

كلية الحقوق
جامعة طنطا

بحث مقدم لمؤتمر القانون والبيئة
تحت عنوان

حماية البيئة البحرية من التلوث

دكتور

أحمد طلحة حسين جادالله
دكتوراه في القانون الدولي العام
كلية الحقوق - جامعة عين شمس

مقدمة

قالي تعالي (وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا حَبِيبًا تُبَسُّوْنَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) صدق الله العظيم.

هذا القول الكريم ما هو إلا تذكير للإنسان بأهمية البحار وضرورة المحافظة عليها، فهي من أهم نعم الله علينا.

وقد كان من الطبيعي أمام عجز اليابسة عن الوفاء باحتياجات البشرية المتنامية، أن يتجه الإنسان إلي البحار والمحيطات، للبحث عن مصادر جديدة للموارد الحية وغير الحية، وقد استطاع الإنسان من خلال إمكانياته العلمية والتقنية المتزايدة في التطور، أن يصل إلى أعماق بحرية بعيدة.

هذا؛ وإن كان البحر يعد مصدراً من أهم مصادر الثروة الاقتصادية، فهو لا يقتصر على الغذاء فحسب، بل يتعداه إلى الوفرة في كثير من المواد الخام ومصادر الطاقة، وما يحتويه من مصادر متنوعة وقيمة، إلا أننا إذا نظرنا إليه باعتباره مسطحاً مائياً -بصرف النظر عن كافة ما يحتويه من ثروات اقتصادية- لما استطعنا أن نتجاهل أهميته البالغة في مجال النقل البحري والملاحة، أو أن نقلل من دوره في خدمة البشرية، سواء في نقل وتطور العلوم والمعارف، أو في خدمة التكامل الاقتصادي بين كل بلدان العالم في مختلف العصور^(١).

مشكلة البحث

للبيئة البحرية بشكل عام أهمية كبيرة في حياة الإنسان، كما أنها تقوم على تحقيق التوازن المناخي، حيث تتسم البحار والمحيطات بارتفاع درجة حرارتها النوعية مما يتيح لها امتصاص كميات كبيرة من الحرارة الواصلة إليها من الطاقة الشمسية، وهذا التعرض للأشعة الشمسية ودرجات الحرارة المرتفعة يؤدي إلى تبخر مياه البحار وارتفاعها إلى الأعلى بفعل الرياح الصاعدة، حيث تتجمع على هيئة سحب تندفع باتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح والعوامل الجوية الأخرى مكونة الأمطار مصدر الماء العذب، وتبدو أيضاً أهمية البيئة البحرية من خلال قدرة البحار والمحيطات على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، وذلك من خلال عملية

(١) راجع في ذلك: د. رفعت محمد عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة دكتوراه،

تمثيل الكلوروفيل التي تقوم بها النباتات البحرية فتحول الكربون إلى نباتية وينطلق الأوكسجين ليذوب في الماء ويتيح التنفس للكائنات الحية في البيئة البحرية^(١).

وتدور إشكالية ونطاق البحث في الإجابة على السؤال الآتي ماهية التلوث البحري؟ وما هو أهم أنواعه ومصادره؟ وهل الاتفاقيات الدولية الحالية كافية لحماية البيئة البحرية؟

أهمية البحث

لا تخلو الدراسة من الأهمية العملية والعلمية، إذ نحاول من خلالها التعرف على المبادئ الحاكمة للبيئة البحرية وتحليلها والوقوف على القواعد التي تتعلق بحقوق والتزامات الدول فيها، مع تحليل ما جاء بالاتفاقيات الدولية، وبيان آراء فقهاء القانون الدولي مع إلقاء الضوء على أهم أحكام القضاء الدولي في هذا الشأن لاستشراف مستقبل البحار بصفة عامة، توطئة الاستفادة منها وتطوير الأسس الحاكمة لحماية البيئة البحرية، فالتطوير هو الهدف المرتجى تطلعاً للأفضل.

وتهدف الدراسة إلى عدة أهداف أهمها:

- ١- دعم المبادئ القانونية اللازمة لحماية البيئة البحرية، للوصول لمبادئ قادرة على أن تعمق من معرفتنا وتزيد من فهمنا للبيئة البحرية، لمحاولة تلافي أوجه القصور في الاتفاقيات القادمة والمكملة.
- ٢- وصف وتكييف البيئة البحرية من خلال التعرف على خصائصها وشروط ممارسة الحقوق فيها وطبيعتها القانونية، في ضوء استكشاف المؤثرات الجديدة التي طرأت على الساحة الدولية، وكيفية تأثيرها على البحار والمحيطات.
- ٣- تفسير وشرح جوانب المشاكل القانونية الحالية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، والتنبؤ بالمشكلات التي من الممكن أن تنشأ للوقاية منها، والبحث عن الحلول المناسبة لها، في ضوء أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار وآراء فقهاء القانون الدولي.

منهج البحث:

لذا فإنه توجب علينا طبيعة الدراسة إتباع المنهج التحليلي أو الاستنباطي لتحليل أحكام الاتفاقيات الدولية وذلك لمعرفة النظام القانوني للبيئة البحرية وكذا معرفة حقوق والتزامات الدولة من جهة، وتحليل أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار والقضاء الدولي من جهة أخرى لمعرفة

(١) راجع في ذلك: د. عباس هاشم الساعدي حماية البيئة البحرية من التلوث، ومشكلة التلوث في الخليج العربي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢ ص ٦.

القواعد القانونية التي أرسها القضاء الدولي بخصوص حقوق والتزامات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم معرفة ورصد موقف الفقه الدولي والمحلي واتجاهاته.

خطة البحث:

تقسيم البحث إلى مبحثين يسبقهما **مطلب تمهيدي** شرحنا فيه ماهية البيئة البحرية وأهميتها وقسمناه المطلب إلي فرعين ماهية التلوث البحري في **الفرع الأول** ومفهوم الالتزام بحماية البيئة البحرية في **الفرع الثاني**.

وفي **المبحث الأول شرحنا التلوث بالزيت والنفايات في البحار** وقسمناه إلى ثلاثة مطالب شرحنا خلالها التلوث بالزيت بسبب حوادث السفن في **المطلب الأول** وتناولنا التلوث بالزيت بسبب التصريف العمدي من السفن والتلوث الضوضائي في **المطلب الثاني**، كما شرحنا التلوث بسبب النفايات الصناعية والمصادر الأرضية في **المطلب الثالث** وفي **المبحث الثاني والأخير** شرحنا التلوث بسبب **النزاعات المسلحة** وتناولنا حظر الأعمال الانتقامية في البيئة البحرية في **المطلب الأول** والقينا الضوء علي التلوث الناتج عن استخدام الألغام البحرية في **المطلب الثاني**.

المطلب التمهيدي

ماهية البيئة البحرية وأهميتها

الفرع الأول

ماهية تعريف التلوث البحري

قبل أن نلقي الضوء على مفهوم التلوث وجب علينا أن نوضح المفهوم القانوني للبيئة.

- تعريف البيئة

تعرف البيئة بأنها "المنزل أو المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي سواء إنسان أو حيوان، والكائن ومحيطه أو منزله يتكاملان يؤثر كل منهما في الآخر ويتأثر به"^(١).

