم مثلاً.

⁵⁰- المرجع السابق، ص 217 وما بعدها.

⁵¹- سجل المعاهدات الدولية والاتفاقات الأخرى في ميدان البيئة، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي، 1991، ص 173.

⁵²- د. العوضي، بدرية: موقف القانون من الأحداث المحلية والدولية، ط 1، لان، الكويت، 1980، ص 11 .

وفي هذا الصدد توجد مسألتان، تتعلق الأولى بتعريف التصادم البحري وأسباب حدوثه، ثم استعراض أهم حالاته، سواء تعلق بالبحر المتوسط أم خارج البحر المتوسط. والثانية، خاصة بالقواعد الدولية لمعالجة التصادم التي منها قواعد التدخل في أعالي البحار، بما في ذلك اتفاقية بروكسل 1969 وغيرها. أمّا عن الأحكام القضائية في التصادم. وخاصة ما تعلق منها بالمسؤولية والتعويض، فيلزم ذكرها في الفصل الثاني بوصفها تطبيقات.

أولاً- تعريف التصادم وأسباب وقوع الحوادث البحرية:

1- تعريف التصادم: عرف القانون البحري الليبي لعام 1953 في المادة (236) التصادم، بأنه: "يقع بين منشأتين عائمتين لهما وصف السفينة قانونا وبصرف النظر عن المكان الذي يقع فيه التصادم، أي سواء وقع في البحر أو مياه أخرى غير بحرية"⁵³. وبهذا المعنى يختلف التصادم عن الجنوح، حيث هذا الأخير، بأنه:

" ارتطام السفينة بقاع البحر أو بالبر قرب الشاطئ بسبب عدم كفاية عمق الماء اللازم للسفينة"⁵⁴. وقد عرفت اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار 1969، التصادم والجنوح أو أي حادثة أخرى ضمن مفهوم "الكارثة البحرية" حيث ورد نص المادة (2) منها على النحو التالي: تعني الكارثة البحرية "تصادم السفينة أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى أو واقعة على ظهر سفينة أو خارجها ينتج عنها ضررا ماديا أو التهديد المهدق بضرر مادي لسفينة أو شاحنة"⁵⁵، كما أشارت المادة (1/2) من اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973، إلى ذات المعنى، بأنّ اعتبرت التصادم والجنوح كارثة بحرية وعرفت بها بأهمّ:

"تصادم السفينة أو جنوحها أو الحوادث الملاحية الأخرى أو الحوادث الفجائية على ظهر السفينة أو خارجة عنها تسبب ضررا أو خطرا داهما بوقوع ضرر جسيم للسفينة أو لحمولتها"⁵⁶

⁵³- د. عشوش: القانون البحري الليبي، المرجع السابق، ص 303، 304.

⁵⁴- المرجع السابق، ص 232، 233.

⁵⁵- د. سلامة، أحمد عبد الكريم: المرجع السابق، ص 111.

⁵⁶- د. الراوي، جابر إبراهيم: القانون الدولي للبحار، لاط، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989، ص 258 - 259.

وقد اهتم القانون البحري منذ زمن بعيد بتنظيم أحكام التصادم المتعلق بالملاحة باعتبار أنّ قواعد منع التصادم في البحر ظهرت لأول مرة في أوائل القرن الحالي ووافقت عليها الدول البحرية التي يعينها الأمر في عام 1910.

ولقد تم إعادة تنظيم هذه القواعد ثلاث مرات بعد ذلك في أعوام 1929 و 1948 و 1960 على التوالي. وتعتبر قواعد 1960 أحدث هذه القواعد.

ولقد قامت المنظمة البحرية الدولية بالدعوة لعقد مؤتمر في لندن في الفترة من 4 - 20 أكتوبر 1972 لغرض تعديل القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر والصادرة عام 1960⁵⁷، وتهدف قواعد التصادم بصفة عامة إلى تفادي وقوع التصادم البحري وما تلتزم به السفن من حيث الأنوار والإشارات الصوتية التي تستخدمها وقواعد السير في البحر لتجنب التصادم⁵⁸...

2- أسباب وقوع الحوادث البحرية، بما فيها التصادم، وهي:

أ- قد يقع بين سفينة وأخرى قضاء وقدر وبسبب ظروف لا يمكن دفعها فتشكل قوة قاهرة، كسوء الأحوال الجوية.

ب- يقع التصادم نتيجة خطأ ربان السفينة التي تصدم غيرها⁵⁹ أو بسبب عجز المساعدات الملاحية والإرشاد وتزاحم حركة المرور البحرية.

ج- بسبب جنوح ناقلات النفط الضخمة أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج النفط، سواء بفعل الأعاصير البحرية أو اصطدام سفن الشحن بتلك المنشآت⁶⁰.

ثانياً- أهم حالات "حوادث" التصادم البحري:

⁵⁷- عبد العزيز، مصطفى محمد: القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، لاط، دار المعارف، الإسكندرية، 1977، ص 9 وما بعدها.

⁵⁸- د. عشوش، المرجع السابق، ص 310.

⁵⁹- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 2.

⁶⁰- د. سلامة، المرجع السابق، ص 105.

1- حوادث التلوث في البحر : قام المركز الإقليمي لمكافحة التلوث النفطي (ROCC) بالبحر المتوسط بأعداد بيانات ومعلومات خاصة عن الفترة من أغسطس 1977 إلى ديسمبر 1989، تعتبر ذات أهمية بالغة في تطوير القدرات لمكافحة التلوث بالنفط، كذلك تسهيلات لتبادل المعلومات وتوفير التعاون التكنولوجي وتقييم النتائج ويبلغ عدد الحوادث التي وقعت بالبحر المتوسط وتم تسجيلها من قبل المركز الإقليمي، خلال الفترة المذكورة، مائة وخمسة وعشرين حادثاً وقعت تسعة حوادث لم تنتج أي تسرب وأن كمية النفط المتسربة نتيجة لحوادث عام 1989، بحوض البحر المتوسط، تقدر بحوالي ألف ومئتي طن⁶¹.

وتعود أسباب حوادث الناقلات النفطية إلى الارتطام بالقاع وحرائق وانفجارات وتصادم الناقلات والحوادث أثناء العمليات بالموانئ (الشحن والتفريغ) كما أنّ التوزيع الجغرافي للحوادث يختلف من منطقة إلى أخرى. وأول هذه المواقع التي تعتبر ذات أهمية بالغة في عمليات النقل، هي:

أ- المنطقة الوسطى لحوض البحر المتوسط: وعلى الخصوص الأماكن القريبة من شواطئ تونس ومالطا وجنوب صقلية. وتقدر نسبة الحوادث التي وقعت بتلك المنطقة بحوالي (20%) من كل الحوادث التي وقعت بالمتوسط.

ب- المنطقة الواقعة في بحر إيجه: خاصة بالقرب من بيروت التي تقدر بحوالي (12%)⁶².

ج- منطقة شرق البحر المتوسط: وهي الواقعة بين قبرص وسوريا ولبنان وسجلت نسبة الحوادث بها حوالي (8%) إضافة إلى أنّ هناك مساحات أخرى تبدو فيها أخطار حوادث الناقلات مرتفعة وهي حوالي (60%) بمنطقة الدردنيل والبسفور بتركيا⁶³. وخلال هذا العام وبالتحديد في

15-3-1994 حدث وأن احترقت ناقلة نفط في البسفور وتسرب النفط منها وأدى ذلك إلى تلوث البحر بالمنطقة⁶⁴.

⁶¹- بن زقلام، وليد "حوادث الناقلات في البحر المتوسط" مجلة المشعل تصدر عن النقابة العامة للنفط والتعدين، عدد 71، 1991، ص 52 - 53.

⁶²- المرجع السابق، ص 53.

⁶³- المرجع السابق، ص 53.

⁶⁴- إذاعة لندن، يوم الثلاثاء، الموافق 15-3-1994.

د- وهناك (5%) من الحوادث سجلت في بحر ليقران (liqu Rian) ومن جهة أخرى، فإنّ عدد قليلا من الحوادث وقع بمناطق مختلفة هي إسبانيا والمياه الإقليمية الفرنسية وبحر الأدرياتيك وشرق ليبيا وغرب الشواطئ المصرية⁶⁵.

2- حالات التصادم خارج البحر: وبالمقارنة، نجد أنّ الحوادث الخطيرة وقعت خارج المتوسط، حيث تعتبر حادثتا "توري كانيون" عام 1967 و"أماكو كاديز" عام 1978 من أخطر حوادث التلوث النفطي وقد ترتب على حدوثهما أضرار جسيمة، لذلك نذكرهما على التوالي:

أ- **حادثة الناقله توري كانيون 1967:** في 18-3-1967، كانت الناقله التجاريه "توري كانيون" المسجله في ليبيريا تخترق الأمواج في وضح النهار بسرعه (17) عقده تقريبا متجهه من الكويت إلى ويلز مع شحنة من النفط الخام⁶⁶، وكانت تحمل (880000) برميل من النفط وقد تحطمت في بحر الشمال أمام الشواطئ الإنكليزية والفرنسية. وبدأ النفط يتدفق من ثغرة من جنبها وانتشرت حمولتها التي هددت حياة آلاف الطيور البحرية وموت كميات كبيرة من الأسماك وتلف الشواطئ الإنكليزية التي قدرت آنذاك نظافتها بحوالي ثمانية ملايين دولار⁶⁷. وقد لجأت القوات البحرية الإنكليزية إلى ضرب الناقله بالمدافع لإغراقها لأنّ وجودها فوق السطح يهدد بمزيد من الأضرار، لقد كان ذلك في عرض البحر وليس في المياه الإنكليزية⁶⁸ الأمر الذي يثير مشكله قانونية حول حق دولة ما في استخدام القوة ضد هدف مدني وقت السلم (كما سنرى في الفقرة التالية).

وبهذا الخصوص، كان حادث "توري كانيون" ماثرا لعدة مسائل قانونية، أهمها:

أولا- ممارسة الاختصاص غير اختصاص دولة العلم خلافا لقواعد الحوادث البحرية:

⁶⁵- بن زقلام، المرجع السابق، ص 53.

⁶⁶- ايلزورث، توماس ج. أساس الحياة هواء وماء، ترجمة لجنة من الأساتذة الجامعيين، لاط، دار الآفاق الجديدة، بيروت، 1968، ص 52.

⁶⁷- د. سلامة "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية" من أبحاث المؤتمر العلمي للقانونيين المصريين، مرجع سابق، ص 13.

⁶⁸- . Colliard, op . cit., p.189 .

فالمشكلة هي تحديد المدى الذي يمكن أن تذهب إليه الدولة التي تتهدد أو يمكن أن تتأثر مباشرة بخطر يحصل خارج مياهها الإقليمية⁶⁹، وكما هو معلوم ، أنّ السفينة في أعالي البحار لا تخضع إلا لقانون العلم الذي تحمله. وإن كانت محكمة العدل الدولية الدائمة في حكم شهير لها في قضية اللوتس⁷⁰ بين تركيا وفرنسا في 17-9-1928، قد أخذت بوجهة النظر التركية على أساس أن: حوادث التصادم البحري ليست من بين الأمور التي ينبغي لها أن تخضع دون ما استثناء، لقاعدة اختصاص دولة العلم دون غيرها. ومن ثم يجوز لها أن تخضع على حد سواء وفي نفس الوقت لاختصاص كل من دولة العلم والدولة التي ينتمي إليها بجنسيته من أضر به التصادم البحري⁷¹. غير أن ما قرره المحكمة، لم يقرره مؤتمر بروكسل الذي توصل إلى توقيع اتفاقية بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري والحوادث الأخرى في 10-5-1952، حيث أخذت بالاختصاص القضائي والإداري للدولة التي تحمل السفينة علمها والتي كانت سبب التصادم⁷². وهو الأمر الذي أخذت به كل من اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958 واتفاقية قانون البحار 1982. وذلك في المواد (11 و 1/97) حيث ورد:

"في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها لا يجوز أن تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها".

من خلال ماسبق، يتضح أنّ اختصاص دولة العلم يتعلق بنطاق تطبيق القانونيين الجنائي والإداري، وفيما عدا ذلك يكون لغير دولة العلم التدخل لتلاقي حدوث خطر داهم قد يهدد سواحلها، كما فعلت انكلترا في حادث "توري كانيون" استنادا إلى حالة الضرورة.

ثانيا - حالة الضرورة:

⁶⁹- د . الغنيمي، محمد طلعت: القانون البحري في أبعاده الجديدة، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 331.

⁷⁰- اللوتس: لمزيد من المعلومات عن هذه القضية، راجع :

د الحفناوي، المرجع السابق، ص 277 وما بعدها.

⁷¹- د. عبد الحميد، محمد سامي: أصول القانون الدولي العام، ط 5، مؤسسة الثقافة الجامعية، 1980، ص 343.

⁷²- د. العناني، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، 1979/78، ص 426.

الضرورة هي مجموعة الظروف الخارجية التي تهدد الشخص بخطر جسيم حال لا يمكن تلاقيه إلا بارتكاب مخالفة قانونية وغالبا ما تكون وليدة لقوى طبيعية⁷³، كما أن الضرورة لا تخلق حقا وإنما تكون سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية (كما سنرى في الفصل الثاني) وتصرف انكلترة تجاه "توري كانيون" يعتبر حالة ضرورة وليس دفاعا شرعيا على اعتبار أن الدفاع الشرعي كما عرفته المادة(51) من ميثاق الأمم المتحدة يكون ردا على عدوان مسلح ولم يثبت أن "توري كانيون" قد أتت تصرفا من هذا القبيل⁷⁴.

وعلى هذا الأساس، فإن تصرف انكلترة يعد حالة ضرورة لأن هذه الأخيرة تبرر القيام بفعل مخالف للقانون من أجل درأ الخطر الأكبر والداهم الذي يهدد سواحل دولة ما وبذلك فإن "توري كانيون" لم يكن لأغراض خاصة.

ثالثا - التناسب:

إن المادة (5) من اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969، تشير إلى أن إجراءات أو تدابير التدخل المتخذة من قبل الدولة يجب أن تتناسب والخسائر المتكبدة لهذه الدولة أو ما يهددها وأن لا يبالغ في الإجراءات التي توصل إلى الهدف، كذلك فإن هذه المادة تشير إلى مبدأ معروف في القانون الإداري الفرنسي وهو مبدأ النسبية (التكافؤ) ما بين الإجراء المتخذ والخسارة الملحقه أو الخسارة المتوقعة⁷⁵.

وفي سابقة توري كانيون، يمكن اعتبار تصرف انكلترة على النحو السابق الإشارة إليه متناسبا إلى حد ما مع الخطر الذي يهدد سواحلها فيما لو تركت الناقلة والنفط يتدفق منها.

رابعا - الآثار الناجمة عن حادث الناقلة:

⁷³- د . النبراوي، محمد سامي: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي، ط 2، منشورات جامعة قار يونس، 1987، ص ص 420.

⁷⁴- د. الغنيمي، المرجع السابق، ص 331.

⁷⁵- Colliard, op . cit., p.192.

إن غرق الناقله "توري كانيون" أظهر ما يمكن أن يسببه إصابة ناقلة نفط من أخطار تجاه السواحل إثر إجراء محاولة حرق النفط الذي طفق فوق سطح البحر إبان الكارثة بمساعدة القنابل المحرقة ومحلول الطيران الكحولي وبالرغم من أنّ الكمية التي تم حرقها بهذه الطريقة، تقدر بحوالي (20.000) طن، فهذه الطريقة الخاصة بالتخلص من النفط قد اتضح أنّها غير اقتصادية وغير كافية، فالأجزاء المتفجرة من النفط الخام والشديد الاشتعال قد تحدث بسرعة ويصبح من الصعب مواصلة الحرق بسبب حركة التبريد الذي يحدثه الماء التحتي⁷⁶.

على إثر اشتعال النار في النفط الخام المتبقي في الناقله انتشرت النيران على سطح الماء مسافة تزيد عن ميل وتصاعد الدخان إلى علو ميل "تلوث خطير للهواء" ووصل الكربون المتساقط إلى بحر المانش، ثم السفن لرش البقع النفطية بالمواد الكيماوية⁷⁷.

نتيجة لذلك، أوضحت بعض التقارير عن "توري كانيون" والمقدمة من أطقم الملاحظة الجوية في 24-3-1967، أن بقعة النفط بلغت (40) ميل طولاً و(10) أميال عرضاً وقد تم تقرير الكمية بحوالي (30.000) طن من النفط تسربت من الناقله⁷⁸.

خامساً- يجدر بنا ذكر ملاحظة مهمة:

تتعلق بأعلام المجاملة، حيث تمنح العديد من الدول⁷⁹، أعلام المجاملة التي تبحر لوائها أغلبية ناقلات النفط، وهي لا تفرض أي قانون للضرائب المالية ولا أية مؤهلات خاصة بطاقم السفن⁸⁰، ويترتب على ذلك أن هذه الناقلات والسفن تكون أكثر عرضة للحوادث لعدم التزامها بالمتطلبات القانونية المتعلقة بالسلامة والأمن البيئي وانعدام الرقابة عليها وضبطها من طرف دولة العلم، كذلك فإن مالكي هذه السفن أو تجهيزها غالباً، ما يكونون من الدول المصنعة الذين يحتمون وراء تسهيلات قوانين الدول المذكورة

⁷⁶ - Hodson, op. cit., p. 65.

⁷⁷ - ايلزورث، المرجع السابق، ص 54.

⁷⁸ - Smith, op. cit., p. 28.

⁷⁹ - هذه الدول هي: ليبيريا وبنما وهندوراس وعمان ولبنان واليونان والصومال، راجع:

د. الضحاك، المرجع السابق، ص 648.

⁸⁰ - زاخيا، جيلدا وفريق العلوم المتكاملة، المرجع السابق، ص 61.

ولعل هذا هو السر في عدم اختفائها بالرغم من المحاولات العديدة من أجل ذلك⁸¹ إضافة إلى ذلك فإن نسبة (57%) من حوادث الغرق تتعلق بالسفن حاملة علم المجاملة، في حين أن هذه الأخيرة لا تمثل سوى (25%) من الأسطول التجاري (حسب بيانات لويدز لعام 1977 وهي شركة إنكليزية وتعد من أشهر شركات التأمين البحري)⁸².

سادسا- وأدى حادث "توري كانيون" إلى تطور القواعد القانونية الخاصة بالتلوث من السفن وذلك بإبرام اتفاقية بروكسل 1969 بخصوص التدخل في أعالي البحار. وهذه نتيجة مهمة من نتائج الحادث.

ب- حادثة الناقل "أماكو كاديز" 1978:

وقعت هذه الحادثة في 16-3-1978، حيث جنحت ناقلة النفط العملاقة "أماكو كاديز" بالقرب من شاطئ بورتسال بريتاني في غرب فرنسا وفقدت حمولتها من النفط بأكملها (228.000 كم)⁸³ من الشاطئ بدرجات متفاوتة، وتحول النفط الذي انسكب من الناقل إلى مياه بنية اللون تميل إلى الحمرة بسبب المد والأمواج. وقد تسبب النفط في موت حوالي (4.500) من الطيور. ولوحظ لعدة أسابيع نقص في إنتاجية العوالق النباتية. وكانت هناك تأثيرات على مصائد الأسماك. أما عن التكلفة الكلية للإسكاب النفطي من الناقل فقدرت بحوالي (300) مليون دولار⁸⁴.

ويعزى سبب تحطم الناقل إلى أصابنا بعطل فني وتعطيل دفتها حيث دفعتها أمواج المانش إلى سلسلة من الصخور فاصطدمت بها وكانت النتيجة انشطارها إلى نصفين⁸⁵.

بينما أثبت القضاء أن سبب الحادث كان في الأساس هو سوء تصميم وصناعة الناقل من الشركة المشيدة لها⁸⁶.

⁸¹- د. الضحاك، المرجع السابق، ص 648، 649.

⁸²- زاخا، جيلدا، المرجع السابق، ص 61.

⁸³- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، إنقاذ كوكبنا، المرجع السابق، ص 89.

⁸⁴ - المرجع السابق، ص 89.

⁸⁵- د. عبد السلام، علي زين العابدين. و د. عرفات، محمد بن عبد المرحي، المرجع السابق، ص 157.

ولما كانت الناقله تملكها إحدى الشركات الأمريكية، فقد أدى ذلك إلى النزاع بين الشركة مالكة السفينة حول الجهة المختصة بنظر النزاع مما أدى إلى عرض النزاع على المحاكم الفيدرالية الأمريكية لتحديد ولايتها في نظر هذه القضية⁸⁷. وفي العام نفسه 1978، بدأت مبادرات فرنسية متعددة على الصعيدين الوطني والدولي، حيث طلبت فرنسا وهي الدولة الساحلية المهتمة بمكافحة التلوث من الجهة التابعة لها الشركة النظر في المشكلة. وطلبت مشورة المنظمة الدولية البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية ولا سيما اللجنة القضائية بالإضافة إلى مجموعة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية⁸⁸... كما عمل المتضررون من البقعة النفطية التي بلغت (30 كم) عرضاً و(150 كم) طولاً على تنظيف الشواطئ الملوثة، ثم أقاموا الدعوى على شركة ستاندرد النفطية (Standard Oil Company) التي تملك الناقله وتسمى اختصاراً "أماكو" وأقاموا الدعوى كذلك، على فرعين من فروع هذه الشركة يقومان بالإشراف على أعمال الناقله. وقد جاوز عدد الذين أقاموا الدعوى المائة من مختلف الفئات⁸⁹.

أما عن مرحلة صدور الحكم وأهمية النتائج المترتبة عليه، فسيكون من ضمن المواضيع التي نتعرض لها في الفصل الثاني من هذه الدراسة خاصة ما تعلق بجانب المسؤولية عن التلوث والتعويض، بالإضافة إلى الحادثتين السابقتين، هناك العديد من الحوادث التي وقعت خارج منطقة البحر المتوسط، وكان لها آثار ضارة على البيئة، سوف نذكر أهمها في الملحق الثالث من هذه الدراسة.

⁸⁶- د. فتحي، حسين، المرجع السابق، ص 18.
⁸⁷- د. شوقي، ممدوح "تقرير عن أعمال الدورة الثامنة لمعهد القانون الدولي والعلاقات الدولية بسالونيك" المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 36، 1980، ص 232.

⁸⁸ - Rochere, Jacqueline «les reactions de I.o.m.c.I an desastre de 1 amaco cadiz » A.F.D.I., Xxiv, 1978, p. 755

⁸⁹ - سلامة البشرية في سلامة البيئة "التربة تراب يعج الحياة" مجلة العربي، تصدر عن وزارة الإعلام بالكويت، العدد 319، 1985، ص ص 142- 143.

المطلب الثاني

التلوث بفعل الجزر الصناعية

نظرا للحاجة الماسة إلى النفط الذي يشكل المصدر الاقتصادي الرئيسي للطاقة، فقد بدأ اتجاه الدول حديثا نحو استخراج النفط من أعماق البحار.

وقد تحدث بعض الحوادث بسبب الإهمال في أثناء حفر الآبار والإنتاج تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار والمحيطات واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب والبحث عن النفط والغاز الطبيعي لاستكشاف مستودعات الطاقة ومخازنها في جرفها القاري لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة التي بدأت تواجه دول العالم⁹⁰.

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار والمحيطات عند مجرد التنقيب والبحث عن النفط ومشتقاته، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى مثل:

- 1- إنشاء المحيطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية والكيماوية أو غيرها من المواد الخطرة.
- 2- إقامة مستودعات التخزين.
- 3- مد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي السائل.
- 4- استخدام حركة المد والجزء والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية.
- 5- استخراج المعادن كالرصاص والقصدير وغيرها من الأنشطة التي تعد مظهرا من مظاهر التقدم التكنولوجي⁹¹.

⁹⁰ - د. رشيد، أحمد: علم البيئة، ط 1، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1976، ص 54.

⁹¹ - المرجع السابق، ص 36.

ولهذه الأغراض تم وضع وتثبيت الجزر الصناعية والمنشآت والهياكل الطافية ونظرا لما يترتب على إقامة هذه الجزر من مشاكل قانونية تتعلق بتلوث البيئة البحرية، فإنّ الأمر يتطلب تحديد المفهوم القانوني للجزر الصناعية (مطلب أول) ثم كيفية مكافحة التلوث الناجم عن استغلالها (مطلب ثان).

الفرع الأول

المفهوم القانوني للجزر الصناعية

للجزر الصناعية وضع قانون خاص، فهي ليست جزيرة طبيعية وليست سفينة، فالجزيرة الطبيعية هي عبارة عن قطعة أرض يابسة محاطة بالمياه تعلوها في حالة المد. ويطلق هذا الاسم على الجزر الصغيرة والكبيرة لأن كلا منها محاط بالمياه من كل جانب⁹².

وقد عرفت المادة (1/121) من اتفاقية قانون البحار 1982، الجزيرة هي رقعة من الأرض مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء وتعلو عليه في حالة المد.

إنّ التشابه بين الجزر الصناعية والطبيعية، بدون أدنى شك، يطرح عدة تساؤلات مثل السيادة الإقليمية وحقوق السيادة واستثمار المصادر الموجودة على هذا الهيكل الصناعي، وتحث الحكومات على إنشاء الجزر الصناعية وإقامتها، حيث أثارت هذه الجزر عدة مشاكل كتحديد البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية... الخ⁹³ ولأهمية هذا الموضوع نتناوله على النحو التالي:

أولا- المقصود بالجزر الصناعية:

1- **تعريفها:** هي تلك المنشآت الثابتة المكونة من معدن أو ترسان مسلح والمثبتة في قاع البحر بأعمدة من صنع الإنسان ومستخدمة لأغراض مختلفة، كالبحث العلمي أو الأنواء الجوية أو علوم البحار

⁹²- د. جودة، حسنين جودة: جغرافيا البحار والمحيطات، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 405.

⁹³- Papadakis, Nikos, The international legal of artificial is lands, 2 nd, ed, 1977, p. 89.

أو الاستكشاف والاستغلال للثروات الطبيعية أو الدفاع الوطني أو للمراقبة الساحلية أو للمدن العائمة أو للنقل أو للثبات الإذاعي... الخ⁹⁴.

فالجزيرة الصناعية هي من صنع لإنسان وليست من صنع الطبيعة.

وبهذا الخصوص نصت المادة (4/5) من اتفاقية جنيف للجرف القاري 1958، على أن: "تخضع الإنشاءات والأجهزة لقانون الدولة الساحلية ولكنها لا تتمتع بالنظام القانوني الخاص بالجزر فلا يكون لأي منها بحر إقليمي خاص بها ولا يؤثر وجودها على الخط الذي يحدد عرض البحر الإقليمي الخاص بالدولة الساحلية"⁹⁵

كما تناولت الإشارة إلى النص نفسه المادة (8/60) من اتفاقية قانون البحار 1982، بقولها "ليس للجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مركز الجزر وليس لها بحر إقليمي خاص بها، كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري"، ولكن لو هيا الإنسان ظروفًا لإقامتها من الناحية الطبيعية كوضع السدود أو حصر المياه ونتج عن ذلك نشوء جزيرة فهنا تعد الطبيعة كتلك التي تنشأ بفعل الطمي أو بمشاركة الإنسان والمثال على ذلك ما يجري في هولندا حيث توسيع الإقليم الهولندي المكتظ بالسكان وهو عمل طبيعي ولكن بتدخل الإنسان.

2- التمييز بين الجزر الصناعية والجزر الطبيعية: تعد الجزيرة الصناعية قابلة للحركة ويمكن

أن تنقل من مكان إلى آخر فهي تتعرض للنقل مرتين، مرة عند تنصيبها والأخرى عند سحبها في حين أن الجزيرة الطبيعية تكون ثابتة بطبيعتها ومن هنا يأتي الفرق بين الاثنين.

3- التمييز بين الجزر الصناعية وبين السفن: لا تعد الجزيرة الصناعية سفينة لأنها غير

مخصصة للنقل وغير مخصصة للصيد لأن سفن الصيد وإن كانت ثابتة وقت الجني لكنها متحركة وهي ليست سفينة لأنها في أثناء ممارستها لعملها تبقى ثابتة والعاملين عليها ليسوا مستخدمين للنقل البحري

⁹⁴- د. الحسن، الجرف القاري، محاضرات ألقيت على طلبة الدراسات العليا بقسم القانون الدولي، للعام الجامعي 88 / 1989 ، كلية القانون، جامعة قار يونس، " مذكرات بخط اليد ."

⁹⁵- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 542.

فهم فيون لا ربايه⁹⁶، كما أنّ للسفينة جنسية ورقم وسعة حمولة وهذه شروط غير مطلوبة في الجزر الصناعية. وقد أكدت هذا الفرق اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار 1969 في المادة (2) التي تستثني التجهيزات المستعملة في عمليات الاستكشاف في أعماق البحار والمحيطات من السفن وبذلك لا تعد محطات التنقيب في عرض البحار سفينة⁹⁷. التدخل لتلافي حالات التلوث بالنفط الناجم عن الحوادث البحرية وأغفلت الإشارة إلى ما قد ينجم عن استغلال الجزر الصناعية في أثناء أعمال الحفر والتنقيب، خاصة مع تزايد الحوادث النفطية من جراء هذا المصدر.

أما اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي الناجم عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار 1977، فقد نصت مادتها الأولى، على أنّ: "لا تنطبق هذه الاتفاقية إلا على الأضرار التي تنشأ خارج حدود المياه الساحلية للدولة المتضررة بما في ذلك المياه الداخلية والإقليمية لهذه الدولة أو في مناطق تخضع فيها الموارد الطبيعية لحقوق سيادة هذه الدولة⁹⁸".

إلا أن أحكام التلوث من الجزر الصناعية، لم تتناولها اتفاقية قانون البحار 1982 بشكل مفصل وإنما اقتصر على تحديد طبيعة الاختصاصات التي تمارسها الدول الساحلية على الجزر الصناعية سواء من حيث الحقوق أو الالتزامات المترتبة عليها، الأمر الذي يتطلب إبرام اتفاقيات دولية بالخصوص (عالمية أو إقليمية) لمعالجة حالات التلوث من الجزر الصناعية خاصة في منطقة البحر المتوسط والتي تؤثر تأثيرا مباشرا على البيئة البحرية بها.

ثانيا - طبيعة الاختصاصات القانونية التي تمارس على الجزر الصناعية:

تشمل هذه الاختصاصات حقوق والتزامات الدولة الساحلية على الجزر الصناعية وذلك كما تبنتها

اتفاقية قانون البحار 1982، في المواد (56 و 60) على النحو التالي:

⁹⁶- د. الحسني، المرجع السابق.

⁹⁷- Colliard, op . cit., p.191.

⁹⁸- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 394.

1- حقوق الدولة الساحلية على الجزر الصناعية:

أ - إذا كانت الجزر الصناعية قائمة في البحر الإقليمي، فإنها تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية ولا تخضع للأحكام الخاصة بالجزر الصناعية القائمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ب-الجزر الصناعية في المنطقة الاقتصادية، كما تناولتها اتفاقية قانون البحار، حيث أشارت في المادة (1/56/ب) "للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات" طبقاً للأحكام ذات العلاقة في هذه الاتفاقية، ثم ضيقت المادة (1/60/أ) من الاتفاقية ذاتها من طبيعة هذه الاختصاصات، بنصها:

"في المنطقة الاقتصادية الخالصة يكون للدولة الحق المانع في أن تقيم وتجزئ وتنظم إقامة الجزر الصناعية وتشغيلها واستخدامها".

ووفقاً لنص المادة (2/60): يكون للدولة الساحلية الولاية المانعة (Exclusive) على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والمجرة.

والملاحظ، على نصوص المادة السابقة (56 و 60) وجود اختلاف بين المصطلحات فيما يتعلق بلفظ ولاية وحق وولاية مانعة بخصوص تشغيل الجزر الصناعية واستغلالها وهذا يثير مشاكل عملية فيما يتعلق بنطاق هذه الولاية، لأنّ مصطلح ولاية عام وشامل، بحيث يشمل اختصاصات الدول على مجالها البحرية على النحو الآتي:

- 1- سيادة على المياه الإقليمية "بحر إقليمي ومياه داخلية".
- 2- حقوق سيادة على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة.
- 3- رقابة على المنطقة المجاورة.
- 4- اختصاص شخصي بموجب قانون العلم على السفن والطائرات.

فهذه الحالات الأربعة تدخل ضمن مفهوم الولاية.

ج - أما الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الجرف القاري، فقد أشارت إليها المادة (80) من الاتفاقية التي تحيل إلى المادة (60) من الاتفاقية ذاتها، حيث نصت على أن:

"تنطبق المادة (60) الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات المقامة على الجرف القاري" وتخضع هذه الجزر لحقوق السيادة التي تتمتع بها الدولة الساحلية.

نخلص من ملاحظة هذه النصوص، أن ولاية الدولة على الجزر الصناعية في منطقتها الاقتصادية الخالصة تابعة لحقوق السيادة التي تتمتع بها في هذه المنطقة، ليس على الشروات الحية فقط، بل على المجال البحري الذي تشكله هذه الجزر، سواء ما تعلق منها بولايتها التشريعية أو التنظيمية على الجزر نفسها أو على منطقة السلامة المحيطة بها والتي يلزم على السفن الأجنبية احترامها، كما تنص المادة (6/60) من اتفاقية قانون البحار 1982.

ويقوي هذا المعنى سريان حقوق السيادة للدولة الساحلية التي تتمتع بها على جرفها القاري على هذه الجزر طبقا للمادة (80) من الاتفاقية.

كما أن استخدام تعبير الولاية المانعة والحق المانع في المادة (1/60 و 2) من الاتفاقية نفسها يجعل من موضوع المانعية مرادفا للمانعية الموجودة في حقوق السيادة.

د- أما الجزر الصناعية المقامة في المنطقة الدولية:

تكون مقامة خارج حدود الولاية الوطنية للدولة الساحلية وتخضع لأحكام السلطة الدولية إذا كانت مخصصة لأغراض استكشاف هذه المنطقة واستغلالها، كما نصت المادة (2/147) على أن:

"لا تقام المنشآت المستخدمة في إجراء الأنشطة في المنطقة ولا تثبت أو تزال إلا على وفق قواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها ويجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت وتثبيتها وإزالتها ويجب

تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه المنشآت وتثبيتها وإزالتها ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه على وجودها".

هـ- الجزر المخصصة للبحث العلمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

وتخضع هذه الجزر لإشراف الدولة الساحلية على وفق نص المادة (5/246/ج) من اتفاقية قانون البحار 1982، حيث نصت على أنه:

"يجوز للدولة الساحلية في ممارستها لصلاحياتها التقديرية أن تحجب موافقتها على إجراء دولة أخرى أو منظمة دولية مختصة لمشروع بحث علمي بحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة إذا كان ذلك المشروع ينطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات المشار إليها في المادتين (60،80) .

و- أما الجزر المخصصة للبث الإذاعي غير المرخص:

فإنها تعد إذاعات قرصنة وتعمل الدول المعنية على قمعها ومكافحتها وذلك بحسب نص المادة (1/109 و2) من اتفاقية قانون البحار 1982، والتي ولدت على النحو التالي:

- الفقرة الأولى: "تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار".
- الفقرة الثانية: "لأغراض هذه الاتفاقية، يعني البث الإذاعي غير المصرح به إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الإغاثة".

2- التزامات الدولة الساحلية تجاه إقامة واستخدام الجزر الصناعية:

لقد تناولت النص على هذه الالتزامات اتفاقية قانون البحار وذلك في المادة (60) الفقرات من

(7-3) والمادة (2/1/147) على النحو التالي:

أ- الفقرة الثالثة: "يجب تقديم الإشعار الواجب عن إقامة هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ويجب الاحتفاظ بوسائل تنبيه دائمة للإرشاد إلى وجودها. وتزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة مع مراعاة معايير دولية مقبولة عموماً تضعها في هذا الصدد المنظمة البحرية. وتولى في هذه الإزالة المراعاة الواجبة لصيد السمك وحماية البيئة البحرية وحقوق الدول الأخرى وواجباتها. ويتم التعريف على نحو مناسب وعمق وموقع وأبعاد أية منشآت أو تركيبات لا تزال كلياً".

ب- الفقرة الرابعة: "للدولة الساحلية، حيث تقتضي الضرورة ذلك أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات".

ج- وتناولت الفقرة الخامسة بأن "تحدد الدولة الساحلية عرض مناطق السلامة واطئة في اعتبارها المعايير الدولية المنطبقة وتقام هذه المناطق على نحو يضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية أو المنشآت أو التركيبات ولا يتجاوز مسافة 500 متر...".

د- ونصت الفقرة السادسة: "عل جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة".

هـ- وتضمنت الفقرة السابعة، النص على أنه: "لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت التركيبات ومناطق السلامة حولها إذ ترتبت على ذلك إعاقة لاستخدام الممرات البحرية المعترف بأهمها جوهرية للملاحة الدولية" ويترتب على ذلك واجب أن تستخدم تلك المنشآت في الأغراض السلمية دون غيرها (م 3/2/147) من الاتفاقية. ومن واجب الدول، كذلك، أن تسعى إلى تطوير الأنظمة واستحداثها والطرائق الكترونية الحديثة لكي تتجنب وقوع الحوادث الخطيرة والناجمة عن استخدام الجزر الصناعية لاستكشاف واستغلال الحقول البحرية.

وبهذا الخصوص، نشير إلى المعرض الذي أقيم في أمستردام، خلال الفترة من 3 إلى 7-11-1992 وشارك في المعرض هولندا للجزر الصناعية (Holland off shore) عدد كبير من الشركات المتخصصة في حفر الآبار وإقامة المنصات وتمديد خطوط أنابيب النفط والغاز تحت سطح البحر، حيث عرضت

الشركات المشاركة طرائق حديثة مهمتها المساعدة على استخراج النفط والغاز بصورة فعالة وسريعة واقتصادية. وتتميز هذه الأنظمة بأنها تحافظ على سلامة وأمن المنصات والمنشآت النفطية والعاملين فيها إلى جانب المحافظة على البيئة البحرية. وهي مزودة بأجهزة إنذار معقدة تساعد على تجنب الحوادث. وكان استحداث هذه الأنظمة على أثر الحريق الذي تعرضت له منصة "بيبيرالفا" في بحر الشمال عام 1989، الذي ذهب ضحيته عدد كبير من العاملين بالمنصة بالإضافة إلى توقف الإنتاج من الحقول لفترة طويلة⁹⁹.

الفرع الثاني : مكافحة التلوث الناجم عن استغلال الجزر الصناعية

منذ إنشاء أول عوامات الحفر في عرض البحر عام 1947، ازداد نمو إنتاج النفط في عرض البحر ازديادا كبيرا. وهناك، حاليا، ألوف الآبار المستغلة في جميع البحار والتي تنتج خمس الإنتاج العالمي. وإن كانت نسبة المخزونات "التحت بحرية" قياسا بالمخزونات الإجمالية هي موضوع خلاف وتراوح ما بين (20-50%) حسب التقديرات، فهذا لا يقلل من أهميتها.

وتظهر كل التوقعات ازديادا في عدد الآبار البحرية، سواء في مرحلة التنقيب أو الإنتاج، مما لا يمكن الاستهانة بأخطار تسرب النفط. بالنظر للحوادث الكثيرة الوقوع في العالم بسبب الإنتاج، حيث اكتشفت في البحر المتوسط بني جيولوجية ملائمة لحقول نفطية تحت طبقات من الأملاح¹⁰⁰. ولأهمية هذا الموضوع سوف نتناوله في النقاط التالية:

أولا - طرق الاستثمار في عرض البحر:

لاستثمار واستغلال الثروة النفطية الكامنة تحت قاع البحار، هناك طريقتان:

الأولى: تتعلق بالاستغلال غير المباشر، حيث يتم الحفر في الشاطئ بالأرض اليابسة والوصول أفقيا إلى النفط الموجود تحت قاع البحر وهذه الطريقة عرفت قديما إذ أمكن استغلال ما تحت القاع بواسطة إنفاق امتدت إلى مسافة (5 كم) وبالنسبة للنفط تجري أعمال الجس باستخدام أوناش مثبتة بحافة الشاطئ.

⁹⁹- علم وصناعة: "أنظمة وطرق حديثة تساعد على سلامة استخراج النفط والغاز من قاع البحار" مجلة البترول والغاز العربي، تصدر عن المركز العربي للدراسات البيئية "عدد فبراير السنة 1993، ص 29، ص 49.
¹⁰⁰- زاخيا، جيلدا وفريق العلوم المتكاملة، المرجع السابق، ص 54، 55.

والثانية: تتعلق بالاستغلال المباشر ، عن طريق استخدام أجهزة مقاومة وق سطح الماء "الجزر الصناعية" وهذه الأجهزة إما أن تكون ثابتة أو عائمة وتبني الأجهزة الثابتة على قواعد ترتفع من قاع البحر وهي تكلف أموالا طائلة. ولذلك يستعاض عنها كلما أمكن ذلك برصيف صغير ترتبط فيه عائمة مخصصة للجس¹⁰¹. وتحمل المواد والأفراد الذين يقومون بذلك، أما عن الإنشاءات العائمة فإنها من وحدات تعمل كل واحدة بمفردها ولا تثبت بصفة دائمة "السفن" وإنما تحتل مواقع يجري فيها البحث وتتركها بمجرد انتهاء مهمتها. ويمكن أن تحتوي هذه الأرصفة العائمة على آلات الجس التي تثبت فوق أعمدة وتستخدم لأعمال الكشف والجس في المناطق البحرية العميقة¹⁰².

وبهذا الخصوص، نود الإشارة إلى أنه يوجد في ليبيا اثنان من الجزر الصناعية، أو المنصات البحرية، بحقل البوري شمال مصراته. وتبعد عن الشاطئ حوالي (120 كم) وبعمق (170) مترا. إحداهما، بحفارة واحدة ويطلق عليها اسم (DP3) والأخرى بحافرتين ويطلق عليها (DP4).

إلى جانب ذلك يوجد خزان عائم يستقبل النفط الخام بعد استخراجها بواسطة الجزر الصناعية بأنايب معدة خصيصا لهذا الغرض. وهي الوسيلة التي يتم بواسطتها ضخ النفط إلى الناقلات. وقد بدأت عملية استكشاف النفط البحري في عام 1987 و1988، أما عملية الإنتاج الفعلي فكانت خلال عام 1988¹⁰³.

ثانيا- الأضرار التي يلحقها الاستكشاف والاستغلال:

وتكون هذه الأضرار على نوعين:

أ- استخدام المتفجرات في استغلال واستكشاف قاع البحار:

لا شك في أنّ استخدام الموجات الانفجارية يؤثر على الأساس الجيولوجي لقاع البحار، علاوة على تأثيرها الضار على كل الأسماك داخل منطقة الانفجار ومن الملاحظ أنه، قد ظهرت حديثا وسائل أقل إضرار وما زالت تتطور لتخدم الاستغلال¹⁰⁴.

¹⁰¹- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 435.

¹⁰²- المرجع السابق، ص 435-436.

¹⁰³- تم ذلك بناء على المقابلة الشخصية يوم الأحد الموافق 6-2-1994، مع الأخ بن زقلام، وليد، بمكتب السلامة وحماية البيئة، شركة أجييب للنفط المحدودة، طرابلس.

كما أن التلوث الذي ينجم عن عمليات الاستكشاف والإنتاج يختلف باختلاف سبب حدوثه، فالتلوث الناجم عن العمليات العادية، يختلف عن الذي ينجم عن الحوادث والانفجارات. وما يحدث في البحر يختلف عما يحدث باليابسة. ويختلف باختلاف طرق ومناطق الحفر وأعماقه. وقبل الحفر هناك التفجيرات الزلزالية وما يحدث إضرارا أو أثرا على مصادر المياه الجوفية. لكن الحفر والاستكشاف في البحار، حاليا، قد أصبح أقل خطرا إذا اتبعت الأساليب العلمية الحديثة، مثل إحلال البندقية الهوائية ومتفجر الغاز محل الديناميت الذي عادة يستعمل ويلحق ضررا بالحياة البحرية. وخاصة إذا كانت الشحنات قوية والمياه ضحلة.

ففي عام 1974 كانت الخطوط الزلزالية التي عملت في العالم، تقدر بحوالي (1.326.363) كيلومتر، في حين كان استعمال الديناميت يمثل (5%) والبندقية الهوائية (63%) ومتفجرات الغاز (21%) والباقي بطرق أخرى¹⁰⁵.

ب- التسرب الناتج عن آبار النفط وأثره على البيئة البحرية:

من المشاكل المترتبة على تلوث البحار بالنفط تلك المتعلقة بآبار النفط سواء في اليابسة أو في البحار، ففي بعض الأحيان تتسرب منها النفط، كما أن مصافي النفط تتخلص من الشوائب وتقذف بها في الأنهار والبحار. ويمكن أن يتسرب النفط من الأنابيب الناقلة للنفط أو السيارات على هيئة غازات غير محترقة مثل الكربون، كذلك قد يحصل خلل بغطاء التحكم لآبار النفط وينتج عن ذلك تدفق كميات النفط بسبب الضغط. ولكن مثل هذه الحوادث نادرة الحصول، كما تقول دراسة أجريت بالولايات المتحدة. وتؤكد أن مثل هذه الحوادث تحصل مرة كل ألف عملية حفر وأن حادثا يصعب التحكم فيه، يحصل مرة كل عشرة آلاف حفر¹⁰⁶.

¹⁰⁴ - د. حلمي، الامتداد القاري، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978/77، ص 389.

¹⁰⁵ - المؤتمر العالمي المعادي للاحتكارات، المرجع السابق، ص ص 2-3.

¹⁰⁶ - Smith , op . cit., p. 5.

وأخيراً، قد يحصل التسرب الناجم عن النفط، نتيجة فعل معتمد، كما حصل في حرب الخليج الأولى بين العراق وإيران في 23-9-1980 التي استمرت ثمان سنوات 8-8-1988 ثم في حرب الخليج الثانية بين العراق والكويت في 2-8-1990 (كما سنرى فيما بعد).

لكن عمليات الحفر تحت الماء قد زادت المشكلة، خصوصاً بعد حصول حوادث تسرب كبيرة، نذكر منها على سبيل المثال:

1- حدث انفجار الحقل النفطي ايكوفيسك (Ekofisk) عام 1977 بمنطقة النرويج في بحر الشمال، حيث تسرب (30000) طن. وهذه تعد كمية قليلة إذا قورنت بـ:

2- حدث انفجار حقل أكس توك واحد (Ix Toc 1) حيث تسرب (4000) طن يومياً من شهر يونيه وحتى شهر سبتمبر في خليج المكسيك عام 1979. وفي هذا الخليج حصل التسرب وكان من الصعب التحكم فيه مما أدى إلى اشتعال قاعدة الحفر.

3- التسرب الذي حصل في منطقة "سانتا برابارا" حيث إن النفط لم يتسرب إلى السطح ولكن الحفر مر بصخر مشقوق. وعليه فإنّ تسرباً من هذا النوع يصعب تحديد كمية النفط المفقودة¹⁰⁷.

4- وفي أوائل لأكتوبر عام 1980 تعرض الخليج العربي إلى تلوث نفطي كبير عندما انفجر أحد الحقول النفطية البحرية الذي يبعد حوالي 100 كم من السواحل السعودية، وقد قدرت كمية النفط التي تدفقت بحوالي (80.000) برميلاً. وانتشر النفط على شكل بقعة طولها حوالي (95 كم) وقد تم إغلاق الآبار المعطوبة بعد أسبوع.

5- وحدث في يناير 1983 في منطقة الخليج العربي أيضاً، حيث هبت عاصفة قوية أدت إلى تحطم منصة أحد آبار حقل الموروز الإيراني. وكانت إحدى ناقلات النفط من العام نفسه قد اصطدمت بذات الرصيف، حيث تسرب حوالي (2000) برميل يومياً¹⁰⁸. والأخطر من ذلك، ما حدث:

¹⁰⁷ - op . cit., p. 5.

¹⁰⁸ - د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 158.

6- عندما نشبت حرب الخليج بين العراق وإيران 1980، وفي قلب منطقة الحرب يوجد أربع جزر صناعية لاستخراج النفط في عرض الشواطئ الإيرانية قرب جزيرة خرج (Kharg) في حقول النفط المسماة "نوروز".

7- وفي بدايات مارس 1983 تعرضت هذه الحقول لنيران صواريخ الطائرات العراقية فأصبحت وتدفق النفط في مياه الخليج قدر ما بين (4.500 و 5.000) برميلا في اليوم. ولم يتمكن الخبراء من إصلاح العطل وتوقيف تدفق النفط نظرا لحالة الحرب. واختلاف مواقف الطرفين، إيران تطالب بوقف مؤقت لإطلاق النار بهدف إصلاح العطل، والعراق يطالب بوقف كامل ونهائي للحرب وإعادة السلام للمنطقة. ولم تتمكن المنطقة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في الخليج من القيام بدورها في مكافحة التلوث وصون بيئة الخليج من الضرر الذي تعرضت له.. وتعد هذه الحالة من أكبر حالات التلوث الناتجة عن آبار النفط في العالم، كما أنها أول اختيار لفعالية برنامج العمل الإقليمي واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978¹⁰⁹.

تلك الاتفاقية، التي اعتمدها في 23-4-1978 بين دول الخليج¹¹⁰.

وبدأت تنفيذها في 1979، علما بأنه لا توجد في هذه الاتفاقية قواعد محددة بشأن المسؤولية الدولية عن التلوث الذي قد يلحق بالبيئة البحرية في الخليج العربي، كما حصل في أثناء الحرب، وإن كانت قد نصت في المادة (3) على أن:

"تتعهد الدول المتعاقدة بالتعاون فيما بينها في صياغة وإقرار القواعد ولإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية..."¹¹¹. ويقابله نص المادة (12) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976. والتي نصت على أن:

¹⁰⁹- د. الضحاك، المرجع السابق، هامش 120، ص 670.

¹¹⁰- دول الخليج: العراق وإيران والسعودية والكويت والبحرين وقطر ودولة الإمارات العربية ثم عمان.

¹¹¹- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 122.

"تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في أقرب وقت ممكن في صياغة واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بسبب حرق أحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها"¹¹². ومن خلال الحالة السابقة، يتضح ما تعانيه البيئة البحرية في الخليج العربي، مما لا يمكن معه فصل الرغبة الموضوعية في صون البيئة في المنطقة، عن الرغبات السياسية وما دامت الوسائل القانونية المتوفرة غير مقترنة بحالة جزاء جدية¹¹³، فإن تكرر مثل هذا العجز لمواجهة التلوث في الخليج العربي قد وقع بالفعل خلال حرب الخليج الثانية بين العراق والكويت 1990، حيث كان من نتائج تلك الحرب ما يلي:

- 1- انتشار بقعة كبيرة من النفط في عرض الساحل الكويتي واحتراق حوالي (613) بئرا من النفط وقدرت الكمية المحترقة في اليوم ما بين (4 و5) مليون برميل من النفط.
 - 2- نتج عن ذلك الاحتراق سحب كثيفة ملوثة وكثافتها تسببت في تعتيم الشمس وانخفاض درجة الحرارة في مناطق عديدة من غرب الخليج العربي، وكان ذلك مثالا للحرب البيئية الشاملة.
 - 3- ومن نتائج الحروب، أيضا أضرارا أخرى على البيئة، حيث يزداد عدد اللاجئين من منكوبي الحرب من (3 - 15) مليون لاجئ وأكثرهم يعيشون في مخيمات وظروف سيئة¹¹⁴. والدليل على ذلك ما يعانيه اللاجئون الفلسطينيون، حيث يعيش حوالي 35% منهم في ستين مخيما في الأردن والضفة الغربية وقطاع غزة ولبنان¹¹⁵.
- من خلال ما تقدم، لم يعد هناك شك، في أن ما ينتج عن مثل تلك الحالات وغيرها من أضرار تهدد اطمئنان الحياة البيئية بصفة عامة. والبحرية منها على وجه الخصوص. وجعلها عرضة للخطر المستمر ثم زيادة التلوث في مياه البحار والمحيطات.