ولقد عرف القانون المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ البيئة على أنها "المحيط الحيوي الذي

يشمل الكائنات الحية وما يحوي من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت".

- تعريف التلوث

(١) راجع في ذلك: د. معمر رتيب محمد، القانون الدولي وظاهرة التلوث خطوة لأمام

لحماية البيئة الدولية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٨، ص ١٢

فلقد عرف جانب من الفقه التلوث على أنه "هو تغير متعمد أو عفوي تلقائي في شكل البيئة ناتج عن مخلفات الإنسان أو هو تغير الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل كائن حي"^(١).

ولقد عرف التلوث من الموسوعة البيئية بإنجلترا في عام ١٩٩٤ بأنه: إدخال أو إفراغ مادة بصورة عمدية أو عرضية تضر أو تهدد بالضرر عناصر البيئة^(٢).

ولقد عرف القانون المصري للبيئة لسنة ١٩٩٤ تلوث البيئة على أنه أي تغير في خواص البيئة مما يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الأضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية.

- تعريف التلوث البحري:

ولقد عرفت المادة ٩ من أحكام هلنسكي تلوث البحار بأنه التدخل البشري المباشر أو غير المباشر الذي ينتج عنه إدخال مواد أو طاقة للبيئة البحرية بما في ذلك منطقة دخول الأنهار إلي البحار، مما ينتج عنه تأثير عضوي ونفسي ضار بمصادر الحياة أو الصحة البشرية أو التعرض لتفاعل الحياة البحرية بما في ذلك الأسماك أو زيادة الملوحة مما يؤثر علي استعمال مياه البحار أو تغير ظروف الحياة البحرية^(٣).

ولقد عرف التلوث البحري من قبل اتفاقية برشلونة عام ١٩٧٦ في المادة الثالثة بقولها: يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو صنوف من الطاقة إلى البيئة مما يسبب آثار مؤذية كالحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطرا على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك الصيد وإفسادا لنوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصا لمدي التمتع بها^(٤).

(١) راجع في ذلك: د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دار النهضة العربية ١٩٩٩ ص ٩٨.

(٢) راجع في ذلك: د. محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحر من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة عين شمس، ٢٠٠١، ص ١٢.

3، Hondosn ,Hon Lord , Pollution as a world problem ، The legal scientific and political aspects. London ،w. c .i 1971 .p 2

٤، اتفاقية حماية البحر الأبيض من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولي العدد ٣٢ لسنة ١٩٧٦ ص ٣١٢ وما بعدها

وكما عرفت اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون بشأن حماية البيئة البحرية في الخليج العربي لعام ١٩٧٨ في المادة الأولى على أن: يقصد بالتلوث البحري قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخاله أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية يترتب عليها أثاراً ضارة كالإضرار بالموارد الحية وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية^(١).

وقد عرفت اللجنة الفرنسية المختصة بدراسة مشاكل التلوث البحري والمشكلة فيما بين الوزارات الفرنسية هذا التلوث بأنه ((تغيير التوازن الطبيعي للبحر بما من شأنه أن يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر ، أو يضر بالموارد البيولوجية من نباتات وحيوانات بحرية أو يمس التمتع بها أو يعرقل الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر ، ويحدث هذا التغيير بوجه عام نتيجة التدخل غير الطبيعي بفعل التلوث في البيئة البحرية بالمواد الطبيعية كالمواد العضوية لمياه الصرف الصحي وبعض فضلات معالجة المعادن أو بمواد التركيبات الاصطناعية كالبلاستيك والمبيدات الحشرية))^(٢).

ولقد عرفت منظمة الأغذية والزراعة FAO التلوث البحري خلال مؤتمر روما خلال شهر ديسمبر ١٩٧٠ بأنه "ينتج من إدخال الإنسان في البيئة البحرية المواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر وعرقلة استخدامه والحد من مجالات الترفيه"^(٣).

ولقد تناولت اتفاقية قانون استخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية التي أعدتها الجمعية العامة في دورتها الحادية والخمسين عام ١٩٩٧ من أحدث الاتفاقيات التي تناولت تلوث البيئة المائية حيث عرفت التلوث في المادة ١٢ منها بأنه أي تغيير ضار في تركيب مياه المجري المائي الدولي أو في نوعيتها ينتج بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من سلوك بشري^(٤).

(١) راجع في ذلك: د. عبدالله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج من التلوث،

المجلة المصرية للقانون الدولي العدد ٣٦ عام ١٩٨٠ ص ١٠٢ وما بعدها

(٢) راجع في ذلك: د. عبد الحكم عثمان ، أضرار التلوث البحري بين الوقاية

والتعويض، دار الثقافة الجامعية، القاهرة ١٩٩٢ ص ٨،٩.

(٣) للمزيد من التفاصيل أنظر:

<http://www.unep.org/environmentunderreview/>

(٤) أنظر الوثيقة:

UN.A/CONF.62/122

ولقد عرف جانب من الفقه التلوث البحري بأنه " كل ما يحدث تغيرا في مكونات الطبيعة البحرية سواء كان ذلك راجعا لأفعال الإنسان المباشرة أو غير المباشرة أو لأفعال الطبيعة كالزلازل والبراكين ويؤدي إلى اختلال التوازن البيئي للبحار"^(١).
وأیضا عرف البعض التلوث البحري: "أنه إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة، بطريق مباشر أو غير مباشر، مما ينتج عنه أثر ضار بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للاستعمال وخفض مزاياه"^(٢).

ولقد عرف جانب من الفقه تلوث البيئة البحرية أنه " إدخال مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان إلى البيئة البحرية يترتب عليها تأثيرات ضارة كالحاق الأذى بالموارد الحية، وتعريض صحة الإنسان للخطر وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد والتقليل من صلاحية الانتفاع بالمياه البحرية"^(٣).

ولقد عرف جانب آخر من الفقه التلوث البحري أنه: أي تبدل في طبيعة ماء البحر من مصدر خارجي طبيعي أو إنساني مباشر أو غير مباشر حالا أو مستقبلا ضارا بالوسط الطبيعي للماء عادمًا أو مقلًا من صلاحية الماء للاستخدام في النشاطات البحرية المشروعة المختلفة ومحدثًا ضررا بالبيئة المائية"^(٤).

ولقد عرفها جانب من الفقه بأنها إضافة مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل الإنسان في البيئة البحرية بما فيها مصب الأنهار ويكون لها آثار ضارة للموارد الحية أو صحة

(١) راجع في ذلك: صليحة على صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من

التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قاريونس بنغازي ليبيا ١٩٩٦ ص ٤٤ .

(٢) راجع في ذلك: د. ممدوح شوقي، حماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط

في ضوء اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، لعدد

السادس والخمسون ١٩٨٦ ص ٤

(٣) راجع في ذلك:

Clark R.B " Marine Pollution " ، fourth edition ، clarendon press
oxford 1997 P.5,6

(٤) راجع في ذلك: د. محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص ٢٣.

الأنسان أو بما في شأنه أن يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد والتأثير في خواص استخدام مياه البحر وخفض الاستفادة منها^(١).