¹¹² - مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 216.

¹¹³ - د. الضحاك، المرجع السابق، هامش 120، ص 670.

¹¹⁴ - 1972 - 1922 - 1972 » et maintenant ? Guerre et paix, p.22. PNUA Audit de la terre, l'environnement mondial,

¹¹⁵ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يوم البيئة العالمي 5- يونيو- 1993، مطابع المؤسسة العربية للطباعة والنشر، البحرين، 1993، ص 1.

المبحث الثاني

حماية البيئة من التلوث بسبب النفايات الصناعية

بدأت الثورة الصناعية منذ اختراع "جيمس وات" للآلة البخارية عام 1761، فأحدث بذلك انقلاباً خطيراً الأثر على الصناعة وحياة الإنسان وعلى تخطيط المدن. وبدأت فترة جديدة من تاريخ البشرية لها طابعها المخالف لكل ما سبقها¹¹⁶.

ولذا، فإن المشكلات البيئية المرتبطة بالتنمية الصناعية، تحدد في ثلاثة عوامل تزيد من حدة هذه المشكلات:

1- أنه مع تزايد الانبعاثات من الأنشطة الصناعية، فإنها تتجاوز الكمية التي تستطيع البيئة استيعابها بسهولة.

2- أنه مع توسع المدن الصناعية يتعرض مزيد من الناس للتلوث.

3- تتم داخل الصناعة تحولات هيكلية بعيداً عن الأنشطة التي تسبب تلوثاً محدوداً مثل الغزل والنسيج ومنتجات الأخشاب وتجهيزات الأغذية ونمو صناعات أخرى تزداد إمكانات تسببها في أضرار بيئية مثل المعادن والكيماويات والورق... الخ¹¹⁷.

4- وبالنسبة للصناعة النووية يعد التلوث الإشعاعي من أخطر أنواع التلوث البيئي، حيث لا يشم ولا يحس فهو يدخل الجسم دون سابق إنذار ودون ما يدل على وجوده أو ترك أثر في بادئ الأمر. وقد أصبحنا نعيش في جو مليء بالإشعاع منذ استخدام الطاقة النووية.

وعلاوة على ذلك، فالتزايد مستمر في الأبحاث النووية. وكذلك الانفجارات والكوارث التي تحدث في الأماكن التي تتداول المواد المشعة في صميم عملها. وفي سهولة ويسر يتسلل الإشعاع إلى الكائنات الحية في كل مكان في الهواء وفي التربة وفي الماء دون مقاومة¹¹⁸.

¹¹⁶ منظمة اليونسكو بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الإنسان والبيئة، لاط، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة، 1978، ص 357.

¹¹⁷ البنك الدولي للإنشاء والتعمير، تقرير التنمية في العام 1992، البيئة والتنمية، الطبعة العربية، مركز الأهرام للترجمة والنشر، 1992، ص 158.

5- أما ما يتعلق بالصناعة والتصنيع في منطقة البحر ، فهناك ما يزيد على (200) ألف مصنع مقام على ضفاف المتوسط، حصة الشاطئ الأوروبي منها تبلغ (90%) أو يزيد وهي صناعات تتوزع بشكل أساسي على صناعة الجلد والنسيج والأغذية والمنتجات الكيماوية وصناعة السفن والمناجم والورق وانتشار مصافي النفط وغيرها.

6- أما الصناعة النووية وهي الأكثر خطورة، فإنّ الشاطئ الجنوبي العربي يكاد يخلو من المفاعلات النووية بالقياس مع الشاطئ الشمالي المقابل الذي يتميز بتوزع وانتشار المصانع النووية على طول¹¹⁹.

وبناء على ما تقدم يمكن دراسة هذا المبحث في فرعين:

حماية البيئة البحرية من نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة أو عبر الأنهار (فرع أول)، ثم حماية البيئة البحرية من النفايات النووية والكيماوية المطمورة في السواحل (فرع ثان).

المطلب الأول

حماية البيئة البحرية من نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة أو عبر الأنهار

يزيد التقدم الصناعي والتكنولوجي من تلوث البيئة في البر والهواء عن طريق التخلص من المخلفات الجافة سواء بالدفن أو الحرق والتخلص من الفضلات السائلة يلوث الأرض والماء. أما فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات السائلة في البحار، فتقوم معظم البلاد الداخلية البعيدة عن السواحل بصرف مخلفاتها السائلة بالري أو الصب في المجاري المائية المجاورة. إلا أن البلاد الساحلية، نظرا لقربها من البحر تصرف المخلفات السائلة في البحر مباشرة مما يؤدي إلى أضرار كثيرة بالشاطئ من الناحية الصحية والاقتصادية¹²⁰.

ومن ناحية أخرى، فإنّ مياه الأنهار لا تختلف كثيرا عن مشكلة تلوث البحار، لأنّ مصدر الملوث في كل منهما متشابهة في معظم الحالات، كما أن البحر هو المصرف النهائي الذي تلقي فيه الأنهار بالملوثات التي

¹¹⁸- د. عبد السلام، علي زين العابدين و د. عرفات بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 289.

¹¹⁹- د. عوض، عادل: المرجع السابق، ص 23-24.

¹²⁰- اليونسكو بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، المرجع السابق، ص 390، 412.

تحملها من داخل الياوس، وإن كان هناك، بطبيعة الحال، اختلاف في حجم الملوثات ونوعيتها في كل من النهر والبحر. لذلك يمكن دراسة هذا الفرع في المطالب الآتية:

نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة (مطلب أول)، ثم النفايات الصناعية وتلوث الأنهار (مطلب ثان)، وأخيراً، ظاهرة تعرية التربة والمشاكل المترتبة عليها (مطلب ثالث).

الفرع الأول

نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة

يضم شمال البحر دولا صناعية، هي المتسبب الأول في تلوث البيئة البحرية، حيث تعد مصادر التلوث الصناعي أكبر وأشد في السواحل الفرنسية والإيطالية والإسبانية مما في غيرها. وتقدر كمية الملوثات الصناعية التي ترمي في هذا البحر بملايين الأطنان سنويا. وتقذف جميع المدن الساحلية الواقعة في الحوض الشرقي للبحر المتوسط بمخلفاتها البشرية والصناعية في هذا البحر دون معالجة مسبقة، أو بمعالجة غير كافية. ولا يختفي مدى الضرر الناجم عن ذلك، مما يؤثر في الصحة العامة والنواحي السياحية والاقتصادية لهذه المدن. ومن هنا يتضح أن التلوث على أشده على طول الساحل اللبناني والفلسطيني، فالعاصمة بيروت وبقية المدن اللبنانية الرئيسية مثل طرابلس وصيدا وجبيل تقع على الساحل وجميعها تقذف مخلفاتها دون أية معالجة في البحر كذلك مدن تل أبيب وحيفا ويافا في فلسطين¹²¹، حيث يترتب على النشاطات الصناعية، في فلسطين تلوث البيئة البحرية بسبب قيام إسرائيل بإلقاء مخلفاتها الصناعية في البحر المتوسط، كما تقوم بدفن النفايات الصناعية في التربة التي تتأثر بدفن المخلفات السائلة والصلبة. وقد أجمع العلماء على أن هناك آثار خطيرة على صحة الفلسطينيين نتيجة تعرضهم لملوثات المصانع الإسرائيلية¹²².

- أما الشاطئ السوري، فجميع مدنه أيضا مثل طرطوس وبنياس وجلبة واللاذقية، تقذف مخلفاتها البشرية والصناعية مباشرة في البحر دون معالجة¹²³، ويحدث ذلك تلوثا كبيرا للسواحل. وأعلى نسبة تلوث توجد

¹²¹- اليونسكو، المرجع السابق، ص 413.

¹²²- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يوم البيئة العالمي 5- يونيو- 1993، ص 3.

¹²³- اليونسكو بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، المرجع السابق، ص 413.

قرب مدينة طرطوس وبنياس وكذلك الأمر بالنسبة للصناعات الساحلية التي لا تعالج مياهها وتسرب الزيوت إلى رمال الشواطئ قد أفسد جمالها. وقد أقيمت عدة مراكز لقياس التلوث¹²⁴.

- وتجدر الإشارة إلى أنّ، أهم الصناعات التي تؤثر في تلوث مياه البحر، نذكر منها على سبيل المثال:

أ- صناعة الورق حيث تعد من المنتجات الضرورية التي تمثل بعض مظاهر الحياة الإنسانية. ويصنع الورق من الأشجار وبقية الأخشاب التي تحتوي على الخشبيين الذي يذاب ومن ثم يرمي به في أقرب مجرى للماء ويسبب تلوثا للحياة في مياه الأنهار والبحار.

ب- الزيوت، فهي عنصر ضروري للصناعة في الحياة الحديثة وبسببها تزداد الحركة التجارية داخل الموانئ، لذلك فإنّ حوادث لا بد أن تحدث وكميات صغيرة من الزيوت تستهلك دون أن تحدث ضررا كبيرا. ولكن الكميات من الزيوت التي تدخل البحر هي التي تثير الاهتمام. والمطهرات التي تستعمل غالبا للتخلص من الزيوت السائلة تترتب عليها نتائج ضارة.

ج- المعادن الثقيلة وتوجد في النفايات بعض الصناعات كالتي تتكون من المعادن وفي صناعة الصفائح المعدنية كالنيكل والكروم والزنك و الكاديوم، وكذلك الزئبق¹²⁵، الذي يمثل الاستخراج المنجمي منه نحو نصف الإنتاج العالمي، في كل من الجزائر ويوغسلافيا، سابقا، وتركيا وإسبانيا¹²⁶. وتعتبر هذه الأخيرة ثان منتج عالمي للزئبق¹²⁷. وعلى اعتبار أن الدول تطل على البحر المتوسط، فلا شك أن الزئبق وغيره من الفلزات السامة تشكل مصدرا خطرا على البيئة البحرية.

ولذلك، فإن مشكلة وجود الزئبق (mercury) في الغذاء البحري للبحر المتوسط لاقت اهتماما كبيرا خلال السنوات الماضية واعتبرت على درجة كبيرة من الأهمية لعدد من الدول، فالمشكلة الرئيسية للزئبق أنه يوجد في الطبيعة في صورة معادن ومركبات عضوية. وأنّ أشكاله المختلفة المضافة من المصادر الصناعية زادت في نسبة تركيزه في الطبيعة، ومن المتعارف عليه أن الزئبق يقوم بدور التبادل في البيئة ولذلك

¹²⁴- المجلة العربية للعلوم، العدد 18، المرجع السابق، ص 21.

¹²⁵- Hartmann,et al, op. cit., pp. 44- 45.

¹²⁶- د. عوض، عادل: المرجع السابق، ص 36.

¹²⁷- الخطة الزرقاء، المرجع السابق، ص 51.

يقوم من خلالها بتغيير مركباته الكيميائية تحت تأثير كلا من المسببات الكيميائية والإحيائية، حيث ينتج عنها أحد أكثر صور التسمم من خلال زئبق الميثان الذي في العديد من الأسماك التي تقتات على بعضها، الأمر الذي يسبب خطرا على مستهلكيها¹²⁸. والدليل على ذلك ما حدث في "ميناماتا" حيث مرت اليابان بتجربة مؤلمة، على الرغم من أنها ليست لها أبعادا دولية. ولا تتعلق بالبحر المتوسط ولكنها تدل على مدى خطورة انصباب الزئبق في البحار. ففي عام 1953 وبالتحديد في منطقة "كوما موتو" الواقعة في جنوب البلاد على شاطئ خليج "مينا ماتا" ظهر مرض في غاية الخطورة يصيب الجهاز العصبي. واتضح بعد ذلك أن أحد المصانع وكان ينتج مادة الخطورة يصيب الجهاز العصبي. واتضح بعد ذلك أن أحد المصانع وكان ينتج مادة كيميائية غير ضارة في حد ذاتها تصرف في الخليج مادتي كلور الأثيل والزئبق بكميات تعد غير خطيرة. ولكنها أدت بالتراكم على مر السنين إلى تلوث النباتات والأحياء البحرية وأصيب سكان مينا ماتا بهذا المرض، نظرا لأنهم كانوا يعتمدون في غذائهم على الأسماك التي يصيدونها من الخليج، بيد أنه لم يكن من الممكن وقت ظهور المرض أن يعزى إلى خطر ملموس¹²⁹. ولم تعلن وزارة الصحة العامة رسميا إلا في عام 1968، أن الإصابة بالمرض هو النفايات التي يصرفها المصنع.

وهكذا استغرق الأمر أكثر من سنوات من ظهور المرض كي تتعرف الحكومة رسميا بالسبب الأصلي في الإصابة به، حيث عرضت على المحاكم وقتذاك دعاوى عديدة... وصدرت بشأنها عدة أحكام مهمة منها:

- 1- إن رئيس مجلس إدارة الشركة المعنية ومدير المصنع قد أدينا في محكمة أول درجة وفي محكمة الاستئناف بالقتل الخطأ.
- 2- حكمت محكمة أول درجة في إحدى الدعاوى على الشركة المعنية بدفع تعويضات إلى أشخاص أصيبوا بهذا المرض أو أشخاص قدموا الدعاوى بالنيابة عن آخرين توفوا بسببه.
- 3- وانتهت المحكمة إلى: أن الحكومة، نظرا لعدم تصرفها بسرعة وقت ظهور المرض، مسؤولة تجاه الأشخاص المتضررين بسبب هذا الإهمال¹³⁰.

¹²⁸ Saliba, Louis. J : «mediterranean pollution helth related aspects » m . pol, 1983, p. 116.

¹²⁹ - حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول (إضافة)، المرجع السابق، ص ص 110 - 111.

¹³⁰ - المرجع السابق، ص 111.

الفرع الثاني

النفائات الصناعية وتلوث مياه الأنهار

يحدث التلوث في مياه الأنهار التي ترمي محتواتها الملوثة في البحار وتساهم بشكل رئيسي في تلوثها مع تقدم التصنيع في أحواض الأنهار، لا سيما في مناطق مصاب الأنهار وبلغت العواقب الملوثة الناجمة عن تصريف الأنهار في البحار أبعادا واسعة النطاق... إن ازدياد كمية النفائات التي تحملها الأنهار إلى البحار ووسائل التخلص منها تتطلب نظرة دولية أوسع تراعي فيها المصالح ذات الصلة المتعلقة بمياه البحار¹³¹.

ويمكن تلخيص مصادر تلوث الأنهار في النقاط التالية:

- 1- **النفائات الصناعية:** بسبب هذا المصدر أصبحت الأنهار في المناطق الصناعية مصارف ملوث الصناعة، خاصة من مصانع لب الخشب والصناعات الكيماوية ومعامل تكرير النفط وغيرها.
- 2- **التلوث الحراري:** ومصدره محطات توليد الكهرباء الحرارية التي تقام على الأنهار وتستخدم مياهها في عمليات التبريد ثم تقوم بصرف المياه الملوثة الساخنة إلى النهر مما يؤدي إلى رفع درجة حرارة المياه.
- 3- **الأسمدة الكيماوية:** وتشكل مصدرا كبيرا لتلوث مياه الأنهار، إذ أن ما ينصرف من ملوثاتها إلى الأنهار من الأراضي الزراعية التي يؤدي إلى كثافة نمو الطحالب، مما يعوق دخول ضوء الشمس إلى أعماق البحار.
- 4- **المبيدات الحشرية:** يؤدي التوسع في استخدام هذه المبيدات في الأغراض الزراعية وغيرها إلى تسرب جزء منها إلى مياه الأنهار.
- 5- **مياه المجاري:** ولها أثر خطير فبمجرد أن تنصب هذه الملوثات في مياه النهر تنشط عمليات البكتريا النهريّة التي تستهلك الأوكسجين المذاب في المياه¹³². ونظرا لخطورة مياه المجاري "الصرف الصحي" وغيرها

¹³¹- حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، وثائق الدورة 44، المرجع السابق، ص 617.

¹³²- د. نجم، حسين طه وآخرون، المرجع السابق، ص ص 244- 245.

من الملوثات على مياه الأنهار والبحيرات والبحار، نشير إلى مصادرها والأضرار المترتبة عليها. وذلك على النحو الآتي:

أ- إن كثيرا من دول العالم، إن لم نقل كلها تلقي نفاياتها من مستودعات المياه المستعملة وفضلات الإنسان في شتى الأنهار والبحيرات فضلا عن البحار فتعاني تلوث المياه العذبة¹³³، ذلك أن البكتريا التي توجد في تلك النفايات تمتص أكسجين الماء في الأنهار والبحيرات. وذلك تفقد الأنهار الحياة، فتتصاعد منها رائحة كريهة وتصبح هي ومياهها خطرا على صحة الإنسان وتزداد خطورتها في البحار التي لا تتعرض لكثير من المد والجزر والرياح، كما هو الحال في البحر¹³⁴، حيث تعتبر الكثير من شواطئه (20%) منها ملوثة: والكثير من أسماكه ملوثة¹³⁵.

ب- ويعتبر الفينول والمنظفات مصدرا رئيسيا لهذه الملوثات الكيماوية، إذ يستخدم الفينول بشكل واسع في الصناعة بالإضافة إلى مياه الصرف المنزلية التي تحمل معها كميات كبيرة من المنظفات الضارة بالبيئة البحرية¹³⁶.

ج - ومن المشاكل المترتبة على مياه الصرف، ما تبين للوكالة الدولية أن شبكات المجاري في كثير من المدن الواقعة على السواحل البحر المتوسط غير صالحة بقدر عجزت معه السلطات المعنية عن اكتشاف أنابيب تلك الشبكة، كما تبين لها أن ما يقارب من (60) من أحياء أثينا غير متصل بشبكات المجاري الرئيسية¹³⁷.

د- نقص شبكات الصرف الصحي في فلسطين وعدم ارتباط بعض المساكن والمخيمات بشبكات المجاري العامة، حيث ترفض السلطات الإسرائيلية بناء مثل هذه الشبكات. ونتيجة لذلك يتم التخلص من

¹³³- المياه العذبة: أصدرت منظمة الصحة العالمية عام 1961، تعريفا لتلوث المياه العذبة، بقولها: "إننا نعتبر أن المجرى المائي ملوث عندما يتغير تركيب عناصره أو تتغير حالته بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بسبب نشاط الإنسان، بحيث تصبح هذه المياه أقل صلاحية للاستعمالات الطبيعية المخصصة لها أو لبعضها" راجع بالخصوص:

د. عبد التواب، معوض. وعبد التواب، مصطفى معوض: جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، لاط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 43.

¹³⁴- سلامة البشرية في سلامة البيئة "تلوث الماء" مجلة العربي، العدد 312، 1984، ص 142.

¹³⁵- المرجع السابق، ص 142.

¹³⁶- د. عوض، عادل: المرجع السابق، ص 58.

¹³⁷- المجلة العربي، العدد 319، المرجع السابق، ص 152.

مياه المجاري في بعض المناطق بصرفها في البحر مما يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية والمناطق الساحلية في البحر المتوسط، بالإضافة إلى وجود قنوات المجاري المكشوفة في المخيمات¹³⁸.

هـ - وشكل خليج أزمير موضوع تقرير مقتضب في إحدى منشورات اليونسكو، ففي أزمير بتركيا توجد منطقتان صناعيتان. وهي أول مرفأ مصدر في البلاد، كما توجد فيها صناعة قطنية ومدابغ ومعامل ورق، بالإضافة إلى مراكز استخراج الكائنات المعدنية. وفيها ما هو مرتكز على الزئبق بالقرب من المدينة لذلك يتعرض الخليج لأنواع كثيرة من المواد الملوثة، لاسيما المعادن الثقيلة وخاصة الزئبق والرصاص والنحاس¹³⁹. ويعتبر هذا الخليج صورة نموذجية للتلوث عن البحر المتوسط، فهو نصف مغلق وقليل العمق، حوالي (20) مترا، لأنه مطمور برواسب الطمي. وبسبب الفضلات المنزلية البيئية التي تؤثر على الطحالب وهلاك الأسماك. ويمكن أن يلحق هذا الوضع، ضررا بمياه بحر إيجه الساحلية عند منفذ الخليج.

أما قبرص: فتعد المناجم هي النشاط الصناعي الوحيد البارز فيها وتضم الجزيرة ثمانية مناجم نحاس، ويستثمر في خليج مورفو (Morphou) بورتيس الحديد (Pyrites de Fer)

و- الأمر الذي يؤدي إلى طرح فضلات من السلفات الشديدة الحمض في البحر، وقد لوحظ في هذا الخليج آثار ضارة بالحياة البحرية¹⁴⁰.

من خلال ما سبق، يتبين ما تعانيه الأنهار والبحار من المشاكل الناجمة عن التلوث وبصفة خاصة من مياه الصرف الصحي وأثرها الضار على بيئة البحر المتوسط. أما الحلول التي تبذل لمعالجتها، فسوف نتعرض لها في الفصل الثاني من هذه الدراسة، ضمن طرق معالجة النفايات.

¹³⁸ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يوم البيئة العالمي 5- يونيو- 1993، المرجع السابق، ص 3.
¹³⁹ - زاخيا، جيلدا وفريق العلوم المتكاملة، مشكلة التلوث في البحر المتوسط، ط 1، معهد الإنماء العربي، لبنان، 1978، ص

144.

¹⁴⁰ - المرجع السابق، ص 144 وما بعدها.

الفرع الثالث

ظاهرة تعرية التربة

وتعد من أبرز الظواهر التي تساهم في تلوث مياه الأنهار والبحار، ونظرا لخطورة هذه الظاهرة والمشاكل المترتبة عليها، ندرسها بشيء من التفصيل حيث أسباب حدوثها وأثرها في تلوث مياه الأنهار، ثم نشير إلى أهم الأحكام القضائية التي تعالج تلوث مياه الأنهار الدولية وهو قرار التحكيم في (بحيرة لانو) 1957. وذلك على النحو التالي:

أولاً- أسباب حدوثها وأثرها في تلوث مياه الأنهار:

1- أسباب حدوث الظاهرة: نجد أن الزراعة، في بعض الأحيان، قد حولت أراضي خصبة إلى أراضي صحراوية وذلك نتيجة للضرر والاقتلاع الذي ألحقه الإنسان بالنباتات الطبيعية، حيث كانت تقوم الأشجار والنباتات بحماية التربة¹⁴¹. وتنظيم تدفق الماء، بالإضافة إلى تقليل حجم التلوث بالأنهار الذي يؤدي إلى وجود الطمي والملوحة، كما أن استبدال الغابات الطبيعية الثابتة بمحاصيل زراعية يعني التلف والتدمير في فصول الجفاف¹⁴²، وتختفي غابات العالم، سنويا، بمعدل (15) مليون هكتار، حسب بيانات منظمة الصحة العالمية لعام 1993، وتحدث معظم الخسائر في الأجزاء الرطبة من إفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية وإزالة الغابات لا تحدث من أجل السكنى فحسب وإنما تنجم عن اقتلاع الأشجار للحصول على الأخشاب وإزالة الغابات للأغراض الزراعية¹⁴³ كذلك، فإن إشعال النار بصورة منتظمة في المناطق الزراعية لإزالة النباتات الطبيعية يساهم بصورة كبيرة في تلوث الهواء، بالإضافة إلى تقليل الخصوبة وذلك بحرمان وتجريد التربة من الدبال (Humes) وهي مواد عضوية متحللة من النباتات والحيوانات، لها خواص السماد الذي تعتمد عليه التربة، وهو الشيء الذي لا يمكن تحقيقه بزيادة الأسمدة الكيميائية فقط¹⁴⁴، ويسبب تآكل التربة في تحول (20) مليون هكتار من

¹⁴¹ - Hartmann, et al, op. cit., pp. 44- 45.

¹⁴² - op. cit., pp. 44- 45.

¹⁴³ - منظمة الصحة العالمية، التقرير عن الحالة الصحية في العالم، مرجع سابق، ص 190.

¹⁴⁴ - Hartmann, et al, op. cit., p. 34.

الأراضي الزراعية إلى أراضي قاحلة، حيث أن ثلثي الأراضي غير الصحراوية في إفريقيا تعد معرضة لخطر التحول إلى صحراء، كذلك ثلث أراضي آسيا غير الصحراوية. ويتأثر حوالي (470) مليون نسمة للخطر نتيجة لذلك¹⁴⁵.

- وتعد ظاهرة تراكم الأملاح بالتربة عاملا آخر يساهم في تدمير النباتات الطبيعية في كثير من أجزاء العالم، فعملية التراكم تحدث ما يأتي:

أ- أن كل المياه الطبيعية بما في ذلك مياه الأمطار تحتوي على قدر ضئيل من الأملاح، كما أن مياه الأنهار تحتوي على قدر من أكبر من الأملاح مقارنة بحجم الأملاح في مياه الأمطار، فإذا ما استخدمت مياه الأنهار في عملية ري المناطق شبه الجافة التي يكون معدل التبخر فيها سريعا فإن الأملاح ستتراكم بالقرب من الجذور¹⁴⁶.

ب- ولكي يمكن تفادي ذلك، يجب أن تكون المياه المستخدمة في الري بكميات كبيرة لكي يمكن وصولها للطبقات السفلى ومن ثم تسهيل إزالة الأملاح من منطقة الجذور، إلا أن ما سبق ذكره لا يعني أن المشكلة قد حلت، لأن الأملاح ربما تتراكم بطبقات الأرض السفلى، ثم تتحرك تجاه السطح ولكي يكون منسوب المياه الجوفية منخفضا، يجب أن تكون هناك بحار عميقة لتصريف المياه، مما يلزم منع مياه غير صالحة للري.

ج- يعد الري المفرط بالمناطق شبه القاحلة عاملا آخر، يتسبب في تدمير وإتلاف مساحات كبيرة من النباتات الطبيعية، كما تحدث عملية التعرية نتيجة لحركات الرياح والمياه وذلك بعد أن تفقد التربة غطاءها النباتي حيث إن جذور النباتات الطبيعية لم تعد متماسكة في التربة لكي تحميها. وإن هذه النباتات تنظم تسرب مياه الأمطار إلى التربة، حيث تعمل النباتات الطبيعية على امتصاص مياه الأمطار. ومن ثم تقلل من تأثيرها على التربة¹⁴⁷.

¹⁴⁵ - منظمة الصحة العالمية، المرجع السابق، ص 190.

¹⁴⁶ - Hartmann, et al, op. cit., p. 34.

¹⁴⁷ - Op. cit., p. 34- 35.

وهكذا، تعتبر هذه الأسباب من ضمن القضايا التي تؤدي إلى حدوث ظاهرة تآكل وحت التربة "التعرية" انعكاسها على تلوث مياه الأنهار والبحار.

2- أثر الظاهرة في تلوث مياه الأنهار: إذا انعدمت النباتات الطبيعية، فإن مياه الأمطار تتحرك بصورة

سريعة من على سطح التربة المكشوفة والخالية من الغطاء النباتي لتقوم بغسل التربة، أما ما يسمى بعملية البزل¹⁴⁸، ثم جرف المواد الرسوبية المكونة لها. فتدفق مياه الأمطار على هذا النحو يؤدي إلى:

أ- ارتفاع منسوب مياه الأنهار وجعل فيضانات هذه الأنهار دائمة الحدوث، فعلى سبيل

المثال، إن تعرية التربة نتيجة المياه أحدثت ضررا جسيما بإيطاليا، حيث إن فيضانات نوفمبر عام 1966 المدمرة اجتاحت منطقة شمال إيطاليا ودمرت العديد من الآثار بمنطقة "فلورنس" والتي أعادت للأذهان مخاطر القطع الجائر للغابات¹⁴⁹.

ب- لقد ورد في إحدى تقارير منظمة الصحة العالمية، أن (490) مليون هكتار من

الأراضي الصالحة للزراعة في العالم فقدت نتيجة لعوامل تآكل وحت التربة والملوحة، كما أن إساءة استخدام الإنسان لموارد الأرض قد أحدثت تدميرا كبيرا لخصوبة التربة وتلوث الأنهار بالطمي والأملاح¹⁵⁰.

مما تقدم، يتضح إلى أي مدى ساهمت تلك الظاهرة في تلوث الأنهار والتي تصب بدورها في البحار

فتلوثها نتيجة لذلك:

ثانيا- الآثار القانونية للتعرية في حكم التحكيم في قضية بحيرة لانو (Lac lanoux) بين فرنسا وإسبانيا في 16-11-1957:

وتتلخص وقائع هذه القضية حول بحيرة لانو، هي عبارة عن مجرى طبيعي مهم ويقع في مرتفعات

جبال "البرنة الشرقية بين فرنسا وإسبانيا وسبب هذا النزاع في الحيرة المذكورة، هو أن فرنسا ترغب في تشييد

مشروع الهدف منه تحويل مياه البحيرة إلى وادي الأرييج وذلك للانتفاع بها في توليد الطاقة الكهربائية مع

إرسال المياه إلى إسبانيا عن طريق قناة في باطن الأرض.. ولكن إسبانيا تعترض على هذا المشروع على أساس

أن فرنسا لا تملك القيام به دون اتفاق مسبق معها، بينما ترد فرنسا لا تملك القيام به دون اتفاق مسبق

¹⁴⁸ - عملية البزل: تعني غسل التربة من الأملاح وجعلها صالحة للزراعة.

¹⁴⁹ - Hartmann, et al, op. cit., p. 35.

¹⁵⁰ - Op. cit., p. 35.

معها، بينما ترد فرنسا على الاعتراض بقولها: أنها لم تخالف نصوص معاهدة بايون (Bayonne) المبرمة بينهما في 26-5-1866 والمتعلقة بتعيين الحدود في المنطقة الشرقية.. وبعد ذلك أحيل النزاع إلى التحكيم¹⁵¹، وإن الأحكام القضائية في مثل هذه الحالات تنشأ عن المنازعات التي تحدث في الأصل بين دول متجاورة فيما يتعلق باستخدام الموارد المشتركة بينها مثل الأنهار، حيث ذكرت محكمة التحكيم في هذه القضية أن: "تلوث مياه الأنهار أدى إلى تغيير التركيب الكيميائي للمياه ودرجة حرارتها وأن انخفاض حجم تدفق المياه الناجم عن استخدام دولة واحدة للمياه الدولية داخل حدودها يمكن أن يؤدي إلى انتهاك حقوق الدولة المتضررة وينشئ واجب العناية.."¹⁵².

ورغم ذلك، خلصت المحكمة في قرارها في 16-11-1957 إلى: "رفض الطلب الإسباني، وقررت بأن فرنسا لم تخالف نصوص معاهدة بايون 1866. وأن المشروع لا يضر بأسبانيا، كما أن ذلك يعد موافقا لقواعد القانون الدولي العام"¹⁵³

ونخلص من هذا القرار أن إقامة مشروع من هذا القبيل أو تشييد سد¹⁵⁴ من السدود لا يجوز أبداً اعتباره نشاطاً خطراً ولكن إنشاء السد قد يؤدي إلى نشوء حالة مثل تلك الناجمة عن المساحة المائية أو البحرية التي يكون لها آثاراً ضارة عبر الحدود. وقد ينتج من جراء ذلك تبخر زائد من الحد بسبب أي ظرف من الظروف، كما يمكن على الرغم من كل العناية التي يمد بها السد أن يحدث تنشأ عنه فيضانات في إقليم البلدان المتاخمة، كما حدث في سد "سد غوت" عام 1965، عندما اتفقت كلا من كندا والولايات المتحدة على إنشاء محكمة تحكيم للبت في مطالبات الولايات المتحدة المتصلة بسد غوت. وتلقت المحكمة المطالبات المتعلقة (ببحيرة أونتااريو) والتي بلغ عددها (230) طلباً باسم مواطنين من الولايات نتيجة للفيضان والتحات اللذين سببهما سدا كندا (سد غوت) أقيم عبر خط الحدود الدولي في

¹⁵¹ - Gervais, André: la sentence arbitraire du 16- 11- 1957 réglant le litige France- espagnol relatif a L'utilisations eaux de lac lanoux A.F.D.I.III, 1957, p. 178.

¹⁵² - حولية القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، المرجع السابق، ص 24.

¹⁵³ - Gervais, op. cit., p.187.

¹⁵⁴ - السد: هو عبارة عن حاجز يقام في واجهة النهر إما لتخفيف سرعة اندفاع الماء أو لتخزينها ويمكن تصريفها عند الطلب أو الاستفادة من طاقتها المولدة. راجع بالخصوص: موسوعة بهجت المعرفة، "الأرض"، المرجع السابق، ص 340.

الجزء الدولي في من نهر سان لورانس¹⁵⁵، وقامت الحكومتان في نهاية الأمر بتسوية القضية على أثر الدخول في مفاوضات بناء على اقتراح من المحكمة. وحيث إن الأمر لم يكن ينطوي على تلوث مجرى مائي دولي على النحو الذي هو قيد البحث، فإن القضية مع ذلك لها أهمية من حيث إن حكومة كندا سلمت نم حيث المبدأ بالتزامها بدفع تعويض عن الأضرار لمواطني الولايات المتحدة، شريطة أن تكون هذه الأضرار ناجمة عن إنشاء وتشغيل سد غوت¹⁵⁶.

وهكذا، يمكن القول، بأن الالتزامات التي تقع على عاتق الدول بشأن حماية البيئة البحرية من النفايات الصناعية والمنزلية، يمكن ذكرها على النحو التالي:

1- التخفيض من الإنبعاثات المتزايدة للأنشطة الصناعية، حتى لا تؤثر على البيئة العمرانية وذلك عن طريق إنشاء الأحياء الصناعية بعيدا عن العمران وكذلك استخدام الوسائل والتكنولوجيات الحديثة لمعالجتها.

2- الامتناع عن تصريف المخلفات الناجمة عن المصانع المقامة على ضفاف الأنهار والبحار والتي ترمي بمخلفاتها في مياه البحر دون معالجة أو بمعالجة غير كافية.

3- معالجة مياه المجاري والاستفادة منها في الأغراض الزراعية كالري مثلا.

4- إصدار القوانين واللوائح الوطنية التي تحدد التزامات حماية البيئة ووضعها موضع التطبيق بتوقيع

الجزاء على مخالفتها.

5- إثارة ونشر الوعي البيئي بمخاطر التلوث وإضرارها على البيئة، فالتنبؤ بخطورة الظاهرة ووضع

التدابير المناسبة لتفاديها والوقاية منها، هو أفضل الحلول للحد منها والسيطرة عليها بدلا من معالجتها بعد حدوثها.

¹⁵⁵ - حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، المرجع السابق، ص 693.

¹⁵⁶ - المرجع السابق، ص 693.

المطلب الثاني

حماية البيئة البحرية من النفايات النووية والكيميائية المظمورة في السواحل

أولاً: قد يتعرض الإنسان في الأحوال العادية إلى إشعاعات مضرّة من عدة مصادر طبيعية، مثل الأشعة الكونية إلا أنه في العصر الحديث بدأ الإنسان يتعرض إلى إشعاعات من مصادر غير طبيعية مثل التجارب الذرية والنووية وما يترتب عليها من تلوث للهواء والماء والغذاء، فالإشعاعات المتسربة من محطات القوى النووية والمفاعلات نتيجة للحوادث المفاجئة تجلب معها العديد من المخاطر¹⁵⁷. وتزداد نسبة النفايات بفعل استخدام الطاقة الذرية بشكل أكبر في أنحاء العالم ولاستخدام الطاقة الذرية مجالات عديدة منها:

1- استخدام الطاقة الذرية في توليد الطاقة الكهربائية وطاقة دفع السفن: حيث يتزايد هذا الاستخدام بشكل مستمر وبمعدلات كبيرة على مستوى العالم، ولا شك أن هذا التزايد يجب أن يركز على إستراتيجية متطورة تتضمن تحسين فعالية محطات القوى القائمة والتوسع في استخدام الغاز الطبيعي بدلا من الفحم والتوسع في استخدام القوى المائية ونشر محطات قوى نووية محسنة ومتقدمة، فالقوى النووية هي أقدر مصادر الطاقة غير الأحفورية على الانتشار غير أن قلق الجمهور من مخاطرها على الصحة والسلامة ومن خزن النفايات يعوق بدرجة ما خيار الطاقة النووية في كثير من البلدان، كما أن وضع المنشآت النووية قرب الحدود يلقي بعض الأعباء على الدول المجاورة، خاصة عند حدوث طوارئ أو ظروف تشغيلية غير عادية¹⁵⁸.

2- استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن والغواصات البحرية: انتشر هذا الاستخدام بشكل كبير وأصبح عدد هذه السفن والغواصات طبقا لإحصائية 1988 عشرات الأضعاف للسفن التجارية التي تسيير بالطاقة الذرية وعلى الرغم من أنه لا يمكن حصر جميع القطع البحرية، خاصة الحربية التي تعمل بالطاقة الذرية على مستوى العالم لاعتبارات السرية والأمن، إلا أنه من بين الدول التي تمتلك مثل هذه السفن روسيا فلديها (195) غواصة عاملة و(7) تحت الإنشاء وعدد (2) حاملة طائرات وفي أمريكا

¹⁵⁷ - اليونسكو بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، المرجع السابق، ص 418.

¹⁵⁸ - د. بركات، محمود، و د. الشعراوي، زكي: "حماية البيئة و الاستخدامات السلمية للطاقة النووية" من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، المرجع السابق، ص 11.

(133) غواصة عاملة و(24) تحت الإنشاء و (5) حاملة طائرات و(2) تحت الإنشاء وفي بريطانيا (21) غواصة عاملة و(5) تحت الإنشاء وأخيرا في فرنسا حيث عدد الغواصات العاملة (13) وعدد (7) غواصات تحت الإنشاء.

3- السفن الذرية غير الحربية: تعد روسيا الاتحادية أول من استخدم الطاقة الذرية في تسيير السفن غير الحربية، وكانت أول سفينة من هذا النوع كاسرة الثلوج "لينين" عام 1959، ثم سفينة النقل التجارية الأمريكية "سافانا" 1962 وكان دخول هذه السفن إلى موانئ الدول يتم باتفاقات ثنائية بين الدولة صاحبة الميناء والدولة مالكة السفينة¹⁵⁹.

إن الاتجاه نحو استخدام الطاقة الذرية في تسيير السفن يتطلب مواجهة المخاطر الناتجة عن تسيير تلك السفن مع وجوب وضع قواعد قانونية تتناسب مع الأضرار الناجمة عن الإشعاع الذري، الأمر الذي أدى إلى قيام اللجنة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية في فينبا إلى دراسة جسامه الأضرار وما ينتج عن استخدام الذرة في تسيير السفن، وانتهت الدراسة بتوقيع معاهدة بروكسل عقب انعقاد المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في دورته الحادية عشر في مايو 1962 عن مسؤولية مشغلي السفن النووية وتسري هذه المعاهدة على كل سفينة يمكن تسييرها بالطاقة الذرية وينتج عن ذلك ضرر جسيم، كما ورد بنص المادة (13) من الاتفاقية، بأن كل ضرر ذري تتدخل فيه سفينة ذرية تحمل علم دولة متعاقدة أيا كان وقوع الضرر وتكون نتيجة هذا الضرر الذري وقوع حوادث جسيمة مهلكة للإنسان والأحياء عموما¹⁶⁰.

ثانيا: تؤدي التفجيرات النووية والحرائق التي تشعلها إلى إطلاق كميات ضخمة من المواد السامة في الهواء، إضافة إلى ما قد ينجم من منشآت الأبحاث والمنشآت الطبية ومناطق التخزين من مواد كيميائية سائلة وغازية، مما يترتب عليه وقوع حوادث، من هذا النوع مؤثرة على البيئة¹⁶¹.

159- د. عبد الجليل، السيد "سفن الطاقة الذرية" النشرة الدورية الصادرة عن مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، عدد 32، السنة 6، الإسكندرية، 1990، ص 9 وما بعدها.

160- د. ناصف، محمود أحمد فتحي، المرجع السابق، ص 92.

161- د. هارول، مارك، أ.: الشفاء النووي وتأثيرات الحرب النووية على الإنسانية والبيئة، لاط، دار الرقي، بيروت، 1986، ص 237.

ثالثاً: وللصناعات الكيميائية أثر عميق على البيئة وعلى صحة الإنسان وتنتج هذه الآثار أساساً من ملامسة المواد الكيميائية وابتلاعها وتستخدم منتجات الصناعة الكيميائية على نطاق واسع في الحياة اليومية وهناك مواد كيميائية كثيرة بل العديد منها كالأحماض تتسم بالخطورة، وبعض المواد الكيميائية المستخدمة في الإنتاج خطيرة حتى ولو استخدمت بكميات صغيرة. وقد تصمد هذه المواد وتتراكم في البيئة خلال فترات طويلة من الزمن¹⁶².

لكل ما تقدم، ندرس هذا الفرع في المطالب التالية:

حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات النووية (مطلب أول)، وحماية البيئة البحرية من النفايات الكيميائية الخطرة (مطلب ثان)، ثم المشاكل الناجمة عن استخدام الصناعات الكيميائية (مطلب ثالث).

الفرع الأول

حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات النووية

إن عملية تلوث البحار بالنفايات النووية تتم عن:

1- إغراق النفايات في البحار والمحيطات على أعماق بعيدة، حيث تستخدم هذه الطريقة دول كثيرة في الوقت الراهن، مرتكزة على مبدأ "التفتيت والتشتيت" بمعنى أن البحار والمحيطات متسعة اتساعاً كافياً ويمكن تخفيف وتشتيت أي كمية من الإشعاع. ومن هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية التي تتخلص من نفاياتها الذرية في المحيط الهادي والمحيط الأطلنطي بصفة مستمرة¹⁶³، كما أن الاتحاد البريطاني للطاقة الذرية يلقي بمخلفاته في بحر المانش إذا كانت صلبة وعلى الجانب الآخر يلقي بمخلفاته السائلة في البحر الأيرلندي. وهولندا تتخلص من نفاياتها الذرية في بحر الشمال، أما فرنسا فقد أنشأت خط أنابيب يمتد تحت سطح بحر المانش بعمق (2) كم ورغم ذلك فإنه عندما أعلنت إدارة الطاقة الذرية المشعة في البحر المتوسط، فإن الدول المحيطة قد حذرت ورفضت مثل هذا الإجراء التعسفي في حق دول البحر المتوسط.

¹⁶² منظمة الصحة العالمية، تقرير لجنة خبراء منظمة الصحة العالمية ومكافحة تلوث البيئة وعلاقتها بالتنمية، لا ط، جنيف، 1985، ص ص 47-48.

¹⁶³ د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 323.

إن هذه الطريقة لإغراق النفايات قد تكون من الناحية الفنية مثالية نظرا للاتساع الملموس للبحار والمحيطات، إلا أن كمية النفايات الذرية في زيادة مستمرة وستعجز البحار والمحيطات على استيعاب تلك الكميات وسيصبح مبدأ "التخفيف والتشتيت" مبدأ صوريا¹⁶⁴.

2- إرسال النفايات المشعة إلى الفضاء الخارجي وذلك عن طريق الصواريخ لأن الفضاء الخارجي مليء بالإشعاعات الكونية وإضافة المخلفات الإشعاعية إليه لم يغير من الحقيقة الواقعة سوى زيادة في نسبة الجرعات الإشعاعية بينما يعارض هذه الفكرة آخرون بقولهم، إن مثل هذا العمل غير إنساني يتصف بالأنانية، حيث إن تلويث الفضاء الخارجي بجرعات إضافية فيه تأثير على سلامة وصحة الأجيال القادمة¹⁶⁵. ويعد ذلك مخالفا لنص المادة (2/9) من اتفاقية استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي لعام 1967، والتي تضمنت النص على أن: "تتولى الدول الأطراف في المعاهدة دراسة الفضاء الجوي بما فيه القمر والأجرام السماوية الأخرى وتقوم باستكشافها بحيث تتجنب النتائج الضارة الناشئة عن تلويثها، بالإضافة إلى ما يطرأ على الأرض من تعديلات مؤذية من جراء إدخال مواد غريبة. وتتخذ عند الاقتضاء التدابير اللازمة في هذا السبيل.."¹⁶⁶

3- إن النفايات النووية تعد أهم ملوث للبيئة البحرية وفي منطقة البحر المتوسط يوجد أربعة عشر مصنعا نوويا وسبعة مشاريع طاقة نووية ومحطات أخرى مستثمرة منتشرة على ضفاف البحر المتوسط يضاف إليها عدد من المصانع والمشاريع النووية في فلسطين المحتلة، لكن إسرائيل تعتم على مشاريعها ونياتها النووية وتمنع تسرب المعلومات على مستوى الطاقة النووية وخصوصا ما يتعلق بملوثاتها مع عدم وجود أية محطة لمعالجة النفايات النووية المشعة¹⁶⁷.

وبالنظر للمخاطر البيئية الناجمة عن مفاعل "ديمونة" القديم على البحر ، يجدر بنا تسليط الضوء عليه

من ناحيتين:

¹⁶⁴ - المرجع السابق، ص ص 323-324.

¹⁶⁵ - المرجع السابق، ص 324.

¹⁶⁶ - د. علوان، محمد يوسف، المرجع السابق، ص 136.

¹⁶⁷ - د. عوض، عادل: المرجع السابق، ص 52.

- الزغبى، ميساء "الاستخدام المدني للطاقة النووية في إسرائيل"، مجلة صامد، السنة 15، العدد 93، 1993، ص 173.
- راجع أيضا: شرف، صلاح الدين كامل "الإنتاج النووي الإسرائيلي وتطوره" مجلة استراتيجيا، السنة 8، العدد 196، 1996، ص 13.

أولاً - بداية إنشاء المفاعل:

أقيم مفاعل دينومة الذي بناه الفرنسيون عام 1957 في صحراء النقب على أرض فلسطين المحتلة وبدون رقابة دولية للآن. ويعد من أخطر الخطوات التي اختطتها إسرائيل في إنتاج الأسلحة النووية، حيث فتحت فرنسا مختبراتها النووية أمام الباحثين الإسرائيليين ووفرت لهم المعلومات التقنية لاستخراج البلوتونيوم، لذا فإن المسؤولية الأولى لدخول السلاح النووي إلى منطقة الشرق الأوسط تعود إلى فرنسا وتليها الولايات المتحدة.

وحسب المعلومات المتحصل عليها من "الصنداي تايمز" الأسبوعية من خبير إسرائيل يدعى (مردخاي فانونو) أنه عندما قام العمال الفرنسيون بتسوية الأراضي الصحراوية في ديمونة للمرة الأولى عام 1957¹⁶⁸ بدأوا بحفر حفرة عمقها (20) متراً حيث أقاموا بنايات من الإسمنت المسلح تبلغ ستة طوابق أضيف إليها طابقان فوق سطح الأرض وسموه معهد رقم (2) وتضيف الصحيفة أن الجدران في معهد (2) التي تمبسط إلى الطوابق السفلى شيدت بشكل غير ظاهر للعيان حتى لا يتمكن الذين يزورون المنطقة للرقابة والتعرف على ما يوجد تحت سطح الأرض. وتمتلك إسرائيل تحت صحراء النقب وحدة إنتاج سرية متكاملة ظلت تنتج الأسلحة النووية المتطورة وهي تعد المخزن الرئيسي مستخرجاتها من البلوتونيوم من عيون أقمار التجسس الصناعية. وتقوم إسرائيل بإنتاج هذه المستخرجات تحت مبنى سري صغير. وقد تعمدت استفزاز العلماء الأمريكيين الذين يقومون بصورة دورية بعمليات تفتيش في ديمونة، خلال السنوات الأولى لإنشائه فقرروا مغادرة المفاعل نهائياً¹⁶⁹.

ومن المعلوم أن إسرائيل رفضت التوقيع على معاهدة منع انتشار الأسلحة النووية 1968، ومنذ 1969 لم تتمكن أية جهة خارجية من دخول ديمونة¹⁷⁰ مما أطلق يد لإسرائيل في تحسين إنتاجها من الأسلحة النووية¹⁷¹. وقد استطاعت إسرائيل بفعل مفاعل دينومة أن تنتج أكثر من (50) قنبلة نووية حتى منتصف

¹⁶⁸ - د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 328.

¹⁶⁹ - المرجع السابق، ص 328 - 329.

¹⁷⁰ - وبهذا الخصوص: أعلنت إذاعة لندن في 27-1-1994 بأن، تسرباً، من الإشعاع حدث في مفاعل ديمونة وأن السلطات اليهودية منعت خبراء مصريين كانوا في زيارة للمنطقة من الاقتراب منها.

¹⁷¹ - د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 329.

عام 1990 وتمتلك وسائل إطلاق متنوعة لها من الصواريخ "أريخ- 2 وأريخا-3 ولانس" إلى جانب الطائرات متعددة المهام والمقاتلات القاذفة، كما شيدت خلال عامي 1989/87 مفاعلا جديدا يضم تكنولوجيا نووية فرنسية وكندية وأمريكية، ومن غير المعروف إن كان مخصصا للأغراض السلمية أو العسكرية، كما لم تتضح طاقة المفاعل¹⁷² كما تشير المعلومات إلى أن إسرائيل تستعد لإنشاء مفاعل نووي بقوة (1800) ميغاوات وآخر بقوة (900) ميغاوات في عام 1732000.

ثانيا- الآثار المترتبة على هذا المفاعل:

تقوم السلطات الإسرائيلية بدفن المخلفات النووية في فلسطين المحتلة، بحيث تشكل النشاطات النووية خطورة على البيئة الفلسطينية والدول المجاورة في البحر المتوسط. وعلى الرغم من أن هذه النشاطات سرية وتحاول إسرائيل إخفاءها، لكنها تتسرب بين الحين والآخر، حيث أكدت صحيفة "هاآرتس" الإسرائيلية عن وجود تسرب إشعاعي في موقع بصحراء النقب، كانت قد صرفت فيه السلطات الإسرائيلية مخلفات من مركز الأبحاث النووية الذي يضم مفاعل ديمونة. وقد كشفت الصحيفة ذلك رغم محاولة إسرائيل منع تسرب أخباره إلى الجمهور¹⁷⁴.

إن الخطر الإشعاعي من مفاعل ديمونة قائم لا محالة، سواء في حالة استخدامه عسكريا أو إذا ما تعرض لحادث مفاجئ كانفجاره مثلا خاصة وأنه قائم تحت سطح الأرض ولا يخفى ما سوف ينجم عن ذلك من مخاطر صحية واقتصادية وبيئية.. للدول المجاورة في منطقة البحر المتوسط، بل وللحياة البحرية ذاتها ربما ستفوق في أضرارها المخاطر الناجمة عن انفجار مفاعل تشيرنوبل 1986 (كما سنرى في الفصل الثاني من هذه الدراسة ضمن مفهوم الخطر الجسيم).

¹⁷² - عطية، ممدوح حامد: "أسلحة التدمير الشامل والصواريخ الباليستية في منطقة الشرق الأوسط وخيارات إزالتها" مجلة استراتيجيا، العدد 112، السنة 10، 1992، ص54.

¹⁷³ - المرجع السابق، ص 329.

¹⁷⁴ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يوم البيئة العالمي 5- يونيو- 1993، المرجع السابق، ص 4.

- ولا يكمن الخطر الذي يتعرض له البحر المتوسط في مفاعل ديمونة فحسب وإنما ما يتعلق ببقية المفاعلات الأخرى الموجودة في بقية دولة وهي واحد في يوغسلافيا، سابقا، وثلاثة في إيطاليا وأربعة وأربعون في فرنسا، وأخيرا في إسبانيا، حيث عدد المفاعلات ثمانية¹⁷⁵.