الفرع الثاني

مفهوم الالتزام بحماية البيئة البحرية

لا شك في أن للبيئة البحرية أهمية جوهرية في شتي المجالات، علاوة علي أهميتها الاقتصادية التي تنفرد بها عن غيرها من البيئات الأخرى من حيث كونها مصدراً للغذاء، فالأسماك البحرية تشكل مصدراً رئيساً للغذاء لدى عدد كبير من الشعوب البحرية كما تذخر البيئة البحرية

(١) راجع في ذلك: د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في

بالموارد الحية الأخرى بخلاف الأسماك التي تأتي في مقدمة الموارد الحية للبيئة البحرية، فهناك الحيوانات البحرية الأخرى المعروفة لنا مثل القشريات واللؤلؤ والمرجان إضافة للنباتات البحرية، وتذخر البيئة البحرية أيضاً بمصادر هائلة من الموارد المعدنية والنفط والغاز وغيرها من الثروات المعدنية.

وتكمن أهمية البيئة البحرية أيضاً من حيث كونها طريقاً للمواصلات، ويقوم البحر أيضاً بدور الوسيط في تبادل السلع حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة.

وقد كان شعار يوم البيئة العالمي فضلاً في لقاء الضوء علي البيئة البحرية في ٥ يونيو ١٩٨٨ والذي تحدث عن تلوث البيئة البحرية حيث إن البحار والمحيطات تغطي ٧٠% من مساحة سطح الأرض، وتحتضن ٩٧% من المياه الموجودة على هذا السطح. لقد كان الاعتقاد السائد سابقاً أنه يصعب حدوث أي تغييرات أو تأثيرات على هذه الكمية الهائلة من المياه نتيجة صرف مخلفات الأنشطة البشرية المختلفة فيها.

وأول ما يلاحظ علي موقف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها هو تأكيد علاقة التكامل بين الاتفاقية الجديدة ، وبين ما سبقها من اتفاقيات دولية في مجال البيئة البحرية فالمبادئ العامة التي انطوت عليها الاتفاقية لا تخل بحال من الأحوال بالالتزامات الملقاة علي عاتق الدول بموجب الاتفاقية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية كما أنه يقع علي عاتق الدول بموجب الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية ، كما أن علي الدول وهي تقوم بتنفيذ مثل تلك الالتزامات أن تلتزم بالمبادئ العامة و الأهداف التي رسمتها الاتفاقية الجديدة في هذا المجال^(١).

التطبيقات القضائية

كما أكدت المحكمة الدولية لقانون البحار في أكثر من موضع علي ضرورة الالتزام بحماية البيئة البحرية فذهبت المحكمة إلي أن حماية البيئة البحرية عنصر هام لحماية الموارد البحرية^(٢). وقد أكدت المحكمة في الفتوى الصادرة من غرفة منازعات قاع البحار في ١ فبراير ٢٠٠١ أن تقييم الأثر البيئي المحتمل هو التزام خاص بموجب الاتفاقية والالتزام عام أيضاً بموجب القانون الدولي العرفي^(٣).

(١) راجع في ذلك: د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص

٤٩٨

(٢) راجع الحكم:

ITLOS، Cases Nos 3 & 4: ORDER, 27 August 1999, Para70.

(٣) راجع الحكم:

قضية نهر الموز بين بلجيكا وهولندا حيث قررت المحكمة الدائمة للعدل في حكمها الصادر بتاريخ ٢٨ يونيو عام ١٩٣٧ أن ممارسة الحق مقيد بعدم الأضرار بالأخرين^(١)

المبحث الأول

التلوث بالزيت والنفائيات

مع تزايد حركة الملاحة البحرية في العالم، وزيادة حركة النقل البحري، شكل التلوث بالزيت أخطر مصادر التلوث سواء كان ناتجا عن تلوث بسبب الحوادث أو بسبب التصريف العمدي للزيت والنفائيات، علاوة على الضرر الكبير بسبب الضوضاء على الكائنات الحية في البحار وسوف نتناول بعض أنواع التلوث على النحو الآتي:

المطلب الأول

التلوث بالزيت بسبب حوادث السفن

ITLOS، Case No. 17، Advisory Opinion, 1 February 2011, Para145.

(١) أنظر:

PCIJ :SERIES A.B,JUDGMENT OF JUNE 28th, 1937,P.28

يعد التلوث الصادر عن السفن عن طريق الكوارث البحرية والتي تنشأ من جراء تصادم السفن من أخطر أنواع التلوث.

بدأت مشكلة خطر تلوث البيئة البحرية بوقود السفن الزيتي تهدد البيئة البحرية؛ بسبب كثرة التلوث الناتج عما تحمله تلك السفن من وقود، وخاصة أن التكنولوجيا الحديثة مكنت تلك السفن من استيعاب الأنواع الرديئة من الوقود والذي يشكل بدوره العامل الأكبر في التلوث.

ويختلط على الكثير من الأذهان أن التلوث الناتج من وقود السفن الزيتي لا يشكل خطراً بالغاً بالمقارنة بالتلوث الناجم من السفن الناقلة للبترول علي عكس الحقيقة.

وفي حقيقة الأمر أدت ضخامة السفن إلي زيادة ما تحمله من وقود زيتي إلي حد يصل إلي أكبر من الحجم التي تحمله بعض السفن كسحنة^(١).

فمن الملاحظ أن اقتصاديات الحجم تقوم علي زيادة حمولة السفينة وتقليل عدد مواني تفرغها خفصاً للتكلفة وذلك في تبني ما يطلق عليه النقل عن طريق السفينة الأم التي تركز تفرغ الشحنات في ميناء محوري تنقل منه الشحنات بعد ذلك مرة أخرى عن طريق سفن أقل حجماً يطلق عليها السفن الرافدية إلي مواني مختلفة للمنطقة الجغرافية ، ويغلب أن تكون السفينة الأم الناقلة للبضائع من قبيل سفن الحاويات ، وقد وصلت حمولتها إلي ٦ آلاف حاوية مكافئة ، وهو ما جعلها تحمل أكثر من ٧٥٠٠ طن من الوقود، ولقد امتدت تطبيقات اقتصاديات الحجم إلي سفن نقل الركاب مما جعل بعض السفن تصل حمولتها علي ما يزيد علي ٣٠٠٠ طن من الوقود^(٢).

ومن أمثلة هذه الكوارث البحرية حادث السفينة SS.ZOE COLOCTRONI والذي وقع في ٨ مارس عام ١٩٧٣م، حيث تسبب الحادث في غرق السفينة المذكورة وتسرب أكثر من خمسة آلاف طن من الزيت الخام أمام سواحل بورتوريكو^(٣).

(١) راجع في ذلك: د. السيد مصطفى أبو الخير الحماية القانونية للبيئة البحرية في

القانون الدولي للبحار ، إيتراك للطباعة والنشر التوزيع ، ٢٠١٢ ، ص ٢٦٣.

(٢) راجع في ذلك: د. نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية

عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، دار الفكر الجامعي ٢٠٠٥ ص ٢٣.

(٣) راجع في ذلك:

Johan J.Gallogher, Damages Recoverable for Environmental Harm Caused by an Oil Spill ;Jurisdiction over foreign based insurers Sued under a Direct action Statute :commonwealth of

ولقد سعي المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنزاً للموارد الطبيعية وملكا للإنسانية، ومن خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت، علي أن ضخامة حجم الكوارث البحرية المؤدية إلي تسرب الزيت كانت تكشف بين الحين والحين عن عجز تلك الاتفاقيات والمعاهدات في كفالة حماية فعالة وإجراءات حاسمة لمواجهة ظاهرة التلوث والحد منها والعقاب عليها^(١).

ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ ألزمت السفينة التي تقوم بنقل الزيت التي تزيد حمولتها عن ٢٠٠٠ طن بالتأمين الإلزامي، وكما سبق القول أنه يوجد الكثير من السفن والحاويات التجارية تحمل تلك الحمولة في خزانات الوقود الخاصة بها^(٢).

ويهدف هذا الاتفاق إلي خلق تعويض مباشر للمضرورين بغض النظر عن وجود خطأ ما يمكن إسناده إلي مالك السفينة أو إلي مستأجرها من عدمه بل حتي وإن لم يكن المالك مسئولاً. وقد حظيت اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ بترحيب عالمي إذ صدقت عليها ست وستون دولة كما قامت أربع وأربعون دولة بالتصديق على اتفاقية الصندوق، ورغم ذلك رفضت الولايات المتحدة التصديق على الاتفاقية بحجة أن المبالغ التعويضية المتاحة بمقتضى أحكامها لا تقدم الحماية الكافية للمضرورين في حوادث التلوث البحري بالزيت، ويرى جانب من الفقه أنه كان من الأجدر على الولايات المتحدة أن تصدق على الاتفاقية و تتحفظ علي التعويضات بأن يكون التعويض بموجب القوانين الأمريكية^(٣).

التطبيقات القضائية

من بين التطبيقات القضائية حكم محكمة الكويت بشأن تلوث المياه الداخلية للكويت بالزيت من قبل السفينة "توهومارو" بسبب الإهمال في صيانة خزانات الوقود واندفاع الزيت إلي

Puerto Rico v. SS.ZOE COLOCTRONI, Volume 12 NO2:Journal of Maritime law and commerce (January 1981)PP.263:270

(١) راجع في ذلك: د. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية ن التلوث بالزيت، دار الجماعة الجديدة للنشر ٢٠٠١ ص ٤ وما بعدها.

(٢) أنظر: المادة ٧فقرة ١ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٣) راجع في ذلك: د. محمد عبدالله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية دراسة قانونية خاصة بالبحر الأحمر دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ٢١٣.

سطح الناقله ومنها إلي سطح البحر الأمر الذي دفع المحكمة للحكم بمسئولية قبضان السفينة نتيجة للأهمال وتلوث المياه^(١).

وأيضاً حادثة السفينة Torry Canyon ولقد أثبتت هذه القضية عندما تحطمت الباخرة الليبيرية أمم شواطئ انجلترا في بحر الشمال سنة ١٩٧٦ علي أثر حادث وقع لها فاضطرت انجلترا التدخل وتدمير الباخرة رغم وجودها خارج ولايتها بهدف حماية شواطئها من تلوث الزيت التي كانت تحملها السفينة، ولقد حدث تلوث كبير بسبب السفينة، وتكلفت الحكومة الإنجليزية والفرنسية مئات الاف من الجنيهات من أجل تطهير سواحلها من التلوث، ولقد وصلت البقعة السوداء إلي سواحل بريطانيا في ١١/٤/١٩٦٧ ولتطهير الشواطئ الشمالية تم رفع عشرة آلاف طن من الرمال والزيت وقدر العلماء أن الأضرار التي أصابت الثروات الحية من جراء التلوث تعادل ما ينتج عن انفجار قنبلة ذرية، ومن الجدير بالذكر أن جميع الدعاوي المرفوعة ضد الشركة مالكة السفينة انتهت بالصلح والتراضي^(٢).

المطلب الثاني

حق الدولة الساحلية في منع التصريف العمدي للزيت والتلوث الضوضائي

أولاً- التلوث الناجم بالتصريف العمدي للزيت:

تقوم ناقلات النفط بعد إفراغ حمولتها بملء خزانات الناقله الفارغة بمياه البحر بكمية تصل من ٣٠ إلي ٥٠ في المائة من سعة الناقله وتسمى هذه المياه بمياه الموازنة ، فتحمل الناقله ٣٠ % من سعتها مياه بحر عند مغادرة ميناء التفريغ مباشرة ثم تحمل ٢٠ % من سعتها مرة ثانية في أعالي البحار حيث يتم أولاً غسل الخزانات بمياه البحر وتنظيفها من البترول ، ويتم فصل الزيت وينقل إلي خزان آخر يسمى Slop tank، وعند ملء الخزانات بنسبة ٢٠ في المائة الأخرى تسمى Cleaned tank وبنفس الأسلوب يتم تنظيف الخزانات الأولي ٣٠ في المائة حيث يكون قد انفصل فيها البترول عن ماء البحر مكونا طبقة يعتمد سمكها علي كمية البترول في ذلك

(١) راجع في ذلك: د. بدرية العوضي، تعليق علي حكم بشأن تلويث البحار بالزيت وضرورة التخلي عن الأهمال كأساس لتحديد المسئولية في قضايا التلوث، مجلة الحقوق والشريعة، السنة الثالثة العدد الأول، الطبعة الثانية ١٩٩٤ ص ١٩٧:١٩٣.

(٢) راجع في ذلك: د. رضاء رجب عبداللطيف محمود، الحماية الدولية لبيئة البحرية من التلوث النووي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة بني سويف، ٢٠١٦، ص ٣٩٣:٣٨٨.

الخزان ، ويتم نقل البترول إلي Slop tank ويتم صرف الماء في البحر ومن ثم يتم نقل الناقلية بمياه البحر^(١).

ولقد اعتادت بعض الناقلات النفطية تفريغ هذه المياه الملوثة بالنفط (مياه غسيل الصهاريج)، وذلك قبل دخولها لمواني الشحن توفيراً لنفقات معالجة هذه المياه في المحطات المعدة لذلك بمواني الشحن وخطورة مثل هذه الظاهرة تأتي من خلال معرفة أن معدل ما يتم صرفه عمداً في البحار يصل إلى حوالي ١،١ مليون طن سنوياً^(٢).

وذلك بالرغم من أن تركيز البترول في الماء التي يمكن أن يتم صرفه في هذه الحالة ١٥ جزءاً من المليون^(٣).

وإذا كانت الاتفاقية قد أقرت حق الدولة الساحلية في أن تعتمد القوانين المنظمة بهدف حماية المنطقة الاقتصادية الخالصة ضد التلوث الناجم عن السفن فإنها قد أحاطت هذه السلطات بالعديد من القيود لضمان حرية الملاحة ولتحقيق الصالح العام للجماعة الدولية، حيث قررت الاتفاقية الجديدة وفقاً لنص المادة ٦/٢١١ على أنه يجب أن تكون هذه القوانين والنظم التي تقوم الدولة الساحلية بوضعها متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عادة والمعدة بمعرفة المنظمة الدولية المختصة (أمكو)^(٤).