4- أهم حوادث المفاعلات النووية: تعتبر حوادث المفاعلات النووية من أهم عناصر التلوث النووي وتعتمد شدة التلوث الناتجة على نوع الحادث وعلى الطريقة التي تنتشر بها السحابة المشعة وعلى ازدحام المنطقة المحيطة بالمفاعل بالسكان، وقد لا يتم الإعلان عن حوادث المفاعلات في بعض الحالات وذلك تجنباً لإثارة الرأي العام ضد محطات القوى النووية¹⁷⁶، غير ذلك يعد مخالفاً لهدف وأحكام اتفاقية فينا بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي. والتي اعتمدت في 26-9-1986 وبدأ نفاذها في

27- 10- 1986. وتهدف هذه الاتفاقية إلى الحصول على المعلومات ذات الصلة بشأن الحوادث النووية في أقرب وقت ممكن، حتى يمكن التقليل من الآثار الإشعاعية المترتبة عليها عبر الحدود. ومن أهم الأحكام التي تناولتها هذه الاتفاقية:

أ- في حالة وقوع حادث نووي، فعلى الطرف الذي يعلم بوقوعه أن يبادر بصورة مباشرة أو عن طريق الوكالة الدولية للطاقة الذرية بتبليغ الدول التي أضررت أو يتحمل أن تضار ماديا، وتبليغ الوكالة الدولية للطاقة الذرية بالحوادث النووية وطبيعته ووقت حدوثه وموقعه بالتحديد كلما كان ذلك ملائماً، مادة (2/أ).

ب- من أجل التقليل إلى أدنى حد من العواقب الإشعاعية يجوز للدول الأطراف أن تقوم بالتبليغ عن وقوع الحوادث النووية مادة (3).

ج- على الوكالة أن تعلم فوراً الدول الأطراف والدول الأعضاء وغيرها من الدول التي تضار أو قد تضار ماديا والمنظمات الدولية ذات الصلة بأي بلاغ تلقتة عن أي حادث نووي مادة (4/أ)¹⁷⁷.

¹⁷⁵- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 336.

¹⁷⁶- المرجع السابق، ص 336.

¹⁷⁷- سجل المعاهدات والاتفاقيات الأخرى في ميدان البيئة، 1991، المرجع السابق، ص 320، 321.

ومن أهم الحوادث النووية التي وقعت في العالم، نذكر:

أولاً: ما حدث في بريطانيا، عندما شب حريق في مفاعل "وندسكيل" 1957، على أثر تسخين فوق المعتاد للوقود النووي فتلقت المادة المغلفة لبعض الأعمدة وبذلك تعرض اليورانيوم للتأكسد الأمر الذي رفع درجة الحرارة واشتعل الجرافيت في المفاعل واستغرقت عملية إخماد النار ثلاثين ساعة¹⁷⁸.

ثانياً: كشف مدينييف (Medvenev) أحد علماء الأحياء السوفيات الذين هاجروا إلى الغرب عام 1957، أن انفجار الأحياء السوفيات الذين هاجروا إلى الغرب عام 1957، أن انفجار قد حدث في كشتيم "في جبال الأورال" على بعد (1500) كم من موسكو عام 1957، وأن السبب في الانفجار هو النفايات النووية الناتجة من المشروعات الحربية والمدفونة في باطن الأرض. وقيل، إن هذا الانفجار كان أعنف من انفجار تشرنوبل ولكن لم يعلن عنه وطن من شعر به أن إحدى التجارب النووية التي تجري في باطن الأرض¹⁷⁹.

ثالثاً: حادث مفاعل جزيرة الأميال الثلاثة "ثري مايلز ايلندا" في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث أدت عيوب في تصنيع المفاعل الذي كان قائماً في هذه الجزيرة التي تقع بالقرب من مدينة "ميدل" في ولاية بنسلفانيا إلى حدوث انصهار جزئي في قلب المفاعل في 28-3-1979. ونتج عن ذلك إطلاق مقادير كبيرة من الغازات المشعة في البيئة وإفراغ كميات كبيرة من المياه الملوثة في الأنهار المجاورة¹⁸⁰. وبغض النظر عن الأخطار التي لحقت الكائنات الحية، قدرت نفقات تنظيف الإشعاعات التي تسربت بأكثر من مليار دولار. ويواجه العالم اليوم، في إطار المفاعلات النووية مشكلة أخرى هي التخلص منها بعد انتهاء عمرها العلمي، فالمفاعلات النووية تآبي الهجر بمجرد انتهاء وظائفها والتلوث الإشعاعي يبقى لآلاف السنين حيث تعتبر الإحصائيات أن التخلص من مفاعل نووي انتهى عمره العلمي يكلف بعض الأوقات (3) بلايين دولار. وقد استغرقت وزارة الطاقة الأمريكية ثلاث سنوات بين (1974-1976) لتفكيك مفاعل متوسط الحجم

¹⁷⁸ - عميد الدسوقي، مراد إبراهيم: "الأبعاد الاستراتيجية لقضايا البيئة والعلاقة بين البيئة والتنمية" مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص 101.

¹⁷⁹ - د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 186.

¹⁸⁰ - عميد الدسوقي، مراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 102.

وكلفها ذلك حوالي ستة ملايين دولار. وهذا يعني أن خبرة الإنسان في التخلص من إشعاعات هذه المفاعلات مازالت محدودة¹⁸¹.

رابعاً: الحادث الذي وقع لأحد المفاعلات النووية في "وستفاليا" بألمانيا في نهاية عام 1985، حيث أدى تسرب الإشعاعات إلى المناطق المحيطة. ولم يعرف عنه إلا القليل بسبب التكتّم الشديد الذي أحاط بالحادث¹⁸².

- ويلاحظ، في مثل الحالات السابقة، أن الأمر يتطلب ضرورة وجود تعاون دولي قائم على تقديم المساعدات اللازمة للحد من وقوع الحوادث النووية والتقليل من آثارها. وبهذا الخصوص تم تبني اتفاقية فينا بشأن تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي، والتي اعتمدت في 26-9-1986 وبدأ نفاذها في 26-7-1987 وتهدف إلى تسيير سرعة تقديم المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي. ويمكن ذكر أهم الأحكام التي تناولتها الاتفاقية، على النحو التالي:

أ- تتعاون الدول الأطراف فيما بينها مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية لتسيير تقديم المساعدة الفورية في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي. مادة (1/1).

ب- تطلب الدول الأطراف إلى الوكالة الدولية للطاقة الذرية أن تبذل أقصى ما في وسعها وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية لتشجيع وتسيير ودعم التعاون بين الدول الأطراف على نحو ما نصت عليه هذه الاتفاقية. مادة (3/1).

ج- إذا احتاجت دولة طرف إلى مساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي، سواء نشأ هذا الحادث داخل أراضيها أو في أراضي تخضع لولايتها أو سيطرتها، جاز لها أن تطلب هذه المساعدة مباشرة أو عن طريق الوكالة الدولية للطاقة الذرية من أي دولة طرف أخرى ومن الوكالة، أو حسب الاقتضاء من غيرها من المنظمات الحكومية الدولية. مادة (1/2).

¹⁸¹- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص ص 330-331.

¹⁸²- د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 185.

د-يجوز لأية دولة طرف أن تطلب مساعدة تتصل بتقديم العلاج الطبي للسكان المتضررين من حادث نووي أو طارئ إشعاعي أو نقل هؤلاء السكان مؤقتاً إلى أراضي دولة أخرى من الدول الأطراف. مادة (5/2)¹⁸³.

5- دفن النفايات في باطن الأرض: وتنتهج هذه الفكرة بعض الدول، بحيث يتم دفن النفايات المشعة في أرض نائية وعلى أعماق بعيدة مع وضع أسوار حولها تحذر المواطنين من الاقتراب منها. وتفضل هذه الدول إجراء الدفن خارج حدودها¹⁸⁴، إلا أن هذه الطريقة لا تعتبر صحيحة بالمرّة، ذلك لأن الزيادة في عدد السكان كفيلاً بالبناء بالقرب من أماكن كما أن الدفن في أعماق الأرض البعيدة كفيل بتلويث مياه الآبار في باطن الأرض¹⁸⁵ و الدليل على خطورة هذه الطريقة وما ينجم عنها من أضرار ما حدث عندما تخلصت إحدى الشركات الكيميائية في الفترة من (1942- 1953) من حوالي (21800) طن من النفايات الكيميائية في خندق بقايا قناة قديمة "لاف كنال" بمدينة مساقط نياجارا نيويورك وبعد أن أغلقت الشركة موقع الطمر بقليل في عام 1953، دراسة وعدة مباني في الموقع با دلقرّب منه. وفي عام 1975 تسببت الأمطار الغزيرة في حدوث إنزلاقات أرضية وأنشأت برك من المياه السطحية شديدة التلوث بالمياه الكميائية الموجودة في مكان المطر، ثم تسربت المياه الملوثة إلى دور السكن المجاورة وأثارت قلقاً عاماً وشكواً من المخاطر الصحية. وفي عام 1978 بدأ العمل في برنامج للطوارئ لإعادة توطين سكان (238) منزلاً في المنطقة. وقد تم إنفاق قرابة (100) مليون دولار لعلاج الموقع وإعادة توطين السكان¹⁸⁶.

6- آثار التفجيرات النووية: يشكل إجراء التفجيرات النووية آثاراً خطيرة على البيئة والإنسان،

¹⁸³ - سجل المعاهدات والاتفاقيات في ميدان البيئة، المرجع السابق، ص 322 - 323.

¹⁸⁴ - د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 323.

¹⁸⁵ - المرجع السابق، ص 323.

¹⁸⁶ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، إنقاذ كوكبنا، المرجع السابق، ص 108.

بالإضافة إلى كونها تساهم في حدوث تلوث جماعي للبيئة فإن لها آثارا صحية خطيرة. وقد بينت التجارب والدراسات التي أجريت على سكان جزر المارشال في المحيط الهادي بعد تفجير القنبلة الهدروجينية عام 1954، أن كثيرا من سكان الجزر قد أصيبوا بأمراض خطيرة لم تظهر آثارها إلا بعد عدة سنوات. وحدث شيء مماثل لسكان غرب الولايات المتحدة الأمريكية، حيث عانى السكان من الغبار المشع المتساقط بعد إجراء التفجيرات النووية على صحراء "نيفادا" 187، ولا تعد التفجيرات التي تحت سطح الأرض شيئا آمنا، فهناك احتمال تسرب بعض الإشعاعات النووية إلى المياه الجوفية وقد تحملها هذه المياه إلى الأنهار والبحيرات وتسبب تلوثها بالإشعاع¹⁸⁸. وبهذا الخصوص، نشرت صحيفة "الشعب" المصرية في 27-10-1992، دراسة علمية تؤكد أن التفجيرات النووية التي أجرتها إسرائيل خلال عقد الثمانينات، في باطن الأرض تسببت في التأثير البالغ على القشرة الأرضية في منطقة حوض البحر المتوسط.

وأشارت الدراسة إلى أن تجربة نووية أجرتها إسرائيل تحت سطح الأرض في 22-9-1990 شكلت أخطر تجاربها في هذا المجال وخلصت الدراسة إلى أن هذه التفجيرات تؤثر في صلابة القشرة الأرضية في المنطقة العربية، حيث تعمل على إضعافها ثم تأكلها، الذي يؤدي إلى تذبذب مستويات القشرة الأرضية في المنطقة العربية ورغم أن إسرائيل تستعين بخبراء الزلازل قبل الشروع في تجاربها النووية، الذي ينصحون بإجراء تلك التجارب في المناطق القريبة من حدود البلدان العربية لاستبعاد تأثير قشرتهم الأرضية بآثارها، غير أن المفهوم الإسرائيلي للزلازل مفهوم غير علمي، لأن النشاط الزلزالي في المنطقة سوف يصيب في السنوات القادمة، إسرائيل ذاتها سبب ارتباط قشرتها الأرضية ببعضها البعض في المنطقة، بحيث لن تكون إسرائيل بمعزل عن هذه الآثار¹⁸⁹.

- بالإضافة إلى ما تقدم يمكن لمختلف النظائر المشعة والمواد الكيماوية الخطيرة وغيرها من المواد السامة أن تدخل الصخور المائية غير المقفلة وتلوث ينابيع مياه الشرب. ويكون التلوث شديدا في الجيوب المائية

187- د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 182.

188- المرجع السابق، ص 182.

189- أبو الرب، مجدولين "الأثر البيئي للنشاط النووي الإسرائيلي" مجلة صامد، السنة 15، العدد 91، 1993، ص 194.

القريبة من السطح، حيث يزداد استعمال الإنسان بسبب النقص في الطاقة الأزمة في إستخراج الماء من الأعماق¹⁹⁰.

7-تصدير النفايات عبر الحدود : وهي الطريقة التي تتبعها بعض الدول التي تتخلص من نفاياتها عبر الحدود وذلك بتصديرها إلى الدول النامية. وهذا ما سوف نشير إليه في المبحث الثاني من الفصل الثاني من الدراسة ، ضمن مفهوم الضرر الجسيم .

الفرع الثاني

حماية البيئة البحرية من النفايات الكيماوية الخطرة

أولا - خطورة النفايات الكيماوية على البيئة:

إن الصناعات الكيماوية الحديثة بما تحوى عليه من أبراج وأنظمة هوائية محكمة تطلق كميات كبيرة من المواد الأولية التي في غالبيتها من الزيوت والملح و الفضة و النيتروجين في الهواء ومن الملاحظ ، أن نسبة قليلة تهدر في مصانع مصممة ، كما تنتج الصناعات الكيماوية الصباغ والحبوب المخدرة و اللدائن و المطهرات و المبيدات من بين المنتجات الأخرى وبكميات كبيرة ، حيث تنتج منها نفايات غازية وسائل¹⁹¹

وفيما يتعلق برمي النفايات الكيماوية في البحار والمحيطات ، فهناك عدة دول تقوم بهذه العملية ، منها المملكة المتحدة التي ترمي بفضلاتها كيماوية في بحر الشمال ، مع أنها قد اتفقت في اجتماع وزاري أوروبي عام 1987 "تصريح اجتماع بحر الشمال 1987 " على أن توقف عملية التخلص من النفايات في نهاية ديسمبر 1989 . وكانت دول كألمانيا و السويد و الدانمرك غاضبة من هذه العملية التي تؤدي إلى إغراق (50,000) طن من الحامش والفضلات الأخرى من الكيماويات و الصيدليات الصناعية في بحر الشمال.

¹⁹⁰- د. هارول، مارك آ، المرجع السابق، ص 243.

¹⁹¹ - Hartmann, et al, op. cit., pp.42.

وقد غضبت مجموعات محافظة ، من تأويل قسم البيئة لتصريح اجتماع بحر الشمال 1987 ، الذي ادعي فيه أن الاجتماع صرح بمواصلة الإستمرار في التخلص من الفضلات . غير أن السكرتير البيئة "السيد كريس بتين" أنكر هذه التهمة و قال : إن بريطانيا لا تتأخر عن باقي دول أوربا في الإهتمام بمواضيع البيئة¹⁹²:

ثانيا- الالتزامات الدولية بحماية البيئة من الأسلحة الكيماوية والبكتولوجية:

إن إنتاج وتخزين ونقل مختلف أنواع الأسلحة الرئيسية وبناء المواقع العسكرية، لا شك أن لها آثارا سلبية مباشرة على البيئة، لذلك سنشير إلى أنواع الأسلحة بوجه عام، ثم اتجاه القانون الدولي الاتفاقي إلى تحريم استخدام هذه الأسلحة ضمن صكوك دولية متعددة.

1- أنواع الأسلحة بوجه عام: يمكن تقسيم هذه الأسلحة إلى أنواع ثلاثة:

أ- **الأسلحة التقليدية:** وتشمل جميع الأسلحة، عدا أسلحة التدمير الشامل، التي تستخدمها الجيوش والقوات البحرية والجوية برا وبحرا وجوا وتتراوح أنواع الأسلحة ذات القواعد البرية بين البنادق التي يزود بها الجنود ومدافع وصواريخ المدفعية والدبابات وغيرها من المدرعات، أما الأسلحة ذات القواعد البحرية فتزود بها سفن المدمرات وحاملات الطائرات أو توضع في الغواصات¹⁹³.

ب- **السلح النووي:** هو نوع جديد من الأسلحة، حيث تنبعث الطاقة التي يطلقها السلح النووي من نواة الذرة بتقنياتها أو دمجها في جزء من الثانية ويؤدي هذا إلى انفجار ودمار هائل¹⁹⁴. وعرفت المادة (5) من معاهدة حظر الأسلحة النووية في أمريكا اللاتينية "تلاتيلوكو" عام 1967 السلح النووي، بأنه: "أي جهاز قادر على إطلاق طاقة نووية بشكل لا يمكن السيطرة عليه وتتوافر فيه مجموعة من الخصائص التي تلائم

¹⁹²- UNEP , EER. Op. cit., p.5.

¹⁹³- إدارة شؤون نزع السلح، التسليح ونزع السلح، الأمم المتحدة، نيويورك، 1988، ص 6.

¹⁹⁴- المرجع السابق، ص 1.

الاستخدام في الأغراض الحربية" والناقلات غير داخلة في هذا التعريف إلا إذا كانت تشكل جزءاً لا يتجزأ من السلاح¹⁹⁵.

ج- أسلحة التدمير الشامل (الأسلحة البيولوجية والكيميائية): وتشمل أية أسلحة تكون لها القدرة على إحداث آثار فتاكة على نطاق كبير أو بشكل واسع الانتشار بالمقارنة بالآثار التي تترن بصورة عامة، بالأسلحة النووية مثل الأسلحة الكيميائية والبكتريولوجية (البيولوجية) والإشعاعية¹⁹⁶. ويمكن إنتاج وتخزين الأسلحة الكيميائية بسهولة وأكثرها فتكا هي غازات الأعصاب التي تسبب الموت على الفور. وأقلها فتكا هي الأسلحة المسببة للعجز مثل الغازات المسيلة للدموع. وهناك أسلحة كيميائية مزدوجة وتألّف من عنصرين كيميائيين لا يكون أي منهما سام بمفرده ولكنهما يصبحان كذلك عند حدوث الارتظام بينهما¹⁹⁷.

2- اتجاه القانون الدولي الاتفاقي نحو تحريم استخدام هذه الأسلحة:

حيث يحرم القانون الدولي الاتفاقي استخدام هذه الأسلحة ضمن صكوك دولية متعددة، هي:

أ- بروتوكول جنيف عام 1925 يقضي بتحريم لاستخدام المواد الخانقة والسامة في الحرب أو الغازات الأخرى وكذلك الحرب بالوسائل البكتريولوجية "جرثومية"¹⁹⁸ لكن البروتوكول لا يحضر إنتاج أو تخزين هذه الأسلحة واعتبار من بداية 1988 كان هناك 110 أطراف في البروتوكول وتحتفظ معظم الأطراف بحق الرد بالمثل إذا استخدمت هذه الأسلحة ضدها¹⁹⁹.

ب- معاهدة الحظر الجزئي لإجراء التجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت سطح الماء والموقعة في موسكو في 5-8-1963 بواسطة وزراء خارجية الدول النووية الثلاث "الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وروسيا الاتحادية" وتنص ديباجتها على أن: "تلتزم الدول الأطراف في المعاهدة بالسعي إلى تحقيق وقف جميع

¹⁹⁵ - وقائع نزع السلاح، معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية في أمريكا اللاتينية، الأمم المتحدة، نيويورك، 1989، ص 5.

¹⁹⁶ - إدارة شؤون نزع السلاح، التسليح ونزع السلاح، المرجع السابق، ص 4.

¹⁹⁷ - المرجع السابق، ص 5.

¹⁹⁸ - Yamanda, Chusei, : united nations department for disarmament affairs, new York, 1991, p. 84.

¹⁹⁹ - إدارة شؤون نزع السلاح، التسليح ونزع السلاح، الأمم المتحدة، نيويورك، 1988، ص 46.

متفجرات التجريبية للأسلحة النووية إلى الأبد ومواصلة المفاوضات تحقيقا لهذا الغرض من أجل وضع حد لتلويث البيئة البشرية بالمواد المشعة".

وطبقا للأحكام الأساسية الواردة بالمعاهدة، يتعهد كل طرف بحظر ومنع وعدم إجراء أي تفجير تجريبي للأسلحة النووية أي تفجير نووي آخر في الجو الامتناع عن ذلك فيما وراء حدوده بما في ذلك الفضاء الخارجي وتحت سطح الماء في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار (مادة 1/1/أ)²⁰⁰ أو في أي بيئة إذا كان مثل هذا التفجير يتسبب في وجود نفايات مشعة خارج حدود الإقليمية للدولة التي يجري التفجير في ظل ولايتها أو تحت رقابتها (مادة 1/1/ب). والملاحظ على هذه المعاهدة، أنها:

- أول اتفاق دولي يتم توصل إليه في ميدان الحد من تجارب الأسلحة النووية.
- ساهمت بدرجة كبيرة في تخفيض التلوث الإشعاعي وفي تخفيف التوترات الدولية.
- ساعدت على خلق مناخ يسهل إجراء مفاوضات على اتفاقات أخرى في ميدان الحد من الأسلحة النووية، خاصة معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية لعام 1968.²⁰¹
- إلا أن التحريم طبقا لنصوص المعاهدة لم يشمل التجارب التي تجري تحت سطح الأرض، طالما لا تتعدى أضرارها حدود الدولة التي أجريت في إقليمها.
- وتحوّل المعاهدة لأطرافها الانسحاب منها ويصبح هؤلاء الأعضاء ملزمين بتنفيذ أحكامها لمدة ثلاثة أشهر من تاريخ انسحابهم ويمكنهم بعد ذلك إجراء التجارب النووية في المجالات المحظورة طبقا لهذه المعاهدة.²⁰²

ج- لذلك، تم تبني معاهدة لندن لمنع انتشار الأسلحة النووية 1968، TNP، والتي فتحت للتوقيع عليها في 1-6-1968 من قبل الدول النووية الثلاث وأصبحت سارية المفعول في 5-3-1970. ولقد أعربت الدول الأطراف في الديباجة بأن: "انتشار الأسلحة النووية من شأنه أن يزيد بصورة خطيرة من خطر نشوب حرب نووية .." ومن بين الأحكام التي تناولتها المعاهدة:

²⁰⁰- المرجع السابق، ص 56.

²⁰¹- المرجع السابق، ص ص 56-57.

²⁰²- د. فاضل، المرجع السابق، ص 56.

- تعهد الدول الأطراف الحائزة على الأسلحة النووية بالألا تنقل إلى أية جهة مستفيدة أسلحة نووية أو أجهزة متفجرة أخرى أو مراقبتها بشكل مباشر²⁰³، أو غير مباشر و ألا تشجع أو تحفز أية دولة غير حائزة للأسلحة النووية على صنعها أو حيازتها (مادة 1)، أو تتلقى أو تصنع أو تحوز أية أسلحة أو أجهزة متفجرة نووية (مادة 2).
- وأن تتعهد بتسهيل وتبادل المعدات والمعلومات العلمية والتكنولوجية لأغراض الاستعمالات السلمية للطاقة النووية (مادة 4).
- غير أن الملاحظ على هذه المعاهدة، أنها اقتصرت على الدول الأطراف فيها، كما أكدت في الديباجة بأن فوائد التطبيق السلمي للتكنولوجيا النووية يجب أن تكون متاحة لجميع الأطراف في المعاهدة.
- وأعلنت فرنسا أنها في حالة عدم توقيعها على المعاهدة فسوف تتصرف في هذا الميدان تصرف الدولة المنضمة إليها نفسها.
- وأعربت الصين في مناسبات مختلفة عن وجهة نظرها في المعاهدة، حيث ذكرت مرارا أنها لا تؤيد أو تشجع الانتشار النووي وأنها لا تساعد دولة أخرى على استحداث أسلحة نووية. ومع أن عددا كبيرا من الدول غير الحائزة على الأسلحة النووية المتقدمة في هذا المجال قد صدقت على المعاهدة فإن عدة دول أخرى ذات إمكانية لم تصبح أطرافاً بما في ذلك إسرائيل.
- ومع أن المادة (4) من المعاهدة تكفل للدول الأطراف غير الحائزة على الأسلحة النووية عدم منعها من الاستفادة من الاستخدام السلمي للتكنولوجيا النووية إلا أنها أثارت خلافات معينة بين البلدان الموردة للتكنولوجيا في هذا المجال والبلدان المستفيدة التي تستطيع الاستفادة من الاستخدام السلمي للطاقة النووية، حيث مالت البلدان الموردة إلى التشديد على استبعاد إمكانية انتشار الأسلحة النووية عن طريق المساعي السلمية، بينما شددت الجهات المستفيدة على حقها في تطوير هذا المجال على أساس عدم التمييز التكنولوجي غير المقيد تمثيا مع المادة الرابعة²⁰⁴.

²⁰³ - التسلح ونزع السلاح، المرجع السابق ، ص 70.

²⁰⁴ - التسلح ونزع السلاح، المرجع السابق ، ص 70.

- وأخيراً، فإن المعاهدة قد أعطت كل طرف فيها الحق في الانسحاب طبقاً للمادة (م 2/9) إذا ما قرر أن أحداثاً غير عادية تتصل بموضوع المعاهدة تعرض للخطر مصالحة²⁰⁵. ومما يؤكد أن المعاهدة لا تشكل قواعد قانونية ملزمة لجميع الدول، ما فعلته فرنسا إثر تجاربها الذرية في جنوب المحيط الهادي عام 1973، حيث أعلنت بأنه: "ما لم تتخذ إجراءات فعلية لنزع السلاح العالمي والذي سيحقق حظر الأسلحة النووية وصناعتها وتدمير الموجود منها تحت إشراف دولي فإن الحكومة الفرنسية ستستمر في سياستها الدفاعية التي تتضمن إعداد السلاح النووي الضروري لأمنها واستقلالها"²⁰⁶.

د- معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها في 11-2-1971 والتي دخلت حيز التنفيذ في 18-5-1972، حيث نصت على إلزام الدول الاتحادية، بعدم وضع أسلحة نووية أو غيرها من أسلحة التدمير الشامل أو منشآت إطلاق هذه الأسلحة أو تخزينها أو اختيارها أو استخدامها في منطقة قاع البحار والمحيطات أو في باطن أرضها. وفي سبيل ذلك، قضت الاتفاقية بقيام مراقبين من أي طرف بالتحقيق من وجود أي أنشطة لطرف آخر في قاع البحار. وتضمنت الاتفاقية النص على أن مجلس الأمن هو الجهة المختصة بالنظر في عدم الوفاء بالالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية. والملاحظ على هذه الاتفاقية²⁰⁷، أنّها:

لا تحظر الاستخدام العسكري في حد ذاته في قاع البحار، بل تحظر فقط تخزين ووضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات، فيما وراء منطقة المياه الإقليمية، التي حددتها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي²⁰⁸ 1958.

ه- اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتخزين الأسلحة البكتريولوجية "البيولوجية" والتكسيك وتدمير تلك الأسلحة عام 1972:

²⁰⁵- المرجع السابق، ص 72.

²⁰⁶- د. فضل، المرجع السابق، ص 293.

²⁰⁷- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 248 - 249.

²⁰⁸- د. السيد، عارف رشاد: "دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار" المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 46، 1990، ص 91.

اعتمدت هذه الاتفاقية في لندن وموسكو وواشنطن في 10-4-1972، ودخلت حيز التنفيذ في 26-3-1975، حيث تهدف إلى حظر استحداث الأسلحة البيولوجية وتدميرها كخطوة في اتجاه نزع السلاح العام من أجل مصلحة البشرية جمعاء. ومن أهم الأحكام التي تناولتها الاتفاقية:

"يتعهد كل طرف بعدم استحداث أو إنتاج أو تخزين أو حيازة أو حفظ، بأية طريقة أخرى في كافة الظروف، المواد البيولوجية التوكسينية بكميات لا مبرر لها من حيث الأغراض الوقائية أو لأغراض الحماية أو من حيث أية أغراض سلمية أخرى. أو أسلحة أو معدات أو وسائل إطلاق أخرى ومعدة لاستخدام هذه العوامل لأغراض عدوانية أو لاستخدامها في نزاع مسلح. (مادة 1).

- وعلى الأطراف أن تقوم بتدمير أية مخزونات أو طرق إيصال قائمة مع اتخاذ الاحتياطات الكفيلة بحماية السكان والبيئة. (مادة 2).

- على الدول ألا تساعد أية دولة أخرى أو أي شخص على استحداث هذه العوامل والتوكسينات أو الأسلحة. (مادة 3)، وأن تبلغ أية شكاوى متعلقة بخرق الاتفاقية إلى مجلس الأمن للأمم المتحدة. (مادة 6) كذلك، على الدول أن تواصل التفاوض بغية التوصل إلى الحظر الفعال للأسلحة الكيميائية. (مادة 9)²⁰⁹.

و-اتفاقية حظر أو تقييد استخدام أسلحة تقليدية معينة، نيويورك، 1981: عقدت الأمم المتحدة مؤتمرا لهذا الغرض في 1979 ثم في 1980، اختتمت أعماله باعتماد اتفاقية بشأن حظر أو تقييد استخدام أسلحة تقليدية معينة في نيويورك، وقع عليها في 10-4-1981. وتحظر هذه الاتفاقية حظر أو تقييد استخدام الأسلحة التالية:

1- الأسلحة التي لا يمكن تعيين موقع شظاياها في جسم الإنسان، مما يحول دون شفاء الجروح²¹⁰.

²⁰⁹- سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص 150.

²¹⁰- اللجنة الدولية للصليب الأحمر، نشأة وتطور القانون الدولي الإنساني، ط4، جنيف، 1987، ص 19.

2- الألغام والشراك وغيرها من النبائط، التي سببت عددا هائلا من الضحايا بين السكان المدنيين، بعد فترة طويلة من انتهاء الأعمال العدائية في كثير من الأحيان.

3- الأسلحة الحارقة التي سببت آلاما رهيبية للإنسان وخسائر جسيمة للبيئة.

وتجدر الإشارة إلى أن مؤتمر الأمم المتحدة، نيويورك، لم يتمكن من التوصل إلى نتيجة فيما يتعلق بالقذائف ذات العيار الصغير "الطلقات التي تتأرجح حال نفاذها في جسم الضحية، مسببة جروحا مؤلمة بوحشية". وحتى إذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة غير كاملة، ليس فقط فيما يتعلق بفئات الأسلحة المحظورة ولكن كذلك لأنها توفر حماية بسيطة جدا للمقاتلين ضد هذه الأسلحة، فإنها تعتبر إضافة قيمة لأحكام بروتوكول جنيف الأول 1977 فيما يتصل بالسكان المدنيين²¹¹.

- إن تدمير الأسلحة الكيميائية، أحد المبادئ الأساسية لمتطلبات تحريم الأسلحة الكيميائية عالميا ثم إن اتفاقية متعددة الجوانب للأسلحة الكيميائية بحثت في مؤتمر مفاوضات نزع السلاح عقد في جنيف في نوفمبر عام 1990، حيث طلب تدمير كل الموجود من الأسلحة الكيميائية سواء المخزون الاحتياطي من الأسلحة حاليا أو من بقايا الحروب السابقة²¹². وإذا نظرنا إلى العشرين سنة الماضية، نجد أن النفقات العسكرية العالمية قد بلغت حوالي (17) تريليون²¹³ دولار، معنى ذلك ما يعادل (106) مليون دولار في الدقيقة. وقبل دخول الكويت في ظلمات الحرب، بعض البحوث أشارت إلى أن المخزون الهائل من الأسلحة النووية في العالم أكثر من (50) ألف قطعة. وحسب رأي العلماء أن ما بين (50 و 70%) من سكان العالم، في حالة تمكنهم من النجاة من حرب ذرية عليهم مواجهة شتاء ذري بسبب دخان الحرائق الذي يمنع وصول أشعة الشمس إلى الأرض²¹⁴.

²¹¹ - المرجع السابق، ص ص 19-20.

²¹² - Ledger, Stephen, J. issues relating to the destruction of weapons including environmental impact, new York, united nations, 1991, p. 275.

²¹³ - ويعني هذا الرقم: (000ر000ر000ر000) دولار.

²¹⁴ - PNUE Audit de la terre, op. cit., p. 22.

ويجري الاتجاه في الوقت الحاضر نحو تخفيض النفقات العسكرية حيث تبذل بعض الدول جهودها لاستعمال المعدات العسكرية لأغراض مدنية وسليمة، ففي الصين تخصص (20%) تقريبا من إنتاج المصانع العسكرية لأغراض مدنية وسيزداد هذا الرقم ليصل في عام 2000 إلى (50%) تقريبا، وتشير بعض الدراسات في الولايات المتحدة الأمريكية إلى أهمية استبدال الإمكانات العسكرية إلى أغراض مدنية، فمثلا يؤدي تخصيص مليون دولار لإنتاج الصواريخ الموجهة لخلق (9ر000) وظيفة وهذه القيمة نفسها إذا استعملت في مجال التربية ينتج عنها (63ر000) فرصة عمل وإذا تبنت الولايات المتحدة برنامج تمويل لأغراض سلمية فإنه يؤدي إلى توفير (40) مليار دولار ستخلق (650ر000) وظيفة جديدة وهكذا...²¹⁵.

²¹⁵ - Op. cit., p. 22- 23.

الفرع الثالث

المشاكل الناجمة عن استخدام الصناعات الكيميائية

من أبرز المشاكل الناجمة عن تلك الصناعات ما يعرف بظاهرة الأمطار الحمضية²¹⁶. ومشكلة المبيدات الحشرية، أو ما يسمى بـ (DTT) ثم مصادر التلوث بالكيمياويات في البحر المتوسط، نتناولها، تبعا على النحو التالي:

أولا- الأمطار الحمضية و أضرارها على البيئة :

تتكون الأمطار الحمضية نتيجة لانبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت و أكاسيد النتروجين من المنشآت الصناعية و محطات إحراق الفحم و السيارات التي تطلق ملوثاتها إلى الهواء الجوي و تتساقط نسبة من هذه الملوثات على الأرض لتسبب ظاهرة الرسوف الجاف²¹⁷ (Dry Deposition)²¹⁸. ومن أخطر أضرار الأمطار الحمضية، تلويثها للمياه المعدنية ، حيث ثبت بالفعل أن الأمطار الحمضية تعمل على تركيز الفلزات الثقيلة مثل النحاس والكاديوم والرصاص في مياه الأنهار والبحيرات، إذ تحرر هذه الفلزات من التربة والصخور عند سقوط الأمطار الحمضية عليها وتجرفها إلى المياه وقاع البحيرات مع ازدياد حمضية مياهها وإذا

²¹⁶- ظاهرة المطر الحامضي: تختلف عما يسمى بالضباب الحامضي، حيث يحتوي هذا الأخير على الكبريتيك والنتريك. ولقد وجد في كاليفورنيا بالولايات المتحدة أن هذا الضباب يزيد مائة مرة في حمضيته عن المطر الحامضي. وعند بداية ظهوره غالبا ما يحتوي على قطرات ذات حمضية عالية وكلما كبرت هذه القطرات وتماسكت قلت حمضيته. وعندما يتبخر الضباب وتنخفض كميته تظهر الحمضية ثانية. راجع بالخصوص:

-مجلة البيئة، عدد خاص، يصدرها قسم الإعلام البيئي بالمركز الفني لحماية البيئة 1989، ص 16.

²¹⁷- حمزة، برعي محمد، "الأمطار الحمضية" المجلة العربية للعلوم، العدد 9، السنة 5، 1986، ص 70.

²¹⁸- ظاهرة الرسوب الجاف: تطلق مداخن المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات إلى الهواء الجوي كميات كبيرة من غازات ثاني أكسيد الأزوت وبعد فترة قصيرة تسقط نسبة من هذه الغازات على الأرض وتمتصها الماء والتربة والنباتات. وتعرف بالرسوب الجاف. راجع:

-حمزة، برعي محمد، المرجع السابق، ص 72.

وجدت هذه المياه طريقها إلى شبكات مياه الشرب، فإنها تؤدي إلى صدقها وتآكلها، بالإضافة إلى تحرير عنصر الحديد من المواسير المعدنية والذي يؤدي إلى احمرار لون المياه وجعلها غير صالحة للشرب²¹⁹.

وتأتي الأمطار الحمضية من الدول الصناعية كالولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا وبريطانيا وغيرها وتنتقل من دولة إلى أخرى عبر الهواء الجوي، كما أن ما نسبته (50%) من الأمطار الحمضية التي تهطل على كندا تأتي من الولايات المتحدة. واتهمت الحكومة السويدية عام 1972 بريطانيا بتصدير الأمطار الحمضية إلى الدول الإسكندنافية. وأن غازات ثاني أكسيد الكبريت انتقلت بقوة من مداخن محطات القوى الكهربائية في بريطانيا مع الرياح التي تهب عبر الشمال وهطلت كمحلول حامض الكبريتيك على الأراضي الإسكندنافية وأدت إلى الأضرار بأعداد كبيرة من الأسماك في الأنهار والبحيرات²²⁰.

وفيما يتعلق ببيئة البحر المتوسط، تطلق المصانع الإسرائيلية كميات كبيرة من الملوثات الجوية التي تؤثر على طبيعة الغلاف الجوي في بيئة البحر، مسببة المطر الحمضي وأخطر هذه الملوثات ثاني أكسيد الكبريت والجسيمات الدقيقة القابلة للاستنشاق وأكاسيد النتروجين وأول أكسيد الكربون والرصاص والمواد الكيمووضئية المؤكسدة²²¹.

- ولقد برز الاهتمام بموضوع الأمطار الحمضية في مؤتمر الأمم المتحدة عن البيئة البشرية باستكهولم عام 1972، حيث أوصت الدول بالتعاون لمواجهة هذه الظاهرة، ولغرض حماية البيئة البحرية من ملوثات هذه الأمطار، بذلت الجهود الآتية:

أ- اتفاقية التلوث الجوي بعيد المدى عبر الحدود عام 1979: تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 13-11-1979 ودخلت حيز التنفيذ في 16-3-1983 والتي تم إعدادها وصياغتها في نطاق اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي. وتهدف الاتفاقية إلى النهوض بالتعاون الدولي بين الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية الأوروبية لمكافحة تلوث الهواء عبر الحدود، خاصة لمسافات طويلة، ومن أهم الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية:

²¹⁹- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرزي، المرجع السابق، ص 155.

²²⁰- حمزة، برعي محمد، المرجع السابق، ص 70.

²²¹- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، يوم البيئة العالمي، 1993، المرجع السابق، ص 3

- عرفت المادة الأولى تلوث الهواء بأنه: "إدخال الإنسان في الهواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواداً أو طاقة لها تأثير ضار من شأنه أن يعرض صحة الإنسان للخطر أو يضر بالموارد الحيوية والنظم البيئية..."، وعرفت المادة ذاتها، تلوث الهواء عبر الحدود لمسافات طويلة بأنه:

"تلوث الهواء الذي يجد مصدره الطبيعي بصفة كلية أو جزئية في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة ما ويحدث آثاره الضارة في منطقة لاختصاص دولة أخرى تقع على مسافة بعيدة بحيث يتعذر بصفة عامة تمييز مقدار ما تسهم به المصادر الفردية أو مجموع مصادر الانبعاث"²²².

- وتحدد المواد من (2-5) المبادئ الأساسية التي تركز عليها الاتفاقية والتي ينبغي للدول الأطراف الالتزام بها والعمل على تحقيقها، فمن ناحية تلتزم الدول الأطراف بالعمل على تخفيض مصدر، ومنع ملوثات الهواء ولتحقيق هذا الغرض ينبغي وضع أفضل السياسات والاستراتيجيات بما ذلك في ذلك أنظمة إدارة نوعية الهواء للقضاء على الأطراف المتعاقدة الدخول في مشاورات بناء على طلب طرف أو أكثر من الأطراف المتعاقدة التي تعاني الآثار الضارة للتلوث بعيد المدى للهواء أو المعرضة لأخطار التلوث²²³.

ب- البروتوكولات الثلاث الملحقة باتفاقية 1979 الخاصة بتلوث الهواء بعيد المدى عبر الحدود والمتعلقة ب:

الأول: يهدف إلى تمويل طويل الأجل بعد عام 1984 لتنفيذ البرنامج التعاوني لرصد وتقييم النقل البعيد المدى لملوثات الهواء في أوروبا حيث اعتمد هذا البروتوكول في 28-9-1984 ودخل حيز النفاذ في 28-1-1987.

الثاني: ويتعلق بخفض انبعاث الكبريت أو تدفقاتها عبر الحدود بمقدار (30%) على الأقل. ويهدف إلى تحقيق هذا الانخفاض بنسبة (30%) بحلول عام 1993 حيث تم اعتماده في 2-7-1985.

²²²- د. عبد الهادي، عبد العزيز مخيمر: "اتفاقية التلوث بعيد المدى عبر الحدود ومشكلة الأمطار الحمضية" المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 40، 1984، ص 124.

²²³- المرجع السابق، ص 124.

الثالث: ويهدف إلى ضمان التحكم في أكاسيد النروجين وتدفقاتها عبر الحدود أو خفضها. وقد اعتمد هذا البروتوكول في 1-11-1988. ولم يدخل حيز النفاذ بعد²²⁴.

ج- مؤتمر استكهولم حول الأمطار الحمضية الذي عقد في يونيو 1982 وذلك لإنقاذ حياة الأنهار والبحيرات والغابات في مختلف أجزاء العالم من جراء الأمطار الحمضية المتساقطة²²⁵، حيث توصل هذا المؤتمر لبعض التوصيات فيما يتعلق بمكافحة هذه الظاهرة وهي:

- وضع وتنفيذ برامج لتخفيض انبعاث أكاسيد الكبريت والنروجين.

- استخدام أفضل التقنيات المتاحة لتخفيض معدلات الانبعاث.

- دعم الأبحاث وتنمية التقنيات المتطورة.

- تدعيم نظام رصد ملوثات الهواء في شمال أمريكا.

ثانيا: المبيدات الحشرية وأثرها على البيئة:

1- إن استخدام المبيدات الحشرية (DDT)²²⁶ وبطريقة عشوائية يشكل خطرا على صحة الإنسان.

ولقد صنع هذه المادة عام 1974 العالم السويسري (بول مولر) وقامت مصانعه الضخمة بإنتاج

العديد من الأنواع والمشتقات المختلفة منها، لكن استخدام هذه المبيدات بكثرة، في الوقت الحالي،

أدى إلى ضعف مفعولها على الحشرات في جميع أنحاء العالم، وذلك حيث ثبت عدم فعالية هذه

المبيدات على الحشرات في جميع أنحاء العالم، وذلك حيث ثبت عدم فعالية هذه المبيدات على

الحشرات وهي أكبر مشكلة تواجه العالم لإبادة الحشرات²²⁷. وبسبب ضعف تأثير المبيدات تعمل

الشركات على زيادة تركيزها من أجل زيادة مفعولها. وهذا يؤدي إلى الدخول في حلقة مفرغة نتيجة

مقاومة الحشرات لهذه المبيدات.

- وعن الطرق التي تنتقل بها بقايا المبيدات عبر الدول، نذكر:

²²⁴- المرجع السابق، ص ص 124-125.

²²⁵- لمزيد من المعلومات عن البروتوكولات الثلاث، راجع:

- سجل المعاهدات والاتفاقيات الأخرى في ميدان البيئة، المرجع السابق، ص 235 وما بعدها.

²²⁶- حمزة، برعي محمد، المرجع السابق، ص 71.

²²⁷- د. عبد الهادي، عبد العزيز مخيمر، المرجع السابق، ص 131.

أ- مياه الأمطار: لقد وجد في مياه الأمطار التي تسقط على كل من بريطانيا وكندا، رغم بعدهما الشاسع عن بعضهما، بقايا مبيدات ويرجع السبب في ذلك، أنه في أثناء عملية الرش وعملية التبخر المستمر لبقايا هذه المبيدات من التربة فإنها تتصاعد في الجو وتلوث قطرات الماء التي تتحول إلى سحب تنتقل من مكان لآخر.

ب- حركة الهواء: حيث يتم تحريك ونقل جزئيات المبيدات المعلقة في المحيط الحيوي وذلك بفعل حركة الهواء والرياح من مكان لآخر.

ج- تلوث المياه في البحار والمحيطات والأنهار: لا يقتصر المحيط أو البحر أو النهر على دولة أو قارة ما ولكن تمر هذه المسطحات المائية بدول عديدة وإذا حدث تلوث للمياه في دولة ما بالمبيدات فإن حركة المياه تنقل التلوث من هذه الدولة إلى الدول الأخرى ومن أمثلة ذلك البحر المتوسط التي تطل عليه دول كثيرة، كذلك نهر الراين الذي يمتد عبر كل من سويسرا وفرنسا وألمانيا وهولندا²²⁸...

2- ومن بين الأضرار التي حدثت في دول عديدة وسببها المبيدات:

أ- حادثة السفينة (أركويت) في شهر مارس 1970، حينما اصطدمت السفينة السودانية (أركويت) بالسفينة الألمانية "دور توموند" بخليج بسكاي بعد قطرها للساحل الإسباني الشمالي تسربت إلى الساحل الإسباني الشمالي تسربت إلى الساحل كميات هائلة من المبيدات الحشرية السامة ألحقت ضررا بالغا بصناعة الصيد في إسبانيا²²⁹.

ب- وفي عام 1973، حدث تلوث كبير في الكانتون السويسري "بال فيل" بسبب إنتاج مصنع كيميائي فرنسي للمبيدات الحشرية يقع عبر الحدود وأسفر التلوث عن إلحاق ضرر بالزراعة والبيئة في ذلك الكانتون وإتلاف ما يقرب من (10,000) لتر من إنتاج الحليب شهريا²³⁰.

²²⁸ DDT: يعرف الـ د.د.ت. كميائيا باسم "ديكلورو-ديفنيل-تريكلورو إيتان" كمبيد للحشرات. راجع:

-موسوعة بهجت المعرفة، المرجع السابق، ص 239.

²²⁹

²³⁰ - د. الشرنوبى، محمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص 239.

ج- ومن الكوارث البيئية التي سببتها المبيدات، كارثة حديقة "كوتو دونا" بإسبانيا في عام 1973 حيث أدى الاستعمال السيئ للمبيدات إلى هلاك (40,000) طائر في تلك الحديثة التي تعد أهم مركز لتجمع الطيور في أوروبا²³¹.

د- حرب الهند الصينية الثانية "حرب فيتنام" ما بين عامي 1961 و1975 (حرب الهند الصينية الأولى انتهت عام 1954) ويوضح الاستخدام الشامل للحرب الكيميائية في حرب الهند الصينية الثانية، الضرر المحتمل الذي يمكن أن يلحق بالبيئة نتيجة للحرب، فقد تم رش ملايين اللترات من مختلف المبيدات فوق مساحة تبلغ حوالي (1.7) مليون هكتار في الهند الصينية في الفترة من 1961-1971، مما أسفر عن تدمير واسع النطاق للمحاصيل والأحراش، وأدى ذلك إلى تعرية التربة وإفناء الحياة البرية والبحرية²³².

ه- إن الأخطر من ذلك كله، ما حدث في 2-12-1984 من انطلاق مفاجئ لنحو (30) طن من ايسوسيانات المثل²³³ من مصنع مبيدات الآفات التابع لشركة يونيد كاربايد في بهوبال بالهند. وكان الحادث نتيجة لسوء ممارسة إدارة السلامة وضعف نظم الإنذار المبكر²³⁴. وفي اليوم نفسه 2-12-1984، كانت إحدى مجموعات الصيانة تعمل لإصلاح وصلة بين أجهزة التصنيع وأجهزة التصنيع وأجهزة التخزين اكتشفت أن هناك تسربا من الغاز. وقد لاحظت هذه المجموعة أن الضغط في داخل خزان التخزين قد بدأ بالارتفاع ووصل إلى الجو ولم يكن أمامهم إلا فتح الوصلة الموصلة إلى أبراج الغسيل الوحيد الصالح للعمل لهذا الضغط ولذلك فقد اندفع هذا الغاز السام إلى الهواء وغطى مساحة كبيرة من الأرض بلغت (40) كيلو مربع²³⁵.

231- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 349.

232- د. فتحي، حسين، المرجع السابق، ص 10.

233- حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني، الجزء الأول، المرجع السابق، ص 296.

234- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 351، 352.

235- د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 129.

وأدى هذا الحادث إلى وفاة أكثر من (3000ر) شخص كانوا يعيشون بجوار المصنع وتسبب في إحداهت أضرار صحية لكثير من (120) ألف آخرين وقد فر من بهوبال ما لا يقل عن (200) ألف شخص. وتختلف تقديرات الأضرار اختلافا كبيرا، بين (350) مليون دولار و(3) مليارات دولار²³⁶. من كل ما تقدم ، يتبين مدى خطورة استخدام المواد الكيماوية ومنها المبيدات وانعكاساتها على البيئة، الأمر الذي يتطلب ضرورة إيجاد وسائل فعالة ومؤثرة لتقليل من مخاطرها. وهو الاتجاه الذي يتبعه العلماء في الوقت الحاضر لمعالجتها بالطرق البيولوجية "الحيوية" كما سنرى في المبحث الأول من الفصل الثاني ضمن طرق معالجة النفايات.

ثالثا: مصادر التلوث بالكيماويات في البحر :

يرجع تلوث هذا البحر بالكيماويات، حسب المعلومات المتحصل عليها من برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1990، إلى عدة مصادر منها:

(320ر500) طن فسفور، و(800) ألف طن نتروجين. و(100) طن زئبق، و(3ر800) طن رصاص، و (1ر200) ألف طن زيوت معدنية، و (60) ألف طن منظفات، و(21) ألف طن زنك²³⁷. كما أن التلوث بسبب السباحة في فصل الصيف يشكل هو لآخر مصدرا إضافيا لتلوث هذا البحر، حيث يرتاد شواطئه حوالي مائة مليون سائح في كل عام²³⁸.

ومن أهم قضايا التلوث بالكيماويات، التي وقعت بالبحر قضية "الأوحال الحمراء" عام 1974. ونظرا للآثار الضارة التي نجمت عنها وسببت تلوثا للأحياء البحرية والصيد في منطقة البحر المتوسط نتناولها بشيء من التفصيل على النحو التالي:

²³⁶ - الأمم المتحدة ، إنقاذ كوكبنا، المرجع السابق، ص 92.

²³⁷ - UNEP environment brief, op. cit., p.3.

²³⁸ - د. العدوي، محمد صادق، النظم الهندسية للتغذية والمياه والصرف الصحي، لا ط، دار الراتب الجامعية، 1985، ص 482.

ترجع قضية الأوحال الحمراء إلى قيام شركة مونتيكاتيني ايدسون الإيطالية عام 1969، بإنشاء مصنعا للبوكسايد المستخرج من التيتان والأصباغ والورق والأغلفة البلاستيكية في جنوب مدينة ليفورن في مقاطعة توسكاني في إيطاليا والبوكسايد مادة شديدة التلويث بحيث إن إنتاج طن من البوكسايد من التيتان يستدعي استهلاك 4.5 طنا من أوكسيد السلفريك و 1.5 طنا من أوكسيد الحديد و 3.3 كغم من انهديري الفاناديوم و 6.5 كغم من اوكسيد المنغنيز و 1.5 كغم من ثريوكسيد الكروم وكلف إنشاء هذه الوحدة الإنتاجية 45 مليار ليرة وتعرضت الشركة بسببها إلى صعوبات مالية.

ويشغل المصنع 550 عاملا في منطقة فقيرة وتعاني البطالة مما اعتبر معه قيام هذا المصنع إنجازا اقتصاديا ولتشغيل المصنع قررت الشركة إلقاء المواد المستعملة كفضلات في البحر وأنشأت سفينتي صهريج تتسع 1558ر طنا من الفضلات كلفتا (2) مليون ليرة، إضافة إلى بناء أنبوب يربط المصنع بالساحل وحصلت الشركة لهذا الغرض على ترخيص حكومي في 6-3-1972 ولمدة ستة أشهر لغرض قذف الفضلات في بحر تيرهين . ونجم عن ذلك تلوث البحر باللون الأحمر مما أثار حفيظة الصيادين الفرنسيين قرب كورسيكا ورد فعل الحكومة الفرنسية إلى الحكومة الإيطالية طالبة منها التدخل لمنع تلويث البحر المتوسط بالقرب من الشواطئ الفرنسية.

وعلى صعيد الرأي العام حدثت أعمال عنف ضد المؤسسات الإيطالية بما في ذلك إلقاء قنبلة على أحد السفينتين من قبل رجال الضفداع الكورسيكيين مما أدى إلى انفجارها.

وفي 21-7-1972 أقامت دائرة السياحة في ليفورن الإيطالية دعوى ضد الشركة في وقت تم تحديد الترخيص الممنوح للشركة في قذف فضلات مصنعها في البحر وقام قاضي التحقيق في 25-9-1973 بالحجز على سفينتي الصهريج ومنعهما من العمل. وأحيل إلى القضاء مدير عام الشركة وأربعة مدراء آخرين مع قبطاني سفينتي الصهريج وفي جملة الاتهامات الموجهة إليهم تنظيم وإغراق فضلات بوكسايد التيتان مسببن أضرارا بالغة للثروة الحية مثل الأحياء المائية والأضرار بحقوق الصيد الثابتة بموجب قانون الصيد الإيطالي رقم 963 في 14-7-1965 بخصوص حماية الثروة الحية في البحار ومنه إلقاء المواد الملوثة فيه وتعتبر المادة (15) الأساس الذي بنت عليه المحكمة اختصاصها، حيث جاء في فقراتها الآتي:

"الغرض حماية الثروة الحية لمياه البحار وتنظيم ممارسة الصيد يمنع...."

هـ- الإغراق المباشر وغير المباشر أو نشر مواد ملوثة في الماء ويعتبر من المواد الملوثة، المواد الغريبة أو التي تدخل في التركيب الطبيعي لمياه الطبيعة. والتي تسبب أضرارا مباشرة للحياة البحرية أو التي تسبب تغيرات كيميائية أو فيزيائية للبيئة بشكل يؤثر تأثيرا ضارا على حياة الأنسجة المائية".

ولكن الفقرة هـ من المادة (15) تنظم حالات الإغراق المجازة والتي تطبق في حالات الصيد والأنشطة المجازة صراحة كتلك المتعلقة بالتجارب العلمية ثم إن حالات الإغراق المجازة لا تسري على الفضلات الملوثة ولذا فلا تعد هذه الفقرة استثناء من القانون. أما الفقرة (5) من المادة نفسها، فتتعلق بالإغراق المجاز، كذلك فيما يخص تحديد الكمية المسموح بها ولا تملك سلطات الميناء صلاحيات تقديرية لتحديد الكمية لأن الإجازة تنتهي في حالة حصول تلوث لا يمكن تفاديه²³⁹.

ومن هنا اعتبرت المحكمة التراخيص الممنوحة للشركة لقذف فضلات مصنعها مخالفة للقانون إذ تبين من التقارير العلمية المقدمة إلى المحكمة جسامة التلوث الذي نجم عن الإغراق، حيث نجم عن ذلك العقم الحيوي لكمية تقدر (12) مليون متر مكعب من ماء البحر في اليوم وإلى نقص حاد في الأحياء المائية بسبب الأضرار التي أصابت الأحياء المجهرية واختفاء عدد منها في المناطق المصابة بالتلوث، كما أن المواد الملوثة قد دخلت في تكوين الأنسجة الحية مما يؤثر على الصحة العامة²⁴⁰.

وتخضع هذه المخلفات الخطيرة والمستمرة للمواد (449 و 550) من قانون العقوبات الإيطالي وهي مخالفات تؤدي إلى مخاطر على البيئة، فالقصد الجنائي من هذه الجنايات والأضرار المحققة مما يؤكد الاتهام الموضوعي. وأن مسؤولي الشركة يعلمون الآثار التي نجمت عن إغراق المواد الملوثة في البحر من قبلهم ورفض القاضي الدفع بحالة الضرورة، فلا شيء أن سكان المنطقة سكارينو التي أقيم فيها المصنع سيموتون جوعا في حالة إزالة هذا المصنع، بل العكس هو الصحيح حيث إن الشركة تسعى لتحقيق الربح الفاحش عن طريق نط التنمية المتوحشة. إذ كان بإمكان الشركة معالجة المواد الملوثة قبل إلقائها في البحر لكنها لم تقم بهذه

²³⁹ -Kiss, « un cas » de pollution international l'affaire des boues rouges, J.D.I.N.2, 1975, p. 208 et seqq.

Op. cit., p. 213. ²⁴⁰

العملية تجنباً لمزيد من التكاليف في الإنتاج وإذا كانت المحكمة لا تقف أمام التنمية الاقتصادية بحد ذاتها فإنها ترفض التنمية المؤدية إلى تلويث البيئة تلويثاً خطيراً، كما ترفض فكرة التعارض بين التصنيع وحماية البيئة إذ أن التصنيع لا يقتضي مجرد تحقيق الأرباح الفاحشة وإنما المقصود منه هو توفير السلع الضرورية لحاجة المجتمع والفرق واضح بين الأمرين، علماً بأن الشركة تملك الإمكانية التي تعالج بها المواد الملوثة قبل إلقتها في البحر²⁴¹.

وتلاحظ المحكمة:

أن الذي شجعه الشركة على إغراق المواد الملوثة بدون معالجتها هو غياب رقابة السلطة العامة ولعل ذلك ناجم عن مساهمة المال العام في رأسمال الشركة الأمر الذي يشجع غيرها من الشركات على تلويث البيئة البحرية والإفلات من الرقابة والعقاب بالرغم من مخالفتها التشريعات التي تحمي البيئة والاتفاقيات الدولية النافذة في هذا المجال كاتفاقية لندن في 29-12-1972 والتي تحظر تلويث البحار بقذف المواد الملوثة فيه²⁴².

وهكذا، يتبين مدى خطورة هذه الملوثات على بيئة البحر المتوسط وإلى أي مدى يمكن تطبيق التشريعات الوطنية، في ضوء الاتفاقيات الدولية المعمول بها في الخصوص.

أما مرحلة صدور الحكم في هذه القضية فسنعرض له في الفصل الثاني من هذه الدراسة، ضمن مفهوم التعويض وبالتحديد التعويض الناشئ عن الحكم بالمسؤولية الدولية.

Op. cit., p. 214 et seqq. ²⁴¹

Op. cit., p. 216-218. ²⁴²

الفصل الثاني

المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في

البحر

الفصل الثاني:

"المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في البحر"

تمهيد

إن المشكلة الرئيسية التي يتعرض لها البحر والناجمة عن التلوث من كافة مصادر وأنواعه، تجعل هذا البحر أكثر البحار الإقليمية تلوثاً. ونظراً للظروف الخاصة التي يتعرض لها من تبخر مياهه و تأثره بالرياح وما يصب فيه من جراء الأنهار، فضلاً عن الضحالة النسبية لمياهه، الأمر الذي يتطلب تدخل دوله بوضع قواعد المسؤولية الدولية عن التلوث موضع التطبيق، وذلك لحماية بيئتهم البحرية من أخطاره، سواء ما تعلق

بالجانب الوقائي أو العلاجي في إطار المسؤولية الدولية عن التلوث في البحر المتوسط، حيث توجد المسؤولية الدولية في نطاق القانون الدولي على نوعين:

1- مسؤولية تقصيرية: وهي المبدأ الرئيسي في المسؤولية الدولية وقائمة على أساس عرفي ويكون منشؤها الضرر الذي يحدث للآخرين نتيجة خطأ معين "نظرية الخطأ" أو هي عبارة عن الإخلال بالتزام قانوني إذ كان مصدر هذا الالتزام "نظرية العمل غير المشروع" ونميز في المسؤولية التقصيرية نوعين منها:

أ- مسؤولية بالإخلال بالتزام ببذل عناية "دور الخطأ" ولا يشترط في الخطأ أن يقع بسوء نية، إذ يستوي أن يقع بعمد أو بإهمال والخطأ العمدي هو التقصير، أما الخطأ غير العمدي فهو الإهمال. ويتحقق هذا الإهمال عن عدم مراعاة واجب بذل العناية اللازمة التي يبذلها، أية دولة عادة، في شؤونها الداخلية لمنع وقوع أفعال ضارة بالبيئة تلحق بغيرها من الدول أو برعايا هذه الدول. ومن القضايا التي أسس الحكم فيها على أساس الخطأ، قضية "الأباما" حيث قضت محكمة 1872 بأن:

"المملكة المتحدة البريطانية لم تبذل العناية الواجبة المتطلبة في سلوك الدول المحايدة بين الأطراف المتحاربة.. لذا قضت المحكمة بمسؤولية المملكة المتحدة على أساس الخطأ"²⁴³.

ب- مسؤولية بالإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة إذ كان مصدره العمل غير المشروع: وهنا تكفي علاقة السببية بين نشاط الدولة والفعل المخالف للقانون الدولي لقيام المسؤولية فمسؤولية الدولة تقوم نتيجة إخلالها بالتزاماتها التي يفرضها القانون، إذ يشترط وقوع ضرر فعلي، بل يكفي مجرد ثبوت حدوث انتهاك لقواعد القانون الدولي. ومن السوابق القضائية في هذا الخصوص، حكم محكمة العدل الدولية في قضية "برشلونة تراكيون" 1970، الشروط الموضوعية لقبولها دعوى الحكومة البلجيكية إذ قضت بأنه "كان من حق الحكومة البلجيكية أن تتقدم بشكوى لو أنها استطاعت أن تثبت أن أحد حقوقها قد انتهك وأن الأفعال موضوع الشكوى قد استتبع انتهاك التزام دولي ناشئ عم معاهدة أو قاعدة قانونية"²⁴⁴.

²⁴³- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 90 ومابعدھا.

والمسؤولية الدولية بالمفهوم التقليدي، السابق، لم يعد ترتيبها قاصراً على اشتراط وقوع الخطأ أو الإخلال بالتزام يفرضه القانون الدوليين بل صار قيامها مرتبطاً، أيضاً، بحدوث الضرر الناجم عن عمل أو امتناع عن عمل ارتكبه أحد أشخاص القانون الدولي وبغض النظر عن كون هذا العمل أو الامتناع قد انطوى على مخالفة لقاعدة قانونية أم لا²⁴⁵ ذلك ما يندرج مفهوم:

2- مسؤولية عن المخاطر (تحمل التبعة): وهي الناجمة عن استخدام التقنيات الحديثة في إقامة العديد من المشروعات مما يترتب عليها حدوث أضراراً جسيمة. وفي ذلك يقول الفقيه جولدي: "إن اعتبارات حماية البيئة تدعونا إلى فرض المسؤولية المطلقة على عاتق المشروعات النافعة للإنسانية والتي يصاحب تشغيلها خلق مخاطر جسيمة، ذلك أن الأرباح الهائلة التي تجنّبها هذه المشروعات تحتم الربط بين عنصري المخاطر والتكلفة"²⁴⁶.

نووية ويوجد هذا النوع من المسؤولية المطلقة في القانون الدولي الاتفاقي كما في الاستخدامات السلمية للطاقة النووية والأجرام الصناعية والتي تندرج، حسب مفهوم لجنة القانون الدولي. وتقوم هذه المسؤولية على مجرد حصول الضرر أي دون الحاجة إلى إثبات مخالفة القانون الدولي. ومن هنا فإن الضرر الذي يحدث نتيجة استخدام تلك الأنشطة الخطرة يجعل مفهومي الخطر والضرر متصلين بشكل حقيقي، فالضرر المستوجب للمسؤولية يكون بسبب الخطر الذي أوجده النشاط²⁴⁷. أما الأثر القانوني المترتب على قيام المسؤولية الدولية، فإنه ينحصر، فقط في الشق المدني والتمثل في الإلتزام بإصلاح الضرر المتحقق بصوره المختلفة، من إعادة الحال إلى ما كان عليه أو الإلتزام بالتعويض المالي حال تعذر ذلك أو تقديم الترضية، دون أن يكون لهذا الإلتزام طبيعة جنائية تقضي بتوقيع العقاب على الدولة المسؤولة.

غير أن ما صار عليه، القانون الدولي الاتفاقي نحو الصفة الجزائية على المسؤولية الدولية، حيثما يكون الفعل غير المشروع ينطوي على إخلال جسيم بالالتزامات الدولية، فإن ذلك يتعلق بالمصالح الأساسية

²⁴⁵ د. العناني: قانون البحار، الجزء الثاني، لا ط، لا ن 1990، ص ص 292-293.

²⁴⁶ د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 156.

²⁴⁷ حولية، لجنة القانون الدولي، المجلد الأول، (ألف)، المرجع السابق، ص 20.

للجماعة الدولية، كما هو الشأن في القانون الدولي الإنساني، من أجل حماية حقوق الإنسان والحفاظ على السلم والأمن الدوليين²⁴⁸.

ومن التطبيقات على ذلك اتفاق لندن 1945 الخاص بإنشاء محكمة عسكرية عليا لمحكمة كبار مجرمي الحرب لدول المحور الأوربي ومحاكمات طوكيو ونورمبرغ واتفاقية إبادة الجنس البشري لعام 1948 واتفاقيات جنيف الأربعة 1949 والإعلان الصادر عن الجمعية العامة 1970 حول مبادئ القانون الدولي الخاصة بإنهاء العلاقات الودية والتعاون بين الدول وتعريف العدوان الصادر عن الجمعية العامة لعام 1974 وبروتوكول جنيف الأول 1977 "كما سنرى في الفرع الثاني من المبحث الثاني ضمن مفهوم الضرر الجسيم بالبيئة".

ويظهر هذا الاتجاه في مشروع الاتفاقية الخاصة بتدوين قواعد المسؤولية الدولية في إطار لجنة القانون الدولي والذي ميز في المادة (19) منه بين الجريمة الدولية والجنحة الدولية على أساس أهمية الالتزام الدولي الذي وقع الإخلال بشأنه بالنسبة للجماعة الدولية، فتقوم الجريمة الدولية إذا وقع إخلال بشأنه بالنسبة للجماعة الدولية، فتقوم الدولية إذا وقع إخلال جسيم بالالتزام دولي يتعلق بالمصالح الأساسية للجماعة الدولية، كالإخلال بالسلم والأمن الدوليين²⁴⁹. وانتهاك حقوق الإنسان وحق الشعوب في تقرير مصيرها وانتهاك حقوق الإنسان وحق الشعوب في تقرير مصيرها وانتهاك التزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة²⁵⁰، وفيما يتعلق بهذه الأخيرة، نصت الفقرة (3/د) من المادة (19) في مشروع اتفاقية لجنة القانون الدولي على أنه "يجوز أن تنجم الجريمة الدولية عن انتهاك خطير لا لتزام دولي ذي أهمية جوهرية لحماية البيئة البشرية والحفاظ عليها، كالتزام حظر التلويث الجسيم للجو أو للبحار"²⁵¹.

²⁴⁸- د. أحمد عبد الونيس، "مسؤولية العراق عن احتلاله لدولة الكويت في ضوء أحكام القانون الدولي" المجلة المصرية للقانون الدولي، عدد 46، المرجع السابق، ص ص 32-33.

²⁵⁰- د. محمد المرجع السابق، ص 33.

²⁵¹- د. الراوي، المرجع السابق، ص 291.

إن الالتزام الدولي بحماي البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط، قد تأكد النص عليه في المواد (4 و12) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث. وذلك بأن: "تتخذ الأطراف المتعاقدة، سواء منفردة أم مشتركة، كافة التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها مما هي أطراف فيها وذلك بغية وقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحته وحماية البيئة في المنطقة وتحسينها، كما تتعاون الأطراف في صياغة واعتماد بروتوكولات أخرى تبين فيها التدابير والإجراءات والأنماط التي يتم الاتفاق عليها لتحقيق هذه الاتفاقية، كذلك ما يتعلق بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره في منطقة البحر المتوسط "

(م 4). وتتعهد الأطراف في أقرب وقت ممكن، في صياغة واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية بسبب حرق أحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها مادة (12) من الاتفاقية²⁵².

وورد الالتزام العام في هذا الخصوص، في نص المادة (192) من اتفاقية قانون البحار 1982، بأن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وتأكد هذا الالتزام في المادة (1/235) من الاتفاقية نفسها التي نصت على أن: "الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

على وفق ما تقدم يمكن دراسة هذا الفصل، على النحو التالي:

أولا: الجانب الوقائي، ويشمل التزام كل دولة من دول البحر المتوسط بالامتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلويث بيئة هذا البحر، مع اتخاذ كافة التدابير الممكنة لوضع القواعد الكفيلة بمنع هذا التلوث أو نقله بطريق مباشر أو غير مباشر من منطقة إلى أخرى. (على الصعيدين الوطني والدولي) وذلك في إطار "مبدأ الوقاية خير من العلاج" كما يشمل إتباع النهج الوقائي التزام كل دولة بالتعاون مع غيرها من الدول

²⁵²- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 124- 216.

في النطاق الإقليمي أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة. وهذا ما يمكن تناوله في إطار المسؤولية الدولية الوقائية (مبحث أول).

ثانياً: الجانب العلاجي "الإصلاحي": ويتضمن التدابير الواجب إتباعها لمعالجة ما قد ينجم عن التلويث من أضرار في نطاق المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية عن المخاطر وتحديد الفعل الدولي الضار وعلاقته بالضرر ونوع ذلك الضرر المترتب عليه قيام المسؤولية الدولية، ثم إمكانية إصلاحه بالتعويض أو بغيره من أشكال الإصلاح الأخرى. وهذا ما يمكن معالجته في إطار المسؤولية الدولية الإصلاحية (مبحث ثان).

المبحث الأول

المسؤولية الدولية الوقائية

تشمل المسؤولية الدولية الوقائية في مجال البيئة البحرية، التدابير التي تحول دون وقوع التلوث للبيئة. وأن النهج الوقائي الذي ينبغي أن تتبعه الدول من أجل الحفاظ على البيئة البحرية بوجه عام وبيئة البحر المتوسط على وجه الخصوص، تؤكد النص عليه في الاتفاقيات الدولية (الخاصة والعامة) وكذا الإعانات الدولية المعنية بالبيئة. ومن ضمنها اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976 واتفاقية لندن، 1972 والبروتوكولات المعمول بها. واتفاقية منع التلوث البحري بإلقاء النفايات، لندن، 1972 واتفاقية لندن لمنع تلوث من السفن 1973 واتفاقية قانون البحار 1982...الخ. وإعلانا استكهولم عن البيئة البشرية 1972 وريو بشأن البيئة والتنمية 1992، وذلك في إطار "مبدأ الوقاية خير من العلاج" الذي يتضمن اتخاذ كافة التدابير الملائمة التي تحول دون وقوع التلوث وانطلاقا من حق الدول في ممارسة كافة الأنشطة الخاضعة لسيادتها أو ولايتها الإقليمية، كالبحر الإقليمي والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية وغيرها من الحقوق. وبشرط ألا يترتب على ذلك حدوث أضرار تهدد سلامة البيئة البحرية وفي سبيل ذلك ينبغي تحديد: النهج الوقائي وفقا للتدابير المتخذة في الإطار الوطني (فرع أول)، ثم التدابير المتخذة في الإطار الدولي (فرع ثان).

المطلب الأول

التدابير المتخذة لمنع التلوث في الإطار الوطني

إن مصطلح تدابير مستخدم بمعناه الواسع في مواجهة الفعل الملوث، حيث تتصرف بمقتضاه دولة متضررة أو أكثر أو مؤسسة دولية إزاء أي فعل اما لكفالة الكف أو درجة من العقوبة أو الجزاء، كما أن نظام التدابير الوقائية يتضمن المعايير التي تسمح بتحديد الواجبات التي تتفق مع مفهوم سرعة الاهتمام و التي يترتب على مخالفتها تعريض مسؤولية الدولة. ومن جهة أخرى، فإن إحترام الدولة لإلتزاماتها سيخفف وحتى سيمنع مسؤوليتها في حالة وقوع حادث. ومن شأن التدابير الوقائية ان تخدم اغراضا قانونية مختلفة يترتب عليها الإعتراف بوجود انواع مختلفة من تدابير الحيطه تستخدم في تخفيف خطر الحوادث وفي تقليل الضرر إلى أدنى حد²⁵³.

لذلك نجد أن تدابير الحيطه المتخذة وفقا لمبدأ "الوقاية خير من العلاج" وردت ضمن صكوك قانونية متعددة، منها :

- 1- إتفاقية خليج باريا عام 1942، المعقودة بين المملكة المتحدة وفرنزويلا، بقصد إستغلال قاع الخليج، حيث نص في هذه الإتفاقية، على أن: "الطرفين يتخذان الإحتياطات الضرورية التي تؤدي إلى عدم الإضرار بالثروة السمكية"²⁵⁴.
- 2- نصوص المواد(24-25) من إتفاقية جنيف للبحر العالي 1958. ووفقا لنص المادة(24): "يجب على كل دولة أن تضع قواعد تستهدف منع تلوث البحار بالنفط ومشتقاته التي تنتشر بفعل السفن وخطوط الأنابيب أو تنشأ عن إستغلال واكتشاف قاع البحر وما تحت ثراه مع مراعاة الاتفاقيات الدولية المعمول بها في هذا الخصوص".

²⁵³- حولية لجنة القانون الدولي ، المجلد الثاني، الجزء الأول، وثائق الدورة (44)، المرجع السابق، ص 23.

²⁵⁴- حولية لجنة القانون الدولي ، المجلد الأول، (ألف) ، المرجع السابق، ص 76.

- وتضمنت المادة (25) النص على أنه: "يجب على كل دولة أن تتخذ الإجراءات التي من شأنها منع تلوث البحار بإلقاء مواد مشعة فيها مع مراعاة جميع القواعد والأنظمة التي ستقوم الهيئات الدولية الخاصة بوضعها"²⁵⁵

3- ونصت المادة (1/4) من اتفاقية برشلونة لحماية المتوسط من التلوث 1976، بأن: "تتخذ الأطراف المتعاقدة، سواء منفردة أو مشتركة كافة التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية والبروتوكولات المعمول بها مما هي أطراف فيها، بغية وقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث والتخفيف من حدته ومكافحته وحماية البيئة البحرية في المنطقة وتحسينها".

4- وأشارت المادة (1) من بروتوكول برشلونة لحماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات 1976، بأن: "تتخذ الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول كافة التدابير المناسبة للحيلولة دون تلوث منطقة البحر المتوسط والتخفيف من حدة تلوثه نتيجة تصريف النفايات من السفن والطائرات"²⁵⁶.

5- وتضمنت المادة (2) من اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري من النفايات 1972 النص على أن: "جميع الدول المتعاقدة تتخذ التدابير الفعالة منفردة طبقا لقراراتها العلمية والفنية والإقتصادية. ومجموعة عليها أن تمنع التلوث البحري الذي يتسبب من إلقاء النفايات. وعليها أن تنسق خططها في هذا المضمار"²⁵⁷

6- وتناولت المادة (196) من اتفاقية قانون البحار 1982، النص على أن تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيا الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة، قصدا أو عرضا، على جزء معين في البيئة البحرية، يمكن أن تسبب فيها تغيرات كبيرة وضارة بتلك البيئة".

²⁵⁵- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 532.

²⁵⁶- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص ص 214، 227.

²⁵⁷- المؤسسة العامة للموائى والمناير، المرجع السابق، ص 62.

7- وما ورد بالمبدأ السابع من إعلان استكهولم عن البيئة البشرية 1972، بالنص على "التزام الدول باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحر بالمواد التي تعرض للخطر صحة الإنسان وتلحق الضرر بالموارد الطبيعية وبالأحياء المائية أو تعوق الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار"²⁵⁸.

8- وجاء إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992، متضمنا الآتي:

- نص المبدأ (14) منه، على أنه: "ينبغي أن تتعاون الدول بفعالية في تثبيط أو منع تغيير موقع أي أنشطة ومواد تسبب تدهورا شديدا للبيئة أو يتبين أنها ضارة بصحة الإنسان ونقلها إلى دول أخرى"، كما نص المبدأ (15) على ضرورة إتباع النهج الوقائي. وذلك: من أجل حماية البيئة تأخذ الدول على نطاق واسع بالنهج الوقائي حسب قدراتها. وفي حالة ظهور أخطار ضرر جسيم لا سبيل إلى عكس اتجاهه ولا

²⁵⁸- د. عامر، صلاح الدين، المرجع السابق، ص 163.

يستخدم الافتقار إلى التيقن العلمي الكامل سبب لتأجيل اتخاذ تدابير تتسم بفعالية التكاليف لمنع تدهور البيئة²⁵⁹.

ويتضح من هذا النص، إلى أنه لا ينبغي لأي دولة أن تتذرع بالافتقار إلى الأساليب العلمية التي تجعلها تحمل حماية بيئتها البحرية، خصوصا إذا كانت المنطقة المراد حمايتها ذات طبيعة خاصة، كالبحر، الأمر الذي يتطلب من دولة اتخاذ التدابير المناسبة وبكافة الإمكانيات المتاحة بما يتفق مع القواعد والمعايير الدولية بالخصوص. وعليه، فإن التدابير المتخذة على المستوى الوطني تشمل التصرفات التشريعية وغيرها بما في ذلك الليبية (مطلب أول)، كما تشمل التدابير الفنية الاحترازية (مطلب ثان).

الفرع الأول

التصرفات القانونية التشريعية وغيرها بما في ذلك الجزائرية

تمثل التصرفات القانونية المتخذة على المستوى الوطني في مجال حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط في سن القوانين واللوائح الإدارية والفنية لكل الدول حسب أنظمتها المعمول بها مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية بالخصوص.

إن التدخل التشريعي لحماية البيئة في البحر المتوسط، أصبح ضروريا في الدول الصناعية والنامية وذلك لسن تشريعات خاصة بحماية البيئة، تتضمن أحكاما عامة، إلى جانب الأحكام الخاصة بكل نوع من أنواع الأضرار بالبيئة، لذا يتدخل المشرع بالحماية التشريعية عامة والحماية الجنائية خاصة ضد جرائم التلوث، لأن الأضرار الناجمة عنها تمس المجتمع الدولي بأسره، ولقد تناولت الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، النص على الالتزامات المتمثلة في إصدار القوانين اللازمة للوقاية من التلوث من مختلف المصادر (أولا) ثم التصرفات التشريعية الجزائرية (ثانيا).

أولا- القوانين والتشريعات اللازمة لمنع التلوث من مختلف المصادر:

1- التشريعات المتخذة لمنع التلوث من مصادره في البر: اشتملت الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، على عدة نصوص تتضمن منع التلوث من مصادر برية، وفيما يتعلق بمنطقة البحر المتوسط، اهتمت اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات الملحق بها، بحماية البحر المتوسط من مصادر برية، من ذلك:

²⁵⁹- وثيقة إعلان ريو "مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص 154.

أ- نص المادة (8) من إتفاقية برشلونة لحماية البحر، على ان: "تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو لتساقط أو الناتجة عن أية مصادر برية واقعة ضمن حدود أراضيها والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته" ²⁶⁰.

ويفهم من هذا النص، أن التدابير المتخذة، تشمل تدابير المنع التي يجب إتباعها لحماية البحر المتوسط من هذا المصدر، الأمر الذي تمت معالجته في البروتوكول الملحق بالاتفاقية لحماية البحر المتوسط من المصادر البرية 1976، بحيث تضمنت العديد من مواده، الأحكام التالية :

- مادة (1): "تتخذ جميع التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من الأنهار أو المنشآت الساحلية أو مخارج مجاري أو الناجم من أي مصادر أخرى واقعة في ترابها لأو التخفيض من هذا التلوث ومكافحته والسيطرة عليه".

- وبينت المادة (4) من البروتوكول نفسه التصريفات الملوثة التي ينطبق عليها البروتوكول سواء

أ كانت بصورة مباشرة عن طريق أنابيب التصريف في البحر وذلك بالإلقاء في الساحل أو منه، أو كانت بصورة غير مباشرة عن طريق الأنهار والقنوات أو المجاري المائية الأخرى، بما في ذلك المجاري المائية الباطنية أو الانسياب" (م 4/ أ و ب).

- وأشارت المادة (8) إلى تدابير المنع، بحيث: "تباشر الأطراف، في أقرب وقت ممكن وفي إطار الأحكام والبرامج بشأن المراقبة المستمرة وبالتعاون عند الحاجة مع المنظمات الدولية المختصة، أنشطة المراقبة المستمرة من أجل: إجراء تقييم منهجي، بقدر الإمكان، لمستويات التلوث على امتداد سواحلها، وتقديم معلومات بهذا الصدد بصفة دورية وتقييم مفعول الاجراءات المتخذة عملا بهذا البروتوكول لتخفيض تلوث البيئة البحرية" ²⁶¹.

²⁶⁰- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 215.

²⁶¹- د. الحنفاوي المرجع السابق، ص 241 وما بعدها.

- وأخيراً، فقد اشتمل هذا البروتوكول على ثلاثة مرافق، يتعلق المرفقان الأول والثاني بتعداد المواد التي يجري تصريفها في البحر من حيث سميتها وتأثيرها على الأحياء البحرية، بينما يتناول الثالث إصدار التراخيص لتصريف مثل هذه المواد مع مراعاة خصائصها ومكان التصريف وطرق المعالجة (انظر الملحق الأول من هذه الدراسة).

ب- وتضمنت اتفاقية قانون البحار، النص على التدابير التي تتخذ لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر وذلك في المادة (1/207): "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر، بما في ذلك الأنهار ومصاها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه، مع مراعاة ما اتفق عليه دولياً من قواعد ومعايير ومن ممارسات وإجراءات موصي بها".

ج- كما أن الالتزام بوضع التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر برية، كان قد تردد في مؤتمر استكهولم 1972، حيث تضمنت التوصية رقم (86) الصادرة عن المؤتمر، بضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف في البحار، سواء تمت هذه العملية بمعرفة رعاياها أو بمعرفة أي شخص يعمل في نطاق اختصاصها وتحت سلطانها وإشرافها وعليها أن تضع القواعد والتدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية²⁶².

حيث ألزمت الدول الأطراف بإزالة التلوث البحري المنبعث من مصادر على اليابسة، كذلك بالحد إلى أقصى قدر ممكن من التلوث الناجم عن المواد المدرجة من الجزء الثاني من ذات المرفق. وقضت الاتفاقية بأن على أطرافها إلتزام عام بالسعي لخفض التلوث وأن تمنع حدوث أي تلوث جديد من مصادر أرضية ويلزم الأطراف بالتشاور والتفاوض فيما بينهم لإبرام إتفاق تعاون لمواجهة أي حالة تلوث خطير من مصادر في البر وعليها أن تقيم نطاقاً دائماً للرصد البيئي وأن تقوم بتشغيله في سبيل التحقق من عدم وجود حالات تلوث بالمنطقة²⁶³.

262 - د. الفار، المرجع السابق، ص 34.

263 - د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص ص 242- 243.

والملاحظ في هذا الصدد، انه عندما إقتصر الإلتزام الدولي اتجاه منه التلوث من مصادر برية والمتمثل في اصدار القوانين والأنظمة الوطنية التي تحول دون وقوع التلوث، من هذا المصدر والحد منه والسيطرة عليه، إنما قصد بذلك الإلتزام بذل العناية اللازمة بما يتفق والجانب الوقائي ضمانا لاحترام وتنفيذ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

2- التشريعات والتدابير لمنع التلوث بواسطة الاغراق:

يقصد بالإغراق وفقا لنص المادة(1/5/أ) من اتفاقية قانون البحار 1982: "أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن او الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية أو أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية".

من خلال هذا التعريف يتبين، أن الإغراق يعتبر مصدرا خطيرا من ناحيتين: من ناحية، فعل العمد وهنا تكمن الخطورة ومن ناحية ثانية، أن المواد المتخلص منها تكون سامة وضارة بالبيئة البحرية لأنها تشمل كل الفضلات والمواد التي تلقى في البحر من السفن والطائرات والأرصفة... ألخ ونظرا لخطورة التلوث من هذا المصدر، فقد كان محل اهتمام على الصعيدين الدولي (إقليمي وعالمي) والوطني.

أ-فعلي المستوى الإقليمي: تم إبرام بروتوكول برشلونة 1976 لحماية البحر من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات، حيث تضمن العديد من الأحكام، منها:

- نص المادة (3/3) التي عرفت المقصود بتصريف النفايات في البحر، الذي يشمل التخلص المتعمد من الفضلات أو المواد الأخرى الناجمة عن السفن والطائرات.

- بينما استثنت الفقرة الرابعة من المادة ذاتها، التخلص في البحر من الفضلات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن والطائرات²⁶⁴.

²⁶⁴- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 228.

-وأرفق بهذا البروتوكول ثلاثة ملاحق، يتعلق الأول والثاني بتعداد المواد الخطرة المحظورة إغراقها أو تصريفها في منطقة البحر المتوسط، بينما اشتمل الثالث العوامل التي يتعين أخذها في الاعتبار عند وضع المعايير التي تنظم إصدار تصاريح لتصريف المواد، مراعاة لأحكام المادة (7) ومنها خصائص المادة وتكوينها ومواقع الإغراق وطريقة الإلقاء.

-ووفقا لهذه الملاحق، فقد نصت المادة (4) على حظر تصريف النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الأول في منطقة البحر.

-بينما تناولت المادة (5) النص على استصدار تصريح خاص مسبق بكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة عند تصريف النفايات أو المواد الأخرى المدرجة في الملحق الثاني.

-وتضمنت المادة (6) نصا عاما يتعلق باستصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة عند تصريف كافة أنواع النفايات أو المواد الأخرى في البحر المتوسط.

-وأشارت المادة (7) النص على أن: "لا تصدر التصاريح المشار إليها في المادتين (5-6) فيما تقدم إلا إجراء فحص دقيق لكافة العوامل المبينة في الملحق الثالث من البروتوكول²⁶⁵.

-والملاحظ، على هذا البروتوكول من خلال المواد السابقة ما يلي:

أولا: لم يحدد المواد المراد تصريفها أو إغراقها في البحر. ويكون بذلك قد تدارك النقص الذي عاب اتفاقية لندن لمنع إغراق النفايات 1972.

والتي عددت النفايات المحظور تصريفها في مرافقات ثلاث (كما سنرى لاحقا).

ثانيا: يعتبر بروتوكول برشلونة هو النص الوحيد الذي تضمن في "قائمة سوداء" المركبات الحمضية والقلوية، طالما أن كميتها قد يكون من شأنها التأثير في مياه البحر²⁶⁶. ولقد كان ذلك موضع خلاف بين فرنسا وإيطاليا بسبب تخلص شركة "مونتيكا تيني ايدسون" الإيطالية من الوحال الحمراء "سليكات حمراء" بإغراقها قرب ساحل كورسيكا²⁶⁷. وخلال الاجتماعات التمهيديّة لمؤتمر برشلونة، اقترح خبراء فرنسا أن

²⁶⁵- د. الحنفاوي المرجع السابق، ص 228 وما بعدها.

²⁶⁶- د. يونس، محمد مصطفى: "حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن التخلص من النفايات" من أبحاث المؤتمر العلمي

الأول للقانونيين المصريين، المرجع السابق، ص 24.

²⁶⁷- د. محمد المرجع السابق، ص 152 وما بعدها.

يضم الملحق الأول كميات كبيرة من المركبات الحمضية والقلوية المشتقة من الثيتانيوم والألمونيوم وهي من مخلفات تصنيع تلك المواد. ومع ذلك لم يتم التوصل إلى اتفاق، نظرا لإعتراض خبراء إيطاليين. وخلال مؤتمر برشلونة 1976 وافقت كل من فرنسا وإيطاليا على تضمين بعض المركبات الحمضية والقلوية (مادة 8 من الملحق الأول ألف من البروتوكول) في "القائمة السوداء" بدون إشارة إلى الثيتانيوم. وترك النص لتحديد الدول الأطراف تقرير مواصفات، وكميات تلك المركبات²⁶⁸.

ثالثا: وردت عدة استثناءات على حظر الإغراق على وقف هذا البروتوكول، منها:

- استهدفت المادة (1) من الملحق الأول ألف، بأن الحظر لا ينطبق على بعض المواد غير السامة والتي تحلل بسرعة بعد إغراقها إلى مواد غير ضارة من الناحية البيولوجية "العضوية".

- والإستثناء الوارد في المادة (1) من الملحق الأول باء، بحيث لا ينطبق الحظر على الفضلات أو النفايات الناجمة عن مخلفات المجاري، ونواتج التطهير التي تحتوي بها آثار بسيطة من مسببات التلوث وهذا الإلتثناء لا ينطبق على النفايات ذات النشاط الإشعاعي والمواد المنتجة لأغراض الحرب البيولوجية والكيميائية المشار إليها في (المادة 9 من الملحق الأول ألف من البروتوكول).

- وتستثنى أيضا، حالة القوة القاهرة، المنصوص عليها في المادة (8) من البروتوكول والناجمة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي سبب آخر يعرض حياة الإنسان أو أمن السفن والطائرات للخطر بشرط إخطار المنظمة²⁶⁹ أو أي طرف يحتمل أن يتأثر من تصريف النفايات. ويكون الإغراق في هذه الحالة هو الوسيلة الوحيدة للإفقاذ.

- وأخيرا، الحالة الطارئة ذات الطابع الاستثنائي، بحيث يمكن تفادي تطبيق حظر إغراق النفايات في الظروف الاستثنائية. وعلى الطرف الذي يتعرض لحالات الطوارئ أن يستشير المنظمة على الفور. مادة (9) من البروتوكول²⁷⁰ وعلى المستوى الإقليمي، أيضا، تم إبرام اتفاقية أوسلو بالنرويج عام 1971 لمنع التلوث البحري بواسطة الإغراق من السفن والطائرات وتنطبق هذه الاتفاقية بين الدول الأطراف بالنسبة للسفن

²⁶⁸- د. يونس، محمد مصطفى، المرجع السابق، ص 24.

²⁶⁹- المنظمة: ويقصد بها، الهيئة التي يعهد إليها بمسؤولية تنفيذ مهام الأمانة، وفقا لنص المادة (2/ب) من اتفاقية برشلونة 1976. وهي برنامج الأمم المتحدة للبيئة راجع:

- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 213.

تحمل موادا بقصد إغراقها في أقاليم الدول الأطراف. وكذلك بالنسبة للسفن والطائرات المسجلة في هذه الدول إذ قامت بعملية الإغراق في بعض المناطق المحددة²⁷¹.

- وقد سبق هذه الاتفاقية مبادرة من حكومة النرويج وذلك في ضوء حقيقتين كانت بدايتهما عام 1970، عندما شيدت بريطانيا السفينة "نهر هدسون" وصممتها خصيصا للتخلص من النفايات الصناعية. والثانية هي المحاولة غير الناجحة للسفينة الهولندية "استيلا مارلس" للتخلص من النفايات السامة وأمرت بعودة السفينة "استيلا" إلى هولندا. وفي الوقت نفسه تمت الدعوة إلى عقد مؤتمر إقليمي دعت إليه حكومة النرويج في أوسلو في الفترة من 22-29 أكتوبر 1971، الذي نجمت عنه اتفاقية أوسلو لمنع التلوث البحري من النفايات الناشئة عن السفن والطائرات²⁷²، المشار إليها آنفا.

- وفي الكويت انعقد مؤتمر إقليمي ضم دول الخليج العربي من التلوث 1978، بحيث وضعت المادة (3) منها التزامات عامة على الدول المتعاقدة منفردة أو مجتمعة لاتخاذ جميع التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة لمنع وتقليل ومكافحة تلوث البيئة البحرية في منطقة الخليج وأن تضع المعايير والقواعد والقوانين واللوائح الوطنية كما تتعاون المنظمات الإقليمية المختصة بإقرار معايير إقليمية وتطبيقات وإجراءات لمنع وتقليل ومكافحة التلوث الناجم عن عمليات التصريف أو العارض من السفن وكذلك إلقاء الفضلات وغيرها من المواد من السفن والطائرات²⁷³.

ب- عى المستوى العالمي: تم إبرام اتفاقية لندن لمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات، ومواد أخرى عام 1972 التي استهدفت مكافحة التلوث الناجم عن التخلص من النفايات بإلقائها في البحار، سواء كان هذا التلوث نتيجة الإلقاء المتعمد للنفايات أم كان ناجما عن التصريف العرضي، لذلك أشارت المادة (4) من الاتفاقية إلى إلزام أطرافها بأن تحظر تصريف النفايات الضارة في البيئة البحرية، ثم عدت النفايات المحظور تصريفها في مرفقات ثلاث:

²⁷¹ - لمزيد من معلومات عن هذه الاتفاقية، راجع:

د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 235-236.

²⁷² - د. يونس، محمد مصطفى، المرجع السابق، ص 14-15.

²⁷³ - د. الراوي، المرجع السابق، ص 267.

خصص الأول للنفايات المحظور تصريفها مطلقا وحدد الثاني النفايات المحظور تصريفها إلا بإذن خاص مسبق في كل حالة على حدا، بينما خصص الثالث لتعداد النفايات التي حرمت الاتفاقية تصريفها دون ترخيص عام مسبق من سلطات الدول المعنية. وتتميز الاتفاقية باتساع نطاقها، إذ أنها تتسع لتشمل كافة مناطق البيئة البحرية فضلا عن أنها تطبق على كافة السفن والطائرات الموجودة داخل أقاليم الدول الأطراف، دون النظر إلى جنسية هذه السفن والطائرات²⁷⁴.

- وأشارت المادة (1/210) من اتفاقية قانون البحار إلى التلوث عن طريق الإغراق، فنصت على أن: "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه" وتنص الفقرة (2) على أن: "تتخذ الدول ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه".

ج- وعلى المستوى المحلي (الوطني): تصدر القوانين واللوائح الوطنية بمنع التلوث من هذا المصدر، فعلى سبيل المثال، نجد أن المشرع الجزائري قد نص على ذلك، في :
- المادة (134) من قانون الموانئ رقم (81) لعام 1970، على أن: "يحظر على السفن والعائمات أن تلقي في الموانئ أو المياه الإقليمية الجزائرية الأتربة أو الحجارة أو الرمل أو القاذورات أو الفضلات أو مخلفات الوقود أو المواد الكيماوية أو رواسب الخزانات..."²⁷⁵.

- كما تضمن قانون حماية البيئة الليبي رقم (7) لعام 1982، النص على أن التلوث الناجم عن الإغراق في الشواطئ والمياه الإقليمية الجزائرية ويحدد بقرار من جهة الاختصاص، ما يلي:

- 1- النفايات والفضلات والمواد السامة التي يحظر إلقاؤها.
 - 2- المخلفات والتفشيات التي يتطلب إلقاؤها تصريحا خاصا.
 - 3- وضع الشروط الخاصة بالتصريح بإلقاء المخلفات والنفايات.
- كما نصت المادة (36) من القانون ذاته على أن: "يحظر إلقاء المواد المشعة والخطرة والغازات السامة وكذلك المفرقات بقصد التخلص منها وتخزينها في المياه الإقليمية الليبية"²⁷⁶.

²⁷⁴- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 237 وما بعدها.

²⁷⁵- د. عشوش، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 561.

²⁷⁶- الجريدة الرسمية، عدد 24، 1982، ص ص 826-827.

من كل ما سبق يتبين مدى المخاطر التي تنجم عن التلوث بفعل الإغراق في مياه البحار والمحيطات، لذا كان الإهتمام بها وطنيا ودوليا.

3- التشريعات والتدابير لمنع التلوث الناجم عن أنشطة تخص قاع البحار:

تعد الأنشطة التي تقوم بها الدول للكشف عن قيعان البحر والمحيطات لإستغلال مواردها الطبيعية من بين الأسباب التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية خاصة بعد إتجاه معظم الدول للبحث عن النفط ومشتقاته وغير ذلك للممارسة مختلف الأنشطة، فقد أشارت إتفاقية قانون البحار من 1982، إلى حق استغلال الموارد الطبيعية والالتزام بحماية البيئة البحرية في المادة (193) والتي نصت على أن: "للدول حقا سياديا في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية على وفق التزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

ويدخل في إطار أسباب التلوث من هذا المصدر، تلك التصريفات المتوقعة من المنشآت أو الهياكل المشيدة في البحار للبحث عن النفط أو الغاز الطبيعي وتوليد الطاقة الكهربائية. وقد حولت إتفاقية 1982 الدول الساحلية إقامة مثل هذه المنشآت مع اتخاذ التدابير اللازمة لتقليل التلوث في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لنصوص المواد (1/60/أ وب 3/194/ج).

وتنص المادة (1/145) على أنه: "يجب اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع التلوث الناجم عن الحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة".

ووفقا لنص المادة (1/208) تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار وما يرتبط بتلك الأنشطة وعمما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات "كما تتخذ الدول ما يكون ضروريا من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه (فقرة 2) ويشترط أن تكون تلك القوانين والأنظمة والتدابير متفقة مع القواعد والمعايير الدولية وكذلك الممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها (فقرة 3)، إضافة إلى التزام الدول بالقواعد والمعايير والإجراءات التي يتم الاتفاق عليها في المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام يعقد لهذا الغرض سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي (فقرة 5).

4- التشريعات والتدابير لمنع التلوث من السفن:

لا شك في أن أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن و أكثرها تواترا هو تلوثها هو النفط الخام او مشتقاته و يستخدم معاهدة لندن لمنع التلوث من السفن 1973، لفظ الزيت للتعبير عن المادة الضارة الأساسية الملوثة للبحار و هي النفط الخام أو مشتقاته.

و قد حرصت المادة (4/2) من المعاهدة على وضع مدلول واسع لمفهوم السفينة مصدر التلوث، حيث تشمل "أي سفينة من أي نوع تمارس نشاطها في البيئة البحرية بما في ذلك القوارب والمركبات المزودة بوسائد هوائية والغواصات و الطائرات العائمة و الأرصفة الثابتة أو الطافية. و يشمل التلوث من السفن ما ينجم عن العمليات التشغيلية المألوفة، حيث يقوم ربان السفن بتفريغ بعض المواد الضارة بكميات قليلة في أثناء الرحلة البحرية، كمياه الصرف الصحي أو مياه الإيزان أو تنظيف السفينة من المخلفات أو تصريف ما تخلف من عمليات الشحن والتفريغ نفسها من مواد ضارة.

غير أن الإتفاقية، طبقا لنص المادة (4) استثنت تصريف النفايات أو المواد الضارة الناجمة عن عمليات سبر الأعماق واستغلال المعادن الموجودة تحت القاع والأبحاث العلمية المشروعة²⁷⁷.

وقد تضمنت اتفاقية قانون البحار 1982، جملة من الواجبات، لمنع التلوث من السفن، نصت عليها

المواد الآتية:

- وفقا لنص المادة (1/217) تبدو الاختصاصات الموكلة لدولة العلم في تلك الاختصاصات التي إذا ما نفذت على الوجه الأكمل فإنها تضمن امتثال كل السفن التي تجوب البحار لقواعد وأنظمة حماية البيئة البحرية من التلوث سواء أكانت تلك القواعد موضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام أو عن طريق دولة العلم نفسها وفي أي مكان تكون فيه السفينة. -وأول الواجبات التي تقع على دولة العلم، التزامها بوضع القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه بالنسبة لجميع السفن التي ترفع عملها أو تكون مسجلة فيها على ألا تكون تلك الأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية.. المادة (2/211) من الاتفاقية.

²⁷⁷- د. فتحي، حسين، المرجع السابق، ص 6 وما بعدها.

-وثاني تلك الواجبات، ما نصت عليه المادة (3/94) من الاتفاقية، بحيث يجب على كل دولة أن تتخذ بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

أ- بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار.

ب- تكوين طاقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم وتدريبهم آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.

ج- استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.

- وعالجت اتفاقية جنيف المتعلقة بشروط تسجيل السفن والمعتمدة في 7-2-1986، هذا الموضوع، حيث نصت في المادة (5) على أن: "يطلب من الدولة صاحبة العلم تطبيق القواعد والمعايير الدولية السارية على سلامة السفن والأشخاص على ظهر السفينة ومنع تلوث البيئة البحرية وضمن تنفيذ السفينة لتلك القواعد والمعايير". حيث تهدف الاتفاقية إلى تعزيز الرابطة الحقيقية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها حتى تستطيع الدولة صاحبة العلم ممارسة السلطة القضائية الفعالة والسيطرة على هذه السفن فيما يتعلق بتحديد مالكي ومشغلي السفن ومسؤوليتهم والمسائل الاقتصادية والاجتماعية والفنية والإدارية²⁷⁸.

- وأخيرا، يجب أن تتضمن تلك التدابير المتخذة لمنع التلوث من السفن، ما هو ضروري لتأمين أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة لتفتيشها من قبل مفتش سفن مؤهل وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما قد يكون ملائما لسلامة ملاحظتها (مادة 4/94).

ثانيا- التصرفات التشريعية:

لقد بدأ المشرع الجزائري بالتدخل لحماية البيئة البحرية بما في ذلك تدابير المنع والمكافحة وما يتعلق بالجانب الرقابي وتجريم عدة أفعال ضارة بالبيئة وتحديد الاختصاص القضائي فيما يختص بتطبيق أحكام

²⁷⁸- لمزيد من المعلومات عن هذه الاتفاقية، راجع:
- سجل المعاهدات والاتفاقيات الأخرى في ميدان البيئة، 1991، المرجع السابق، ص 326.

القوانين المتعلقة بحماية البيئة وإنشاء الأجهزة الفنية لحماية البيئة وكذلك الجمعيات الأهلية في مختلف مناطق الجماهيرية، حيث صدر:

1- القانون البحري من أهمها القواعد المتعلقة بمنع التصادم البحري، والتي تناولها القانون في المواد من (236- 247) وخاصة فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق إذا ما وقع التصادم بين سفينتين أو أكثر قدر التعويض عن الضرر اللاحق بالسفن وعلى متنها من أشياء وأشخاص.. (مادة 236) وبينت المواد (237- 240) الفرق بين التصادم العرضي أو الناتج عن قوة قاهرة والتصادم الناجم عن خطأ مشترك والتصادم عن خطأ السائق. واستثنت المادة (244) من تطبيق الأحكام المتعلقة بالتصادم على السفن الحربية والحكومية المختصة لمصلحة عامة.. الخ²⁷⁹، كل ذلك في نطاق تطبيق أحكام هذا القانون.

2- القانون رقم (62) ، المعدل لبعض أحكام القانون البحري لعام 1953، حيث نصت المادة (2/119) منه، على أن: "يكون الربان مسؤولاً عن مسك سجل الزيت الخاص بمنع تلوث المياه على وفق الأحكام المقررة في هذا الشأن"²⁸⁰.

3- القانون رقم (81) ، بشأن الموانئ، وهو يحتوي (155) مادة، ومن ضمن القواعد الخطرة وكذلك القواعد الخاصة بشحن وتفريغ النفط، ثم العقوبات التي ينبغي تطبيقها عن مخالفة أحكامه ومن أهم أحكامه، تلك المتعلقة بمجموعة من الالتزامات والمحظورات الآتية:

أ- المادة (23) التي تنص: "على ربان السفن الالتزام برفع الإشارات النهارية والليلية المنصوص عليها في القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار عن اقتراب سفنهم من الميناء والدخول إليه والخروج منه. وكذلك أثناء وجودها فيه أو في المياه المتاخمة له سواء كانت راسية أو متحركة... "

ب- وتضمنت المادة (81) النص على أن: "يكون ربان السفن مسؤولين عن عدم اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث الحرائق وسلامة السفن ويجب عليها تنفيذ جميع الأوامر التي تصدرها إدارة الميناء فيما يتعلق بتحركات السفن ورسوها وغير ذلك من الأعمال التي يقوم بها."

²⁷⁹ د. عشوش، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 401 وما بعدها.

²⁸⁰ د محمد المرجع السابق، ص 593.

ج- ونصت المادة (130) على: "منع تنظيف مداخن السفن داخل الميناء في أثناء عملية

الشحن والتفريغ، كما يجب تقليل خروج الدخان الأسود الكثيف من مداخن السفن بقدر الإمكان".

د- وما ورد بالمادة (134) النص على الخطر الوارد على السفن والعائمات بالألا تلقى في الموانئ أو المياه

الإقليمية الأتربة أو الحجارة أو القاذورات أو الفضلات أو مخلفات الوقود أو المواد الكيميائية²⁸¹...