ومن حق الدولة الساحلية التأكد من أن السفينة تخضع لنظام الرصد وضبط المواد النفطية ، ففي اتفاقية ماريول لسنة ١٩٧٣ وضعت بعض القواعد التقنية بهدف الوقاية من التلوث النفطي بإلزام ناقلات البترول التي تبغ حمولتها الإجمالية ١٥٠ طن فأكثر وجميع السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها الإجمالية ١٠٠٠٠٠ طن فأكثر أن تجهز بنظام دائم لرصد وضبط تصريف النفط وفقاً للقواعد الدولية في هذا المجال ، وكما يلزم لسفينة النفط أن تكون مزودة بجهاز تسجيل يوفر سجلاً متواصلاً بالمحتوي النفطي ومعدلات التصريف ، ويجب على السفينة أن تحتفظ به لمدة

(١) راجع في ذلك: د. محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص ٨٦ وما بعدها

(٢) راجع في ذلك: د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٩٠ ص ٤٨

(٣) راجع في ذلك: د. عبد الهادي محمد العشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، جامعة الزقازيق ١٩٨٩ ص ١٣٩

(٤) راجع في ذلك: د. عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص ٢٧٩.

ثلاث سنوات علي الأقل ، وكما أنه في حالة تعرض النظام للتلف أو أية أعطال فيجب علي السفينة التوقف عن عملية التصريف إلي أن يتم إصلاحه^(١).

وفي الحقيقة فإن إلزام السفن بالتوافق علي نظام للرصد والضبط والتصريف بما يتطابق والمعايير الأدنى التي حددتها اتفاقية ماريول هو استخدام للأدوات التكنولوجية لخدمة القانون ولتحقيق هدف الوقاية من التلوث البحري ، فمن شأن ذلك النظام لو أحسن استعماله أن يقلص إلي حد كبير من وصول مواد نفطية إلي البيئة البحرية أكثر من ذلك ، ولكون النظام يعمل علي نمط الصندوق الأسود فإنه سيساعد في عمليات مراقبة ومعاينة الانتهاكات المحتملة للقواعد والمعايير البيئية سواء من قبل دولة العلم أو الدول الأخرى المخولة ممارسة هذه الاختصاصات ، وهو ما سيساهم في ردع السفن عند القيام بعمليات تصريف يحظرها القانون الدولي^(٢).
ثانيا- التلوث الضوضائي:

شكل التلوث الضوضائي في البحار مصدر خطر كبير للكائنات الحية في البحار، ومصادر التلوث الضوضائي متعددة كالأضوضاء الناتجة عن استغلال البحار والمحيطات، إلا أن التلوث الضوضائي الصادر عن السفن من أكبر أنواع التلوث.

ولقد حاولت IMO لفت انتباه الدول إلي ضرورة الحد من أثار التلوث الضوضائي في البحار والعمل علي إيجاد تقنيات تعمل علي خفض الضوضاء الناجمة من محركات السفن التجارية^(٣).

ولقد تبني الاتحاد الأوروبي في ٢٠١٠ موصفات قياسية لمحركات السفن لابد من مراعاتها أثناء تصنيع تلك المحركات بحيث لا تزيد عن حد معين^(٤).

(١) راجع الملحق الأول المادة ١٥ و ١٦ من اتفاقية ماريول لسنة ١٩٧٣

(٢) راجع في ذلك: د. محمد البزاز ،حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي العام ،منشأة المعارف بالإسكندرية،٢٠٠٦، ص ١٩٤ وما بعدها.
(٣) راجع في ذلك:

،IMO, 2009a.

(٤) راجع في ذلك:

،Russell Leaper, Martin Renilson, and Conor Ryan, REDUCING UNDERWATER NOISE FROM LARGE COMMERCIAL SHIPS:CURRENT STATUS AND FUTURE DIRECTIONS, The Journal of Ocean Technology, Vol. 9, No. 1, 2014,P.52.

المبحث الثاني

التلوث بسبب النفايات الصناعية والزراعات المسلحة

شكّلت التنمية الصناعية حجر الزاوية في نمو اقتصاديات الشعوب وتطورها وباتت الدول تتطلع نحو إقامة المزيد من الأنشطة الصناعية الأمر الذي أدى إلى زيادة نسبة التلوث الناتج عن النفايات الصناعية، كما أضحت الأعمال العسكرية في البحار أمر غير مقبول، وإحداث الضرر بالبيئة البحرية محظور، وسوف تناول التلوث بسبب النفايات الصناعية والمصادر الأرضية والتلوث بسبب النزاعات المسلحة علي النحو الآتي:

المطلب الأول

التلوث بسبب النفايات والمصادر الأرضية

الفرع الأول
التلوث الناتج من صرف المخلفات في البحار من البر

أكدت المادة ٢٠٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ضرورة منع التوث البيئية البحرية من المصادر الأرضية والتأكيد على خفضه والسيطرة عليه وضرورة وضع لاقوانين لحماية البيئة البحرية من مصادر البر بما، في ذلك الأنهار ومصاها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف.

ويقصد بالتلوث من مصادر أرضية في اتفاقية باريس تلوث المنطقة البحرية من المجاري المائية من الساحل سواء المناسبة تحت الماء أو من خلال خطوط انابيب أو من منشآت أقامها الإنسان تحت إشراف الدولة العضو وسيادتها^(١).

وتتضمن اتفاقية هلنسكي في تعريفها تلوث البحار بفعل التصريف من اليابسة إلى البحر أيا كان مصدر التلوث منقولاً مع المياه أو مع الهواء أو مباشرة من الساحل بما في ذلك مساقط المياه أو خطوط الأنابيب^(٢).

ويعد التلوث من المصادر الأرضية من أقدم أنواع التلوث عن طريق المياه أو المجاري المائية أو صرفها مباشرة في البحار ويمثل هذا النوع من التلوث ما يقرب من الثمانين بالمائة من التلوث البحري وفقاً لتقديرات الجمعية العامة للأمم المتحدة، فعلي سبيل المثال: يعتبر التلوث من مصادر أرضية في الدول العربية من أخطر مصادر التلوث ويحتل نسبة ٧٧% من تلوث البحر^(٣).

الفرع الثاني

التلوث بسبب النفايات الصناعية

وتناولت الاتفاقية في المادة ٢١٠ موضوع التلوث الناجم عن إغراق النفايات ، وألقت علي الدولة الساحلية الالتزام بوضع القوانين والأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، كما أوجبت عليها أن تسعى من خلال المنظمات الدولية المختصة، أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي إلي وضع قواعد ومعايير دولية في هذا الشأن، وفي جميع الأحوال لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الامتداد القاري إلا من خلال موافقة صريحة من الدولة الساحلية.

(١) راجع: المادة ٣/ج من اتفاقية باريس.

(٢) راجع: المادة ٢/٢ من اتفاقية هلنسكي

(٣) راجع في ذلك: د. رضاء رجب عبداللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النووي، مرجع سابق، ص ٦١.

وتعرف النفايات الصناعية بأنها "الفضلات المتخلفة عن العمليات الصناعية والتعدينية والحرفية والتجارية وكذلك فضلات المنازل والمستشفيات والنفايات الإشعاعية"^(١).

وتعد النفايات من أهم مصادر تلوث البيئة في العصر الحديث، وهي ناتجة عن التقدم الصناعي المذهل خاصة في دول الاتحاد الأوربي والولايات المتحدة الأمريكية وسائر الدول المتقدمة صناعيا، حيث ينتج عن الصناعات كميات كبيرة من النفايات السامة التي تحمل خصائص تؤدي إلى التدهور السريع للبيئة وذلك إذا لم يتم التخلص من تلك السموم بطريقة قانونية وفنية تقوم على قواعد سليمة^(٢).