4- القانون رقم (8) في شأن منع تلوث مياه البحر بالزيت (النفط) ويتضمن مجموعة القواعد

والأحكام الخاصة بتطبيقه والمأخوذة عن اتفاقية لندن عام 1954. وتعتبر هذه المعاهدة جزءاً من أحكام

هذا القانون ولقد اقتصر أحكامه على مصادر التلوث بالنفط دون غيره من المصادر الأخرى²⁸². وبهذا

الخصوص تنص المادة (8) من هذا القانون، على أن:

"يسري حظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في المياه الإقليمية الليبية على جميع المنشآت الموجودة على

الأراضي الليبية، كما يسري على أي جهاز يستعمل في نقل الزيت من السفن أو إليها وسواء كان الإلقاء في

البحر أو على الشواطئ، إلا إذا كان الزيت في حالة انبثاق نتيجة لعملية استخراجيه ولم يكن في الوسع

التخلص من الانبثاق إلا بإلقاء الزيت في البحر ويشترط أن تكون جميع الاحتياطات اللازمة لمنع الإلقاء أو

التقليل منه قد اتخذت²⁸³.

هذا النص ما صدر عن المشرع المصري في القانون رقم (280) لعام 1960، الخاص القواعد والنظم التي

يعمل بها في الموانئ والمياه الإقليمية وتنفيذا للمادة الأولى منه صدر قرار وزير الحربية رقم 56 لعام

1962، الذي نص في المادة (2) على: "منع السفن الموجودة في موانئ الجمهورية أو ممراتها المائية إلقاء

ممراتها المائية إلقاء مخلفات الوقود أو سح الزيوت الخفيفة والثقيلة مثل المازوت والبنزين وغيرها ومياه

السرتينة من السفينة".

وتضمنت المادة (3) من القرار نفسه "ضرورة أن تفر هذه الزيوت والسوائل في وعاء أو أكثر

تستخدمه السفينة لهذا الغرض".

²⁸¹- د. الحنفاوي المرجع السابق، ص 527 وما بعدها.

²⁸³- د. عشوش المرجع السابق، ص 37.

وعلى أن أهم القوانين المصرية في مجال مكافحة التلوث النفطي، القانون رقم (72) لعام 1968 الخاص بمنع تلوث مياه البحر بالزيت وأحكامه تتماشى وتتم اتفاقية لندن 1954²⁸⁴ كما فعل المشرع الليبي بالنسبة للقانون (8) عام 1973.

5- القانون رقم (7) في شأن حماية البيئة، المعمول به حالياً في الجماهيرية، حيث اشتمل الفصل الثالث منه على مجموعة القواعد والأحكام المتعلقة بحماية البحار والثروة البحرية وبذلك يون قد أكمل النقص القانون رقم (8) عام 1973، كما تضمن العديد من المحظورات سواء ما تعلق بالصيد أو الناقلات والسفن التي تلقي بمخلفاتها في البحر واحتوى على العديد من الأحكام التي تمنع المؤسسات والأفراد من إلقاء النفايات والفضلات والمواد السامة بصفة عامة في الشواطئ والمياه الإقليمية الليبية 285، ولأهمية هذا القانون لكونه المعمول به حالياً، نتناول أحكامه بشيء من التفصيل على النحو التالي:

أولاً- أحكام موضوعية: أورد القانون عدة أحكام هامة بخصوص مع تلوث البحر بالزيت، منها:

أ- يحظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو غسل الصهاريج أو صرف الزيوت الثقيلة والخفيفة أو مياه الصابورة "الاتزان" في الموانئ والمياه الإقليمية ويطبق الحظر على كافة السفن والناقلات على اختلاف جنسياتها (مادة 23).

ب- يجب على ربان سفينة يحمل الجنسية الليبية أن يمسك سجلاً للزيت. (مادة 23).

ج- يكلف ربان سفينة جميع السفن التي تحمل علم ليبيا والطيارون والعاملون على طائرات الخطوط الجوية الليبية بتبليغ جهة الاختصاص ودون تأخير بوقوع الحوادث التي سببت أو يمكن أن تسبب تلوثاً للمياه بواسطة الزيوت أو المحروقات وذلك وجود غطاء من الزيوت أو المحروقات عائم على البحر (مادة 26).

د- على ربان سفينة على اختلاف جنسياتهم أن يبادروا فور وصولها إلى الموانئ الليبية بإبلاغ سلطة الميناء بتقرير عن كل عملية إلقاء للزيت أو المزيج الزيتي من السفينة في المياه الإقليمية الجزائرية. (مادة 27).

284- د. سلامة، أحمد عبد الكريم، المرجع السابق، ص 33.

ثانيا: الاستثناءات الواردة على الأحكام السابقة: نص القانون في (مادة 24) على مجموعة من الاستثناءات على الأحكام السابقة وهي:

- أ- إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي من ناقلة أو سفينة بقصد تأمين سلامتها أو إنقاذ أرواح في البحر.
- ب- تسرب الزيت أو المزيج الزيتي بسبب ناتج عن عطب أو لأن التسرب لا يمكن تجنبه، بشرط أن تكون قد اتخذت الاحتياطات اللازمة لمنع التسرب أو التقليل منه عقب حدوث العطب.
- ج- إذا كان الزيت في حالة انبثاق نتيجة لعملية استخراجه ولم يكن في السع التخلص من الانبثاق إلا بإلقاء الزيت في البحر بشرط اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع أو التقليل منه286.
- د- السفن الحربية والحربية المساعدة.

ثالثا- أحكام تنظيمية: حيث أورد القانون بعض الأحكام ذات الطابع التنظيمي ومنها:

- أ- تحدد بقرار من الجهات المختصة الموانئ التي يجب أن تجهز لاستقبال النفايات النفطية وغيرها. وذلك من السفن التي تتراد الميناء، كما تحدد في هذا القرار الترتيبات اللازمة للتخلص من هذه النفايات والأوضاع والشروط المقررة لتنفيذ هذه النفايات. (مادة 28).
- ب- على جهات الاختصاص التي تدير الموانئ النفطية لشحن النفط الخام، أن تجهز هذه الموانئ بالتسهيلات المناسبة لاستقبال ومعالجة النفايات ومزيج الزيوت ومياه الصابورة التي يراد التخلص منها. (مادة 29).

ج- يجب أن تزود كل سفينة تحمل الجنسية الليبية بجهاز أو أجهزة لفصل الزيت عن المياه. (مادة 30).

د- تتولى جهة الاختصاص بالجمهورية إخطار الدولة التابعة لها الفينة المخالفة، كتابيا، بما يقع من مخالفات لأحكام واشتراطات هذا القانون والمعاهدات الأخرى الموقعة عليها الجزائرينما حدثت، كما تتولى القيام بواجبات الإخطار المنصوص عليها في تلك المعاهدات. وكذلك إرسال المستندات والتقارير والملخصات

286- د.سلامة المرجع السابق، ص 823 وما بعدها.

إلى الجهات التي تحددها اتفاقيات مع التلوث وتختص هذه الجهة أيضا، بتلقي التقارير والبلاغات من السلطات الأجنبية عما يقع من السفن الليبية من مخالفات. (مادة 33).

رابعا-العقوبات المقررة بموجب أحكام هذا القانون: مع عدم الإخلال بالعقوبات المقررة بقانون العقوبات الجزائري وقانون الجرائم الاقتصادية. غيرهما من القوانين النافذة، تطبق العقوبات الواردة في مواد هذا القانون والتي تتراوح ما بين، الحبس الذي تقل مدته عن شهر بحسب نوع المخالفة، ولا يزيد عن سنة وبالغرامة التي لا تقل عن خمسين دينارا ولا تجاوز عشرين ألف دينار 287 أو بإحدى هاتين العقوبتين (المواد من 65-74) من القانون. ولكي تتحقق الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث، نحد أن هذا القانون قد شدد في تطبيق العقوبات المقررة. فمثلا: نصت المادة (2/68) من، على أنك "في حالة العود تكون العقوبة الغرامة التي لا تقل عن عشرة آلاف دينار ولا تجاوز عشرين ألف دينار" 288، وأن هذا التشديد يتفق مع نص المادة (1/6) من اتفاقية لندن 1954، التي نصت على أن: "كل مخالفة لأحكام المادتين (3 و9) المتعلقتين بحظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي ووجود سجل للزيت، تعتبر جرما يعاقب عليه قانون الدولة التابعة لها السفينة 289 .

وتستلزم هذا التشديد، أيضا، المادة (8/217) من اتفاقية قانون البحار 1982، حيث نصت على أن: تكون العقوبات التي تنص قوانين وأنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات، بصرف عن مكان حدوثها".

- كذلك، فإن القوانين واللوائح التي تضعها الدول بالخصوص، تحتاج إلى وجود أجهزة وطنية تعنى بشؤون البيئة وتعمل على وضع تل القوانين واللوائح موضع التطبيق. وقد تم في نشاء الجهاز لحماية البيئة ويتبع أمانة الصحة، ثم صدر بتبعية هذا الجهاز للجنة الشعبية العامة للمرافق والأشغال العامة 290.

287- د. الحنفاوي المرجع السابق، ص 823.
288- د سلامة المرجع السابق، ص 838 وما بعدها.

6- وصادر القانون رقم (14) لعام 1989 في شأن استغلال الثروة البحرية، حيث تضمن العديد من القواد والأحكام المتعلقة بالصيد والمناطق المحمية وحق تفتيش وضبط السفن ومنح التراخيص والأذونات المتعلقة بالصيد... الخ 291 من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ثم صدرت اللائحة التنفيذية لهذا القانون بموجب قرار اللجنة الشعبية العامة للثروة البحرية رقم (80) لعام 1991²⁹²، (كما سنرى في موضع آخر من هذه الدراسة).

7- وأخيرا، مشروع القانون البحري الجزائري الجديد:

والذي لم يصبح قانونا بعد، إلا أنه من المهم التعرض له، خاصة فيما يتعلق بالكتاب الثاني منه والذي تناول موضوع "التلوث البحري" بحيث اشتمل على أربعين مادة (المواد من 433-472) وتضمنت تلك المواد بعض القواعد والأحكام المتعلقة بتحديد مصادر التلوث المختلفة والمحظورات الواردة على الإلقاء أو الإغراق والنفايات الناجمة عن المركبات العضوية والزئبق واللدائن والكيماويات والقواعد المتعلقة بالمسؤولية وحالات الإعفاء منها... الخ.

وكأي جهد، فإن مشروع هذا القانون بحاجة إلى بعض مواده، نذكر منها:

أ- فيما يتعلق بالسفن: ورد ذكر السفن المستثناة في المادة (439) ذكر للسفن الكبيرة وأشارت المادة (459) إلى السفن الصغيرة، حيث كان بإمكان ذكر القاعدة العامة المتعلقة بالسفن والناقلات ثم إيراد الاستثناء عليها، هذا من ناحية.

ومن ناحية أخرى فإن السفينة هي محور تطبيق القانون البحري الليبي، لذا اهتم المشرع بها وخصص لها المواد من (1-95) في البابين الأول والثاني من القانون البحري، وذلك في مشروع هذا القانون. وإذا رجعنا للمادة (1/441) نجدها، قد نصت على أن: "يمسك سجل للزيت بناقلات الزيوت وبكل سفينة تستخدم زيت الوقود" حيث كان بالإمكان استخدام تعبير الناقلات والسفن، بدلا من السفن الكبيرة

والسفن الصغيرة وذلك وفقا لاتفاقية لندن 1954 التي فرقت بين الناقله والسفينة. وكذلك القانون البحري الليبي 1953 السابق الإشارة إليهما²⁹³.

ب- جاء نص المادة (1/436) من المشروع بخصوص حظر إلقاء الزيت "يحظر على أية سفينة أن تلقي الزيت أو المزيج الزيتي على مسافة تقل عن (100) ميل بحري من أقرب أرض على امتداد الساحل". وأشارت المادة (1/446) إلى حظر إلقاء المواد من المنشآت، بحيث:

"يحظر على جميع المنشآت الموجودة على الأراضي الجزائرية أو مياهاها أن تلقي الزيت أو المزيج الزيتي على مسافة مائة ميل من ساحلها"، ويسري هذا الحظر على المعدات المستعملة في نقل الزيت من السفن وإليها"، والملاحظ، على لفظ "مواد" بأنه يشمل الزيوت وغيرها، بينما اقتصر النص في المادتين على ذكر الزيت والمزيج الزيتي فقط دون بقية المواد الأخرى، سواءا كان ذلك ناجما عن السفن أو يرها من المنشآت.

ج- فيما يتعلق بالمسؤولية: يشمل لفظ "المسؤولية" وفقا لمشروع هذا القانون المواضيع التالية:

- دفع المسؤولية: نصت المادة (450) على أن: "لا يكون مالك السفينة مسؤولا إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى أحد الأمور الآتية: القوة القاهرة وفعل الغير وخطأ الهيئات المسؤولة عن صيانة الأنوار والمساعداة الملاحية... "
 - خطأ المضرور: نصت المادة (451) على أنه: "إذا ثبت مالك السفينة أن الضرر قد ساهم في أحداثه جزئيا أو كليا خطأ عمدي من المضرور، جاز إعفاء المالك من مسؤوليته عن التعويض أو جزء منه".
 - تحديد المسؤولية: حيث أشارت المادة (452) إلى أنه "يجق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن الأضرار المترتبة على التلوث بالزيت فيما يتعلق بكل حادثة بمبلغ (1000) دينار جزائري عن كل طن من الحمولة المسجلة أو أي مبلغ تحدده الاتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرف فيها".
 - حالة الضرورة: ونصت عليها المادة (470) على أن: "لا يكون الشخص مسؤولا إذا نجم الإلقاء عن حالة ضرورة تشكل أخطارا غير مقبولة على صحة الإنسان ولا يوجد حل بديل عنها".
- والملاحظ على المواد السابقة والمتعلقة بالمسؤولية:

293- راجع ما سبق، ص 69 وما بعدها.

أولاً: كان بالإمكان أن يكون ن المادة (452) حول تحديد المسؤولية سابقاً لنص نعت المادة (450) بخصوص دفع المسؤولية.

ثانياً: أن تعبير "دفع المسؤولية" يشمل حالات انعدام المسؤولية كالقوة القاهرة وخطأ الغير، كما يشمل حالات الإعفاء منها كخطأ المضرور وحالة الضرورة.

وعلى وفق ذلك، كان بالإمكان أن يتضمن نص المادة (450) حالات انعدام المسؤولية، ونصت المادة (451) حالات الإعفاء من المسؤولية التي تشمل خطأ المضرور إضافة لحالة الضرورة التي ورد النص عليها في المادة (470).

د- وأخيراً، فيما يتعلق بالاختصاص القضائي:

نصت المادة (457) من المشروع، على أن: "تختص المحاكم الجزائرية بدعوى التعويض عن الضرر الناجم فوق أراضيها أو في مياهها الإقليمية من جراء إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي وفقاً لأحكام هذا الفصل".

- اقتضت هذه المادة، على أن يكون التعويض عن الضرر الناجم فوق الأراضي الجزائرية أو في مياهها الإقليمية، فإذا كان المقصود بالمياه الإقليمية البحر الإقليمي والمياه الداخلية أو البحر الإقليمي فقط، فلم يرد النص على مناطق الصيد أو المنطقة الاقتصادية الخالصة "وإن لم تعلن ليبيا عن منطقة اقتصادية للآن" والتي تمارس فيها الدولة حق سيادة فيما يتعلق باستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية (مادة 1/56 أ) من اتفاقية قانون البحار 1982. وكذلك ولاية فيما يتعلق على وجه الخصوص، بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث (فقرة 1/ ب -3) من المادة ذاتها.

أو كان بالإمكان أن يشمل النص: "... المياه الإقليمية والمحميات البحرية" والتي ورد النص عليها في المادة (75) من اللائحة الفنية، للقانون رقم (14) لعام 1989 في شأن استغلال الثروة البحرية رقم (80) لعام 1991، حيث أشارت المادة (75) إلى المحمية لبحرية بأنها: "المنطقة البحرية المحددة المساحة والأبعاد التي تتوفر بها عدة خصائص بيئية أو طبيعية وتتمتع بحماية بفعل التشريعات الصادرة بالخصوص وذلك لخدمة أراض علمية أو اقتصادية"²⁹⁴.

- من كل ما تقدم، يتبين:

مدى اهتمام المشرع الجزائري بإصدار القوانين واللوائح المتعلقة بحماية البيئة بوجه عام والبيئة البحرية على وجه الخصوص والحفاظ عليها من التلوث. كما يجري الاتجاه حاليا نحو إنشاء عدة جمعيات أهلية لحماية البيئة ورعايتها في كافة مدن الجماهيرية وقرائها، لكي تساهم في دعم وتطوير القواعد المتعلقة بوقاية البيئة ومكافحة التلوث.

الفرع الثاني

التدابير الفنية الاحترازية

تمثل هذه التدابير فيما تتخذه الدول من تدابير وقائية لمنع تلوث البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادتها أو ولايتها الإقليمية، كالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، كما تشمل التدابير العلاجية اللاحقة، لمعالجة النفايات الناجمة عن مادر التلوث، كالمخلفات النفطية وميا المجاري المنزلية والنفايات الصناعية والمبيدات الحشرية والطرائق المتبعة لمعالجتها والتخفيف من حدتها والسيطرة عليها بكافة الوسائل الممكنة.

لذلك، فإن التدابير الفنية الاحترازية تتضمن التدابير المتخذة لمنع وقوع التلوث (أولا) ثم الطرق المتبعة لمعالجة النفايات (ثانيا).

أولا- تدابير منع التلوث:

إن تدخل الدول الساحلية في البيئة البحرية الخاضعة للسيادة أو الولاية الإقليمية تشمل تدابير منع

التلوث في المجالات البحرية التالية:

1- منع التلوث في البحر الإقليمي:

تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على مياه وقاع البحر الإقليمي وما تحته وما يعلوه من فضاء خارجي. وقد نصت المادة (1/1) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة 1958، على أن: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها أو مياهها الوطنية فتشمل مطقة من البحر المحاذي لشواطئها ويطلق

عليه البحر الإقليمي²⁹⁵ وهو النص نفسه، الذي توسعت في ذكره المادة (1/2 و2) في اتفاقية قانون البحار 1982 وذلك بنصها:

"تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرحبية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق بالبحر الإقليمي، بحيث تمتد السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، بحيث تمتد تلك السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. ولا يرد على هذه السيادة إلا حق المرور البريء للسفن التجارية الأجنبية على وفق ذلك للدول الساحلية الحق في وضع القوانين والأنظمة الوطنية لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه داخل بحرها الإقليمي وطبقاً لنص المادة (1/21) من اتفاقية قانون البحار 1982، بحيث تشمل تلك القوانين والأنظمة سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري ووسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وحماية الأسلاك وخطوط الأنابيب وحفظ الموارد الحية للبحر ومنع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية والحفاظ على بيئتها البحرية، وبشرط ألا يترتب على تلك القوانين والأنظمة التي تتخذها الدولة الساحلية عرقلة المرور البريء (مادة 4/211) من الاتفاقية نفسها.

إن حق المرور البريء، منح لسفن جميع الدول، سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية (مادة 17) من الاتفاقية، على أن يتسم مرورها بالبراءة ولا ينطوي على أضرار تلحق بمصالح وسلامة وأمن الدولة الساحلية (م 1/19) وإلا عد المرور غير بريء (مادة 2/19)، كما سنرى في الفقرة الموالية.

ومن واجبات الدولة تجاه المرور البريء عدم التمييز بين السفن وعدم فرض شروط عليها من شأنها أن تؤدي إلى إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به وأن تعلن كذلك، عن أية أخطار تتعلق بالملاحة تعلم هي بوجودها داخل بحرها الإقليمي (مادة 1/24 و2) وهذا ما سبق تأكيده في حكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو في 9-4-1949.

295- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 513.

والذي قضت فيه: "بمسؤولية ألبانيا عن الأضرار التي اجتاحت سفينتين حريتين في أثناء مرورهما في المياه الإقليمية الألبانية نتيجة لانفجار الألغام التي زرعتها الحكومة الألبانية في مياهها الإقليمية وأدت إلى إصابة وجرح (86) من البحارة الإنجليز²⁹⁶.

ومن موضوع المرور البريء في البحر الإقليمي، يثير إشكالية من ناحيتين:

الأولى: مدى مشروعية أنشطة السفن العسكرية الأجنبية في البحر الإقليمي.

والثانية: الحالات التي يتعرض فيها البحر الإقليمي لاستخدام القوة أو التهديد بها.

وفيما يتعلق بالحالة الأولى:

إذا رجعنا لاتفاقية 1958، نجد أنها تناولت موضوع المرور البريء، حيث أشارت المواد من (14-17) إلى قواعد تطبق على جميع السفن ويعني ذلك جميع السفن بما فيها الحربية، بينما تضمنت المادة (2/19) من اتفاقية قانون البحار 1982 الحالات التي يعد فيها مرور السفن الأجنبية ضار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها، مما يتبين منه تأكيدها على مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي، بشرط عدم ممارستها أو قيامها بأية أنشطة عسكرية في أثناء ذلك. ومن هذه النشاطات إجراء التدريبات العسكرية والمناورات، إقلاع أو هبوط الطائرات من على متن السفن، التهديد باستخدام القوة أو استعمالها أو أي نشاط يتبين من طبيعته أنه عسكري، ويمكن أن يشكل تهديدا من قبل سفن حربية (مادة 2/19 من الاتفاقية).

- وعلى الرغم من تمتع السفن الحربية بالحصانة القانونية وكذلك السفن التي تملكها أو تشغيلها دولة ما تكون مستعملة في خدمة حكومية غير تجارية، إلا أنه يقع على عاتق كل دولة أن تضمن بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانيات تشغيل تلك السفن التي تملكها أو تشغيلها أن تتصرف هذه السفن على نحو يتمشى إلى الحد المعقول والعلمي مع هذه الاتفاقية (مادة 236) من الاتفاقية. وهذا

²⁹⁶- د. الخطيب، محمد سعيد محمد، المرجع السابق، ص 335.

الخصوص توجد قواعد اتفاقية تضع قيودا على الاستخدامات العسكرية للبحر الإقليمي من قبل القوات البحرية الأجنبية، منها:

أ- ما ورد في نص المادة (20) من اتفاقية قانون البحار 1982 والتي تضمنت النص:

"على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي" هذا النص له أهمية بالغة في ضوء تكرار الحوادث التي وقعت من بعض الغواصات الحربية الأمريكية والسوفيتية، أو من غواصات أخرى لم تعرف هويتها في البحار الإقليمية لبعض الدول، مثل اليابان والسويد والنرويج وإيطاليا، كما أن هناك أهمية من ناحية أخرى وعلى وجه الخصوص بالنسبة للغواصات النووية التي يمكن أن يترتب على مرورها غير المأذون من الدولة الساحلية مخاطر التلوث بالإشعاعات النووية²⁹⁷.

ب- إن معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها عام 1971، تحظر على الدول أن تضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل فيما وراء حزام الإثنتي عشر ميلا لوضع مثل هذه الأسلحة.

ج- إن معاهدة حظر الأسلحة النووية في أمريكا اللاتينية (تلاتيلوكو) لعام 1967، قد تضمنت النصوص نفسها الواردة في معاهدة الحظر الجزئي لتجارب الأسلحة النووية لعام 1963، في حظرها وضع أو تخزين الأسلحة النووية في أراضي دول أمريكا اللاتينية بما في ذلك البحار الإقليمية التابعة للدول الأطراف الموقعة عليها²⁹⁸.

ثانيا: الحالات التي يتعرض فيها البحر الإقليمي لاستخدام القوة أو التهديد بها:

ويمكن حصرها في حالتين: الأولى، عندما تريد الدولة الساحلية صد أي عمل أو تصرف استفزازي أو عدواني يصدر عن السفن الأجنبية. والثانية، الوضع الذي ينشأ عن تصرف الدولة الأجنبية لتأكيد ادعاءاتها أو مزاعمها ضد الدولة الساحلية.

- بخصوص النقطة الأولى: يبدو أن المثال البارز هو حادثة السفينة بوبيلو (Pueblo) عام 1968 والذي استخدمت فيه القوات البحرية لكوريا الشمالية القوة المسلحة لإلقاء القبض على سفينة التجسس

²⁹⁷ د. السيد، عارف رشاد، المرجع السابق، ص 69.

²⁹⁸ د. عشوش المرجع السابق، ص 69.

الأمريكية "بويلو" التي تم احتجاز طاقمها لعدة أشهر، إلى أن وقع الطرفان، كوريا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية، اتفاقاً ترتب عليه إخلاء سبيل طاقم السفينة المحتجزة بشرط صدور اعتراف من الولايات المتحدة بقيامها بالنشاطات التجسسية وبعد صدور هذا الاعتراف قامت الولايات المتحدة بالتنصل منه بعد ذلك مباشرة²⁹⁹.

- كما يظهر حادث خليج سرت في أغسطس عام 1981 وضعا ممثالا، عندما أكدت ليبيا على شرعية استخدامها للقوة لحماية حقوقها الساحلية وزعمت الولايات المتحدة أنها دافعت عن حرية الملاحة الدولية لأساطيلها. وهذان المثالان يبرزان الظروف التي يمكن أن تنشأ فيها النزاعات بين الدول الساحلية والسفن العسكرية للدول الأجنبية، كما أن لاستخدام القوة ضد السفن والغواصات الأجنبية في المياه الإقليمية للدول الساحلية جدير بالقبول بشرط أن يتم استنفاد كل المحاولات لإيقاف الدخول عنوة أو إرغامها على المغادرة.

- وفيما يتعلق بالنقطة الثانية: حول الوضع الذي ينشأ عن تصرف الدولة الأجنبية لتأكد ادعاءاتها أو مزاعمها ضد الدولة: فإن هذا الوضع لم يثر إلا نادرا من الناحية التطبيقية حتى في المناطق المستخدمة للمرور العابر مثل الخلجان الدولية والمياه الأرخيبيلية والمثال على ذلك قضية مضيق كوفور 1949، التي انطوت على استعراض للقوة العسكرية البحرية البريطانية لتأكيد حرية المرور في المضيق، والتي قررت فيها محكمة العدل الدولية عام 1949، أن تأكيد حقوق الملاحة حتى لو كان من خلال استعراض القوة لأسطول حربي أجنبي، لا يشكل في حد ذاته استخداما للقوة، إلا أن المحكمة في معرض رفضها للادعاءات

²⁹⁹- د. سلامة المرجع السابق، ص ص 70-71.

الألبانية بأن السفن الحربية البريطانية انتهكت السيادة الألبانية بسلوكها الاستعراضي للقوة، استندت في أسبابها على تقدير الظروف الدقيقة للحادث وهي:

أ- أن السفن الحربية سارت وأسلحتها غير محشوة بالذخائر.

ب- أن تشكيلة ومظهر الأسطول البحري البريطاني لم يكن قتاليا.

ج- لم تكن هناك أية تحشيدات عسكرية.

وقد وازنت المحكمة في حكمها لصالح المرور البريء على السيادة الإقليمية ضد الإقرار بأن التدخل الفعلي من قبل البحرية البريطانية في المياه الإقليمية الألبانية للقيام بأعمال إزالة الألغام كان عملا غير مشروع. وفي رفض المحكمة للمزاعم البريطانية في أن الإزالة من جانب واحد كان ضروريا للمرور³⁰⁰.

وقالت المحكمة: أن: "احترام السيادة الإقليمية فيما بين الدول المستقلة هو من الأسس المهمة في العلاقات الدولية...".

غير أن، سابقة كوفور لا تسوغ الاستنتاج القائل، بأن استخدام القوة أو استعمالها يمكن أن يكون جائزا أو مسموحا به للاعتراض على ادعاءات الدولة الساحلية التي تمثل خرقا أو انتهاكا لحرية الملاحة وأن أسلوب التعبير الجدير بالقبول في ظل المعايير التي وضعتها المحكمة للرد أو الاحتجاج على ادعاءات الدولة الساحلية هو "إظهار العلم" في المنطقة المتنازع عليها.

أما الأشكال الأخرى من الضغط العسكري، مثل مواصلة التحرك على طول الساحل، أو حشد الأسطول في حالة تأهب للقتال أو إصدار إنذار أو التهديد بالسافر، فإن مثل هذه التصرفات تشكل خرقا للقانون الدولي. وأن على الدول أن تراعي التقييد بالالتزام العام المتمثل في ضرورة أن تنشأ الحلول

³⁰⁰- د الحنفاوي المرجع السابق، ص 71 وما بعدها.

لنزاعاتها، كما في قضايا المرور البريء بالوسائل السلمية³⁰¹، طبقا لنصوص المواد (3/2) والمادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة³⁰².

2- منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

تشمل تدابير منع التلوث التي تتخذها الدولة الساحلية للحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، تحديد حدود ولاية الدولة الساحلية في الحفاظ على البيئة البحرية (أولا) ثم حماية المحميات البحرية في الجماهيرية (ثانيا).

أولا- حدود ولاية الدولة الساحلية في الحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

والتي تتضمن الحقوق التالية:

- أ- حق اعتماد القوانين والأنظمة للمحافظة على البيئة في المنطقة.
 - ب- حق تنفيذ تلك القوانين والأنظمة.
 - ج- حق استخدام القوة ضد السفن الأجنبية في حالة عدم الامتثال للأنظمة السابقة.
- أ- فيما يتعلق بحق اعتماد القوانين والأنظمة: تناولت الإشارة إلى هذه القوانين والأنظمة اتفاقية قانون البحار 1982، حيث نصت المادة (1/210): "تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه" وعلى وقف الفقرة (5) من المادة نفسها "لا يتم الإغراق داخل المنطقة الاقتصادية بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها حق الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته...".

³⁰¹ د عشوش المرجع السابق، ص ص 75 - 76.
³⁰² - تنص المادة (3/2) من الميثاق، على أن: "يفض جميع أعضاء الهيئة منازعاتهم الدولية بالوسائل السلمية على وجه لا يجعل السلم والأمن والعدل الدولي عرضة للخطر".

وتنص المادة (33) من الميثاق ذاته، على أنه: "يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره، يعرض حفظ السلم والأمن الدوليين للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق المفاوضة والتحكيم والتوفيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، أو أن يلجأوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارهم". راجع:
- د. أبو هيف، المرجع السابق، ص ص 925، 933.

- وأشارت المادة (5/211): "للدول الساحلية أن تعتمد بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية...".

ب- حق الدولة الساحلية في تنفيذ قوانين وأنظمة منع التلوث: وبهذا الخصوص، ورد نص المادة (1/216/أ) بأن: "يتم تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية والقواعد والمعايير الدوائية، المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، من قبل: الدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة...".

- وأشارت المادة (1/73) من الاتفاقية نفسها إلى الطرق التي يتم بواسطتها تنفيذ تلك القوانين وذلك بنصها: "للدولة الساحلية في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها وفقا لما تقتضيه الضرورة لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية".

غير أن التفافية، في موضع آخر منها، أشارت إلى أنه قبل الشروع في اتخاذ تلك التدابير، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغيرها من المعلومات ذات الصلة وذلك عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول قد ارتكبت في هذه المنطقة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه (مادة 3/220).

- وإذا حدث تصريف كبير من السفينة في المنطقة الاقتصادية للدولة الساحلية، بحيث يسبب تلوثا أو يهدد بحدوث، جاز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش السفينة ماديا (مادة 5/220).

- يقتصر التفتيش المادي على ما تحمله السفينة من شهادات وسجلات ووثائق (مادة 2/226).

- وإذا كان التصريف الناجم عن السفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة قد يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة أو بمواردها جاز لتلك الدولة أن تقوم باحتجاز السفينة (مادة 6/220).

غير أنه في حالة عدم امتثال السفينة لتدابير تنفيذ القوانين والأنظمة من قبل الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية، فعلى أي أساس تتصرف الدولة الساحلية، هذا ما سوف نراه في الفقرة التالية:

ج- حق استخدام القوة ضد السفن الأجنبية لعدم امتثالها للقوانين والأنظمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

يستخلص من نصوص المواد (1/73 و 5/220 و 6) أنه يمكن للدولة الساحلية أن تقوم عند الضرورة باللجوء لاستخدام بعض التدابير التي قد تصل إلى حد استخدام القوة من أجل ضمان تنفيذ قوانينها وأنظمتها المتعلقة بحماية حقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، غير أن صلاحيات الدولة الساحلية في استخدام القوة في مثل هذه الأوضاع لا تخلو من قيود وضوابط تحكمها وإزاء عدم توضيح الاتفاقية لمثل هذه الأمور، فيمكن استخلاصها من بعض السوابق الدولية. ومن أبرز القضايا المشهورة في هذا الصدد:

1- حرب الأسماك (God War) التي نشبت كنتيجة للقرار الإسلمي بتحریم سفن الصيد ضمن منطقة الخمسين ميلا من خط الأساس حول شواطئها وعلى الرغم من أن هذه القضية كانت قد عرضت على محكمة العدل الدولية في الوقت الذي لم يكن فيه قد اكتمل النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة. وكان الحكم الذي صدر عن المحكمة في 25-7-1974 قد ألقى بعض الضوء على التساؤل المتمثل في: "هل بإمكان إسليندا أن تلجأ بصورة مشروعة لاستخدام القوة لتنفيذ قوانين الصيد المتعلقة بها" علما بأن كلا من المدعيتين (المملكة المتحدة وألمانيا) طلبتا من المحكمة أن تعلن مسؤولية إسليندا عن إطلاق النار وأعمال المضايقة ضد السفن البريطانية والألمانية في منطقة إلا أن الحكم النهائي

تفادى الإشارة إلى ذلك لأن الأدلة والبيانات لحدوث أو تحقق أي ضرر بسبب القوارب العسكرية الإيسلندية كانت غير كافية³⁰³.

2- وفي النزاع على الجرف القاري ما بين اليونان وتركيا³⁰⁴ أتيح لمحكمة العدل الدولية أن تبين تعيين حدود استخدام القوة لحماية حقوق الدولة الساحلية في مناطق اختصاصها الاقتصادية، حيث قضية جواز استخدام الإجراءات العسكرية لتأييد إدعاءاتها صريحة وواضحة في تطلب اليوناني المتعلق بإجراءات الحماية المؤقتة.

ومن أخرى، لم تستغل محكمة العدل الدولية هذه المناسبة واختارت بدلا من ذلك أن أعلنت بأن الظروف الخاصة بالقضية لا تستدعي اتخاذ الإجراءات الواردة في المادة (41) من نظام محكمة العدل الدولية والتي تنص على أن: "للمحكمة أن تقرر التدابير المؤقتة التي يجب اتخاذها لحفظ حق كل من الأطراف وذلك متى رأت أن الظروف تقضي بذلك وإلى أن يصدر الحكم النهائي يبلغ فوراً أطراف الدعوى ومجلس الأمن بالتدابير التي يرى اتخاذها".

3- وفي سابقة "أم ألون" بين الولايات المتحدة وكندا في 1935 توصلت لجنة التحقيق الكندية الأمريكية التي طلب منها أن تقرر فيما إذا كان إغراق سفن خفر السواحل الأمريكية للقارب "أم ألون" كسفينة مسجلة في كندا، كانت قد قامت بتهريب المسكرات مبررا على أساس حق المطاردة والضرورة في منع تهريب المشروبات الروحية للولايات المتحدة. وأجازت اللجنة استخدام قدر محدود من القوة دون أن يكون الهدف منه قصد إغراق للسفينة وقد قررت بأن إغراق السفينة الكندية يعتبر خرقا لكل من اتفاقية المشروبات الروحية الأنجلو أمريكية لعام 1924، التي تجيز تفتيش واحتجاز السفن المسجلة في كندا وكذلك للقانون الدولي.

³⁰³- د. السيد، رشاد عارف، المرجع السابق، ص ص 83-84.

³⁰⁴- حول هذا النزاع والحكم الصادر فيه، راجع:

- د. مراد، عزيزة فهمي: "الحكم الصادر عن محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر إيجيه 1978" المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 35، 1979، ص 209 وما بعدها.

وتظهر هذه السابقة بشكل خاص في أنها تؤيد الرأي المتمثل في أن إطلاق النار بغرض التحذير والإحتجاز حتى مع القصد لإحداث إعاقة وتعطيل جزئي للسفينة المخالفة حتى لا تستمر في رفض الامتثال ومحاولة الهرب، يبدو أنه جائز بشرط عدم الاستخدام المفرط للقوة بقصد إغراق السفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية أو إلحاق أضرار مادية أو جسمانية خطيرة للبحار لأن ذلك يعتبر مخالفا للقانون الدولي³⁰⁵.

ثانيا- حماية المحميات البحرية:

بمراجعة نصوص مواد القوانين الجزائرية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، نلاحظ الآتي:

أ- عدم وجود إعلان صريح عن المنطقة الاقتصادية الخالصة للآن، وربما يرجع السبب في ذلك إلى أن الجزائر تطل على بحر شبه مغلق (البحر المتوسط) وأن عرض المنطقة لا يصل إلى (200) ميل بحري، وفقا لنص المادة 57 من اتفاقية قانون البحار 1982، غير أن هذا لا يمنع من إعلان المنطقة حتى من دون الحاجة إلى تحديد عرضها والاكتفاء بأن التحديد يتم بموجب القانون الدولي.

ب- غير أنه، بمراجعة نصوص اللائحة الفنية للقانون رقم (14) لعام 1989 بشأن استغلال الثروة البحرية، نجد أنها قد تضمنت الإشارة إلى التدابير التي تتخذ لحماية المحميات البحرية دون أن تفصح مباشرة عن هذه المحميات، بحيث عرفت المادة (75) من اللائحة: "المحمية البحرية هي المنطقة البحرية المحدودة المساحة والأبعاد التي تتوفر بها عدة خصائص بيئية أو طبيعية وتتمتع بحماية بفعل التشريعات الصادرة بالخصوص وذلك لخدمة أغراض علمية واقتصادية"، وأشارت المواد (76 و 77) من اللائحة ذاتها إلى أنواع التدابير المتخذة بالخصوص، من ذلك، حظر إلقاء أو تفريغ النفايات والمواد التي يمكن أن تضر بالحياة الطبيعية بهذه المناطق.

- تنظيم مرور ووقوف القوارب والسفن بالمنطقة.

- عدم القيام بأي نشاط داخل هذه المناطق (المحميات البحرية) من شأنه تغيير البيئة البحرية

والإضرار بها.

³⁰⁵ د. السيد، رشاد عارف، المرجع السابق، ص 84 وما بعدها.

- اتخاذ كافة السبل لحماية الأحياء البحرية في المحميات البحرية.
- الإقلال من الأخطار المحتملة والمهددة للمحمية البحرية وخاصة وجود الملوثات بالقرب منها.

- مراقبة المناطق المحمية وعدم السماح بالصيد فيها³⁰⁶. ومن هنا يتضح عدم إيراد تعريف بالمحميات البحرية الجزائرية هل هي مناطق صيد خاصة أو أنها تشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة.

3 - منع التلوث في الجرف القاري:

الجرف القاري للدولة الساحلية ، وفقا لنص المادة (1/76) من اتفاقية قانون البحار 1982، يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرهما الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

وأشارت المادة (1/77) من الاتفاقية ذاتها، إلى طبيعة حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري، بنصها: "تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري، حقوق سيادة لأغراض استكشاف واستغلال موارده الطبيعية".

ونظرا، لما قد يترتب على هذا الاستكشاف والاستغلال من حدوث تلوث يضر بالبيئة البحرية، فقد بادرت الدول إلى العمل على كيفية تنظيم استكشاف واستغلال الجرف القاري، مع وضع كافة التدابير المناسبة لحمايته من التلوث، سواء عن طريق إبرام اتفاقيات خاصة أو وفقا لما تضمنته اتفاقية قانون البحار 1982 من قواعد وأحكام في هذا الشأن.

لذلك، سنتناول هذا الموضوع، حسب التدابير المتخذة لمنع التلوث في الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الإقليمية (فقرة أولى)، ثم نشير إلى التدابير المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار 1982 (فقرة ثانية).

الفقرة الأولى- تدابير التلوث في الجرف القاري وفقا للاتفاقيات الإقليمية:

أ- كان لإتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976، سبق المبادرة، في اتخاذ تدابير مناسبة من أجل وقاية هذا البحر من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري، حيث ألزمت الدول الأطراف طبقا لنص المادة (7) من الاتفاقية بأن: "تتخذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحار وطبقات تربته الجوفية والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته"³⁰⁷. ويفهم من هذا النص أن التدابير المتخذة في مثل هذه الأوضاع، تكون على نوعين، تدابير وقائية تحول دون وقوع التلوث ابتداءا وتدابير علاجية تهدف إلى التخفيف من التلوث ومكافحته بكافة الطرق المناسبة.

ب- وسارت الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر، على النهج نفسه، إذ تناولت المادة (7) النص: "على الأطراف المتعاقدة أن تمنع وتقلل وتكافح التلوث عن استكشاف واستغلال قاع البحر الإقليمي والجرف القاري، وباطن أرضها"³⁰⁸.

من خلال هذين النموذجين للاتفاقيات الإقليمية، يتضح مدى اهتمام الدول التي تقع في منطقة إقليمية واحدة في اتخاذ التدابير المناسبة لمنع ومكافحة التلوث والسيطرة عليه في الجرف القاري في أثناء القيام بكافة الأنشطة المتعلقة بالاستكشاف والاستغلال.

الفقرة الثانية- تدابير منع التلوث في الجرف القاري وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982.

أشارت اتفاقية قانون البحار إلى التدابير التي يجب أن تتخذها الدول الساحلية لمنع التلوث ومكافحته والسيطرة عليه في الجرف القاري وذلك باعتماد القوانين والأنظمة لمنع هذا التلوث. ثم التنفيذ فيما يتعلق بمنع التلوث.

³⁰⁸- سجل المعاهدات والاتفاقيات الأخرى في ميدان البيئة، 1991، المرجع السابق، ص 271.

أ- اعتماد القوانين والأنظمة لمنع التلوث في الجرف القاري، وفقا للنصوص الآتية:

- نص المادة (1/79) "يحق لجميع الدول وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري وفقا لأحكام هذه المادة" وأشارت الفقرة الثانية من المادة ذاتها إلى أنه: "مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاكتشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه...".

ونصت المادة (208/1 و2) على أن: "تعتمد 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 عملا بالمادتين (60 و80).

- وأشارت المادة (1/216/أ) إلى أنه: "يتم تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي من أجل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق... على جرفها القاري".

وفيما يتعلق بالتدابير المتخذة لمنع التلوث في المجالات البحرية للدولة الساحلية، سواء المنصوص عليها في الاتفاقيات الإقليمية أو وفقا لما ورد في اتفاقية قانون البحار 1982، أن نطاق تلك التدابير يشمل الجانبين الوقائي والعلاجي لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه وأن الالتزامات التي تقع على عاتق الدول بهذا الخصوص والواردة في الاتفاقيات الخاصة أو العامة مكملة لبعضها البعض. ذلك ما أكدته المادة (1/237) من اتفاقية قانون البحار 1982، بنصها:

"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 بالاتفاقات التي قد تبرم تعزيزا للمبادئ العامة الواردة في هذه الاتفاقية. "

ثانيا- الطرق المتبعة لمعالجة النفايات:

تتمثل هذه الطرق، فيما يتخذ من تدابير لاحقة لوقوع التلوث وذلك لتخفيفه والسيطرة عليه، وقد عرفت هذه التدابير المادة (7/1) من اتفاقية بروكسل 1969 بخصوص المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، حيث نصت:

"أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع أي تقليل ضرر التلوث، وتتجه الدول في الوقت الحاضر إلى إتباع عدة طرائق لمعالجة النفايات، سواء ما تعلق بالمخلفات النفطية أو الصناعية أو تلك الناجمة عن استخدام مياه الصرف الصحي "المجاري" أو التي تسببها المبيدات وذلك كنهج وقائي يساعد على التصدي لظاهرة التلوث والحد منها والسيطرة عليها. وهذه الطرق هي:

1- معالجة النفايات الناجمة عن التلوث النفطي:

إن أغلب حالات التلوث النفطي تتطلب الحصول على الأجهزة والمعدات التقنية التي تمكن من السيطرة على التلوث ومكافحته، إضافة إلى الموارد المالية التي تساهم مساهمة كبيرة في تحقيق الهدف المنشود، وحيث إن انسكاب النفط في مياه البحر تتم مكافحته حسب نوعه حسب نوعه وكميته ومكان التسرب وسرعة انتشاره.

إن تدفق النفط مصادفة سيستمر ما دام النفط والمنتجات النفطية ينقل بالبحر ومهما وضعت من اتفاقيات دولية أو تشريعات وطنية، فإن ذلك لا يمنع من استمرارية التلوث النفطي ويجب أن تكون هناك وسائل فعالة لمعالجة تبيد أو إغراق أو إزالة المخلفات النفطية في البحر ومعالجة الشواطئ الملوثة. إن أسهل معالجة للنفط عندما يكون طافحا فوق سطح البحر أكثر منه عندما يبلغ الشاطئ.

وهناك أسلوبان للتعامل مع النفط، أولهما: تبيده بواسطة سحب النفط "مزيلات النفط المتدفق" أو بإغراقه، رغم أن لكل من الطريقتين أضرارها، أما الطرق الأخرى فتتمثل في منع انتشار النفط بواسطة عائق آلي قابل للتضخيم "الضخ" أو استعادة النفط وكسحه أو تحويله إلى مادة صلبة، كل هذه الطرق جار استخدامها، إلا أنها تكون مفيدة في ظروف خاصة وهي باهظة الثمن.

ويتم تنظيف الساحل بواسطة رش النفط بالمزيلاات. وهناك مزيلاات رخيصة ذات فاعلية تستخدم ككاسحات ولكنها أكثر سموما من النفط ذاته، بالإضافة إلى أنها كريهة الرائحة وهناك مزيلاات جديدة كذوائب مائية وهي أقل سموما وقد تطور استعمالها³⁰⁹.

ومنذ سنوات عديدة يجري استخدام المواد الكيماوية الطاردة والعازلة للتخلص من آثار بقع النفط المتسرب في البحار. وكان الاعتقاد يميل إلى أن المنتجات السامة تجلب أضرارا أكثر من تلك الناتجة عن تسرب النفط، غير أن الأبحاث توصلت إلى استعمال مواد كيماوية أقل خطر أو من تلك المستخدمة في الماضي³¹⁰.

ومن التجارب الناجحة لمكافحة تسرب النفط حديثا: ما حصل في الجزائر، حيث قام فريق من الفنيين في حاسي مسعود النفطي البحري بإجراء تدريب ناجح لمكافحة تسرب النفط الخام والقضاء على التلوث الناتج عنه، وتعد هذه التجربة الأولى من نوعها في ليبيا. والتي قام بها طاقم وحدة مكافحة التلوث بشركة "أجيب" للنفط المحدودة، إحدى الشركات التابعة للمؤسسة الوطنية للنفط واشترك في هذه العملية العديد من القوارب والطائرات العمودية والتي أثبتت من خلالها الاستعداد لمواجهة مثل هذه الظروف وحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط وتم من خلال هذه التجربة كشط النفط الخام المتسرب من على سطح البحر بطريقة الرش، حيث تم كشط كمية تقدر بـ (15000ر) برميل في اليوم، كما تم من خلال قارب الإمداد الآلي احتواء بقعة النفط المتسرب عن طريق مد السد المائي من القارب بمسافة (550) مترا وجر النفط المتسرب إلى بقعة معلومة وتفتيته وتعد قوارب المكافحة بما تضمنه من طاقم فني وآلات وأجهزة ومعدات علمية حديثة، الأولى من نوعها وبإمكانها مكافحة ما يقدر بـ (300) برميل نفط خلال ساعة واحدة³¹¹. وفي الجزائر، يمكن الاستفادة من المشتقات النفطية في تثبيت الكتبان الرملية، فبهذه الطريقة تتم تغطية سطح التربة بسمك حوالي (3) مليمتر بزيت الوقود الثقيل والذي من خصائصه حفظ التربة إلى

³⁰⁹ - Hodson, op.cit., p. 64.

³¹⁰ - Ress, panul Evan, oil spills in the mediteranean and contingency planning, the british library, vol, 6, 1979, p. 230.

جانب منع الرطوبة كما يساعد على امتصاص الأشعة وتسريها إلى التربة. وبذلك تكتسب التربة العناصر الغذائية اللازمة لبنائها³¹².

وهكذا تعتبر الجزائر في طبيعة بلدان البحر المتوسط المنتجة للنفط والمهتمة بالدرجة الأولى بمكافحة التلوث الناجم عنه وحماية البيئة البحرية من أخطاره.

-وفي موسكو: تمكن العلماء من ابتكار طريقة جديدة لمكافحة تلوث البحار بالنفط نتيجة لكوارث الناقلات. ويرتكز هذا الأسلوب على فكرة استخدام السائل الحديدي الممغنط الذي يضم مسحوقا دقيقا للمادة الحديدية الممغنطة. ولهذا الخليط مزايا مغناطيسية فهو يذوب في النفط بصورة جيدة وينجذب إلى المغناطيس ويصبح السائل الحديدي الممغنط لزجا ويمكن أن يصبح صلبا إذا ما زادت قوة المجال المغناطيسي إلى درجة معينة واقترح العلماء استخدام خواص السائل الحديدي الممغنط لإبطاء ومنع انسكاب النفط من الثغرات وتوضع على ناقلة النفط صهاريج المصاب بواسطة أنبوب خاص³¹³.

- وأيضا كانت الوسيلة المستخدمة في معالجة التلوث النفطي، فإن ذلك لا يغني عن التعاون بين الدول في هذا المجال، وبهذا الخصوص تم إبرام:

الاتفاقية الدولية لعام 1990، المتعلقة بالتأهب لمواجهة التلوث بالنفط ومكافحته والتعاون بشأن OPRC (Convention 1990) وتسمى أيضا، باتفاقية أوبرسي، حيث رعاية المنظمة البحرية الدولية. ووقعت في لندن في 30-11-1990 وتستهدف مساعدة الحكومات على مكافحة الحوادث الكبرى للتلوث بالنفط وتسلم الاتفاقية بأنه في حالة وقوع حادثة تلوث من الأساس اتخاذ إجراءات سريعة وفعالة³¹⁴.

وتتكون هذه الاتفاقية من (19) مادة و(10) قرارات، حيث تتعلق المواد (1 و 2 و 3) بالتعريف وأحكام عامة وبعض الخطط المطلوبة في حالة الطوارئ على السفن والمنشآت البحرية.

³¹²- المرغني، نوري: "المجهودات التي بذلتها الجماهيرية في مقاومة التصحر" مجلة البيئة، العدد 7، 1988، ص 5.

³¹³- مجلة بحيرة السلام، المرجع السابق، ص 16.

³¹⁴- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية جنيف، (استعراض النقل البحري لعام 1990) تقرير مقدم من أمانة الأنتكاد، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 1992، ص 125.

- وتضمنت المادة (4) إجراءات الإبلاغ عن حوادث التلوث بالنفط وأوضحت الأطراف التي يجب أن تقوم بالتبليغ وجهات التبليغ، حيث يقع على ربانية السفن وسلطات الموانئ وغيرهم الإبلاغ دون تأخير عن أي حوادث تلوث³¹⁵.
- وتعلق المادة (5) بالإجراءات المتخذة عند تلقي تقرير عن التلوث النفطي وهذه المادة تلزم الأطراف في الاتفاقية وذات العلاقة بالخطوات المبدئية التي يجب القيام بها وتقرير خطورة الموقف وما إذا كان الأمر يستدعي دعوة الطرف المجاور أو المنظمة الدولية البحرية لأخذ الترتيبات اللازمة عن هذه الحالات.
- وتشمل المادة (6) البنية الأساسية لإقامة نظام يعمل على التصدي لحوادث التلوث ويشمل القيادة والمعدات والأفراد المدربين والاتصال بالمنظمة وصلاحيه الأوامر والتي هي السلطة المخولة نيابة عن الدولة بالقيام بالإجراءات المناسبة دون انتظار الإذن من أي جهة أخرى.
- ونصت المادة (7) على التعاون الدولي بين الأطراف وتعتمد الاتفاقيات التي تبرم على المواقع والعلاقات الجغرافية كذلك السياسية.
- وتتطرق المواد (6 و 9 و 10) إلى الأبحاث والتطوير والتعاون الثنائي وكذلك إلى علاقة هذه الاتفاقية بالاتفاقيات الدولية الأخرى.
- وتنص المادة (11) على التعاون التقني الذي يحث الأطراف التعاون في تدريب العاملين والاعتناء بالمعدات وتسيير جميع الاستعدادات المتاحة.
- وتشمل المادة (12) الترتيبات المؤسسية، حيث تقوم الأطراف في هذه الاتفاقية بتكليف المنظمة بالقيام بأعمال خدمات الإعلام والخدمات التقنية والتدريب والتعليم وكل ذلك يأتي على هيئة مشاورات وأبحاث وتعاون وهذه البرامج تضعها المنظمة البحرية الدولية.
- وتتضمن المواد من (13 و 19) تقويم الاتفاقية والتعديلات والتوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام والنفذ وكذلك الانسحاب وجهة الإيداع واللغات.
- هذا وقد ألحق بالاتفاقية ملحق يشمل تقنية سداد تكاليف المساعدة.

³¹⁵ - "التلوث البحري وعمليات تنظيف الموانئ" مجلة البحر، العدد الثالث، لم يصدر بعد، بناء على معلومات متحصل عليها من النقابة العامة للملاحين البحريين، طرابلس، بتاريخ 7-2-1994.

أما القرارات، فهي تؤكد أحكام بعض المواد وتطلب الإسراع في التنفيذ وتوضع بعض النود مثل التدريب وخدمات الإنقاذ والتعاون بين الدول وشركات التأمين وكذلك محاولة توسيع نطاق الاتفاقية بحيث تشمل المواد الخطرة الأخرى والضارة³¹⁶ وسيبدأ تطبيق الاتفاقية بعد اثني عشر شهرا من تصديق (15) دولة عليها³¹⁷.

2- معالجة النفايات الصناعية:

هناك عدة وسائل تكنولوجية لازمة لتحسين الأداء البيئي لكثير من الأنشطة الصناعية موجودة بالفعل وقد تم تطويرها ويمكن ذكرها على النحو التالي:

أ- إن التلوث الناجم عن الصناعات، مثل صناعة الإسمنت والتعدين ينتج أساسا عن انبعاث الغبار ويمكن كبحها بتركيب نظم مناسبة للحد من الغبار³¹⁸ كذلك، يمكن تكثيف بخار الإسمنت وتحويله إلى إسمنت ناعم يباع بقيمة تفوق خمس مرات قيمة الإسمنت العادي وهي قيمة تغطي تكاليف التكثيف خلال سنوات قليلة وتدر أرباحا إلى جانب حماية البيئة³¹⁹.

ب- يمكن معالجة تدفق المياه من المصانع الكيماوية ومصانع الورق الكبيرة بمجرد فصل الانبعاث القابلة للتحلل الحيوي وغير القابلة للتحلل، كما أن التلوث الناجم عن استخدام الفحم لإنتاج الصلب وكوقود للمراحل من أجل توفير الحرارة اللازمة للتصنيع والتي كانت من قبل الصناعة في البلدان الصناعية، يمكن تقليله بالتحويل للغاز الطبيعي وكهرباء العمليات أو باستخدام مختلف التكنولوجيات الحديثة³²⁰.

ج- وينبغي أيضا في أثناء عملية التصنيع تقليل الآثار السلبية إلى الحد الأدنى ووضع الشروط في أثناء عملية اتخاذ القرارات لقيام إدارة سلمية للموارد الطبيعية ويتطلب ذلك وضع معايير ملائمة لنوعية البيئة وتركيب معدات مكافحة التلوث الأزمنة لقياس مستوياته، ثم تشغيل هذه المعدات تشغيلاً صحيحاً³²¹.

د- يجب دراسة اتجاه الرياح بالنسبة للمناطق الصناعية عند تخطيط المدن الصناعية وهذا له أهمية كبيرة لأن الرياح تجلب معها الدخان الناتج عن الصناعة وتحمله إلى مناطق مختلفة حسب اتجاهها وتعمل على

³¹⁶- المعلومات المتحصل عليها من النقابة العامة للملاحين البحريين، المرجع السابق، طرابلس.

³¹⁷- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، المرجع السابق، ص 126.

³¹⁸- البنك الدولي، تقرير عن التنمية في العالم، المرجع السابق، ص 158.

³¹⁹- د. عوض، عادل، المرجع السابق، ص 68.

³²⁰- د عشوش المرجع السابق، ص 158.

³²¹- منظمة الصحة العالمية، تقرير لجنة خبراء منظمة الصحة العالمية، المرجع السابق، ص 50.

تلوثها، لذلك وجب وضع اتجاهها وتعمل على تلوثها، لذلك وجب وضع اتجاه الرياح في الاعتبار عند التخطيط للمدن

الصناعية، كما يجب أن يكون بناء وتشيد المصانع في أحياء صناعية بعيدا عن الأحياء السكنية وهذا الاتجاه متبع حاليا في الجزائر.

هـ- تتم عملية تصريف الفضلات الصناعية عن طريق التخلص من المواد المتواجدة فيها وفي الغالب توجد مواد كيميائية ذات فائدة يمكن استخدامها في استخراج الفضلات من المياه. وذلك بإتباع عدة طرق لمعالجتها ومنها:

المعالجة الأرضية التي تتم بدفن الفضلات تحت سطح الأرض بين الحين والآخر، لكن هذه الطريقة لم تقبل إلا كوسيلة مؤقتة لأنها تؤثر على المياه الجوفية، إضافة إلى طريقة الفصل بالغربلة والترشيح الميكانيكي والترسب والتفتيت والطفو والمعالجة بالتقطير والتحليل بالكهرباء "فصل المواد بالكهرباء" وعملية الرواسب الطينية والتبخير وتلك الطرق تعتبر هي المتبعة في عملية المعالجة³²².

و- وأخيرا، فيما يتعلق بمكافحة مياه التلوث الصناعي والتي تحتوي على المواد السامة بحيث يتطلب ذلك أن يقوم كل مصنع بمعالجة مياهه الملوثة في وحدة معالجة محلية خاصة قبل أن تصب مياهه هذه في أقية المدينة أو في البحر مباشرة³²³.

3- معالجة مياه المجاري والاستفادة منها:

تفضل بعض الدول التخلص من مياه المجاري بإلقائها في البحار المفتوحة بعد معالجتها معالجة جيدة على أن يكون ذلك على بعد كبير من الشاطئ وعلى عمق كبير من سطح الأرض ويساعد ذلك على أكسدة أغلب ما فيها من مواد عضوية وتخفيف تركيز ما فيها من أملاح وغيرها وبذلك تزول آثارها الضارة أو بإلقائها بعد معالجتها في المناطق الصحراوية البعيدة عن العمران³²⁴. ويفضل ألا تكون هذه

³²² Escritt, Leonard : sewerage and treatment international practice, ed. William D. Hawroth, 1984, pp. 468- 469.

³²³ د. عوض، عادل، المرجع السابق، ص 87.

³²⁴ د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 199.

المناطق في مهب الريح حتى لا تصل الروائح الكريهة إلى المناطق السكنية، كذلك يفضل أن تكون تربة هذه المناطق عالية المسامية حتى يسهل تسرب المياه خلالها وقد جرت هذه الطريقة في مصر. فكان جزء من مياه الصرف لمدينة القاهرة يلقى في منطقة صحراوية بعيدة عن العمران وقد ساعد ذلك على زيادة خصوبة التربة، ولكن بعض الفواكه كمنها لم تلق قبولا لدى الجمهور وقد تحولت المنطقة إلى غابة تمتلئ بالأعشاب والأشجار³²⁵.

وفي الجزائر، تستخدم مياه الصرف الصحي "المجاري" في ري الأراضي الزراعية بعد مرورها بعدة مراحل للمعالجة عن طريق أجهزة حديثة معدة لهذا الغرض ومن أهمها المعالجة عن طريق أحواض الأكسدة والتي تتكون من مجموعة أحواض متتالية بأحجام مختلفة وأعماق لا تتجاوز ثلاثة أمتار طبقا لمعدل التدفق ومعدلات التدفق ومعدلات التغيير في درجات الحرارة، حيث تتم المعالجة البيولوجية بخليط من الكائنات الحية الدقيقة "طحالب البكتريا" وذلك بدون استعمال أي معدات ميكانيكية ويتمتع هذا الأسلوب في المعالجة بعدة مزايا، منها:

أ- تكلفة الإنشاء منخفضة وتتمثل في عملية الحفر والتسوية للأحواض.

ب- بساطة في الإنشاء والتشغيل.

ج- لا تحتاج إلى عدد كبير من العناصر لتشغيلها قياسا بالمحطات الموجودة حاليا.

د- تعطي مياه المعالجة بدرجة كفاية عالية وتساهم عمليات المعالجة طبيعيا في القضاء على جزء كبير من البكتريا الضارة.

هـ- عدم حاجتها إلى الطاقة الكهربائية لعدم وجود معدات بها³²⁶.

- كذلك، تستخدم الفضلات المترسبة من مياه المجاري كسماد للتربة ذات قيمة عضوية مفيدة للنبات وقد ثبت نجاح هذه التجربة بالفعل في مدينة رأس لا نوف.

³²⁵- د. إسلام، أحمد مدحت، المرجع السابق، ص 199 .

ويمكن الاستفادة من مياه المجاري المعالجة في تربة الأسمك، حيث تستخدم هذه الطريقة في البلدان كثيرة. وقد استخدمها قدماء المصريين منذ أكثر من أربعة آلاف سنة واستخدمت في الصين منذ حوالي ألفين وأربعمائة عام وزاد استخدام الطريق هذه مع استخدام بحيرات الأكسدة، حيث يزيد تركيز الطحالب بالبحيرات التي تعتبر مصدر أساسي لطعام أنواع كثيرة من الأسمك³²⁷.

4- المعالجة الحديثة للحد من استخدام المبيدات:

لقد ساهمت المستحضرات والمنتجات الكيميائية في زيادة الإنتاج الغذائي وتخفيف المشكلة الناجمة عن الآفات الزراعية والانخفاض في نسبة الأمراض التي تسببها الكائنات الدقيقة وتنقلها الحشرات الضارة، إلا أن هذه الكيماويات كان لها آثار سيئة على البيئة.

وقد أنشئ البرنامج الدولي لسلامة المواد الكيميائية عام 1980، كنشاط مشترك بين منظمة الصحة العالمية ومنظمة العمل الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل تقدير الأخطار التي تتعرض لها الصحة البشرية والبيئية بسبب المواد الكيماوية، بصرف النظر عن منشأها ومكان وجودها بما يتيح أساسا علميا يجري تقييمه على أساس دولي ويمكن للدول أن تضع استنادا إليه تدابير السلامة الكيميائية الخاصة بها³²⁸. و للإقلال من تلوث البيئة بالمبيدات، بدأ العلماء المهتمون بالبيئة في تطوير أساليب مقاومة الآفات و التركيز على ما يسمى بالمقاومة البيولوجية والحيوية والتي تعني أن كائنا حيا غير ضار أو أقل ضررا يقتل كائنا حيا آخر ضارا أو أشد ضررا ومعنى ذلك أن للآفات أعداء طبيعية، والمطلوب هو البحث والتعرف على تلك الأعداء واستخدامها في افتراس الآفات والقضاء عليها وبهذا الأسلوب يمكن المحافظة على التوازن البيئي، خاصة فيما يتعلق بالتربة والإقلال من الاعتماد على المبيدات مما يقلل من أخطار التلوث³²⁹، وفي هذا الإطار ، هناك أسلوب متبع في لندن، حيث تمكن مركز التكنولوجيا التطبيقية والإبداع من ابتكار جهاز يستطيع اكتشاف مجموعة واسعة النطاق من العناصر الكيميائية الملوثة للأبخار وخاصة المبيدات الزراعية التي يتمكن من اكتشافها في مستويات منخفضة حتى (40) جزء من البليون. وفي غضون (2-5)

327- د. العدوي، محمد صادق، المرجع السابق، ص 487.

328- منظمة الصحة العلمية، تقرير المدير التنفيذي عن فترة السنتين 1991/90، جنيف، 1992، ص 82.

329- د. عبد السلام، علي زين العابدين، عرفات، محمد ب ن عبد المرزي، المرجع السابق، ص 352.

دقائق عن طريق وصلة سلكية بمحطة المراقبة، مما يتيح للقائمين عليها تحديد الأماكن التي تدخل منها العناصر الملوثة إلى المجاري المائية، بدون الحاجة لأخذ عينات في المواقع الأمر الذي يوفر كثيرا من النفقات والوقت. ولذا فإن الاستعانة بأساليب القياس الأحداث والأكثر كفاءة أمر لا غنى عنه لضمان نجاح دور مؤسسات حماية البيئة³³⁰.

5- معالجة النفايات النووية:

إن استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية على الصعيد الدولي، قد ولد آلاف الأطنان من الوقود المستهلك وكميات عالية من النفايات المشعة وبالتالي فهي تشكل مشكلة كبيرة أثناء التخلص منها، لذلك تتبع الدول طرق مختلفة للتخلص من هذه النفايات، كما رأينا سابقا، فقد يكون ذلك في أعماق البحار أو بالدفن تحت سطح الأرض... الخ معتقدة بذلك أن إتباع مثل هذه الطرق يحل المشكلة، غير أن ذلك يزيد من صعوبتها نتيجة الأضرار الناجمة عنها والتي تلحق بالبيئة البحرية وبمصادر مياه الشرب وغيرها³³¹.

المطلب الثاني

التدابير المتخذة في الإطار الدولي

أصبح الاهتمام الدولي بالبيئة البحرية، من الأمور ذات الأهمية لاتخاذ التدابير الضرورية لحماية البيئة والحفاظ عليها. ويتجسد ذلك في التعاون الدولي، سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي بين الدول والمنظمات الدولية، حيث تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية، المختصة على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات موصى بها تتماشى مع اتفاقية قانون البحار 1982 لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة. (مادة 197) من الاتفاقية.

³³⁰- د موسى ، أحمد جمال الدين: "الحماية القانونية في مصر الواقع ومنهج الإصلاح" من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، ن عبد المرضي، المرجع السابق، ص 23.

³³¹- حول الطرق المتبعة لمعالجة النفايات النووية والأضرار المترتبة عليها، راجع ما سبق، ص 120 وما بعدها.

وتحقيقاً لهدف حماية البيئة البحرية في منطقة البحر ، فإن: "الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة 1976، كما ورد في الديباجة، تقدر تماماً الحاجة إلى توثيق التعاون بين الدول والمنظمات الدولية المعنية على نهج منسق وشامل على الصعيد الإقليمي لحماية البيئة في منطقة البحر ".
-ومن ضمن التعهدات الملقاة على الدول الأطراف في اتفاقية برشلونة 1976، التعاون في اتخاذ الإجراءات الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط مهما كانت أسبابها والحد من التلف الناجم عن ذلك وإزالته مادة (1/9).

-ووفقاً للفقرة (2) من المادة نفسها: "يقوم أي طرف متعاقد عند عمله بأي حالة تلوث في منطقة البحر المتوسط دون إبطاء بإخطار المنظمة من خلال المنظمة أو بصورة مباشرة، أي طرف من الأطراف المتعاقدة يتحمل أن يتأثر بمثل تلك الحالة الطارئة"³³².

- "وتسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبرها مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة، بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف ما دام ذلك مناسباً من أجل الرصد الدائب للتلوث في منطقة البحر المتوسط كما عليها أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد الدائب للتلوث في هذه المنطقة (مادة 1/10) من الاتفاقية.

وتحققاً لأغراض هذه الاتفاقية، تتعهد الأطراف المتعاقدة ما أمكن ذلك بالتعاون سواء مباشرة أو عندما يكون ملائماً، من خلال المنظمات الإقليمية المختصة أو المنظمات الدولية الأخرى في مجالي العلم والتقنية وتبادل البيانات وغيرها من المعلومات العلمية" (مادة 1/11) من الاتفاقية³³³.

-وتقضي المادة (197) من اتفاقية قانون البحار 1982، بأن: "تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة".

³³² - مجلة المحامي، المرجع السابق، ص ص 213-215.

³³³ - دإسلام المرجع السابق، ص 216.

وعليه، فإن التعاون الدولي في هذا الإطار، يتجلى واضحاً في دور المنظمات الدولية سواء أكانت منظمات عالمية أو إقليمية أو منظمات غير حكومية والتي لها علاقة مباشرة بالبحر المتوسط (مطلب أول)، كما يشمل التعاون بخصوص التدخل لمعالجة التلوث، سواء في نطاق التدخل الفردي (مطلب ثان)، أو ضمن إطار التدخل الجماعي (مطلب ثالث).

الفرع الأول

التعاون من خلال المنظمات الدولية³³⁴

تلعب المنظمات الدولية دوراً هاماً في دعم وتطوير التعاون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية وخاصة المنظمات الدولية ذات العلاقة، حيث تقوم هذه المنظمات المتخصصة بالتعاون مع الدول بتعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، كما تتعاون الدول مع المنظمات الدولية المتخصصة في وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط وما يوصى به من ممارسات وإجراءات لمنع تلوث البيئة البحرية وتخفيفه والسيطرة عليه. وفقاً للمواد (200 و201) من اتفاقية قانون البحار 1982م.

- ومن جهة أخرى، أقرت اتفاقية قانون البحار، للمنظمات الدولية دوراً رقابياً يتمثل في ملاحظة وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بالطرق العلمية المعترف بها. وتلقي التقارير من الدول الأعضاء في فترات مناسبة حول النتائج التي تم التوصل إليها في هذا الخصوص لتجعلها في متناول جميع الدول تعميماً للفائدة، كما تراقب تنفيذ القوانين والأنظمة التي وضعتها الدول الأعضاء أعمالاً لأحكام الاتفاقية وما وضعته المنظمة الدولية من قواعد ومعايير دولية من أجل مواجهة تلوث البيئة البحرية. (المادتين 204 و206) من الاتفاقية.

- لذلك فإن ما تقوم به المنظمات الدولية المتخصصة في مجال حماية البيئة البحرية والتي لها صلة بالبحر، يمكن إجمالها على النحو التالي:

أولاً- المنظمات الحكومية المتخصصة:

³³⁴- المنظمات الدولية: تضم المنظمة الدولية مجموعة من الدول على نحو دائم سعياً وراء تحقيق أغراض ومصالح مشتركة بينها، وتتمتع المنظمة الدولية باستقلال وأهلية للتعبير عن إرادة ذاتية في المجال الدولي. راجع: د. العناني، القانون الدولي العام، لاط، دار النهضة العربية، 1978-1979، ص 123.

كبدأ، شكلت المنظمات الدولية، العالمية منها والإقليمية، المتخصصة الإطار التنظيمي الملائم لتوحيد الجهود الدولية في حماية البيئة البحرية والتنسيق بينها، كما أن العديد من المنظمات قد قدر لها أن تقوم بدور مركز التنسيق الرئيسي للجهود الدولية المبذولة في مجال المحافظة على البيئة والحد من خطورة المشاكل المرتبطة بها³³⁵، حيث تقوم بعض المنظمات الدولية المتخصصة ومنها: برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية والسلطة الدولية لقاع البحار ومنظمة الثقافة والعلوم (اليونسكو) والأغذية والزراعة (FAO) والصحة العالمية... الخ بالاهتمام بقضايا البيئة. وهذه المنظمات، هي:

1- برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

لقد كان من ثمار مؤتمر استكهولم عن البيئة أن أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة في ديسمبر 1972، قرارها رقم (2997- الدورة 27) برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) وتنفيذا لما تضمنته خطة عمل استكهولم من توصيات قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتطوير برامج العمل ورسم خطط وسياسات البرامج البيئية وتركيزها في عدة نواحي، منها المستوطنات البشرية والصحة الإنسانية والبيئة ومتابعة الأنظمة والمحيطات، حيث يعمل البرنامج على تأمين دعم الحياة للمحيطات وإعطاء اهتمام خاص بالمناطق البحرية الإقليمية مثل البحر المتوسط والخليج العربي والبحر الكاريبي... والرقابة الأرضية والإدارة الأرضية والإدارة البيئية³³⁶...

2- المنظمة البحرية الدولية: OIM

وهي الوكالات المتخصصة، تأسست عام 1948 وبدأت العمل عام 1959، مكلفة بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية ومهمتها الأساسية تحسين أمن الملاحة باعتماد قوانين متفق عليها دوليا ووقاية مياه البحار من التلوث الناجم عن السفن ومراقبته ومعالجة ما يتصل بذلك من مسائل قانونية³³⁷. والعمل على إعداد الاتفاقيات وعقد المؤتمرات الدولية في شؤون الملاحة البحرية.. ومن بين اللجان الرئيسية التي تضعها المنظمة، لجنة حماية البيئة البحرية.. وقد أسفرت جهود المنظمة إلى المبادرة في إبرام العديد من

³³⁵ د. الرشدي، أحمد: "الحماية الدولية للبيئة، الجوانب القانونية والتنظيمية" مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص 140.

³³⁶ د. أفندي، عطية حسين: "الإدارة الدولية لقضايا البيئة ودور الأمم المتحدة" مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص 84-83.

³³⁷ Embankement, Albert, organizational (oml), London, 1983.

الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية لندن 1954 لمنع التلوث بالنفط. واتفاقية لندن 1972 لمنع إلقاء النفايات، واتفاقية 1973 المتعلقة بمنع التلوث من السفن. وجميعها أبرمت في لندن، المقر الرئيسي للمنظمة .

3- السلطة الدولية لقاع البحار:

نصت اتفاقية قانون البحار 1982 على إنشاء هذا الجهاز. ويبدأ عمله فور دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ "في نوفمبر 1994" وفقا للمادة (308) من الاتفاقية. ويتمثل اختصاصها في تنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحر³³⁸ وتحتته خارج نطاق الولايات الإقليمية للدول "المنطقة" وراقبتها وإدارة مواردها. والسلطة من حيث طبيعتها القانونية ستكون منظمة دولية ذات شخصية قانونية دولية. وقد نصت الاتفاقية على أن للسلطة دورا رقابيا في ميدان حماية البيئة البحرية، حيث تهدف إلى:

أ- منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل وخفضها والسيطرة عليها. وكذلك الاختلال بالتوازن البيئي الإحيائي للبيئة البحرية. مع توجيه عناية خاصة إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة لأنشطة مثل التجريف والحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط أنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.

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

ج- للسلطة كجهاز يراقب ممارسة أنشطة الاستكشافات والاستغلال في منطقة قيعان البحار والمحيطات خارج الولايات الإقليمية، أن تراقب احترام الدول وتنفيذ ما يقع على عاتقها من التزامات وفق أحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي المنطبقة، بل وتساهم كمنظمة دولية معينة على حث الدول عن طريقها أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي لوضع قواعد ومعايير دولية وإجراءات لتحقيق الغرض المشار إليه، إلى جانب ما يتخذ من تدابير لضمان الحماية الفعالة للحياة البشرية³³⁹.

³³⁸- د. العناني، قانون البحار، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص ص 290- 291.
³³⁹- دإسلام المرجع السابق، ص ص 291- 292.

4- منظمة التربية والثقافة والعلوم "اليونسكو" UNESCO:

أنشأت في 4-11-1946 ويبدو أهمية الدور الذي يمكن أن تلعبه هذه المنظمة كواحدة من الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة في التعريف بالبيئة والتنمية وتوضيح جوانب الترابط بينها، هذا ما أدركه مؤتمر استكهولم 1972، حيث تم الاعتراف بالحاجة إلى التعليم البيئي... ولليونسكو برامج متعددة، مثل:

البرنامج الدولي الخاص بترشيد استخدام المياه العذبة والبرنامج الخاص بالكوارث الطبيعية³⁴⁰، كما ساهمت اليونسكو في مجال إنشاء قواعد قانونية-دولية تتعلق بحماية البيئة عن طريق قيامها بإعداد بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة من أهمها الاتفاقية الخاصة بحماية التراث الثقافي والطبيعي العالمي الموقعة في 16-11-1976³⁴¹.

وقامت اليونسكو بالاشتراك مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 في نشر برنامج دولي للتعليم البيئي يجري تنفيذه بالتعاون مع الوكالات المتخصصة الحكومية والمنظمات غير الحكومية. وقد عقد في إطار هذا البرنامج اجتماعان هامان، أولهما في تبليسي بروسيا الاتحادية 1977. وثانيهما في موسكو 1987 وقد صدر عن الاجتماع الأول إعلان ومجموعة من التوصيات حول المبادئ والأهداف والاستراتيجيات، أما الاجتماع الثاني، فقد انتهى إلى وضع إستراتيجية دولية للعمل في ميدان التعليم البيئي خلال عقد التسعينات. ومن جهة أخرى أعدت اليونسكو برامج لعلوم الأرض بهدف التعرف على البيئة البيولوجية واستخدام المعارف الجيولوجية في خدمة البيئة والتنمية، كما يسرت إجراءات إعداد خرائط جيولوجية فنية لمواقع تنفيذ خطط التنمية والمشروعات الصناعية حتى لا تكون لها آثار ضارة على البيئة. في خدمة البيئة³⁴².

5- منظمة الأغذية والزراعة FAO:

وكالة متخصصة أنشأت في أكتوبر عام 1945 وتعمل في مجال الأغذية والزراعة وهي مجالات تتصل بطبيعتها بأوثق الصلات بالبيئة. ويرجع الفضل إلى هذه المنظمة في لفت الانتباه إلى خطورة التلوث في منطقة البحر المتوسط. وذلك بأن ساهمت في حث الدول على إبرام بعض الاتفاقيات في مجال البيئة، كما

³⁴⁰ د. العناني: "البيئة والتنمية"، من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، المرجع السابق، ص 291.

³⁴¹ د. عامر، صلاح الدين، المرجع السابق، ص ص 171-172.

³⁴² د. العناني، البيئة والتنمية، المرجع السابق، ص 19.

حدث بالنسبة لاتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976³⁴³، حيث تم دراسة مقترح هذه الاتفاقية في اجتماع دعت له المنظمة في روما وعقد في مايو 1974 للتشاور في حماية المصايد والأحياء المائية من التلوث في لحماية البحر المتوسط، وتم الاتفاق على أن تضم الاتفاقية المبادئ العامة وأن تهتم البروتوكولات بالنواحي الفنية وتغطي قطاعات معينة³⁴⁴. مثل، أحكام الرقابة لتلاقي التخلص من النفايات في البحر وتلافي التلوث بفعل السفن أو من مصادر أرضية، وبناء على ذلك تم وضع تصور لاتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحقه بها. والتعاون بين الدول في هذا المجال وهي مشروعات تمت برعاية منظمة الأغذية والزراعة والحكومة الإسبانية. وفي 16-11-1976 تم إبرام الاتفاقية³⁴⁵.

وفي عام 1991 ساهمت المنظمة في التحضير لعقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية "ريو دي جانيرو" بالبرازيل في 3-4 يونيو 1992. وشاركت في العديد من مجموعات العمل المعنية بالتلوث البيولوجي والمحيطات والغابات والأرض والزراعة، كما شاركت في وضع الصياغة النهائية المقترحة للإعلان الصادر عن مؤتمر الأرض (أي جدول أعمال القرن الواحد والعشرين). كذلك فقد شاركت المنظمة في انعقاد المؤتمر العالمي السادس للغابات في باريس في الفترة من 17-26 سبتمبر 1991، حيث تمت دراسة حالة الأنشطة المعنية بالثروة الحرجية في العالم وأسباب التصحر الذي هدد حوالي 17 مليون هكتار من مناطق استوائية كل عام بسبب قطع الغابات من أجل زراعة المحاصيل والاحتطاب وتربية الحيوانات، إضافة إلى الأضرار الناجمة عن الحرائق وتلوث الهواء الجوي وأثر ذلك على البيئة³⁴⁶.

6- منظمة الصحة العالمية OMS:

أنشأت في 7-4-1948 وهي إحدى الوكالات المتخصصة المرتبطة بالأمم المتحدة. وفي نطاق منظمة الصحة العالمية تبادل المهن الطبية والصحية العامة في أكثر من بلد معرفها وخيراتها وتوحد جهودها لكي تحقق لشعوب العالم أجمع أرفع مستوى صحي ممكن عن طريق تضمين التقديرات الصحية في كل خطوة من عملية الإنتاج ابتداء من شراء المادة الخام حتى الوصول إلى مرحلة التخلص من

³⁴³. د. عامر ، المرجع السابق، ص ص 170-171.

³⁴⁴- د. يونس، محمد مصطفى، المرجع السابق، ص 5 .

³⁴⁵. د عشوش المرجع السابق، ص 5 .

³⁴⁶- منظمة الأغذية والزراعة، الاستعراض السنوي لنشاطات المنظمة، لعام 1991، ص ص 2، 4.

النفائات³⁴⁷. ويبدو أن التكامل المطرد للبحوث الصناعية والصحية، هو أفضل أسلوب للتنبؤ التكنولوجي فيما يختص بصحة البيئة. وبالتركيز على العمليات الصناعية يمكن التوصل إلى فهم طيب لمصادر ملوثات البيئة وطرق تسربها ومعدلات هذا التسرب إلى البيئة وكذلك نقلها وتحولها داخل البيئة. ولتوضيح إجراء مثل هذا التنبؤ، نورد الأمثلة التالية:

أ- الزئبق غير العضوي المستخدم في مصنع الإنتاج الإستيالدديد في منطقة خليج "مينا ماتا" باليابان تحول إلى، مثل الزئبق، ثم تسرب إلى البيئة البحرية وأدى إلى التلوث. ولو كانت هناك معرفة أفضل بالنسبة لتفاعلات المحتملة في التحول الميثيلي لكان من الممكن تجنب مثل هذا الحادث.

ب- حالة التسمم التي حدثت في اليابان عام 1968، حينما تسربت مركبات ثنائي الفينيل المتعدد الكلور من معدات تسخين متصلة بزيت الأرز. لقد كان ينبغي إجراء تقدير كامل لمدى سمية هذه المواد قبل إدخالها في صناعة الأغذية.

ج- إن التنبؤ التكنولوجي لصحة البيئة عن طريق تحديد المخاطر المحتملة له قيمة كبيرة في التخلص أو الحد من الآثار السيئة على البيئة. وهذا مما يدخل في نطاق عمل منظمة الصحة العالمية، مساهمة منها في حماية البيئة³⁴⁸ ويتضح مما سبق الدور الهام الذي تقوم به المنظمات الدولية "الحكومية" في حماية البيئة والحفاظ عليها من التلوث، أما عن المنظمات الدولية الإقليمية، فتعتبر المنظمات الأوروبية من أكثر المنظمات الإقليمية نشاطا في مجال حماية البيئة وإن كان اهتمامها منصبا، بالدرجة الأولى، على مكافحة تلوث الهواء والماء ومنها منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية واللجنة الاقتصادية الأوروبية وهي المتفرعة عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي وكذلك مجلس أوروبا. وغيرها من المنظمات الإقليمية الأخرى³⁴⁹.

³⁴⁷- منظمة الصحة العالمية: "المخاطر الصحية الناتجة عن الملوثات الجديدة للبيئة" تقرير مجموعة دراسة بمنظمة الصحة العالمية، جنيف، 1980، ص 11.

³⁴⁸- المرجع السابق، ص 11 وما بعدها.

³⁴⁹- بخصوص المنظمات الإقليمية، راجع:

د. عامر، صلاح الدين، المرجع السابق، ص 173 وما بعدها..

هذا عن المنظمات الحكومية (العالمية والإقليمية) أما المنظمات غير الحكومية³⁵⁰ والمهتمة بحماية البيئة البحرية، فهي عديدة ومنها: مؤسسة البيئة بتركيا والمكتب الأوروبي للبيئة. ومركز مخاطر التلوث البحري لأوروبا والبحر المتوسط. والمركز الدولي لدراسات سياسيات السواحل والبحار. والمنظمة القضائية الدولية للبيئة والتنمية. واتحاد البحر المتوسط لحماية السلاحف البحرية. والمحفل الدولي لصناعة استكشاف وإنتاج النفط وجمعية حماية الطبيعة. والصندوق العالمي للحياة البرية. ومنظمة السلام الأخضر الدولية³⁵¹.. وحسب ما توفر لدينا من معلومات عن هذه الأخيرة سوف نشير إليها، من حيث نشأتها وأهدافها في مجال حماية البحار والمحيطات ثم الجهود التي بذلتها بالخصوص. وذلك على النحو التالي:

- نشأة المنظمة:

هي إنكليزية الجنسية ومقرها الرئيسي مدينة (لويس) بانكلترة. وبلغت ميزانيتها (16) مليون دولار خلال عام 1985. وهي تعتمد على تبرعات الأفراد إلى حد كبير ومن بيع السلع التي تصنع لحساب المنظمة. ويرجع الأساس في ظهور هذه المنظمة إلى المجاهدة التي قامت في 10-7-1985، بين السلطات الفرنسية وبين أنصار البيئة الذين يصرون على ضرورة وقف التجارب الذرية والنووية الفرنسية وغير الفرنسية، سواء أكانت في المحيط الهادئ أو في سائر المحيطات الأخرى، بينما يصر الفرنسيون علة حقهم في إجراء التجارب التي يشاؤون في المناطق الخاضعة للنفوذ الفرنسي ودون السماح لأي كان بمراقبة تلك التجارب³⁵².

وقد أدت المجاهدة إلى غرق السفينة (Rain Bow) وموت أحد ملاحها وكان هولندي الجنسية. وتبين أن غرق السفينة في مياه نيوزيلندا الإقليمية، وبالتحديد في "أوكسلاند" إحدى موانئها، كان نتيجة القنابل والمتفجرات التي وضعها في السفينة بعض رجال الاستخبارات الفرنسية. وألقت

350- المنظمات غير الحكومية: جرى العمل في الأمم المتحدة على التمييز بين المنظمات الدولية الحكومية والمنظمات الدولية غير الحكومية، باعتبار أن هذه الأخيرة، لا تنشأ عن اتفاقيات بين الحكومات وإنما بين هيئات غير حكومية وإنما بين هيئات غير حكومية ولا تمثل فيها حكومات الدول، راجع:

- د. عرفة، عبد السلام، صالح، التنظيم الدولي، ط 1، منشورات الجامعة المفتوحة، 1992، ص 22.

351- خطة عمل البحر المتوسط "تقرير الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة والبروتوكولات المتعلقة بها" الفترة من 12-15 أكتوبر 1993، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أثينا، 1993، ص 1.

352- سلامة البشرية في سلامة البيئة: "البيئيون من رجال الجرين بيس والتجارب النووية الفرنسية في المحيط الهادئ" مجلة العربي، العدد 1986، 326، ص 146.

السلطات النيوزيلندية القبض على أولئك العملاء بتهمة القتل والتآمر والتخريب. وتترتب على تلك الأحداث أزمة سياسية كبيرة في العاصمة الفرنسية أدت إلى استقالة وزير الدفاع الفرنسي وطرده رئيس المباحث والمخابرات الفرنسية³⁵³. وقد أقرت فرنسا بمسؤوليتها عن الحادث وعرض النزاع على الأمين العام للأمم المتحدة، الذي قرر بإلزام فرنسا بالاعتذار رسمياً لنيوزيلندا مع سداد مبلغ سبعة ملايين دولار ترضية لنيوزيلندا. وهو مبلغ يتجاوز مقدار الضرر الناجم. وتردد بعد ذلك اسم منظمة السلام الأخضر الدولية "كمدافع عن البيئة البحرية"³⁵⁴.

- أما عن أهداف المنظمة في حماية البحار والمحيطات:

- 1- السعي إلى وقف تلوث البحار عامة وتلوثها بالمواد الكيماوية السامة بصفة خاصة.
- 2- حماية الأحياء البحرية، خصوصاً الحيتان التي تعرضت للإبادة والانقراض في مناطق عديدة نتيجة الصيد العشوائي.

3- وضع حد للأسلحة ووقف تجاربها في شتى البحار والمحيطات.

- وعن الجهود التي بذلتها المنظمة، نذكر:

- أ- في عام 1982 أطلقت إحدى سفن المنظمة (2000) بالون أثناء رسوها في ميناء لينجراد وبقصد الاحتجاج على التجارب النووية التي كان السوفييت يقومون بها.
- ب- وفي عام 1983، هبط فريق من أعضاء المنظمة في سيبيريا وذلك بقصد لفت النظر على نطاق عالمي إلى أعمال صيد الحيتان العشوائية في تلك المنطقة التي هبطوا فيها.
- ج- وفي العام نفسه، حاول بعض أعضاء المنظمة منع تصدير (24) طن من المواد النووية في ميناء شيربورغ في فرنسا إلى اليابان وتم تصدير هذه المواد حيث تمت معالجتها لغرض إعادة استعمالها في المفاعلات النووية اليابانية. وقامت المنظمة بمراقبة هذه الشحنة بعد مغادرتها الميناء الفرنسي³⁵⁵.

الفرع الثاني

التدخل الفردي لمعالجة التلوث البحري

³⁵³ - د الحنفاوي المرجع السابق، ص 146.

³⁵⁴ - محمد، صالح هاشم، المرجع السابق، هامش 4، ص 350.

³⁵⁵ - مجلة العربي، العدد 326، المرجع السابق، ص 146.

يمثل حق الدول في التدخل الفردي لمواجهة حالات التلوث البحري، دعامة أساسية للتصدي للانتهاكات الواقعة على البيئة البحرية، بحيث لا يقف حق التدخل عند حد وضع القوانين والأنظمة لمنع التلوث، بل يشمل، كذلك حق ممارسة الرقابة الفعلية من أجل اتخاذ التدابير الضرورية الإدارية والتنفيذية لضبط مخالفات التلوث. والتي تناولتها اتفاقية قانون البحار 1982 في عدة صور. وهي: حق تفتيش السفن وحق الاحتجاز وحق المطاردة، كما يشمل التدخل الفردي، مواجهة حالات التلوث الناجمة عن وقوع الحوادث البحرية، كما تناولتها اتفاقية بروكسل للتدخل 1969 في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث البحري بالنفط. وبروتوكول التدخل في أعالي البحار 1973 في حالات التلوث البحري بمواد أخرى غير النفط. لذلك، فإن حق التدخل الفردي يشمل حق الدولة الساحلية في التدخل لضبط مخالفات التلوث (أولاً)، ثم تدخلها لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية (ثانياً)، ثم اختصاصات دولة العلم في معالجة التلوث البحري (ثالثاً).

أولاً- حق الدولة الساحلية في التدخل لضبط مخالفات التلوث:

يشكل هذا الحق إجراءات الرقابة التي تبعتها الدولة الساحلية لضبط مخالفات التلوث المتمثلة في التفتيش والاحتجاز والمطاردة. ومن ضمن الاتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع الرقابة اتفاقية منع التلوث من السفن 1973، حيث أشارت في المادتين (5-6) إلى قواعد التفتيش على السفن من السلطات المخولة بذلك من كل طرف من أطراف الاتفاقية، على أن يقتصر حق التفتيش على التأكد من صلاحية الشهادة التي تحملها السفينة، ما لم تتوفر دلائل قوية على الاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تطابق تفاصيل الشهادة وإلا تعين اتخاذ الخطوات اللازمة من قبل السلطات التي أجريت التفتيش للحيلولة دون إبحار السفينة، حتى يثبت أن حالتها لن تسبب تهديد للبيئة البحرية.³⁵⁶

ويعني حق التفتيش فحص السفن ومعداتها وسجلاتها، ذلك لأن سجلات التعريف من الوسائل الأساسية التي يمكن عن طريقها معرفة ما إذا كانت السفينة قد انتهكت قواعد ومعايير التلوث. وهذا ما نصت عليه اتفاقية لندن 1954، حيث ألزمت أنواعاً معينة من السفن بحمل تلك السجلات، لذلك بينت

³⁵⁶. محمد، صالح هاشم، المرجع السابق، ص 219 وما بعدها.

في المادة (1/9 و2) النص على ضرورة توافر سجل الزيت بالنسبة لناقلات النفط والبيانات التي يجب تدوينها في السجل. وكذلك الحال فيما يتعلق بالسفن غير ناقلات النفط³⁵⁷.

وتعد إجراءات ضبط مخالفات التلوث من التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية، كما تناولتها اتفاقية قانون البحار 1982، في الصور الآتية:

أ- حق تفتيش السفن: يكون هذا الحق في نطاق الرقابة التي تفرضها الدولة الساحلية على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية وذلك لكي تتأكد من أنها لا تسبب تلوثاً للبيئة البحرية، ففي حالة ما إذا توافرت لدى الدولة الساحلية أسباب واضحة للاعتقاد بأن إحدى السفن المبحرة في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في بحرها الإقليمي، قد ارتكبت انتهاكاً للقواعد والمعايير المطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع القواعد والمعايير المنفذة لها، يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة أن تقدم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان هناك انتهاك قد وقع (مادة 3/220) أما إذا رفضت السفينة تقديم المعلومات المطلوبة أو قدمتها بصورة مختلفة عن الحالة الواقعية الظاهرة أو قامت بارتكاب الانتهاك المشار إليه في الفقرة (3) ممن نجم عنه تصريف كبير بسبب تلوث هام أو يهدد. بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية، جاز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً في الأمور المتصلة بالانتهاك. وفقاً للفقرة (5) من المادة المذكورة.

357- المؤسسة العامة للموانئ والمنازل، المرجع السابق، ص ص 14-15.

-بينما أشارت المادة (2) من القانون البحري بشأن استغلال الثروة البحرية ، إلى أن: "حق التفتيش يشمل بصفة خاصة سفن الصيد الأجنبية التي قد تجد في المناطق البحرية الخاضعة لليبيا، إذا تبين أن وجودها كان لغرض الصيد أو إجراء البحوث حول الموارد بدون ترخيص أو بغرض تلويث المنطقة"³⁵⁸.

-طبقا للمادة (2) من اللائحة التنفيذية للقانون المذكور: "يكون لأفراد القوارب البحرية وحرس الجمارك وأفراد الشرطة وكذلك رجال الضبط القضائي الذين يصدر بتحديدهم قرار من اللجنة الشعبية العامة للثروة البحرية في أي وقت الحق في تفقد وتفتيش أي قارب أو سفينة صيد أجنبية في المناطق البحرية الخاضعة للحقوق السيادية وولاية الجزائر"³⁵⁹.

- ووفقا لنص المادة (3) من اللائحة نفسها، إذ تبين من خلال إجراءات التفقد أو التفتيش أن قارب أو سفينة الصيد الأجنبية كان وجودها لغرض استغلال الثروة البحرية أو لغرض إجراء البحوث حول الموارد الحية دون إذن مكتوب من اللجنة الشعبية العامة للثروة البحرية أو كان وجودها لغرض التلويث فللجهات المذكورة في المادة (2) المشار إليها، اقتياد القارب أو السفينة إلى أقرب ميناء أو مرفأ لبي³⁶⁰ هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى، فإن حق الدولة في ممارسة التفتيش المادي للسفينة مشروط بأن يقتصر على ما يكون مطلوب من السفينة حمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير

³⁵⁸ - الجريدة الرسمية، عدد 25، المرجع السابق، ص 661.

³⁶⁰ - د عشوش المرجع السابق، ص 12.

المقبولة عموماً أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا وفقاً للحالات التي حددها المادة (1/226) من اتفاقية قانون البحار 1982. وذلك عندما تتوافر أسباب واضحة، تدعو للاعتقاد بان:

- حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق.

- عدم حمل السفينة لشهادات أو سجلات غير صحيحة.

وبناء على ذلك، تتعاون الدول في وضع إجراءات تهدف تجنب القيام دون داع بتفتيش مادي

للسفن في البحر (مادة 2/226) من الاتفاقية.

ب- **حق احتجاج السفن:** لا تقتصر الضبط عند حد التفتيش وإنما يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ

التدابير الإدارية اللازمة لمنع سفينة ما من الإبحار عند تواجدها داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ. وذلك في حالة ما إذا ثبت انتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار مما ينجم عنه تهديد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، كما يجوز في هذه الحالة أن لا يسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، على أن يتم لها السماح بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك. (مادة 219) من الاتفاقية.

ووفقاً للمادة (226) من الاتفاقية نفسها، عندما يتوافر دليل موضوعي واضح على أن سفينة

مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي قد ارتكبت انتهاكاً يسفر عنه تصريف بسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة يجوز لتلك الدولة شريطة أن تقتضي ذلك أدلة القضية أن تقيم وفقاً لقوانينها دعوى تشمل احتجاج السفينة.

- وبالرغم من أحكام الفقرة (6) فإنه حينما تكون إجراءات مناسبة قد وضعت سواء عن طريق المنظمة

الدولية المختصة أو وفقاً لما اتفق عليه بأنه طريقة أخرى. وتم بها تأمين الامتثال لمتطلبات تقديم كفالة أو

ضمان مالي مناسب آخر، جاز للدولة الساحلية، إذا كانت ملزمة بالإجراءات المذكورة أن تسمح بالمضي

في طريقها. (فقرة 7 من المادة ذاتها).

ج- حق المطاردة: يعد هذا الحق من ضمن الحقوق التي يجوز للدولة الساحلية ممارستها

لضمان احترام الالتزامات التشريعية والنظم التي تضعها من أجل حماية البيئة البحرية. وقد تأكد النص عليه في المادة (23) من اتفاقية جنيف للبحر العالي 1958. والتي ورد بها، أنه: "يجوز تتبع السفينة إذا كان لدى السلطات المختصة في الدولة الساحلية أسباب قوية تحملها على الاعتقاد بأن السفينة المذكورة خالفت قوانينها ولوائحها...³⁶¹

وأقرته اتفاقية قانون البحار 1982، في المادة (111) والتي اشترطت لممارسة هذا الحق، توافر

الشروط التالية:

- أن تتوافر لدى الدولة أسباب وجيهة تدعو للاعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الموضوعية لحماية بيئتها في المناطق البحرية الخاضعة لها.
- أن تبدأ المطاردة فور وقوع المخالفة أثناء وجود السفينة المخالفة في إحدى المناطق الواقعة تحت ولايتها كالمياه الداخلية أو الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، كما ينطبق حق المطاردة على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بما في ذلك مناطق السلامة.
- وأن يكون قد صدر أمر للسفينة المخالفة بالتوقف بواسطة الإشارات الضوئية أو الصوتية، ولم تستجب السفينة لذلك الأمر.

- ويجب أن تستمر المطاردة دون انقطاع، فإذا انقطعت لأي سبب كان فلا يجوز المطاردة. ويمارس هذا الحق من قبل السفن الحربية والطائرات العسكرية وغيرها من السفن التي تعمل في الخدمات الحكومية ومأذون لها بذلك. وعند قيام المطاردة بواسطة طائرة فيجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعته الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة. ولا يكفي تبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة. وهي ترتكب الانتهاك وهي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع.

³⁶¹- د. الحفناوي، المرجع السابق، ص 530.

-ويجب توقف المطاردة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى. ولما كان الهدف من المطاردة هو تمكين الدولة الساحلية من أن تتخذ الإجراءات التي استحال عليها اتخاذها بسبب عدم امتثال السفينة للأمر الصادر إليها بالتوقف، لذلك فإن استعمال هذا الحق يجب أن ينحصر في اتخاذ الإجراءات المستهدفة من القبض على السفينة فقط.

-وأخيراً: يتعين ممارسة عمليات الضبط دون تمييز بين السفن بطريقة لا تعرض سلامة الملاحة للخطر. وبما لا يتسبب عنها أية مخاطر للسفينة أو تعريض البيئة البحرية لأخطار غير معقولة. هذا مع الالتزام بعدم اقتياد السفينة أو حجزها في ميناء أو مرسى غير مأمون. وفقاً للمادتين (225 و 227) من اتفاقية 1982.

وهكذا، يتبين حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المناسبة لالمنع التلوث عن طريق تدخلها لضبط مخالفات التلوث، بالإضافة إلى حقها في اعتماد وتنفيذ القوانين والأنظمة بالخصوص.

ثانياً- تدخل الدولة الساحلية لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية:

إن حتمية تدخل سلطات الدولة الساحلية المهتدة بالتلوث أو المصابة به فعلاً، هو اتخاذ تدابير وقائية تحول دون وقوع التلوث أو تدابير علاجية تكافح آثاره وتقلل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ من جراء انتشاره³⁶². والظروف التي تسمح للدولة الساحلية بالتدخل قاصرة على التلوث الذي يمكن أن يسبب ضرراً للبيئة البحرية بسبب وقوع الكوارث البحرية والناجمة عن التصادم أو الجنوح للسفن ويكون من شأنه حدوث تسرب للنفط يهدد مصالح الدولة الساحلية، تلك المصالح التي عرفتها المادة (4/2) من اتفاقية بروكسل للتدخل في أعمال البحار في حالات التلوث بالنفط 1969 بأنها: "مصالح الدولة الساحلية التي تتأثر مباشرة أو تتهدد بسبب كوارث بحرية مثل مغريات السياح في المنطقة المعنية أو صحة سكان الشاطئ أو رفاهية المنطقة المعنية بما في ذلك حفظ الموارد البحرية الحية"³⁶³. كما أشارت إلى المصالح المرتبطة، المادة (2) من بروتوكول التعاون لمكافحة التلوث في البحر المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة 1976، بأن المقصود بالمصالح لأغراض هذا البروتوكول:

³⁶²- د. فتحي، حسين، المرجع السابق، ص 13.
³⁶³- د. الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص 333.

"تأثر مصالح أية دولة ساحلية مباشرة أو تعرضها للخطر. وتتعلق ضمن أمور أخرى بالأعمال الجارية في المياه الساحلية والموانئ أو مصبات الأنهار بما في ذلك عمليات الصيد والجاذبية التاريخية والسياحية للمنطقة قيد النظر بما في ذلك الرياضة المائية والترفيه، كذلك الحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية والمحافظة على الموارد الحية"³⁶⁴.

وتتعدد المصالح التي يمكن أن يلحق بها الضرر بسبب التلوث. ومنها:

- 1- شركات الصيد التي تضار من القضاء على مناطق مصايد الأسماك وجعلها غير قابلة للاستهلاك.
 - 2- تصاب الشركات السياحية والدول الساحلية المصابة بأضرار جسيمة نتيجة تلوث الشواطئ³⁶⁵.
 - 3- كما أن تلوث الموانئ والمرافئ يصيب حركة الملاحة في هذه المناطق الحيوية ويؤثر تأثيراً مباشراً على شركات الملاحة³⁶⁶.
- وكان أول من استخدم حق التدخل، انكلترة. وذلك عندما تحطمت الناقله الليبيرية "توري كانيون" عام 1967، حيث اضطرت انكلترة للتدخل وتدمير الناقله رغم وجودها خارج ولايتها القانونية. وادعت أن تدخلها كان بهدف حماية شواطئها من التلوث بالنفط، لأن نظرية الحماية الذاتية "قاعدة فرجينيا" للدولة تسمح لها القيام بذلك³⁶⁷. هذه النظرية التي تعطي للدولة الساحلية الحق بأن تتدخل في أعالي البحار لتتخذ التدابير الضرورية من أجل الوقاية أو مكافحة خطر جسيم يتهددها. وقد نصت اتفاقية بروكسل للتدخل 1969، على هذا الحق في المادة (1/1) وذلك بتقرير حق الدول الأطراف في التدخل في أعالي البحار باتخاذ ما تراه ضرورياً من تدابير تحول بها دون تعرض سواحلها أو لتهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي المترتبة على الكوارث التي تتعرض لها السفن والناقلات³⁶⁸.

³⁶⁴- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 236.

³⁶⁵- د. فتحي، حسين، المرجع السابق، ص 19.

³⁶⁶- د إسلام المرجع السابق، ص 19.