اتفاقية بازل بسويسرا لعام ١٩٨٩

ووفقا لاتفاقية بازل بسويسرا لعام ١٩٨٩ والخاصة بالسيطرة والتحكم في حركة النفايات الخطرة والتي أرست مجموعة من المبادئ من أهمها:

١- ضرورة العمل على تخفيض النفايات الخطرة إلي أدنى حد.

٢- تسهيل التخلص من النفايات الخطرة في دولة الإنتاج.

٣- الالتزام بعدم نقل النفايات الخطرة.

٤- خفض حركة النفايات.

التلوث الإشعاعي : تنطوي خطورة هذا النوع من الملوثات من خطورة الطاقة النووية وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة علي الحياة والبيئة البحرية ، وكذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة^(٣).

الفضلات الذرية كمصدر لتلوث البحار

منذ بدء استخدام الطاقة الذرية في الأغراض السلمية بدأت تظهر مشكلة التخلص من النفايات والفضلات ذات النشاط الإشعاعي ، ويتم التخلص من المخلفات الذرية في البحار عن طريق إغراقها في البحر وتعد هي الطريقة المثلي والدارجة حتى الان ، فعلي سبيل المثال دأبت

(١) راجع في ذلك: د.عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، حماية البيئة من النفايات

الصناعية في ضوء أحكام التشريعات الوطنية والأجنبية، دار النهضة العربية، ١٩٨٥،

ص ١٠.

(٢) راجع في ذلك: راجع في ذلك: د. صالح محمد محود بدر الدين، الالتزام الدولي

بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات

المنظمات الدولية، دار النهضة العربية ٢٠٠٦ ص ١٨٢.

(٣) راجع في ذلك: د. محمد عبدالله نعمان، مرجع سابق، ص ٢١٩.

اللجنة الأمريكية للطاقة الذرية علي إغراق الفضلات الذرية في البحر بصفة منتظمة سواء في الباسيفيكي أو الأطلنطي ، أما الإدارة البريطانية للطاقة الذرية فإنها تلقي في المانش العبوات المشتملة علي الفضلات في البحر الايرلندي ، أما هولندا فإنها تتخلص من فضلات مركزها النووي في بحر الشمال ، وقد أنشأت فرنسا خط أنابيب يمتد إلي كيلو مترين داخل المانش لإغراق الفضلات الذرية السائلة بعد تخفيفها بالمياه ، وقد تزايدت عمليات الإغراق لدرجة أصبحت تقلق الراي العام العالمي ، فعلي سبيل المثال في أكتوبر ١٩٦٠ أعلنت إدارة الطاقة الذرية في فرنسا أنها ستقوم بتجربة إغراق عدد ٦٥٠٠ برميل من الفضلات الذرية المشعة في البحر البيض المتوسط واحتجت الكثير من الدول علي هذا الإجراء مما اضطر الحكومة الفرنسية إلي إلغائه.

والحقيقة أن خطورة إلقاء الفضلات المشعة في البحار باتت تهدد العالم بأسره وخاصة المخلفات السائلة التي سوف تؤدي إلي تلوث مياه البحار وحتى وإن تم تعبئة هذه المواد في مواد صلبة أو براميل، نظرا لأن بعض العناصر التي تحتويها تلك الفضلات من الممكن أن يظل نشطا إلى أعوام كثيرة وقد يؤدي إلى إصابة الكائنات الحية بالتلوث الإشعاعي^(١).

ولعبت الوكالة الدولية للطاقة IAEA الذرية دورا هاما في التحضير لمؤتمر البيئة في استوكهولم سنة ١٩٧٢ وفي تنفيذ توصياتها في هذا الشأن، ومن ضمن توصيات المؤتمر توصية :٧٥

أ- أن تدرس مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية وهيئة الصحة العالمية إمكانية إنشاء سجل لقيد الكميات الهامة من المواد ذات النشاط الإشعاعي التي يتم التخلص منها في البيئة المحيطة

ب- أن تشجع وتتمي التعاون الدولي في مجال دراسة مشاكل المخلفات الذرية في نطاق الوكالة الدولية للطاقة الذرية والمنظمات الدولية المتخصصة^(٢).

التطبيقات القضائية

ولقد أخذت محكمة العدل الدولية في حيثيات حكمها ٢٢ يونيو ١٩٧٣ في الحكم المتعلق بإجراء التجارب الذرية في جنوب المحيط الهادي بوجهة نظر الحكومة الأسترالية، إذ استندت إلي ما ورد بعريضة الدعوي الأسترالية من أسانيد لدعواها تتلخص في أن سقوط الغبار الذري المشع

(١) ومن أخطر الحوادث الناجمة عن استخدام الطاقة النووية، تلوث مياه المحيط الأطلنطي في ١٩٨٣/٣/٧ حين سقط محرك نووي في الفضاء ونتج عنه آثار خطيرة في ١٩٨٣/٣/٧ فكانت تقدر طاقته بحوالي ١١٠ كجم من اليورانيوم المشع المخصب في المحيط الأطلسي بين شرق وغرب أفريقيا راجع في ذلك: راجع في ذلك: د. إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة ٢٠١٥ ص ٦٥.

(٢) المرجع السابق ص ٣٢٥:٣٢٢.

الناتج عن التجارب الذرية الفرنسية علي إقليم أستراليا وانتشاره في المجال الأسترالي دون موافقة من أستراليا يعتبر خرقاً لسيادة أستراليا علي إقليمها^(١).

المطلب الثاني

التلوث بسبب النزاعات المسلحة^(٢)

الفرع الأول

حظر الأعمال الانتقامية في البيئة البحرية

لا شك أن للحرب قواعدها وضرورتها التي تؤدي إلي الأضرار حتماً بالبيئة بمختلف عناصرها البرية والبحرية والجوية بالنظر إلي طبيعة المواد المستخدمة والآثار التي تترتب علي استخدامها، ومن هنا بات من الضروري حماية البيئة البحرية أثناء النزاع المسلح^(٣). فمن غير المقبول استخدام وسائل القتال التي تشكل ضرراً كبيراً علي البيئة البحرية، ولو سمح بذلك فسوف يؤدي إلي إحداث ضرر كبير بصحة وحياة الإنسان فلا يمكن الاعتداء علي البيئة البحرية علي سبيل الانتقام. ومن الجدير بالذكر أن من بين جرائم الحرب المنصوص عليها في المحكمة الجنائية الدولية الأضرار بالبيئة الطبيعية بشكل زائد ومبالغ فيه عن الميزة العسكرية المتوقعة^(٤).

(١) راجع في ذلك: د. رضاء رجب عبداللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية

من التلوث النووي، مرجع سابق، ص ٣٨١:٣٧٩

(٢) فمحاولة وضع مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم سير النزاعات المسلحة بشكل عام في البحار أو الحروب البحرية ليست بالمحاولة الجديدة، فقد كان تصريح باريس في عام ١٥٨٦ بشأن الحرب البحرية في طبيعة المعاهدات الدولية المتعددة الأطراف التي انطوت علي تنظيم سير عمليات القتال في الحروب البحرية وحماية ضحاياها من القتلى والغرقى والجرحى.