³⁶⁷- راجع ما سبق، ص 82 وما بعدها.

³⁶⁸- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 209.

وقد سبق، أن نادى الفقه بهذا الحق "الحماية الذاتية" حيث يرى الفقيه "شارل دي فشير" أن الدولة الساحلية تملك هذا الحق ولو بالخروج عن مقتضيات القانون الدولي الاتفاقي أو العرفي³⁶⁹، في حين لا يرى الفقيه لوترباختم الحماية الذاتية حقاً وإنما مجرد عذر معترف به من طرف القانون الدولي، ممارس من طرف القانون الدولي، ممارس من طرف الدولة لوجود حالة ضرورة³⁷⁰. (كما سنرى في الفرع الرابع فيما يتعلق بموانع المسؤولية). وهو ليس دفاعاً شرعياً، لأن الدفاع الشرعي مرتبط بالرد على اعتداء مسلح، كما نصت على ذلك المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة: "ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينقص الحق الطبيعي للدول فرادى وجماعات في الدفاع عن أنفسهم إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء الأمم المتحدة"³⁷¹.

هذا الموضوع "حق التدخل في أعالي البحار" أدى إلى اهتمام المنظمة البحرية الدولية التي كلفت لجنة قانونية ساهمت في أعمالها اللجنة البحرية الدولية بوضع تنظيم قانوني دولي يواجه حوادث التلوث البحري. وقد نتج عن جهود هذه اللجنة إبرام اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالنفط لعام 1969³⁷². ووفقاً للاتفاقية، فإن حق الدولة الساحلية في التدخل لمواجهة تلك الحالات مشروط بتوافر عدة شروط قبل التدخل، منها:

- أ- أن يكون اتخاذ التدابير أمراً ضرورياً لمنع أو تقليل أو إزالة المخاطر الجسيمة والمحدقة بشواطئ الدولة الساحلية أو بمصالحها من التلوث أو منع أو إزالة التهديد بتلوث البحر بالنفط الذي تستتبعه الكارثة أو الأعمال المتعلقة بتلك الكارثة والتي يمكن توقع ترتبها لتتأثر ذات أضرار جسيمة.
- ب- أن تتشاور الدولة الساحلية مع الدول الأخرى التي تأثرت بالكارثة البحرية قبل اتخاذ هذه التدابير، خصوصاً مع الدولة التي تحمل السفينة علمها. (مادة 3/أ) من الاتفاقية³⁷³.

369- د. الضحاك، المرجع السابق، هامش (122)، ص 671.

370- المرجع السابق، هامش (122)، ص 671.

371- د. أبو هيف، المرجع السابق، ص 938.

372- د. الفار، لمرجع السابق، ص 88.

373- د. سلامة، أحمد عبد الكريم، المرجع السابق، ص 111-112.

وهو النص الذي تضمنته المادة (231) من اتفاقية قانون البحار، 1982، حيث نصت على أن: "تخطر الدول على وجه السرعة دولة العلم وأية دولة معنية أخرى بأية تدابير تتخذها ضد سفن أجنبية..."

ج- أن تبلغ دون إبطاء بالتدابير المزمع اتخاذها أي شخص طبيعي أو معنوي معلوم للدولة الساحلية والذي يتوقع أن تتأثر مصالحه بمثل هذه التدابير وعلى الدولة الساحلية أن تأخذ في الاعتبار وجهات النظر التي يتم إبدائها. (مادة 3/ب).

د- أن تتشاور الدولة الساحلية قبل اتخاذ التدابير المزمعة مع خبراء مستقلين تختار أسماءهم من القائمة المعدة لدى المنظمة البحرية الدولية. (مادة 3/ج)³⁷⁴.

-وفي إطار هذا التدخل، فإنه:

يستثنى من ذلك السفن العامة، سواء كانت حربية أو مستخدمة لأغراض غير تجارية (أي حكومية). والملاحظ في هذا الخصوص، أن اتفاقية أوصلو لمنع التلوث البحري بواسطة الإغراق من السفن والطائرات لعام 1971 هي وحدها التي تنطبق نصوصها على السفن التجارية والحربية معا. ولكن باستثناء النص على، أنه ليس في نصوص الاتفاقية ما ينقص الحصانة السيادية لبعض السفن بمقتضى القانون الدولي".

وعند مناقشة هذه المسألة في مؤتمر لندن الذي نجحت عنه اتفاقية لندن 1972 لوقاية

البحار من التلوث الناتج عن صرف المخلفات الضارة كانت الدول البحرية الكبرى، خصوصا الولايات المتحدة الأمريكية تعارض تطبيق الاتفاقية على السفن الحربية العسكرية وحتى على السفن الحكومية والتي تعمل في أغراض غير تجارية. لذلك عهدت الاتفاقية إلى الأخذ بكل وسط هو هذا الاستثناء، المشار إليه، من نطاق تطبيق الاتفاقية ونصت على شرط التطبيق بنية سليمة.

³⁷⁴د عشوش المرجع السابق، ص 112 .

وسارت اتفاقية هلنسكي لحماية البيئة لبحر البلطيق 1974، وبروتوكول برشلونة 1976 المتعلق بمنع تلوث المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات على نهج الاتفاقية في استبعاد السفن والطائرات العسكرية³⁷⁵. وتضمنت اتفاقية قانون البحار 1982، النص في المادة (236) على أنه:

"لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغيلها دولة ما وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة غير تجارية.." على الرغم من أن الاتفاقية قد قررت في نصوص أخرى انطباق أحكامها على السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية. وذلك في المواد (31 و5/42).

إذ نصت المادة (31) منها، على أن: "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية وسفينة حكومية أخرى مستخدمة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو غيرها من قواعد القانون الدولي".

وأشارت المادة (5/42) من الاتفاقية ذاتها، إلى أنه: "عند تصرف سفينة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف قوانين وأنظمة المرور في المضائق تتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المشاطئة للمضائق نتيجة لذلك".

- وعن الطرق الواجب مراعاتها في نطاق التدابير المتخذة من قبل الدولة الساحلية، فقد أشارت إليها اتفاقية بروكسل للتدخل 1969، كما يلي:

1- أن تكون تلك التدابير متناسبة مع الضرر القائم أو المهدد به وفي تقرير تناسب التدابير مع الضرر القائم أو المهدد به وفي تقرير تناسب التدابير مع الضرر يوجد في الاعتبار عدة عوامل:

أ- مدى احتمال الضرر إذا لم تتخذ تلك التدابير.

ب- مدى أرجحية فعالية تلك التدابير .

ج- مدى الضرر الذي يمكن أن تسببه تلك التدابير.

³⁷⁵- د. يونس، محمد مصطفى، المرجع السابق، ص ص 20-21.

2- ألا تتجاوز الدولة ما هو ضروري لتحقيق الهدف المحدد وأن تتوقف بمجرد إدراك ذلك الهدف وألا تتعارض مع حقوق ومصالح دولة العلم أو دولة ثالثة أو أي شخص طبيعي على أنه ينبغي للدولة الساحلية قبل اتخاذ تلك التدابير أو أثناء اتخاذها أن تبذل قصارى جهدها لتفادي أي خطر على الحياة الإنسانية³⁷⁶. وأن تقدم المساعدة للأشخاص المحتاجين وفي الحالات الممكنة، أي تسهيل إصلاح أخطاب السفن وألا تقيم عقبات في هذا السبيل. (مادة 5/3)³⁷⁷.

يتضح مما سبق، أن الهدف من التدخل هو الحماية من أخطار التلوث بمراعاة للشروط السابقة. مع التأكيد على أن يكون هناك حادث بحري وأن يكون الخطر جسيم ومحقق وأن تكون الإجراءات أو التدابير المتخذة متناسبة مع احتمال الضرر. وأخيراً، أن تقع مشاورات مع الجهات المعنية.

وهذا ما ورد النص عليه في المادة (221) من اتفاقية قانون البحار 1982 بأنه: "ليس هناك ما يمس حق الدول عملاً بالقانون الدولي العرفي أو الإتفاقي في أن تتخذ وتنفذ خارج البحر الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية السواحل أو المصالح المرتبطة، بما في ذلك صيد الأسماك مما ترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر من آثار ضارة كبرى".

- غير أن الملاحظ، على اتفاقية بروكسل 1969 للتدخل، أنها:
- اقتصر على التدخل في حالة التلوث البحري بالنفط، لذلك تم تبني بروتوكول التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث البحري بمواد أخرى عبر النفط، لندن 1974، حيث ورد بلمادة (1) منه، على أن:

- "تتخذ الدول الأطراف التدابير الضرورية في أعالي البحار لمنع أو لتخفيف حدة أولتلافي خطر جسيم محقق بسواحلها أو بمصالحها المرتبطة بالساحل من التلوث أو التهديد من التلوث بمواد غير النفط في أعقاب كارثة بحرية"³⁷⁸.

³⁷⁶- د. سلامة، أحمد عبد الكريم، المرجع السابق، ص ص 112-113.

³⁷⁷- د. إسلام المرجع السابق، ص 113.

³⁷⁸- د. محمد، صلاح هاشم، المرجع السابق، ص 209.

- أنها لم تضع قواعد وأحكام بشأن التدخل لمعالجة حالات التلوث النفطي الناجمة عن استخدام وتشغيل الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات في البحر³⁷⁹.

ثالثاً- اختصاصات دولة العلم في معالجة التلوث البحري:

إن ما تتمتع به دولة العلم من اختصاصات مطلقة على السفن التي ترفع علمها، تنور بالدرجة الأولى بأعالي البحار، وفقاً للقانون الدولي التقليدي للبحار، فيما عدا استثناءات محددة على سبيل الحصر. وهي حق التبعية التقليدي للبحار فيما عدا استثناءات محددة على سبيل الحصر. وهي حق التبعية والقرصنة ومكافحة الاتجار في الرقيق وأضافت اتفاقية قانون البحار 1982، حالة التدخل لتلافي أضرار التلوث الناجمة عن الحوادث البحرية³⁸⁰.

- وأهم الواجبات التي تقع على دولة العلم من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها:

- 1- اعتماد القوانين والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه... (مادة 2/111) من اتفاقية قانون البحار 1982.
- 2- تضمن الدول انتشار السفن الواقعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير المنطبقة والموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام لقوانينها وأنظمتها المعتمدة من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه. وتعتمد تبعاً لذلك من القوانين والأنظمة وتتخذ التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة وتؤمن دولة العلم التنفيذ الفعال لهذه القوانين والأنظمة، أي كان مكان وقوع الانتهاك. (مادة 1/217) من الاتفاقية المذكورة.

³⁷⁹- راجع ما سبق، ص 89 وما بعدها

³⁸⁰- فيما يتعلق: بحق التبعية والمطاردة، راجع ما سبق، ص 236 وما بعدها.
ونصت المادة (99) من اتفاقية قانون البحار 1982، على حظر نقل الدقيق وذلك بأن: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الدقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أيا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع". وأشارت المادة (100) إلى واجب التعاون في قمع القرصنة، فنصت: "تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة".

وبخصوص حالة التدخل، فقد نصت عليها المادة (212) من الاتفاقية ذاتها: "ليس هناك ما يمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه ولا اتفاقي في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والشرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به....."

- 3- ولا تقتصر واجبات دولة العلم وعند حد وضع القوانين والأنظمة وتنفيذها فقط. وإنما يتعين عليها أن تقوم بممارسة الرقابة الفعلية للتحقق من احترام وتطبيق تلك القوانين من جانب السفن التي ترفع علمها (مادة 1/94) من الاتفاقية ذاتها.
- 4- ويتعين على دولة العلم، أن تتخذ الإجراءات القانونية والتدابير الإدارية اللازمة لضمان تطبيق القوانين ويدخل في ذلك عدم السماح للسفينة بالإيجار إلا بعد التأكد من صلاحيتها لتأمين السلامة في البحار وبالنسبة لتشغيلها وكفاءة العاملين عليها ووفقا للصكوك الدولية المنطبقة. ومن هنا جاء اشتراط تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية كدليل إثبات على مدى صلاحيات السفن، سواء من حيث تصميمها وبنائها ومعداتها أو تكوين طاقمها مع استمرار خضوع السفينة للتفتيش الدولي الذي تجريه دولة العلم لضمان توافر تلك الشروط. (مادة 2/94) من الاتفاقية.
- 5- هذا مع ضرورة أن يكون الربان والضباط وأفراد الطاقم على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة، فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار ونع المصادمات ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه. وان يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة. (مادة 4/94 ج).
- 6- ويقع على دولة العلم المسؤولية الدولية فيما يتعلق بما تركته سفنها من مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، بما في ذلك السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية، على الرغم من تمتعها بالحصانة السيادية. وذلك طبقا لنصوص المواد (31 و 5/42) من اتفاقية قانون البحار³⁸¹.
- 7- وأخيرا، يقع على دولة العلم واجب إجراء التحقيق الفوري وإقامة الدعوى وتوقيع العقاب على كل ما تركته السفن (المالك أو المستأجر) الرافعة لعملها، من انتهاكات لأحكام وقواعد حماية البيئة البحرية من التلوث. (مادة 217. الفقرات من 4-8) وذلك كما سنرى في الفرع الثاني من المبحث الثاني، ضمن إمكانية حل المنازعات في القانون الداخلي.

المبحث الثاني

التدخل الجماعي لمعالجة التلوث

³⁸¹- راجع ما سبق، ص ص 242-243.

بدأت مشكلة التلوث، في إطار التدخل الجماعي، تتحول من المستوى العلمي إلى المستوى السياسي. وبدأت الدول تكتشف مدى وحدة الكرة الأرضية في اهتمامها بالمحافظة على حماية البيئة بوجه عام والبيئة البحرية على وجه الخصوص، حيث تمت الدعوة لعقد العديد من المؤتمرات الدبلوماسية والعلمية وتبني عدة اتفاقيات دولية (عالمية وإقليمية) والتي تساهم في وضع القواعد القانونية والالتزامات الدولية من أجل المشاركة الفعالة بين الدول للنهوض بمستقبل البشرية والحياة في بيئة أفضل. هذا على المستوى العالمي. وأما على المستوى الإقليمي، إضافة للاتفاقيات الإقليمية، فقد تم إنشاء العديد من المراكز الإقليمية لمكافحة التلوث البحري، خاصة في منطقة البحر (كما سنرى فيما بعد).

- إن ثمره التعاون الدولي من أجل حماية البيئة، قد سبق وأن تضمنه إعلان استوكهولم، على أن "المسائل الدولية المتعلقة بوقاية البيئة وتحسينها يجب أن تبحث بروح التعاون بين جميع الدول صغيرها وكبيرها على قدم المساواة، إن التعاون عن طريق اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف أو بطرق أخرى مناسبة لا غنى عنه للحد بطريقة فعالة أو منع إصابة البيئة بالضرر الناتج عن النشاطات التي تمارس في كافة المجالات وذلك في إطار احترام مصالح الدول"³⁸².

-وتضمنت المادة (1/3) من اتفاقية برشلونه، النص على أنه: "للأطراف المتعاقدة أن تدخل في اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف بما في ذلك الاتفاقيات الإقليمية وشبه الإقليمية لحماية البيئة بمنطقة البحر المتوسط من التلوث، شريطة أن تتماشى مثل الوفاقات مع هذه الاتفاقية وتتفق والقانون الدولي.."³⁸³.

وأشارت المادة (197) من اتفاقية قانون البحار 1982، إلى أن:

"تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة عن طريق المنظمات الدولية المختصة على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها...".

-ونص المبدأ (7) من إعلان ريو، على أن: "تتعاون الدول بروح من المشاركة العالمية في حفظ واسترداد صحة وسلامة النظام الإيكولوجي للأرض وبالنظر إلى المساهمات المختلفة في التدهور العالمي للبيئة يقع على عاتق

³⁸²- د. حلمي، الحماية القانونية للبيئة من التلوث، المرجع السابق، ص 8.
³⁸³- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 214.

الدول مسؤوليات مشتركة وإن كانت متباينة. وتسلم البلدان المتقدمة النمو بالمسؤولية التي تتحملها في السعي على الصعيد الدولي إلى التنمية المستدامة وبالنظر إلى الضغوط التي تلقبها على كاهل البيئة وإلى التكنولوجيات والموارد المالية التي تستأثر بها³⁸⁴.

ووفقا لما تقدم، يكون التعاون الدولي عن طريق المؤتمرات الدولية (أولا)، ثم بإنشاء مراكز النشاطات الإقليمية ودورها في منطقة البحر المتوسط (ثانيا).

المطلب الأول

التعاون من خلال المؤتمرات الدولية للحفاظ على البيئة

ومن هذه المؤتمرات، نذكر:

الفرع الأول

المؤتمر الدولي للخبراء المتخصصين لدراسة الأسس العلمية للاستخدام والمحافظة على

الثروات والكائنات الحية على الكرة الأرضية

والذي نظّمته اليونسكو في الفترة من 4-13 سبتمبر 1968. وقد حضره ممثلو اثنين وستين دولة، علاوة على عدد من ممثلي المنظمات الدولية. وقد تبين من خلال أعمال المؤتمر وتقريره الختامي الذي أصدره، أنه لا توجد إجابة واضحة أو سهلة لحل مشاكل البيئة³⁸⁵. ولهذا فقد اعتبر أحد الاجتماعات الدولية المهمة التي وضحت للدول المختلفة مدى خطورة زيادة التلوث. وكذلك مدى أهمية المواجهة الجماعية الدولية لهذه المشكلة. وقد كان الهدف الأساسي للمؤتمر هو محاولة التنسيق بين الجهود العلمية الدولية والقومية لتسجيل المخاطر التي تهدد البيئة وإيجاد خطة تتفق عليها حكومات الدول لكي تطبقها

³⁸⁴ - "وثيقة إعلان ريو" مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص 153.

³⁸⁵ - د. حلمي، المرجع السابق، ص 8.

داخليا لمواجهة هذه المخاطر. ولهذا اقترح المؤتمر إنشاء برنامج منظم بين الحكومات ينسق فيما بينها طرق الاستخدام الصحيح والمحافظة على ثروات المجال الحيوي للككرة الأرضية.

وقد أنشأت اليونسكو هذا البرنامج باسم "برنامج الإنسان والمجال الحيوي للككرة الأرضية" وعلى الرغم من أن الوفود المشتركة في هذا المؤتمر قد اعترفت صراحة بأهمية التعاون الدولي على مستوى الحكومات لمواجهة خطر التلوث، إلا أنه لم يوجد أي تركيز واضح على مناقشة الدول بأن تقوم بمراجعة القوانين الداخلية واللوائح التي تحدد أو تمنع من التصرفات الفردية والجماعية التي تؤدي إلى زيادة تلوث البيئة³⁸⁶...

الفرع الثاني

مؤتمر البيئة البشرية في استكهولم بالسويد

في الفترة من 5-16 يوليو 1972: والذي دعت له الجمعية العامة للأمم المتحدة. وكذلك عدد من المراقبين عن بعض المنظمات الدولية والمنظمات الدولية غير الحكومية. وقد صدر عن المؤتمر في ختام أعماله، إعلانا عن البيئة الإنسانية متضمنا أول وثيقة دولية بمبادئ العلاقات بين الدول في شأن البيئة وكيفية التعامل معها والمسؤولية عن ما يصيبها من أضرار، بالإضافة إلى خطة للعمل الدولي تتألف من (109) توصية وستة وعشرين مبدأ. وعلى الرغم من أن الإعلان لم يسفر عن نتائج قانونية ملزمة. ولكن لا يمكن إنكار الآثار الإيجابية التي تمخض عنها³⁸⁷. ويلاحظ على أن إعلان استكهولم أن بعض مبادئه وخاصة المبادئ (21 و 22 و 24) كما رأينا سابقا. والمتعلقة بحق الدول في السيادة الدائمة على ثرواتها الطبيعية ووجوب تعاون الدول من أجل تطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض وأخيرا التعاون الدولي الشائبي أو متعدد الأطراف أو غيره من الوسائل لحماية البيئة وتحسينها³⁸⁸، أنها تعد نوعا من القواعد القانونية في مرحلة التكوين

³⁸⁶- د حلبي المرجع السابق، ص 8 وما بعدها.

³⁸⁷- د. عامر، المرجع السابق، ص 156 وما بعدها.

³⁸⁸- د حلبي المرجع السابق، ص 165.

(Soft Law) والتي من الممكن أن تتحول إلى القانون المطبق فعلا (Law Hard) وذلك بالنص عليها في مناسبات عديدة، مما يجعلها من قبيل القواعد العرفية والتي تتمتع بالقبول من جانب العديد من الدول.

الفرع الثالث

المؤتمرات الدولية لحماية منطقة البحر من التلوث

أ- كانت السياسة الإقليمية لحماية منطقة البحر المتوسط من التلوث قد اقترحتها أول مرة الوفد الإسباني لدى المؤتمر الثالث لدول البحر بشأن قانون البحار والمنعقد في أثينا، في الفترة من 11-14 مارس 1974.

وكانت السياسات المرحلية قد تمت تجربتها بدون نجاح بمعرفة الدول المطلة على غرب البحر .
ب- وعقد، قبل ذلك، مؤتمر في "نوييه" بفرنسا عام 1972، أخفقت الدول المطلة على غرب البحر المتوسط في التوصل إلى اتفاق للتعاون والحماية من تلوث مياه البحر المتوسط بنفايات النفط.
ج- وعلى نحو مشابه، عقد مؤتمر في روما في يولييه 1972 وتسنى إعداد مشروع اتفاقية لمنع تلوث البحر المتوسط بنفايات السفن والطائرات على نحو قريب من اتفاقية أوسلو 1972، السابق الإشارة إليها، لكن الاجتماع الثاني لإنهاء النص ووضعه في صورته النهائية لم يعقد قط³⁸⁹.

د- وعقد مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر المتوسط: والذي دعا إليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث عقد الاجتماع الدولي الحكومي في الفترة من 1/28 - 2/4 - 1975. والذي تم فيه اعتماد خطة عمل لمنطقة البحر المتوسط. وحضره ممثلو (17) دولة، بما فيها ليبيا، ووضعت خطة العمل هذه على أنها أول مشروع من نوعه على مستوى منطقة البحر المتوسط³⁹⁰.

- وفي مؤتمر المفوضين ببرشلونة، تم اعتماد اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث عام 1976، وبروتوكولين تم اعتمادهما مع نفس الاتفاقية، الأول خاص بحماية البحر المتوسط من التلوث

389- د. يونس، محمد مصطفى، المرجع السابق، ص 4-5.

390- Saliba, op. cit., p. 111.

الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات 1976. والثاني يتعلق بالتعاون في محكمة تلوث البحر المتوسط بالنفط وغيره من المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة 1976. ثم بعد ذلك، تم تبني بروتوكولين آخرين وهما: بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط في 3-4-1982 بجنيف.

- ونظرا لأهمية الأحكام والقواعد الواردة باتفاقية برشلونة (إضافة إلى كونها موضوع بحثنا في هذه الدراسة) والبروتوكولات الملحقة بها، سوف نتناولها بشيء من التفصيل، على النحو التالي:

أولاً- اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث: تم اعتماد هذه الاتفاقية في برشلونة بأسبانيا في 16-2-1976. وبدأ تاريخ نفاذها في 12-2-1978. وتهدف هذه الاتفاقية إلى تحقيق تعاون دولي لإيجاد نهج منسق وشامل لحماية وتحسين البيئة في منطقة البحر المتوسط وذلك في ضوء منسق وشامل لحماية وتحسين البيئة في منطقة البحر المتوسط وذلك في ضوء خصائص هذا البحر وقابليته للضرر. ومن أهم الأحكام التي وردت بالاتفاقية، نذكر:

-على الأطراف المتعاقدة أن تتخذ كافة التدابير المناسبة لمنع والحد من تلوث البحر المتوسط الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات أو الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر، أو الناجم عن تصريف الأنهار أو المنشآت الساحلية أو من مصادر أخرى في البر داخل أراضيها الإقليمية والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته (المواد من 5-8) من الاتفاقية³⁹¹.

- على الأطراف أن تتعاون في اتخاذ تدابير للتصدي لحالات التلوث الطارئة مهما تكن أسبابها (مادة 9) كما تتعاون في وضع برامج لرصد التلوث في المنطقة (مادة 10) .

- وتتعاون الأطراف المتعاقدة في البحوث العلمية والتقنية المتصلة بكافة أنواع التلوث البحري. المادة (11) كذلك في وضع إجراءات لتعيين المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن خرق الاتفاقية

391- سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص 188.

والبروتوكولات الملحق بها (مادة 12). ويعين برنامج الأمم المتحدة للبيئة للقيام بوظائف الأمانة في إطار الاتفاقية. (مادة 13)³⁹².

- على الرغم من أهمية الاتفاقية ونصها على مصادر التلوث، إلا أنها أغفلت الإشارة إلى التلوث الناتج عن التفجيرات النووية التي تتم في أعماق البحار خارج حدود الولاية الإقليمية للدول أو ما يعلوها من فضاء خارجي.

- كما أنها تركت دون تنظيم موضوع المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار نتيجة تلوث البحر المتوسط من جراء حرق أحكام الاتفاقية³⁹³. حيث كان ينبغي إسناد التعاون الدولي في هذا الخصوص إلى مبدأ "المسؤولية المشتركة" وإن اختلف مستوياتها، مع تحمل الملوّثين الرئيسيين العبء الأكبر كفرنسا وإيطاليا وأسبانيا، على سبيل المثال، خاصة في مجال الصناعات الكيماوية والنووية. ونتيجة لذلك اكتفت الاتفاقية بالنص العام في المادة (1/12) بأن: "تعهد الدول الأطراف بالتعاون في أقرب وقت ممكن في صياغة واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلو البيئة البحرية بسبب حرق أحكام هذه الاتفاقية والبروتوكولات المعمول بها"³⁹⁴.

ثانيا- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات: والذي تم اعتماده في 16-2-1976. وبدأ نفاذه في 12-2-1978. حيث يهدف هذا البروتوكول إلى السيطرة. على إلقاء النفايات أو أية مواد أخرى في منطقة البحر المتوسط وحظر هذا الإلقاء في ظروف معينة. وقد تضمن العديد من الأحكام، منها:

- على الأطراف أن تتخذ كافة التدابير المناسبة لمنع والحد من تلوث البحر المتوسط الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات (مادة 1).

- ويخطر إلقاء النفايات أو أي مادة أخرى مدرجة في المرفق الأول، في البحر المتوسط (مادة 2) إلا في الحالات المذكورة في المادة (9) المتعلقة بحالة الضرورة. ويتطلب إلقاء النفايات المدرجة في المرفق الثاني

392- د عشوش المرجع السابق، ص 188-189.

393- د. أمين، حسني، المرجع السابق، ص 188.

394- مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 216.

تصريحاً مسبقاً خاصاً (مادة 3) ويلزم تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة لإلقاء سائر النفايات والمواد الأخرى (مادة 4) من السلطات المختصة التي يعينها كل طرف لهذا الغرض (مادة 10).

- وعلى كل طرف أن يطبق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول على كافة السفن والطائرات المسجلة في أراضيه الإقليمية أو التي ترفع علمه وتحمل مواد ينبغي أن تلقي في البحر أو يعتقد أنها تضطلع بإلقاء المواد في البحر (مادة 1/11) ولا ينطبق البروتوكول على سفن أو طائرات تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية (مادة 2/11).

- ويصدر كل طرف تعليمات بأن تقدر تقارير إلى سلطاته عن أية حوادث أو حالات توجي بشكوك في أنه قد حدث إلقاء فضلات مخالفة لأحكام هذا البروتوكول (مادة 12)³⁹⁵.

ثالثاً- البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط و مواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ: اعتمد هذا البروتوكول في نفس التاريخ 16-2-1976. وبدأ نفاذه في 12-2-1978، ويهدف إلى حماية الدول الساحلية والنظم الإيكولوجية البحرية في منطقة البحر المتوسط من التلوث بالنفط و مواد ضارة أخرى³⁹⁶.

ومن ضمن الأحكام التي نص عليها:

- على الأطراف أن تتعاون في حالات تلوث البحر المتوسط، المحددة في المادة السابعة من الاتفاقية، بالنفط و مواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ (مادة 1).

- على الأطراف أن تحتفظ بخطط ووسائل لمواجهة حالات الطوارئ بغية مكافحة تلوث البحر بالنفط و مواد ضارة أخرى وتفرز هذه الخطط والوسائل (مادة 2).

- على الأطراف التي تضع وتطبق أنشطة رصد تغطي منطقة البحر المتوسط (مادة 4) أن تتعاون في إخراج واسترداد المواد الضارة من البحر (مادة 5).

³⁹⁵- سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص ص 190-191.

³⁹⁶- د حلمي المرجع السابق، ص 192.

- وأن تعمم على الأطراف الأخرى معلومات من سلطاتها الوطنية المختصة بمكافحة التلوث وعن تقارير التلوث وهي المسائل المتعلقة بتدابير المساعدة وعن الأساليب الجديدة لتجنب التلوث ومكافحته وعن وضع برامج بحث متعلقة بذلك (مادة 6).
 - وأن تنسق الأطراف الانتفاع بوسائل اتصالاتها (مادة 7) وأن تصدر تعليمات إلى ربانة السفن والطائرات بأن يبلغوا عن كل الحوادث التي تسبب أو يرجح أن تسبب تلوثاً عن وجود حالات انسكاب نفط وينبغي أن تبلغ هذه المعلومات إلى الأطراف الأخرى (المادة 8).
 - على الأطراف التي تواجه حالة الطوارئ أن تجري التقييمات الضرورية وتتخذ كافة التدابير العملية لتجنب أو خفض التلوث. وتعلم بذلك كافة الأطراف وتقدم تقريراً عنها (مادة 9)³⁹⁷.
 - ويجوز لأي طرف من الأطراف يحتاج إلى معونة لمكافحة التلوث من النفط أو المواد الضارة الأخرى التي تلوث أو تعرض سواحلها للتلوث أن يطلب معونة الأطراف الأخرى، سواء مباشرة أو عن طريق المركز الإقليمي (مادة 10)³⁹⁸.
- رابعا- بروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر برية: تم اعتماد هذا البروتوكول في أثينا في 17-5-1980 وبدأ تنفيذه في 17-6-1983. والهدف من اعتماده، منع تلوث منطقة البحر المتوسط والحد منه ومكافحته والسيطرة عليه والناجم عن تصريف الأنهار والمنشآت الساحلية أو من مخارج التصريف أو التلوث المنبثق من مصادر أخرى في البر داخل الأراضي الإقليمية. وقد نص البروتوكول على الأحكام التالية:
- على الأطراف أن تضع برامج وتدابير، وخاصة ما يشمل مقاييس الانبعاث ومقاييس استخدام وتصريف المواد المدرجة في المرفقين الأول والثاني، أو النفايات المحتوية على هذه المواد (المواد من 5-7)
 - على الأطراف أ، تضطلع بأنشطة لتقويم مستويات على طول سواحلها وتقدر تأثيرات التدابير المتخذة في إطار ،

³⁹⁷ - سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص ص 192-193.

³⁹⁸ - مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 238.

- على الأطراف أنتعقد اجتماعات عادية وغير لاستعراض البروتوكول والنظر في فاعلية التدابير المعتمدة واستصواب أية تدابير أخرى. (مادة 14)³⁹⁹.

خامسا- بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط: اعتمد بجنيف في 3-4-1982 وبدأ نفاذه في 23-3-1986. ويهدف إلى حماية وتحسين حالة الموارد والمواقع الطبيعية في منطقة البحر⁴⁰⁰ والتي تشمل حماية خاصة لحيوانات ونباتات هذه المنطقة، بالإضافة للمناطق التي تعتبر حيوية وأساسية لبقائها، ثم حماية الأماكن التي تتكاثر فيها هذه الحيوانات وزيادة عدد الحيوانات الباقية من أصل (500) صنف. والتي منها حوالي (100) صنف فريدة من نوعها في منطقة البحر المتوسط. وحماية بعض المناطق البحرية والساحلية باعتبارها منازل شتوية للطيور المهاجرة وبعضها الآخر يعتبر ملجأ أو منطقة محظورة رغبة في سلامة التنوع الوراثي وأهم أحكامه، تنص على أن:

- تنشئ الأطراف مناطق محمية وتصونها وترممها (المادتان 3،4) بما في ذلك المناطق الحاجزة، حيث يكون تقييد الأنشطة أقل صرامة (مادة 5).

- تتخذ التدابير اللازمة لحماية مناطق محددة، مثل حظر إلقاء أو تفريغ النفايات (مادة 7/ب) أو تنظيم أي عمل يرحح أنه يضر بالحيوانات أو النباتات أو يخل بنظامها (مادة 7/ج) أو تنظيم المتاجرة في الحيوانات التي منشؤها المناطق المحمية والتي تخضع لتدابير الحماية وتنظيم استيراد وتصدير هذه الحيوانات (مادة 7/د).

- تقوم الأطراف بالدعاية على نحو مناسب لإنشاء المناطق المحمية ولمغزاها وفائدتها (المادتان 8 و11) وتجري بحوثا علمية وتقنية عن المناطق المحمية ونظمها الايكولوجية وتراثها الأثري وأن تطور هذه البحوث (مادة 10).

- وأن تتعاون الأطراف في إنشاء المناطق المحمية وإدارتها (المواد 6،12،13،15).

³⁹⁹- سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص ص 194-195.

كما تدعو اجتماعات عادية واستثنائية لاستعراض تنفيذ البروتوكول وفعالية التدابير المتخذة (مادة 17)⁴⁰¹.

هـ- مؤتمر جنوة لدول حوض البحر المتوسط 1985: عقدته دول البحر المتوسط في جنوة بإيطاليا تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة في شهر سبتمبر عام 1985. وقد تم اتخاذ عدة قرارات مهمة في هذا المؤتمر، نذكر منها:

- 1- إقامة مصانع لمعالجة الفضلات في كل المدن التي تقع على سواحل البحر المتوسط.
- 2- إقامة المزيد من منشآت الموانئ الكفيلة بمعالجة المياه الملوثة بالنفط ويزل النفط عن الماء فناقلات النفط تعتمد إلى ملء مستودعاتها بالماء بعد تفريغها من النفط. وذلك من أجل الحفاظ على التوازن المطلوب.
- 3- إنشاء شرطة مرور بحرية بحيث تنظم مرور السفن والناقلات وتحول دون اصطدامها واندلاع النفط منها.
- 4- تقرير الميزانية الخاصة بنفقات هذا المخطط بمبلغ أربعة ملايين دولار سنويا. وقررت دول البحر المتوسط في هذا المؤتمر الحد من التلوث الصناعي نظرا لخطورته⁴⁰². هذه أهم النقاط التي وردت بالمؤتمر، بالإضافة إلى ما ورد في المؤتمرات السابقة والتي انعقدت من أجل حماية البحر المتوسط من التلوث والذي في حاجة إلى مزيد من الحماية من خلال تطوير اتفاقية برشلونة 1976. وفقا لنص المادة (1/16) من الاتفاقية، بحيث: "يجوز لأي طرف من الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية أن يقترح إدخال تعديلات على الاتفاقية وتعتمد التعديلات من قبل مؤتمر دبلوماسي تدعو المنظمة إلى عقده بناء على طلب ثلثي الأطراف المتعاقدة"⁴⁰³.

أو إبرام اتفاقيات إقليمية جديدة والتي تهدف ضمن ما تهدف إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية وإلقاء العبء على الملوثة الأكبر في البحر المتوسط (فرنسا وإيطاليا وإسبانيا) بحيث ينبغي إلزامه بمعالجة

⁴⁰¹ - سجل المعاهدات، المرجع السابق، ص ص 196-197.

⁴⁰² - سلامة البشرية في سلامة البيئة "البحر المتوسط هل يعود إلى الحياة ثانية؟" مجلة العربي، العدد 330، 1986، ص ص

130-131.

⁴⁰³ - مجلة المحامي، المرجع السابق، ص 218.

النفائات قبل تصريفها في البحر وعلى وجه الخصوص، التصدي لمخاطر المفاعلات التي تصب في البحر وهي المخاطر الجسيمة التي لم تعالجها اتفاقية برشلونة.

الفرع الرابع

مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون لبحار

يعد هذا المؤتمر من أهم المؤتمرات الدبلوماسية بالنظر لموضوعه الذي انعقد من أجله ولعدد الدول والمنظمات والأعضاء الذين اشتركوا فيه، بالإضافة إلى لفترة الزمنية التي استغرقها لإتمام أعماله، إذ بدأ التحضير له منذ عام 1967 واستمر العمل داخل لجان مختلفة منبعثة عن هيئة الأمم المتحدة حتى انعقدت دورته الأولى في عام 1973 بمدينة نيويورك وبعدها استمر المؤتمر في الانعقاد سنويا حتى الدورة الحادية عشر عام 1982. حيث تمكن المؤتمر بعد جهد كبير من الوصول إلى الاتفاقية الدولية التي أطلق عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.⁴⁰⁴ والتي عاجلت جل مواضيع قانون البحار وأرست المبادئ الرئيسية، حيث ورد في الديباجة:

"إن الدول الأطراف في الاتفاقية.. إذ تسلم باستحسان العمل عن طريق هذه الاتفاقية ومع إيلاء المراعاة لسيادة كل الدول على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات بسير الاتصالات الدولية ويشجع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة وصون مواردها الحية ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها..".

وقد أقرت الاتفاقية، الجزء الثاني عشر المكون من (46) مادة، المواد من (192-237) لموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. ولأهمية هذه الاتفاقية، فإن:

أ- الأحكام الواردة بالجزء الثاني عشر ليست مجرد إعادة صياغة للممارسات والقوانين العرفية الموجودة، بل إنها تعتبر أول بيان قانوني دولي شامل بشأن هذه المسائل.

⁴⁰⁴ - د. الدمغة، إبراهيم محمد، القانون الدولي الجديد للبحار، لا ط، دار النهضة العربية، 1983، ص 1.

ب- وتبين أحكام الاتفاقية المتعلقة بحماية وحفظ البيئة البحرية تحولا في الممارسة التنظيمية، فالجزء الثاني عشر يعتبر أول محاولة على الصعيد التشريعي لمشكلة التلوث البحري، وهو أيضا أول عملية تدوين شاملة للمبادئ الخاصة بالتلوث البحري التي أعرب عنها مؤتمر استكهولم عن البيئة البشرية 1972.

ج- وللجزء الثاني عشر وما يصاحبه من أحكام في الاتفاقية أهمية بالنسبة للتطور العام للقانون الدولي، لأن هذا الجزء والأحكام المصاحبة له يشكلان أول محاولة من هذا النوع لوضع إطار شامل للقانون الدولي استجابة لتدهور البيئة البحرية وما يهددها من أخطار⁴⁰⁵.

وهكذا يتضح أهمية اتفاقية قانون البحار، خاصة فيما يتعلق بالجزء الثاني عشر حول أهمية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 14 نوفمبر 1994.

الفرع الخامس

المؤتمر الصناعي العالمي لتنظيم البيئة (WICIM) ويسم

ومن المؤتمرات غير الدبلوماسية، المؤتمر الصناعي العالمي لتنظيم البيئة (WICIM) ويسم⁴⁰⁶: انعقد هذا المؤتمر في قصر المؤتمرات بفرساي في فرنسا، في الفترة من 14-16 فبراير 1984. وهو أول مؤتمر صناعي عالمي لتنظيم البيئة تحت إشراف ورعاية برنامج الأمم المتحدة بالتعاون مع الغرفة الدولية للتجارة والذي تمكن من استقطاب الصناعيين والعمال والعلماء والحكومات والمنظمات غير الحكومية، حيث شارك فيه (514) مندوبا، وهو بذلك يشكل الخطوة الأولى في الحوار بين الصناعيين والحكومات نظرا للدور الذي يلعبه هؤلاء على صعيد التوفيق بين التنمية وحماية البيئة⁴⁰⁷.

- وأما المبادئ التي أقرت في المؤتمر، فهي:

أ- التنمية الاقتصادية المتوازنة هي هدف أساسي يجب أن يكون تنظيم البيئة جزءا متكاملًا من التنمية الاقتصادية، كما يجب طرح القضايا البيئية منذ الأطوار الأولى للتخطيط الاقتصادي والتنموي.

⁴⁰⁵ - الجمعية العامة "حماية البيئة البحرية" الوثيقة رقم: 4. 1989, A/44/461,

⁴⁰⁶ - ويسم: تعني الأحرف الأولى من الكلمات الآتية:

"World Industry Conference On International Mangement"

⁴⁰⁷ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أعمال المؤتمر الصناعي العالمي لتنظيم البيئة، المرجع السابق، ص 1.

وينبغي الإمرار بالأهمية الخاصة للمسائل البيئية الناشئة في المدن وجوارها من جراء عدم ضبط الهجرة من المناطق الريفية.

ب- التوفيق بين النمو الاقتصادي وحماية البيئة هو أمر ممكن.

ج- دراسة مردود الكلفة هي بالرغم من قيودها عنصر أساسي في اتخاذ القرار البيئي وينبغي تحسين نظام مردود الكلفة بهدف محاولة تقويم العناصر السلبية لتراثنا الثقافي.

د- يجب الأخذ بالاعتبار كلفة الأضرار اللاحقة بالمجتمع ككل، إضافة إلى الكلفة المرتبطة مباشرة بحماية البيئة.

هـ- الطرح المعتمد على الوقاية واستباق الأضرار البيئية هو أفضل من الحلول القائمة على مكافحة هذه الضرر بعد حدوثها⁴⁰⁸.

مع ملاحظة، أنه تم تنظيم أعمال هذا المؤتمر في ثلاث لجان عمل، تطرقت الأولى إلى تجربة الصناعة مع حل المشكلة البيئية، في حين درست اللجنة الثانية موضوع استخدام البيئة (الفرص والقيود) وركزت الثالثة على موضوع نحو استخدام أكثر كفاءة للبيئة، وهكذا كان هذا المؤتمر، مؤتمر عمل الهدف منه حمل المشاركين على مناقشة أراضيات مشتركة لعمل تتظاهر فيه جهود الصناعة والحكومات المعنية الأخرى ويسفر عن إقامة نمط تطور يشمل على مبادئ نمو مستمر ضمن إطار الاستخدام السليم للبيئة⁴⁰⁹.

408- دحلمي المرجع السابق، ص 10.

409- دإسلام المرجع السابق، ص 10.

الفرع السادس

مؤتمر البيئة والتنمية "مؤتمر الأرض" بالبرازيل 1992

مؤتمر البيئة والتنمية "مؤتمر الأرض" بالبرازيل 1992: عقد هذا المؤتمر في ريو دي جانيرو (Rio De Janeiro) بالبرازيل في الفترة من 1-12 يونيو 1992 وكان الهدف من انعقاد هذا المؤتمر الذي أطلق عليه "مؤتمر الأرض" وضع الأساس للمشاركة العالمية بين الدول النامية والدول المتقدمة صناعياً. ومن منطلق الحاجات والمصالح المشتركة لضمان مستقبل هذا الكوكب⁴¹⁰. ولقد أثير في هذا المؤتمر، عدة نقاط تتعلق بالبحر المتوسط، منها:

الشعور بأن على البحر المتوسط أن يركز على خصائصه المتميزة (التنوع البيولوجي والإدارة الساحلية) والحاجة إلى تكامل التنمية القابلة للاستمرار في أنشطة خطة عمل البحر المتوسط تكاملاً تاماً، ولا يقتضي هذا إدخال تطورات تشريعية ومؤسسية أو صياغة نصوص جديدة، بل ينطوي على تعديل طرق العمل وتقديم خطة عمل البحر المتوسط⁴¹¹.

- وصدر عن هذا المؤتمر العديد من الوثائق، أهمها: إعلان ريو ومفكرة القرن الواحد والعشرين واتفاقية التغيرات المناخية واتفاقية التنوع البيولوجي وإعلان مبادئ حوا الغابات، كما تعهدت عدة دول صناعية وخاصة اليابان وألمانيا بتقديم مزيد من المساعدات إلى الدول النامية. ويمكن الإشارة إلى هذه الوثائق، على النحو التالي:

أ- إعلان ريو: صدر هذا الإعلان في سبعة وعشرين مبداء للتنمية المقبولة بيئياً كبديل عن "ميثاق الرض" ويهدف الإعلان إلى إرساء علاقة أكثر عدلاً بين العالم الصناعي والعالم النامي، حيث تدعو الوثيقة إلى تعميق التعاون بين دول العالم في مواجهة تدهور البيئة وتؤكد المسؤولية الخاصة للدول الصناعية في هذا المجال مع حق الدول النامية في التنمية.

410- د. العناني، "البيئة والتنمية، الأبعاد القانونية الدولية" من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، لمرجع السابق، ص 22.
411- خطة عمل البحر المتوسط، الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، المرجع السابق، 8.

ب- **مفكرة القرن الواحد والعشرين:** أو ما يسمى "بأجندة 21" وهي الوثيقة الأساسية للمؤتمر وتعد بمثابة خطة للمستقبل من أجل القيام بتنمية مستدامة. وتنقسم المفكرة إلى أربعين فصلا يشمل كل فصل توجيهات لمعالجة موضوع من موضوعات البيئة على مستوى العالم، مثل الحفاظ على الموارد، حماية الغلاف الجوي، المحيطات، محاربة التصحر والجفاف... الخ.

ج- **اتفاقية المناخ "الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ"**⁴¹²: وقد وقعت عليها (152) دولة، في حين رفضتها ماليزيا وجاءت الاتفاقية لتهدف إلى خفض انبعاثات غازات البيت الزجاجي⁴¹³ خالية من أية تواريخ أو نسب محددة يتم الالتزام بها لتحقيق هذا الخفض... وكانت الوثيقة تدعو إلى تخفيض حجم الغازات المنبعثة إلى مستوى عام 1990 بحلول عام 2000. ولكن الولايات المتحدة رأت أن ذلك قد يعرقل نموها الاقتصادي في السنوات القادمة والإضرار بالاقتصاد الدولي. وتنقسم الاتفاقية إلى (26) مادة شملت عوامل تغير المناخ وأثارها تثبت غازات البيت الزجاجي ومراعاة حاجات الدول النامية في النمو القابل للاستمرار... الخ⁴¹⁴.

د- **اتفاقية التنوع البيولوجي:** وقعت عليها (135) دولة في حين رفضتها الولايات المتحدة. وذلك لعدة أسباب:

- إن الاتفاقية يعيها العبء الكبير الذي سيتحمله العالم الثالث ودافعوا الضرائب في الدول الصناعية للحفاظ على التنوع البيولوجي.
- إن الاتفاقية سوف تخفض من الإمكانات التجارية لشركات الأدوية في استغلال النباتات الاستوائية.
- إن الدول المصدرة للنفط تخشى من تحديد الاتفاقية لإنتاج النفط الذي تعتمد عليه في اقتصادها بالدرجة الأولى.
- إن من عيوب الاتفاقية من وجهة نظر بعضهم أنها تعطي الدول النامية الدور الكبير في سلطة البت في كيفية تخصيص الأموال.

⁴¹²- د. الحديدي، علاء، "قمة الأرض والعلاقة بين الشمال والجنوب" مجلة السياسة الدولية، عدد 110، المرجع السابق، ص 95.

⁴¹³- البيت الزجاجي: المقصود به ارتفاع درجة حرارة العالم الناتجة عن زيادة تركيز غاز ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي، مما يؤدي إلى ارتفاع معدلات درجة الحرارة على الأرض وإحداث تغيرات مناخية كبيرة. راجع بالخصوص:

-مجلة البيئة، عدد خاص، 1989، المرجع السابق، ص 2.

⁴¹⁴- د. الحديدي، علاء، المرجع السابق، ص ص 95. 96.

- إن هذا الاتفاق سوف يكون عديم الجدوى وفارغا من المضمون إن لم توقع عليه وتلتزم به الدول جميعها بما في ذلك الدول الكبرى⁴¹⁵. وتنقسم الاتفاقية إلى (42) بندا وبها ملحقات، حيث تناولت المادة الأولى، الحفاظ على التنوع البيولوجي في العالم والاستفادة من هذا التنوع، كذلك استخدام المصطلحات مثل التنوع البيولوجي، المصادر البيولوجية والمصادر الجينية... (مادة 2) وتتضمن المادة (3) المبادئ الأساسية في الاتفاقية مثل السيادة على الموارد. وتتناول بقية موضوعات أخرى، مثل الحوافز (مادة 11) والأبحاث والتدريب (مادة 12). ونقل التكنولوجيا (مادة 16) وتبادل المعلومات (مادة 17) والمصادر المائية (مادة 20)... الخ.

هـ - إعلان مبادئ الغابات: فيما يتعلق بهذا الإعلان، كانت الولايات المتحدة تريده اتفاقية على نسق الاتفاقيتين السابقتين. ولكن معارضة العديد من الدول، خاصة الهند وماليزيا، أدت إلى الاكتفاء بإصدار إعلان فقط. ويشير الإعلان إلى ضرورة التوفيق بين استغلال الثروات الطبيعية من ناحية، والتنمية القابلة للاستمرار من ناحية أخرى، ومسؤولية الدول في الحفاظ على الغابات من التدمير وضرورة التعاون الدولي والمشاركة في الأعباء.

وهكذا، كانت الموضوعات السابقة هي المحور الذي اجتمعت من أجله "قمة الأرض" غير أن هذه القمة قد تعرضت للنقد، ففي حين رأت معظم الحكومات المشاركة أنها بداية جيدة على الأقل، توالى الانتقادات. وخاصة من:

- المنظمات الدولية غير الحكومية المعنية بقضايا البيئة، حيث انتقدت الولايات المتحدة لعد توقيعها على اتفاقية التنوع البيولوجي من ناحية والعمل على حذف أي إشارة لتاريخ أو نسبة تلتزم بها الدول من أجل تخفيض انبعاث غازات البيت الزجاجي.
- وانتقدت السعودية تركيز المؤتمر على الغازات الكربونية المنبعثة من الوقود النفطي في الوقت نفسه. الذي تم فيه تجاهل المخاطر الناتجة عن استخدام الوقود النووي⁴¹⁶.

⁴¹⁵- د. أمين، حسني "مقدمات في القانون الدولي للبيئة" مجلة السياسة الدولية، المرجع السابق، ص ص 130-131.
⁴¹⁶- د. الحديدي، علاء، المرجع السابق، ص ص 96. 97.

الفرع السابع

مؤتمر بوخارست الدبلوماسي لحماية البحر الأسود من التلوث

مؤتمر بوخارست الدبلوماسي لحماية البحر الأسود من التلوث: نتيجة للدراسات التي تجرّبها حاليا الدول الساحلية للبحر الأسود من أجل حماية البحر الأسود من التلوث، عقد مؤتمر دبلوماسي في بوخارست في الفترة من 20-22 أبريل 1992. وفي هذا المؤتمر وقعت كل من تركيا وجورجيا وأوكرانيا والاتحاد الروسي ورومانيا وبلغاريا على اتفاقية حماية البحر الأسود من التلوث والبروتوكولات الثلاثة المتصلة بها⁴¹⁷. وطبقا لهذه الاتفاقية وفي انتهاء أربع دول من إجراءات التصديق عليها ستدخل الاتفاقية وبروتوكولاتها الثلاثة حيز النفاذ. وبغية تيسير تنفيذ الاتفاقية، وافق وزراء الدول الساحلية في هذا المؤتمر على وثيقة ختامية وخمسة قرارات، علاوة على الاتفاقية والبروتوكولات المتصلة بها وقد تقرر أيضا إنشاء أمانة في اسطنبول لتنسيق أحكام الاتفاقية والبروتوكولات المتصلة بها.