راجع في ذلك: د. صلاح الدين عامر، حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار، المجلة المصرية للقانون الدولي المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٢٦.

(٣) راجع في ذلك: د. أحمد أبو الوفا، النظرية العامة للقانون الدولي الإنساني في

القانون الدولي والشريعة الإسلامية، دار النهضة الطبعة الأولى، ٢٠٠٦، ص ١٠٩.

(٤) راجع نص المادة ٨ من النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

يعد تدمير البيئة البحرية في الحروب، من قبيل الأعمال الانتقامية العسكرية التي يجب حظرها ، ومن الممكن أن نميز بينهما بتحليل النطاق الزمني والجغرافي لامتداد العمليات العسكرية فإن القتال الواسع المدى يمتد إلى الكثير من المناطق ، فالاختلاف بين الحرب و أعمال الانتقام العسكرية اختلاف في المدى وليس اختلافا في الطبيعية ، ويترتب عليه اختلاف جوهري فيما يتعلق بالآثار القانونية المترتبة علي قيام كل من الوضعين والقواعد القانونية التي تحكمه إذ يترتب علي قيام الحرب في مفهومها الدقيق انطباق القواعد المنظمة للحرب علي العلاقة بين الدول المتحاربة ، أما القيام بالأعمال الانتقامية العسكرية فلا يؤدي باتفاق إلي تطبيق قواعد الحرب والتزامات الدول الأخرى بالتزامات المحايدين^(١)

وتدخل حماية البيئة البحرية ضمن عموم نص المادة ٥١ من البروتوكول الإضافي الأول ١٩٧٧ باعتبار أن الفقرة الرابعة من هذه المادة تحظر الهجمات العشوائية التي توجه إلي هدف عسكري غير محدد ، أو تلك التي تصيب الأهداف العسكرية والأشخاص المدنيين أو الأعيان المدنية دون تمييز ، كذلك ضمن عموم نص المادة ٥٥ من البروتوكول الإضافي الأول بشأن حماية البيئة الطبيعية من الأضرار البالغة واسعة الانتشار وطويلة الأمد، كما أن الالتزام بقواعد القانون الدولي الإنساني تجاه الدول غير المتحاربة أكدته صراحة المادة الثانية المشتركة لاتفاقية جنيف الرابعة لعام ١٩٤٩ والفقرة الثالثة من المادة الأولى للبروتوكول الإضافية الأول ١٩٧٧^(٢) .

وقد أعد دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزعات المسلحة في البحار من سنة ١٩٨٨ حتي ١٩٩٤ ، وأشرف علي إعداده فريق الخبراء في القانون الدولي والملاحة البحرية الذين شاركوا في سلسلة من الاجتماعات التي نظمها المعهد الدولي للقانون الدولي الإنساني بالتعاون مع معهد القانون الدولي بجامعة بيزا بإيطاليا ومعهد سيراكوزا بالولايات المتحدة الأمريكية ، وذلك بغرض تحليل مضمون القانون النافذ الذي ينظم النزاعات المسلحة في البحار وانتهت تلك الاجتماعات بدليل سان ريمو^(٣) .

(١) راجع في ذلك: د. حازم محمد عتلم قانون النزعات المسلحة الدولية، المدخل، النطاق الزمني، الطبعة الأولى، مؤسسة دار الطباعة لنشر والطبع والتوزيع ١٩٩٤ ص ٢٢٨:٢٢٣

(٢) راجع في ذلك: د. علي بن يوسف بن حسين الدعيجي، الحفاظ على البيئة إبان النزاعات المسلحة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ٢٠١١، ص ١٦٨

(٣) راجع في ذلك: د. علي بن يوسف بن حسين الدعيجي، مرجع سابق، ص ١٩٦ :١٧٥.

ومن أهم النقاط التي أكدت عليها هذه الاجتماعات أن حق أطراف النزاع في اختيار وسائل الحرب لا يكون مطلقاً، ولا بد من استبعاد وسائل القتال التي من شأنها التدمير الكلي وعدم التمييز بين الأهداف العسكرية والأهداف المدنية في البحار كالسفن والطائرات والمنشآت المدنية المقامة في البحار^(١).

ويجب أيضاً على أطراف النزاع الامتناع عن شن أي هجوم من شأنه إحداث خسائر وأضرار عرضية مفرطة مقارنة بالفائدة العسكرية المباشرة والملموسة التي يرتقب جنيهاً، ويجب إلغاء أي هجوم أو إيقافه فور أن يتبين أن الخسائر والأضرار العرضية مفرطة^(٢). كما أن المنشآت المقامة في البحار والآبار النفطية في المناطق البحرية ليست من قبيل الأهداف العسكرية طبقاً لقانون الدولي الإنساني^(٣).

كما اخضع دليل سان ريمو ممارسة حق الدفاع الشرعي أو الجماعي عن النفس لنفس الشروط والقيود في ميثاق الأمم المتحدة في المادة ٥١ و مبدأ الضرورة ومبدأ التناسب بحيث لا يتم التعسف في استعمال هذا الحق، لتفادي التدمير الكلي للبيئة البحرية بذريعة الدفاع الشرعي^(٤). وقد حظر إلقاء الذخائر في عرض البحر منذ اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢ بشأن منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى، ودخلت حيز النفاذ في عام ١٩٧٥، كما أبرم أيضاً بروتوكول عام ١٩٩٦ الذي يحظر على وجه التحديد إلقاء الذخائر.

ومن الجدير بالذكر أن هناك نوعين من المخاطر الناتجة عن الذخائر الملقاة في البحر: خطر الانفجار، وخطر الإفراج عن مادة سامة، وباعتبار أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لا تغير من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقيات أخرى تتماشى مع هذه الاتفاقية كذلك يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأطراف عقد اتفاقيات تعدل أو تعلق سريان أحكام الاتفاقية وتكون سارية فيما بينها، غير أنه لا يجوز الخروج عن أهداف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو المساس بتطبيق المبادئ الأساسية المتضمنة فيها أو على تمتع الدول الأطراف الأخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها، كما أرسى الاتفاقية مبدأ عام يحكم البحار والمحيطات وهو ضرورة تخصيصها للأغراض السلمية.

(١) راجع الفقرة ٣٨ إلى ٤٥ من دليل سان ريمو.

(٢) راجع الفقرة ٤٦ من دليل سان ريمو.

(٣) راجع في ذلك: د. بدرية العوضي، أبحاث في القانون البيئي الوطني والدولي،

الكويت ٢٠٠٤ ص ٣٢ وما بعدها

(٤) راجع الفقرة ٣١ من دليل سان ريمو.

الفرع الثاني

التلوث الناتج عن استخدام الألغام البحرية

وتستخدم الألغام البحرية كأسلحة مضادة للغواصات والزوارق والطرادات البحرية^(١)، وتشكل الألغام البحرية خطرا كبيرا على البيئة البحرية إلا أنها بدأت تظهر أهميتها الأطراف المتحاربة منذ حصار ميناء بورت أرثر أثناء الحرب اليابانية الروسية ١٩٠٤ وحتى ١٩٠٥ وظهر للدول الحاجة الماسة إلى تنظيم هذا السلاح الفتاك لضمان الأمن في البحار ، وجاءت اتفاقية لاهاي عام ١٩٠٧ حلا توفيقيا لمطالب الدول ولقد قررت اتفاقية لاهاي عام 1٩٠٧ مجموعة من القواعد عن الألغام البحرية:

- ١- لا يجوز استخدام اللغام الأتوماتيكية العائمة^(٢)، إلا إذا أصبحت عديمة الخطر بعد ساعة على الأكثر من اطلاقها.
- ٢- لا يجوز استخدام اللغام الأتوماتيكية الثابتة إلا إذا كانت من اللغام الذي تفقد خطورتها متي انفصلت عن مكان تثبيتها.