ومن ناحية أخرى، تم التوقيع في أوديا في 9-1-1993 على إعلان وزاري يتضمن شروط واحتياجات وأولويات الدول الساحلية لأعداد خطة عمل لإنجاز الأهداف المنصوص عليها في الاتفاقية. وبغية تحديد ظروف البيئة في إقليم البحر الأسود، من الضروري تطوير الوسيلة المنفذة بالفعل بعد تكييفها وفقا لظروف الإقليم. وتدعيم القدرات التقنية والمؤسسية ونقل القدرات التكنولوجية الحديثة والموارد المالية غير الإقليمية إلى دول البحر الأسود. وإعداد مجموعة من الاستثمارات من أجل التنفيذ الفعال للاتفاقية. وقد اقترحت الدول الساحلية على المرفق العالمي للبيئة الشروع في وضع مشروع إقليمي لإدارة الأنشطة اللازمة بغية الانتهاء من الدراسات بأسرع وقت ممكن.

وفي هذا السياق، قامت الأطراف بتوقيع وثيقة المشروع المعنوية "حماية البيئة وإدارتها في البحر الأسود" التي أعدها ممثلو الدول الساحلية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والبنك الدولي.

⁴¹⁷- خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، المرجع السابق، ص 23.

وفي هذا الإطار، أنشئ مركز تنسيق هذا البرنامج في اسطنبول ويبدأ العمل في ستة مراكز للأنشطة في الإقليم بغية تنفيذ الأنشطة الواردة في المشروع⁴¹⁸.

المطلب الثاني

مراكز النشاطات الإقليمية في منطقة البحر المتوسط

في إطار التدخل الجماعي، على المستوى الإقليمي، هناك عشرة برامج بحرية إقليمية تشارك بها (130) دولة. (16) وكالة متخصصة للأمم المتحدة. وأكثر من (40) منظمة عالمية وإقليمية أخرى، كلها تعمل مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة باستعمالات أفضل لاستغلال ثرواتها⁴¹⁹، ونظرا لأهمية الأمر ففي بعض الأحيان هناك دول متعادية، اضطرت للجلوس على مائدة واحدة لمناقشة مشاكلها البحرية التي تهدد سواحلها وإيجاد حلول لها نتيجة للدور الذي يقوم به برنامج الأمم المتحدة للبيئة⁴²⁰. وهذه البحار الإقليمية العشرة هي: منطقة البحر حيث اعتمدت الخطة في فبراير 1975. ومنطقة خطة عمل الكويت. اعتمدت في إبريل 1978. ومنطقة غرب ووسط إفريقيا اعتمدت الخطة في مارس 1981. ومنطقة خطة عمل الكويت. اعتمدت في إبريل 1978. ومنطقة غرب ووسط إفريقيا اعتمدت الخطة في مارس 1981. ومنطقة غرب البحر الكاريبي اعتمدت في إبريل 1981. ومنطقة جنوب شرق المحيط الهادي اعتمدت في أوائل 1982. ومنطقة جنوب غرب المحيط الهادي اعتمدت في أوائل 1982. ومنطقة شرق إفريقيا اعتمدت في 1983. ومنطقة جنوب غرب المحيط الأطلسي اعتمدت في عام 1983. ومنطقة جنوب غرب المحيط الأطلسي اعتمدت في عام 1983⁴²¹.

وبهذا الخصوص، فإن لكل إقليم مشاكله الخاصة، حيث أنه ليس هناك برنامجان إقليميان متشابهان، فكل إقليم له وضع خاص به ومختلف.

وبالنسبة للبحر، كان الهدف الأساسي هو محاولة احتواء التلوث وحماية السياحة التي تؤدي دورا كبيرا في اقتصاديات الدول المطلة عليه. وفي جميع الحالات يقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال دوره

⁴¹⁸ -د. الحديدي المرجع السابق، ص 23.

⁴¹⁹ - UNEP, environment brief, op., p.cit.; 4.

⁴²⁰ - op., p cit. 4.

⁴²¹ - مجلة المحامي، المرجع السابق، ص ص 209-210.

بالمساعدة على إنجاح كل هذه البرامج ورعايتها ودفعها للوجود، من خلال ما يقدم من خدمات ودعم مادي، أو من خلال قيامه بمساعدة هذه الدول على إنشاء مكاتب للمشاركة حتى يتسنى لها القيام بالحد من التلوث ومحارته⁴²².

- وفي إطار المساهمة الفعالة لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث في منطقة البحر المتوسط، فقد تم إنشاء العديد من المراكز الإقليمية، وهي:

1- مركز النشاط الإقليمي الخاص بالخطة الزرقاء، الموجود في صوفيا، انيبوس، فرنسا.

2- مركز النشاط الإقليمي الخاص بالأعمال ذات الأولوية الموجود في سبليت، بيوغسلافيا، سابقا.

3- مركز النشاط الإقليمي الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة، الموجود في تونس العاصمة⁴²³.

4- المركز الإقليمي الخاص بمكافحة التلوث النفطي الموجود في جزيرة مانويل بمالطة.

تم لإنشائه عقب انعقاد مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في إقليم البحر المتوسط عام 1976، حي اتخذ قرارا هاماً، أشير فيه إلى ما تتعرض له بيئة البحر المتوسط من تهديد مائل ومتزايد من جراء التلوث بكميات ضخمة من النفط سواء بسبب الحوادث العارضة أو عن طريق التراكم. ولوحظ عدم وجود خطط إقليمية للطوارئ لاتخاذ إجراءات منسقة من أجل درء انسكاب النفط والسيطرة عليه ومكافحته لا سيما في الحالات الطارئة⁴²⁴.

وقد بدأ المركز عمله في ديسمبر 1976، بقصد خدماته في مجال الاتصالات والتنسيق في حالات التسرب الكبرى ويعمل في إطار المشورة الفنية للمنطقة البحرية الدولية. ويقوم بجمع المعلومات حول إمكانيات وقدرات الدول المشاركة في برنامج الأمم المتحدة للبيئة وخطة عمل البحر المتوسط. ويقوم المركز كذلك بتشجيع دول الحوض للقيام بأعداد خطط طوارئ قومية والاستفادة من المعلومات التقنية والعمل على تدريب وتطوير الفنيين في هذا الخصوص⁴²⁵.

⁴²² - UNEP, environment brief, op., p.cit.,;5.

⁴²³ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة عمل البحر المتوسط، كتيب باللغة العربية، طبع في اليونان، 1986، ص 28.

⁴²⁴ - د. عبد السلام، جعفر: مبادئ القانون الدولي العام، ط 2، دار النهضة العربية، 1986، ص 706.

⁴²⁵ - res, Panul Evan, op. cit., p. 230.

- إضافة، إلى ما سبق، يواصل المركز جمع المعلومات ونشرها من خلال النظام الإقليمي للمعلومات المتعلق بـ:

أ- آخر التطورات في مجال استخدام المشتتات⁴²⁶ في الاستجابة للتلوث بالنفط.

ب- المنتجات الجديدة وتقنيات استخدامها.

ج- البحوث في علمية تعتيق المشتتات المخزنة والتطورات المتعلقة بها.

د- سياسة الدول الساحلية للبحر المتوسط، بما في ذلك القواعد والنظم المتعلقة باستخدام المشتتات.

هـ- المنتجات الموافق عليها لاستخدامه في الدول الساحلية للبحر المتوسط.

و- تخطيط مناطق استخدام المشتتات التي عينتها الدول الساحلية.

ز- إجراء الاختبارات التي تعتمد عليها الدول الساحلية للبحر المتوسط.

ح- المختبرات المرخص لها اختبار المشتتات نيابة عن السلطات الوطنية المختصة في بلدانها⁴²⁷.

وبناء على طلب السلطات الوطنية المختصة في الدول الساحلية للبحر المتوسط، يقدم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري، المشورة والمساعدة التقنية المتعلقة بجميع جوانب وضع السياسات الوطنية المتعلقة باستخدام المشتتات للعاملين في التخطيط والاستجابة، إما بواسطة إدراج هذه الأنشطة في الدورات التدريبية العامة أو عن طريق تنظيم دورات متخصصة⁴²⁸.

5- مركز النشاط الإقليمي للاستشعار عن بعد في منطقة البحر المتوسط:

خلال الاجتماع العادي الثامن للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة والبروتوكولات الملحق بها في تركيا بأنطاكية من 12-15 أكتوبر 1993، تم إنشاء مركز الاستشعار عن بعد "سكانزانو" بإيطاليا، باعتباره

⁴²⁶- المشتتات: هو خليط من عوامل نشطة سطحية في مذيب عضوي واحد أو أكثر، مركب على نحو محدد لتعزيز انتشار النفط في عمود مياه البحر من خلال خفض توتر السطح البيئي بين النفط والماء. راجع:

- خطة عمل البحر المتوسط، الاجتماع العادي الثامن "المبادئ التوجيهية لاستعمال المشتتات في مكافحة التلوث في البحر

المتوسط"، المرجع السابق، ص 1.

⁴²⁷-الحديدي المرجع السابق، ص 6.

⁴²⁸- دعشوش المرجع السابق، ص 6.

المركز الإقليمي الجديد لخطة عمل البحر المتوسط وذلك لتزويد الدول الواقعة على ساحل البحر المتوسط بالبيانات والتنبؤات العلمية، على أن إيطاليا هذا المركز⁴²⁹.

ولأهمية إنشاء المراكز الإقليمية في منطقة البحر المتوسط، ويتطلب الأمر تعاون دول المنطقة لإنجاح تلك المراكز والعمل على تحقيق أهدافها في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث. وبهذا الخصوص أشارت اتفاقية قانون البحار 1982، إلى هذا الموضوع في نصوص المواد التالية:

- المادة (2/276) نصت على أن: "تتعاون جميع دول المنطقة الإقليمية مع المراكز الموجودة في تلك المنطقة تأميناً لتحقيق أهدافها على نحو أكثر فعالية".

- نصت المادة (ج/277): "تتضمن وظائف المراكز الإقليمية البرامج الدراسية المتصلة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنه التلوث وخفضه والسيطرة عليه"

⁴²⁹ - دإسلام المرجع السابق، ص 13.

الخاتمة

الخاتمة

نخلص من هذه الدراسة إلى نتيجتين:

الأولى- أن البيئة البحرية في البحر سريعة العطب وذلك:

أ- يتعرض البحر المتوسط لمصادر وأنواع التلوث المختلفة، خاصة الملوثات النفطية الناجمة عن الطرح المعتمد للسفن والناقلات أو غير المعتمد نتيجة الإهمال أو بسبب الحوادث العارضة وما ينتج عن استخدام وتشغيل الجزر الصناعية التي تعد في مقدمة الأضرار التي تتعرض لها البيئة هذا البحر باعتبار أن معظم دوله الجنوبية من الدول المنتجة والمصدرة للنفط، إضافة لبقية المصادر الأخرى والناجمة عن إقامة المصانع بمختلف أنواعها التي تقذف بمخلفاتها في مياه البحر والأنهار المتصلة به دون معالجة أو بمعالجة غير كافية وأخطرها النفايات النووية بفعل مياه تبريد المفاعلات النووية التي تصب في مياه البحر، إضافة لتسرب الإشعاعات النووية المفاجئة من تلك المفاعلات.

وتكمن الخطورة من هذه الناحية في تصرفات بعض الدول في التخلص من تلك النفايات بإغراقها في مياه البحار والمحيطات أو بدفنها في الشواطئ، أو بإرسالها إلى الدول النامية بما يعرف بظاهرة تصدير النفايات عبر الحدود مما يزيد في تفاقم المشكلة.

ب- وتحدث ظاهرة تآكل وتعرية التربة أضراراً بالغة بمياه البحار لما تسببه من تحول أراضي خصبة إلى أراضي صحراوية نتيجة قلع الإنسان الجائر للأشجار وغيرها من النباتات الطبيعية التي تقوم بدور حماية التربة وتنظيم تدفق المياه إلى الأنهار والبحار، بحيث تأتي مياه الأمطار وتجرف معها الرمال والحصى مسببة تلوث مياه البحر.

ج- وتساهم النفايات الكيماوية الخطرة، وما ينجم عنها من مشاكل في حدوث ما يعرف بظاهرة الأمطار الحمضية التي تحتاز أراضي الدولة وتصيب بأضرارها أكثر من دولة، إضافة لصناعة المبيدات الحشرية التي تؤدي إلى زيادة نسبة التلوث بمياه البحر.

ومن أشهر القضايا التي حدثت في البحر المتوسط، بفعل النفايات الكيماوية، قضية الأوحال الحمراء التي أدت إلى حدوث أضرار بالغة بالصيد وتهديد حياة الأحياء البحرية.

د-وبخصوص استخدام تلك الأسلحة الكيماوية والجرثومية، فقد حرم القانون الدولي الاتفاقي استخدام تلك الأسلحة ضمن صكوك دولية متعددة كان أولها بروتوكول جنيف 1925، واتفاقية الحظر الجزئي للتجارب على الأسلحة النووية 1963، واتفاقية منع الانتشار النووي 1968، واتفاقية حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها 1971 وغيرها. غير أن الالتزام الدولي بهذه الاتفاقيات يبقى نسبي الأثر فيما يتعلق بالأطراف المتعاقدة دون غيرها ويرجع لأرادتها تعديل أو إضافة أو تغيير نصوص تلك الاتفاقيات بما يوافق مصالحها بينما يكون لغيرها من الدول غير الأطراف مطلق الحرية في عدم التقيد بها، كما فعلت إسرائيل برفضها التوقيع على معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية عام 1968 ونجم عن ذلك إطلاق يدها في إنشاء المفاعلات النووية وتطويرها وعلى رأسها مفاعل ديمونة القديم.

الثانية-إن النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر من التلوث يقوم على منهجين:

وقائي وعلاجي، وأن بيئة البحر المتوسط قد أصبحت مهددة بأشكال التلوث الخطيرة، الأمر الذي لا يقتصر علاجه عند حد المشاركة في المؤتمرات الدولية البيئية أو بوضع وصياغة اتفاقيات دولية (عالمية وإقليمية) سواء أكانت اتفاقيات عامة يعد البحر المتوسط أحد مجالات تطبيقها، كاتفاقية منع تلوث مياه البحر بالزيت 1954 وتعديلاتها، واتفاقية منع إلقاء النفايات 1972، واتفاقية منع التلوث من السفن 1973، واتفاقية قانون البحار 1982 وغيرها.

أو اتفاقيات خاصة بالبحر المتوسط، كاتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات المتعلقة بها، بل يتعدى ذلك إلى ضرورة التطبيق الفعلي لما تم وضعه من قواعد والتزامات دولية ووطنية للتوصل إلى إطار قانوني شامل يحكم التصرفات الدولية تجاه حماية البيئة البحرية بوجه عام وبيئة البحر المتوسط على وجه الخصوص. وعليه فإنه يلزم وضع آلية فعالة لمنع التلوث ومعالجته. وذلك بالتدخل الفردي والجماعي، من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في إطار التعاون على المستويين الوطني والدولي (العالمي والإقليمي).

وتهتم دول البحر المتوسط بتطوير خطة برشلونة لحماية البحر من التلوث 1976 والبروتوكولات المتعلقة بها عن طريق دعوة الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية إلى عقد اجتماعات عادية تساهم في صياغة وتطوير قواعد مكافحة التلوث البحري التي كان آخرها الاجتماع العادي الثامن في أنطاكية بتركيا في الفترة من 12-15/ أكتوبر 1993 وما نجم عنه من قرارات وتوصيات لها أهميتها في معالجة قضايا البيئة في منطقة البحر المتوسط، ولمزيد من الاهتمام سيعقد الاجتماع العادي التاسع للأطراف المتعاقدة في عام 1995 الذي طلبت استضافته كل من تونس ومالطا وأسبانيا، ومن المتوقع أن يعقد برشلونة بإسبانيا، حيث يوافق ذلك التاريخ العيد العشرين لخطة عمل البحر المتوسط 1976 ويهدف إلى تبني خطة جديدة لحماية البحر وذلك من أجل حمايته والحفاظ عليه، ومع ذلك يمكن القول: بأن مشكلة التلوث تتعدى كونها التزاما عالميا أو إقليميا أو ماليا أو قانونيا أو ثقافيا أو بيئيا....

أ- فعلى المستوى العالمي:

لا يكفي وضع النصوص أو القواعد العامة التي تلزم الدول بحماية البيئة من الناحية الوقائية أو العلاجية، فالنص الوارد بالمادة (192) من اتفاقية قانون البحار 1982، القاضي بأن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" لا يعني شيئا كثيرا أو عملا حديا لحماية البيئة البحرية المتدهورة، إذ لا ينكر دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية وخاصة الجزء الثاني عشر من الاتفاقية المذكورة الذي جاء متضمنا العديد من النصوص التي تعالج حل قضايا البيئة البحرية، وكذلك دور اتفاقية برشلونة 1976 والبروتوكولات المتعلقة بها وغيرها من الاتفاقيات الأخرى في حماية البيئة في البحر المتوسط.

ولكن هذه النصوص تحتاج إلى دعم المجتمع الدولي، كأن تفرض رقابة دولية حقيقية للتأكد من وضع تلك الالتزامات موضع التطبيق وأ، يناط ذلك ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة أو عن طريق أجهزة متخصصة تنشأ لهذا الغرض، بالإضافة إلى ذلك هناك قصور يشوب بعض الاتفاقيات الدولية غير المستوعبة لكل القضايا البيئية، فعلى سبيل المثال: تقتصر اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969 على حالات التلوث بالنفط الناجمة عن السفن، بينما أغفلت حوادث التلوث النفطية التي قد تحدث بفعل

تشغيل واستخدام الجزر الصناعية أثناء استخراج النفط من مكانه البحرية الأمر الذي يتطلب ضرورة وضع اتفاقيات دولية بالخصوص، تعالج مثل هذه المشاكل خاصة بمنطقة البحر المتوسط التي تشتهر دوله الجنوبية بإنتاج النفط الخام وتصديره، وعلى الرغم من معالجة التلوث من هذا المصدر "الجزر الصناعية" في اتفاقية قانون البحار 1982، إلا أنها أشارت للالتزامات العامة التي تقع على عاتق الدول في المواد (56، 60، 80) من الاتفاقية ذاتها، دون تفصيل.

ب- وعلى المستوى الإقليمي:

فإن الدول التي تقع في منطقة إقليمية واحدة وإن لم يكن بينها جوار جغرافي، كدول شمال إفريقيا أو دول المغرب العربي من أكثر الدول عرضة لمخاطر التلوث، خاصة إذا كانت تطل على بحار مغلقة أو شبه مغلقة، كالبحر المتوسط، الأمر الذي يتطلب مزيدا من التدخل الإقليمي الشامل وأن يكون ذلك التدخل متضمنا كافة مشاكل البيئة في إطار التعاون الدولي "الإقليمي" الفعال كإنشاء منظمات دولية إقليمية، خاصة والبحر المتوسط أحوج من غيره لقيام مثل هذه المنظمة التي ينبغي أن تتوفر على آلية للمراقبة وآلية للتدخل وآلية لحل المنازعات وآلية للتعويض "صندوق دولي إقليمي" وذلك من خلال تطوير اتفاقية برشلونة 1976 أو إبرام اتفاقية جديدة، كما ينبغي إلقاء العبء الأكبر على الملوث الأكبر في خصوص مكافحة التلوث، وأقصد بذلك الدول الصناعية الثلاث فرنسا وإيطاليا وأسبانيا، حيث ينبغي الاتفاق على إلزامها معالجة النفايات قبل صبها في البحر المتوسط، ولا ننسى مخاطر المفاعلات النووية ومنها ديمونة ومخاطر المياه ذات الإشعاع العالي الناجمة على تبريد هذه المفاعلات التي تصب في البحر المتوسط.

ج- أما من الناحية المالية:

فقضايا مكافحة التلوث في حاجة إلى دعم مادي يتمثل في توفير إمكانيات مالية ضخمة، الأمر الذي يترتب عليه رصد أموال طائلة لحل مثل هذه المشاكل ومواجهتها باستخدام الأساليب العلمية الحديثة التي وصلت إليها الخبرات العلمية في معالجة التلوث والحد منه والسيطرة عليه ومساندة الدول بعضها البعض في إطار التعاون الدولي المالي بالخصوص.

د-ومن الناحية القانونية:

فإن نظام المسؤولية المدنية عن التلوث غير كاف لمكافحة التلوث، إذ يمكن القول بأن الإنسان قد أصبح جانبا ومجريا عليه في نفس الوقت نتيجة الاستخدامات المتلاحقة للتقنيات الحديثة دون أن يضع في اعتباره العواقب التي تنجم عن مثل هذه الاستخدامات وخاصة في مجال الصناعات الكيماوية والنووية الخطرة والحد من أخطارها، الأمر الذي يستلزم تطور نظام للمسؤولية الدولية الجنائية لمعاقبة الملوثة من جهة وردع الغير من جهة أخرى ولهذا الغرض ينبغي إنشاء محكمة جنائية خاصة بالمسؤولية الجنائية عن التلوث الخطير بالبيئة وذلك في إطار اتفاقية برشلونة أو بأية وسيلة قانونية أخرى. وتعد قضية "أم ألون" نموذجا قضائيا يمكن الاستعانة به لتطور نظام المسؤولية المدنية إلى المسؤولية الجنائية.

هـ-ومن الناحية الثقافية:

فموضوع التلوث قديم- جديد، قديم قدم الإنسان نفسه منذ وجوده على وجه الأرض، وجديد لاهتمام المجتمع الدولي حديثا به الأمر الذي يحتاج إلى قيام وعي ثقافي من قبل الإنسان ومشاركته في قضايا حماية البيئة، وذلك بأن تهتم الدول خاصة في الإطار الوطني بتوعية الجماهير عن طريق الجماهير عن طريق الإذاعة مثلا أو بعقد الندوات والمؤتمرات ذات الصلة بالموضوع كما هو العمل في ليبيا حيث يجري الاتجاه حاليا نحو إنشاء العديد من الجمعيات الأهلية لحماية ورعاية البيئة في مختلف مناطق الجماهيرية.

ويتعلق الأمر كذلك بحركة تشجيع البحث العلمي لكي يفتح المجال أمام الباحثين لتطوير الوسائل الفنية لحماية البيئة البحرية من جهة وملاحظة مدى التأكد من احترام القواعد والالتزامات القانونية وتطبيقها بفعل التشريعات واللوائح الوطنية بما يتفق والمعايير الدولية من جهة أخرى.

كما ينبغي أن تكون مادة "حماية البيئة" من ضمن المواد الدراسية تدرس في كلية القانون والاقتصاد والعلوم والهندسة... الخ.

وهذا وضع يحتم علينا نحن الباحثين القانونيين والاقتصاديين والفنيين.. أن نتصرف تجاه البيئة بوعي وإدراك ولكي نقوم بذلك فعلى أن نفهم عواقب الأفعال والتصرفات التي نقوم بها تجاه البيئة لكي لا تقع مزيد من الأضرار للأجيال القادمة.

و- وأخيرا من الناحية البيئية:

ونعني بذلك تحقيق الأمن البيئي للبشرية وسط انفجار الكثافات السكانية في العالم، الأمر الذي يترتب عليه مزيد من متطلبات البشر لتأمين أمور حياتهم الاقتصادية، وقد ينجم عن ذلك مخاطر صحية بسبب الفقر والبطالة وسوء استخدام الموارد الطبيعية المحدودة.

ويتعارض مع الأمن البيئي استخدام الوسائل العسكرية وغير العسكرية كالحصار الاقتصادي وفرض قيود على التجارة لتحقيق أغراض سياسية معينة لحل المنازعات الدولية واستخدام سلاح المياه وسيلة للضغط على الدول المجاورة مثل التصرفات التركية حيال نهري دجلة والفرات اللذين ينبعان من أراضيها، حيث تعد الممارسات التركية أوضح مثال على استخدام المصادر الطبيعية أداة سياسية.

ويتعارض مع الأمن البيئي امتلاك قوات عسكرية لتدمير البيئة الإنسانية، كما حصل في حربي الخليج عام 1980 و1990.

ولكل ما سبق:

يمكن القول بأن ظاهرة التلوث هي قضية بقاء أو فناء. وعلى العالم أن يختار بين طريقتين، إما البقاء والعيش في سلام وأمن بيئي وإما الدمار والفناء...

المراجع

أولا باللغة العربية:

1-المصادر العامة:

- د. أبو هيف، علي صادق: القانون الدولي العام، ط 12، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990 م.
- ، 1990 م. أبو هيف: القانون الدولي، ط 4- 1959 م.
- د. أبو سخيلة، محمد عبد العزيز: المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة، ط 1، دار المعرفة، 1981 م.
- د. إهويدي، أمين: أحداث في الأمن العربي، ط 1، دار الوحدةن بيروت، 1981 م.
- د. إسماعيل، عبد الفتاح محمد: جهود الأمم المتحدة لنزع السلاح، لا ط، دار النهضة العربية، 1972 م.
- د. أبو الليل، إبراهيم الدسوقي: المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق، لا ط، دار النهضة العربية، 1980 م.
- د. ايلزورت، توماس ج.: أساس الحياة هواء وماء، لا ط، دار الآفاق الجديدة، بيروت، 1968 م.
- د. جابر، حسني محمد: القانون الدولي، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973 م.
- د. جودة، حسين جودة: جغرافية البحار المحيطات، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990 م.
- د. الجوهري، يسري: جغرافية البحر المتوسط، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984 م.
- د. حيرة، عبد المنعم عبد العظيم: التنظيم القضائي في ليبيا، ط 3، منشورات جامعة قاريونس، 1982 م.
- د. حيرة، عبد المنعم عبد العظيم: التنظيم القضائي في ليبيا، ط 3، منشورات جامعة قاريونس، 1987 م.
- الجفال، مصطفى: المواجهة العربية الأمريكية فوق خليج سرت، ط 1، دار الموقف العربي، نيقوسيا، 1982 م.
- د. الدغمة، إبراهيم محمد: القانون الدولي الجديد للبحار، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983 م.
- د. هارول، مارك أ.: الشتاء النووي وتأثيرات الحرب النووية على الإنسان والبيئة، لا ط، دار الرقي، بيروت، 1986 م.
- د. الحسني، زهير عبد الكريم: التدابير المضادة في القانون الدولي العام، لا ط، منشورات جامعة قاريونس، 1988 م.
- د. الحفناوي، مصطفى: قانون البحار في زمن السلم، لا ط، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962 م.

- د. يحيى، لطفي عبد الوهاب: اليونان مقدمة في التاريخ الحضاري، لا ط، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت ، 1979 م.
- د. كولاس، رنيه: نلوث المياه، ترجمة د. محمد يعقوب، لا ط، منشورات عويدات ،بيروت، 1981 م.
- د. الدغمة، إبراهيم محمد: القانون الدولي الجديد للبحار، لا ط، دار النهضة العربية ،القاهرة ، 1983 م.
- د. لافون، روبرت: التلوث، ترجمة نادية القباني، لا ط، لا ن، 1977 م.
- د. محمد، أحمد أبو الوفا: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، ط 1، دار النهضة العربية ،القاهرة ، 1989 م.
- د. مسلم، إبراهيم أحمد: التلوث ، لا ط، مطابع الجمعية العلمية الملكية ،عمان، 1985 م.
- د. النبراوي، محمد سامي: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي ، ط 2، منشورات جامعة قاريس ، 1987 م.
- د. نجم، حسين طه وآخرون: البيئة والإنسان، ط 2، دار البحوث العلمية ،الكويت ، 1978 م دار النهضة العربية، القاهرة
- د. سلطان، حامد: القانون الدولي العام وقت السلم، ط 6، دار النهضة العربية، القاهرة، 1976 م.
- د. سليمان، عبد الرازق المرتضى: التشريعات النفطية الليبية (تشريعات رئيسية)، ط 1، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان والمطابع ،طرابلس ، 1981 م.
- د. سليمان: التشريعات النفطية الليبية (تشريعات رئيسية)، ط 1، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان ،طرابلس ، 1982 م.
- د. سعيد، محمد السيد: الشركات متعددة الجنسية (العرب والأزمة الاقتصادية العالمية)، كتاب مشترك، ط 1، دار الشباب للنشر، بيروت ، 1986 م.
- د. عبد المجيد، رفعت محمد: المنظمة الاقتصادية الخالصة في البحار، لا ط، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة ، 1989 م.

- د. عبد الحميد، محمد سامي: أصول القانون الدولي العام ، لا ط، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر ، 1972 م.
- د. عبد الحميد، محمد سامي: أصول القانون الدولي العام ، ط 5، مؤسسة الثقافة الجامعية ، 1980 م.
- د. عبد السلام، جعفر: القانون الدولي العام، ط 2، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1986 م.
- د. عبد العزيز، مصطفى محمد: القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم في البحر، لا ط، دار المعارف ،الإسكندرية ، 1977 م.
- د. عدس، عمر حسين: استغلال حقول النفط الممتدة عبر الحدود الدولية، لا ط، وكالة المطبوعات، الكويت ، لا ت.
- د. العدوي، محمد صادق: النظم الهندسية للتغذية والمياه والصرف الصحي، لا ط، دار الراتب الجامعية ، القاهرة ، 1985 م.
- د. العوضي، بدرية: موقف القانون من الأحداث المحلية والدولية، ط 1، لا ن، الكويت ، 1980 م.
- د. عطاري، يوسف محمد: النظام القانوني للأبحاث العلمية في البحار والمحيطات ، ط 1، لا ن، الكويت ، 1980 م.
- د. علي، محمد مهدي: جغرافيا البحار و المحيطات، لا ط ، المكتبة الوطنية، بغداد ، 1982 م.
- د. العناني ، ابراهيم محمد ، القانون الدولي الجديد للبحار، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983 م.
- د. العناني ، ابراهيم محمد ، القانون الدولي الجديد للبحار، الجزء الثاني، دار الفكر العربي، القاهرة، 1983 م.
- د. عرفة، عبد السلام صالح: التنظيم الدولي العام ، ط 1، منشورات الجامعة المفتوحة، 1992 م.
- د. عشوش، أحمد عبد الحميد: النظام القانوني للاتفاقيات البترولية في البلاد العربية، لا ط، الشركة المتحدة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1975 م.
- د. عشوش: القانون البحري الليبي، الجزء الثاني، لا ن، 1977 م.
- د. فايد، يوسف عبد المجيد ود. محسوب، محمد صبري: جغرافيا البحار والمحيطات، لا ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1993 م.

- رسو، شارل: القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة، لا ط، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982م.
- د. الراوي، جابر إبراهيم: القانون الدولي للبحار، لا ط، المكتبة الوطنية، بغداد، 1989م.
- د. رياض، محمد: الأصول العامة في الجغرافية السياسية والجيوبوليتيكا، دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط، ط 2، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1979م.
- د. رشيد، أحمد: علم البيئة، لا ط، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1976م.
- د. الشرنوبي، محمد عبد الرحمن: الإنسان والبيئة، ط 3، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1989م.
- د. الخطيب، محمد سعيد محمد: الوضع القانوني للبحر الإقليمي، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975م.
- د. غانم، محمد حافظ: الوجيز في القانون الدولي العام، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979م.
- د. الغزال، إسماعيل: القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1986م.
- د. الغنيمي، محمد طلعت: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975م.

2- الأطروحات (ماجستير - دكتوراه)

- الحسيني: الجرف القاري، محاضرات أقيمت على طلبة الدراسات العليا بقسم القانون الدولي، جامعة قار يونس، كلية القانون للعام، الجامعي 1989/88م.
- عامر، صلاح الدين (القانون الدولي للبيئة) دروس أقيمت على طلبة القانون العام، كلية الحقوق، القاهرة، للعام الجامعي 1982/81م.
- جمعة، حازم حسين: الحماية الدبلوماسية للمشروعات المشتركة، ط 2، 1981م.
- حلمي، نبيل أحمد: الامتداد القاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978م.

- محمد، صلاح هاشم: المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت للطباعة، القاهرة، 1991م.

- فاضل، سمير محمد: المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب، القاهرة، 1976م.

3- المصادر المتخصصة

- د. إسلام، أحمد مدحت: التلوث مشكلة العصر، لا ط، مطابع السياسة، الكويت، 1990م.

- د. زاخيا، جيلدا وفريق العلوم المتكاملة: مشكلة التلوث في البحر المتوسط، لا ط، معهد الإنماء العربي، بيروت، 1982م.

- د. حلمي: الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991م.

- د. سالم، أبو بكر صديق ود. عبد المنعم، محمود: التلوث المعضلة والحل، ط 1، مركز الكتب الثقافية، القاهرة، 1989م.

- د. عبد السلام، علي زين العابدين، و د. عرفات، محمد بن عبد المرضي: التلوث ثمن للمدينة، ط 1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1992.

- د. عبد التواب، معوض وعبد التواب، مصطفى معوض: جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، لا ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986 م.

- د. عوض، عادل: أبحاث مختارة في علوم البيئة، ط 1، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا، م1989.

- د. الفار، عبد الواحد محمد: الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، لا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985 م.

- د. الضحاك: إدريس: قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، ط 1، لا ن، 1987م.

- 2/المراجع المتخصصة:

- 1/2: كتب متخصصة

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تحليلية تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، النشر العلمي للمطابع جامعة الملك سعود، الطبعة الأولى 1997.
- د/أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، التشريعات البيئية الدار العربية للنشر والتوزيع الطبعة الأولى سنة 1995
- د/أحمد محمد حشيش، المفهوم القانوني للبيئة، دار الفكر الجامعي 2001
- د/ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشأة المعارف الإسكندرية 1998.
- د/ أحمد محمود سعيد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى 1994 الناشر دار النهضة.
- د/ السيد محمد أحمد القفي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، المكتبة القانونية، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية طبعة 2000.
- د/ جمال الدين حكم ومن معه، حماية البيئة، دار المطبوعات الإسكندرية طبعة 1944.
- د/ جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، الإسكندرية، الدار الجامعية للنشر والتوزيع طبعة 2001.
- د/ سعيد سعد عبد السلام مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية القاهرة، طبعة 2005.
- د/ سمير فاضل، المسؤولية الدولية الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب القاهرة 1976.
- د/ فؤاد أبو الفتوح، حماية البيئة من استخدام السيارات في المدن، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب 1981.
- 12-د/ فيصل زكي عبد الواحد، أضرار البيئة في محيط الجوار والمسؤولية المدنية عنها مكتبة السيد عبد الوهاب.

- 13-د/عاطف عبد الحميد حسن، المسؤولية الناشئة عن عملية نقل دم ملوث بفيروس الإيدز، دار النهضة العربية القاهرة طبعة 1988.
- 14-د/عبد الحكيم عبد اللطيف الصغيري، البيئة في الفكر الإنساني والواقع الإيماني، الدار المصرية اللبنانية، طبعة 2000.
- 15-د/عبد العزيز طريف شرف، التلوث البيئي حاضره ومستقبله، مركز الإسكندرية للكتاب طبعة 2000.
- 16 - د/عبد الفتاح مراد، شرح تشريعات البيئة في مصر والدول العربية.
- 17- د/ عبد الفتاح مراد، قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994 ولائحته التنفيذية والمعدل بمقتضى القانون رقم 95 لسنة 2003، جمهورية مصر العربية الإسكندرية طبعة 2003.
- 18-د/صلاح هاشم، المسؤولية الدولية هن المساس بسلامة البيئة البحرية، القاهرة 1991.
- 19-د/ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة، دار المطبوعات الإسكندرية طبعة 1994.
- 20-د/ محمد المدني بوساق، الجزاءات الجنائية لحماية البيئة في الشريعة والنظم المعاصرة، سلسلة دراسات شرعية معاصرة دار الخلدونية طبعة 2004.
- 21-د/ محمد موسى النقماني، الموارد الاقتصادية من منظور بيئي، الناشر مكتبة الزهراء، الشرق طبعة 1996.
- 22-د/ محمد مؤنس محب الدين، البيئة في القانون الجنائي، 2000.
- معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحية القانونية والفنية، منشأة المعارف الإسكندرية طبعة 1968.
- 24-د/منى قاسم، التلوث البيئي والتنمية الاقتصادية، الطبعة الثانية الدار المصرية طبعة 1994.
- 25-نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الأضرار بالبيئة.
- 2/2 -رسائل وبحوث
- 1- صالح عطية الفرجومي أحكام القانون الدولي في تأمين البحرية ضد التلوث، رسالة دكتوراه تحت إشراف محمد سامي عبد الحميد، جويلية 1980، كلية الحقوق جامعة القاهرة.

2- غداوية حورية الأدوات القانونية لحماية البيئة البحرية، كلية الحقوق جامعة سعد دحلب البليدة 2002.

3- نصر الدين هنوني الحماية القانونية والمؤسسية للغابات في الجزائر رسالة ماجستير تحت إشراف أحمد رحمان، جامعة البليدة 1999.

4- محمود القزاز المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية رسالة دكتوراه تحت إشراف الدكتورة نبيلة إسماعيل رسلان، كلية الحقوق جامعة طنطا .

5- وحيد عبد المحسن المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة الزراعية، رسالة لنيل درجة دكتوراه، جامعة طنطا كلية الحقوق.

6- أحمد محمد أحمد رمضان المسؤولية المدنية عن الأضرار في بيئة الجوار، رسالة دكتوراه 1995، كلية الحقوق الإسكندرية.

7- عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مضار المادة المشعة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة سنة 1993.

8- جمال الدين محمد علي المسؤولية المدنية لمنتجي وبائعي المستحضرات الصيدلانية، رسالة دكتوراه تحت إشراف محمد علي شكري سرور، كلية الحقوق جامعة القاهرة سنة 1993.

9- رضوان الحاف، حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه تحت إشراف الدكتور أحمد أبو الوفا محمد، كلية الحقوق جامعة القاهرة 1998 .

10- سعد أحمد الرحو فكرة الحراسة في المسؤولية عن فعل الأشياء الحية، رسالة دكتوراه، الدار العالمية للنشر والتوزيع طبعة 2001.

11- أسامة عبد العزيز، نحو سياسة جنائية لحماية البيئة، رسالة دكتوراه تحت إشراف الدكتور جلال ثروت، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية 2005.

2/ 3 المقالات

1- د/ إبراهيم العناني البيئة والتنمية، الأبعاد القانونية الدولية، مقال منشور في مجلة السياسية الدولية العدد 140 أكتوبر 1992.

- 2-د/أحمد عبد الكريم سلامة، نظريات حول اتفاقية التنوع البيولوجي، دراسة قانونية لأحدث اتفاقيات حماية البيئة، المجلة المصرية للقانون الدولي مجلد 48 سنة 1992
- 3-د/أحمد عبد الكريم سلامة، نظريات في الحماية الدبلوماسية ودور فكرة الجنسية في المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، المجلة المصرية للقانون الدولي القاهرة مجلد 58 سنة 2002.
- 4- د/أحمد عبد الكريم سلامة، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، الجمعية المصرية للقانون الدولي المجلد رقم 1989.
- 5-د/السيد عبد الوالي، مقال بعنوان على الكربون وحماية البيئة، مجلة الأمن والقانون لكلية الشرطة، دبي العدد 02 جويلية 1994.
- 6-د/عطية عبد الواحد، الضريبة البيئية، مقال منشور في مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، السنة الثالثة.
- 7-أ.م بوهاد حماية البيئة في النظام القانون الجزائري-مجلة حقوق الإنسان الصادرة عن المرصد الوطني لحقوق الإنسان سابقا.
- 8-رشا صلاح، الهواء النظيف و الحماية التشريعية، مركز حابي للحقوق البيئية شبكة الأنترنت [http://www\(a\)Heer.org](http://www(a)Heer.org).
- 9-دو جلاس موسشت منهاج متكامل للتنمية المستدامة، مقال نشر في كتاب بعنوان مبادئ التنمية المستدامة طبعة 2000.
- 10- سي دود وبى وفيكتروس لي-ما بعد ريودي جانيرو: التحدي البيئي الجديد مقال منشور في كتاب بعنوان مبادئ التنمية المستدامة، الدار الدولية للاستثمارات الثقافية، مصر طبعة 2000.
- 11- عبد الرزاق المخادمي، التلوث البيئي مخاطر لحاضر و لتحديات المستقبل، طبعة 2000. ديوان المطبوعات الجامعية.
- 12- د/عصام الدين جلال: قضايا البيئة و النظام الجديد، مقال منشور في مجلة السياسة الدولية، ملف خاص بالبيئة في العلاقات الدولية، العدد 140 أكتوبر 1992.
- ثانيا باللغة الأجنبية:

REFERENCE CITED

1- SOURCES :

- Claude, M. Cours de droit international public, Paris 1974-1975.
- Escribá, Leonard, B. Sewerage and sewage treatment in international practice. In William D. Harworth (editor), 1984.
- Hartmann, H.F. et al. Nature in the balance. 1972.
- Hodson, Hon. Lord. Water pollution as a world problem : The legal, scientific and political aspects. London, 1971.
- Koulovris, Michel. Les nouvelles tendances de puis 1962 dans le régime international des pêches maritimes. Paris, 1973.
- Papadakis, Nikos, The international legal regime of artificial islands, 2nd edition, 1977.
- Smith, J. Wardley, The control of oil pollution, 1st edition. London; Graham and Trotman, London, 1983.
- Visscher, Charles, problèmes des confins en droit international public. A. Pedone, Paris, 1969.

2- ARTICLES:

- Gervais, André « la arbitraie du 16 novembre 1957 réglant le litige France- espagnol relatif à l'utilisation des eaux de lac Lanoux » A.F.D.I.III, 1957.
- Kiss, Alexandre Charles. « Un cas de pollution internationale l'affaire des boues rouges ». J.D.I., no. 2, 1975.
- Lévy, Jean Pierre. « la prévention et le contrôle de la pollution des mers ». A.F.D.I., XVII, 1971.
- Rochere, Jacqueline Duthil. « les réactions de l'O.M.C/I au désastre de l'AMOCO Cadiz », XXIV, 1978.
- Schachter, Oscar and Serwer, Daniel. « Marine pollution problems and remedies ». A.J.I.L., vol. 65, no. 1, 1971.

3- DOCUMENTS:

- Impact. New York, United Nations, 1991.
- Ress, Panul Evan. Oil spills in the Mediterranean and contingency planning. The British library, vol. 6, no. 3, 1979.
- Yamada, Chusei, : United Nations Department for Disarmament Affairs, New York, 1991.
- Year Book of the United Nations: General Aspects of Economic Development. New York, 1952.

الفهرس

05.....	خطة البحث:
07.....	المقدمة
14.....	تمهيد
18.....	الفصل الأول: حماية البيئة في البحر من مصادر التلوث جميعها
21.....	المبحث الأول : حماية البيئة من التلوث بالنفط
	المطلب الأول: حماية البيئة من التلوث نتيجة لطرح السفن والتصادم في البحار.....
23.....	
24.....	الفرع الأول: منع التلوث نتيجة طرح السفن للنفط.
24.....	أولاً: تعريف السفينة.
25.....	ثانياً: مكافحة التلوث الناجم عن استخدام السفينة.
	ثالثاً: الالتزامات التي يترتبها القانون الدولي الاتفاقية على كيفية استخدام السفينة ومنع التنظيف.....
26...	
31.....	الفرع الثاني: مكافحة التلوث الناجم عن التصادم في البحار.
32.....	أولاً: تعريف التصادم وأسباب وقوع الحوادث.
34.....	ثانياً: أهم حالات "حوادث" التصادم البحري.
34.....	حوادث التلوث في البحر.

- 35..... حالات التصادم خارج البحر.
- 35..... حادثة الناقله (توري كانيون) 1967.....
- 39..... حادثة الناقله "أماكو كادير" 1978.....
- 41..... **المطلب الثاني: التلوث بفعل الجزر الصناعية.**
- 42..... الفرع الأول: المفهوم القانوني للجزر الصناعية.
- 42..... أولا: المقصود بالجزر الصناعية.
- 42..... 1- تعريفها.
- 43..... 2- التمييز بين الجزر الصناعية والجزر الطبيعية.
- 43..... 3- التمييز بين الجزر الصناعية وبين السفن.
- 44..... ثانيا: طبيعة الاختصاصات القانونية التي تمارس على الجزر الصناعية.
- 45..... حقوق الدولة الساحلية على الجزر الصناعية.
- 47..... التزامات الدولة الساحلية تجاه إقامة واستخدام الجزر الصناعية.
- 49..... الفرع الثاني: مكافحة التلوث الناجم عن استغلال الجزر الصناعية.
- 49..... أولا: طرق الاستثمار في عرض البحر.
- 50..... ثانيا: الأضرار التي يلحقها الاستكشاف والاستغلال.
- 55..... **المبحث الثاني : حماية البيئة البحرية من التلوث بسبب النفايات الصناعية.**
- المطلب الأول: حماية البيئة البحرية من نفايات المصانع المنسابة
- 56 في البحر مباشرة أو عبر الأنهار.....
- 57..... الفرع الأول: نفايات المصانع المنسابة في البحر مباشرة.
- 60..... الفرع الثاني: النفايات الصناعية وتلوث مياه الأنهار.
- 63..... الفرع الثالث: ظاهرة تعرية التربة.
- 63..... أولا: أسباب حدوثها وأثرها في تلوث مياه الأنهار.

ثانيا: الآثار القانونية للتعرية في حكم التحكيم في قضية بحيرة لانو 1957:

65.....

68.....المطلب الثاني: حماية البيئة البحرية من النفايات

70.....الفرع الأول: حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفايات النووية.

79.....الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من النفايات الكيماوية الخطرة.

79.....أولا: خطورة النفايات الكيماوية على البيئة.

80.....ثانيا:الالتزامات الدولية لحماية البيئة من الأسلحة الكيماوية والبكتولوجية.

1- أنواع الأسلحة بوجه عام.

80.....

81.....2- اتجاه القانون الدولي الاتفاقي نحو تحريم استخدام هذه الأسلحة.

88.....الفرع الثالث: المشاكل الناجمة عن استخدام الصناعات الكيماوية.

88.....أولا: الأمطار الحمضية وأضرارها على البيئة.

91.....ثانيا: المبيدات الحشرية وأثرها على البيئة.

94.....ثالثا: مصادر التلوث بالكيماويات في البحر.

99.....الفصل الثاني: المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في البحر.

104.....المبحث الأول : المسؤولية الدولية الوقائية.

104.....المطلب الأول: التدابير المتخذة لمنع التلوث في الإطار الوطني.

107.....الفرع الأول: التصرفات القانونية التشريعية وغيرها بما في ذلك.

107.....أولا: القوانين والتشريعات اللازمة لمنع التلوث من مختلف المصادر.

107.....1 - التشريعات والتدابير لمنع التلوث من مصادره في البر.

110.....2- التشريعات والتدابير لمنع التلوث بواسطة الإغراق.

115.....3- التشريعات والتدابير لمنع التلوث الناجم عن أنشطة تخص قاع البحار.

116.....4- التشريعات والتدابير لمنع التلوث من السفن.

117.....ثانيا: التصرفات التشريعية.

126.....	الفرع الثاني: التدابير الفنية الاحترازية.
127.....	أولاً: تدابير منع التلوث.....
127.....	1- منع التلوث في البحر الإقليمي.....
132.....	2- منع التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....
132.....	أولاً: حدود ولاية الدولة الساحلية في الحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية.....
136.....	ثانياً: حماية المحميات البحرية.....
137.....	3- منع التلوث في الجرف القاري.....
140.....	ثانياً: الطرق المتبعة لمعالجة النفايات.....
140.....	1- معالجة النفايات الناجمة عن التلوث النفطي.....
144.....	2- معالجة النفايات الصناعية.....
145.....	3- معالجة مياه المجاري والاستفادة منها.....
147.....	4- المعالجة الحديثة للحد من استخدام المبيدات.....
148.....	5- معالجة النفايات النووية.....
148.....	المطلب الثاني: التدابير المتخذة في الإطار الدولي
150.....	الفرع الأول: التعاون من خلال المنظمات الدولية.....
150.....	أولاً: المنظمات الحكومية.....
151.....	1- الأمم المتحدة للبيئة UNEP.....
151.....	2- المنظمة البحرية الدولية OIM.....
152.....	3- السلطة الدولية لقاع البحار.....
152.....	4- منظمة التربية والثقافة والعلوم "اليونيسكو" UNESCO.....
153.....	5- منظمة الأغذية والزراعة FAO.....
154.....	6- منظمة الصحة العالمية OMS.....
156.....	ثانياً: المنظمات غير الحكومية نشأة المنظمة.....
157.....	الفرع الثاني: التدخل الفردي لمعالجة التلوث.....

أولاً: تدخل الدولة الساحلية في التدخل لضبط مخالفات التلوث.....	158
ثانياً: تدخل الدولة الساحلية لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.....	163
ثالثاً: اختصاصات دولة العلم في معالجة التلوث البحري.....	168
المبحث الثاني: التدخل الجماعي لمعالجة التلوث.....	170
المطلب الأول: التعاون من خلال المؤتمرات الدولية للحفاظ على البيئة.....	172
الفرع الأول: المؤتمر الدولي للخبراء المتخصصين لدراسة الأسس العلمية للاستخدام والمحافظة على الثروات والكائنات الحية.....	172
الفرع الثاني: مؤتمر البيئة البشرية في استكهولم بالسويد.....	173
الفرع الثالث: المؤتمرات الدولية لحماية منطقة البحر من التلوث.....	174
أ- المؤتمر الثالث لدول البحر لقانون البحار.....	174
ب- مؤتمر "نوبيه" بفرنسا عام 1972.....	174
ج- مؤتمر روما بإيطاليا 1972.....	174
د- مؤتمر المفوضين للدول الساحلية في منطقة البحر 1975.....	174
هـ- مؤتمر جنوة لدول حوض البحر 1985.....	180
الفرع الرابع: مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.....	181
الفرع الخامس: المؤتمر الصناعي العالمي لتنظيم البيئة (WICIM) وسيم.....	182
الفرع السادس: مؤتمر البيئة والتنمية "مؤتمر الأرض" بالبرازيل 1992.....	184
الفرع السابع: مؤتمر بوخارست الدبلوماسي لحماية البحر الأسود من التلوث.....	187
المطلب الثاني: مراكز النشاطات الإقليمية في منطقة البحر.....	188
الخاتمة.....	
	193..

تلخیص

يتعرض البحر لمصادر وأنواع التلوث المختلفة، خاصة الملوثات النفطية الناجمة عن الطرح المعتمد للسفن والناقلات أو غير المعتمد نتيجة الإهمال أو بسبب الحوادث العارضة وما ينتج عن استخدام وتشغيل الجزر الصناعية التي تعد في مقدمة الأضرار التي تتعرض لها البيئة هذا البحر باعتبار أن معظم دوله الجنوبية من الدول المنتجة والمصدرة للنفط، إضافة لبقية المصادر الأخرى والناجمة عن إقامة المصانع بمختلف أنواعها التي تقذف بمخلفاتها في مياه البحر والأنهار المتصلة به دون معالجة أو بمعالجة غير كافية وأخطرها النفايات النووية بفعل مياه تبريد المفاعلات النووية التي تصب في مياه البحر، إضافة لتسرب الإشعاعات النووية المفاجئة من تلك المفاعلات.

Résumé :

La mer est exposée à plusieurs et différents types de pollution, en particulier la pollution du pétrole qui est causée par les navires et les transporteurs maritimes agréés ou non agréés et tout cela revient à leur négligence ou par accident ou bien par les effets de l'utilisation et l'exploitation des îles artificielles ; le premier front qui a subi des dommages de l'environnement de la mer connu surtout par les états de production et d'exportation du pétrole, sans oublier le reste des autres différents types de sites industriels qui jettent leur déchets industriels dans les mers sans les traiter ou comme le traitement des déchets nucléaires les plus dangereux particulièrement les eaux de refroidissement des réacteurs nucléaires, sans oublier aussi la fuite des radiations nucléaires de ces réacteurs.

Summary:

The seas are exposed to many and different types of pollution, in particular oil pollution caused by ships and approved or unauthorized shipping carriers, all of this is due to their negligence or accident, or to the effects of use and exploitation of artificial islands; The first front that has been damaged, mainly by the states of production and exportation of oil, by the way we mention the rest of the other types of industrial sites that are involved by throwing their industrial waste into the seas without any treatment or Such as the treatment of hazardous nuclear waste, particularly the cooling water of the nuclear reactors, as well as the leakage of nuclear radiation from these reactors.