(١) راجع في ذلك: د. ممدوح عطية، راجع في ذلك: د. امانى قنصوة، الألغام عدو خفي، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠١٥ ص ١٤

(٢) تقسم اللغام البحرية إلي:

- **ألغام القاع:** وهي الألغام التي تثبت في المياه الضحلة نوعا وتكون رأسيه على قاع البحر في انتظار اقتراب أي سفينة أو غواصه منها، هي غير مثبتة بواسطة سلك أو ثقل. يعتبر التصنيف الثاني الرئيسي للألغام البحرية هي الألغام التي توضع على قاع البحر وليست طافية كالنوع السابق، وهذه الألغام تستخدم في المياه الضحلة إذ أنها تعتبر غير مؤثره ضد سفن السطح في المياه التي تزيد عمقها عن ٥٠ متر.
- **الألغام الطافية:** وهي ألغام تكون عائمة على سطح البحر وتتدفع نحو الموانئ بواسطة التيارات البحرية أو تلقى جزافا في الممرات البحرية لتحدث إصابات وتتسبب في ضرر بالغ للملاحة.
- **الألغام المعلقة:** وتكون هذه الألغام تحت سطح المياه في وسط المياه.

٣- لا يجوز استخدام الألغام الأتوماتيكية أمام شواطئ وموانئ العدو بهدف عرقلة الملاحة التجارية.

٤- في حالة استخدام الألغام الأتوماتيكية يتعين علي الدولة التي تثبتتها اتخاذ كافة التدابير الاحتياطية لكفالة أمن الملاحة الدولية والحفاظ علي البيئة^(١).

ومن الجدير بالذكر أن البرتوكول المتعلق بحظر أو تقييد استعمال الألغام والشراك الخداعي والنبائط الأخرى (البرتوكول الثاني بصيغته المعدلة في ٣ مايو ١٩٩٦) ينطبق علي الألغام البحرية طبقاً للمادة الأولى منه ، وقيدت الاتفاقية حظر استخدام الألغام ضد الأعيان المدنية ، وعرفت الاتفاقية في المادة ٢ البند السابع مصطلح الأعيان مدنية بكل الأشياء التي ليست أهدافا عسكرية ، وتعتبر البيئة البحرية من أهم الأعيان المدنية ، ونصت المادة العاشرة في الفقرة الثانية علي أن تتحمل أطراف النزاع هذه المسؤولية فيما يتعلق بحقول الألغام في المناطق الواقعة تحت سيطرتها^(٢).

ولا شك أن الحروب تسبب الدمار في كل مكان وتؤدي حتما إلي الإضرار بالبيئة، ولقد أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها رقم ٣٧/٤٧ لسنة ١٩٩٢ أن تدمير البيئة الذي لا تبرره ضرورة عسكرية وينفذ عمدا أمر يتعارض مع القانون الدولي الحالي، ولذلك حثت الجمعية العامة للأمم المتحدة علي العمل علي اتخاذ جميع التدابير اللازمة لكفالة الامتثال لقواعد القانون الدولي السارية بخصوص حماية البيئة في أوقات النزاع المسلح^(٣).
التطبيقات القضائية

تعتبر قضية مضيق كورفو عام ١٩٤٩ من أهم التطبيقات القضائية التي ساعدت في بلورة النظام القانوني للألغام البحرية، فعند قيام نزاع بين المملكة المتحدة وألبانيا بسبب انفجار حقل الألغام الموجود في مضيق كورفو عند مرور سفينتين من السفن البريطانية المضادة للطوربيد بتاريخ ٢٢ أكتوبر عام ١٩٤٦ حيث أدي الانفجار إلي حدوث أضرار كبيرة بالسفينتين و إحداث إصابة بالغة بطاقم كلتا السفينتين ، وتوفي ٤٤ ضابطاً وبحاراً وجرح ٤٢ ضابطاً وبحاراً آخرين ،

(١) راجع في ذلك: د. سمعان بطرس فرج الله، دور الحصار البحري في المعركة مجلة السياسة الدولية، العدد ٣٥ يناير ١٩٧٤، ص ٣٢ .

(٢) راجع في ذلك: د. إيناس مصطفى محمود أبورية، المسؤولية الدولية عن زراعة الألغام في ضوء القانون الدولي الإنساني رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة عين شمس ٢٠١٣ ص ٥٨١:٥٧١

(٣) المجلة الدولية للصليب الأحمر العدد ٢٨، ١٩٩٢، ص ٤٣٤ وما بعدها .

وصدر حكم المحكمة في أبريل عام ١٩٤٩ بمسئولية البانيا طبقاً لقاعد القانون الدولي عن واقعة التفجير ، باعتبار أن القانون الدولي يقضي بضرورة استخدام إقليمها بأعمال لا تتعارض وحقوق الدولي الأخرى وأن ألبانيا ملزمة بالإبلاغ عن وجود أَلغام في مياهها الإقليمية ليس فقط بمقتضي اتفاقية لاهاي عام ١٩٠٧ وإنما بمقتضي أبسط الاعتبارات الإنسانية بعد تسببها بضرر جوهري للغير ومراعاة حقوق الدول الأخرى^(١).

الخاتمة

استعرضنا في هذا البحث مفهوم البيئة البحرية وأهميتها وأساس الالتزام بالحفاظ عليها، وذلك انطلاقاً من أهمية الوصول إلى حلول جذرية لمشكلة التلوث الذي وصل إلي حد العجز عن تلبية احتياجات الشعوب من مكتسبات الطبيعة التي وهبها الله لأنسان باعتبار أن فهم المشكلة هو بداية العلاج، وكلما زادت معرفتنا بحجم المشكلة بقدر ما تزيد ارادتنا للعلاج، ومن ثم إيجاد الحلول وابتكار الأساليب.

فلقد أصبحت البحار والمحيطات قطاعاً ديناميكي التطور، وبذل المجتمع الدولي جهداً كبيراً للاستفادة من الفرص الجديدة المتاحة في البحار في هذا المجال بالاستثمار في أساطيل الصيد الحديثة و الاستزراع السمكي وفي معامل التصنيع واستخراج النفط والغاز والمعادن لمسافات بعيدة عن الشاطئ استجابة للطلب العالمي المتزايد على الموارد الحية وغير الحية؛ الأمر الذي أدى إلي إشكاليات عديدة، خاصة في ظل التطور العلمي الرهيب، وأضحى جلياً أن الإفراط في التلوث والتغيرات في الأنظمة البيئية، تسبب في خسائر اقتصادية جسيمة.

النتائج

- يوجد الكثير من الاتفاقيات الدولية الإقليمية ودون الإقليمية التي اهتمت بالبيئة البحرية وأقرت الالتزام بحمايتها من التلوث بصوره المختلفة ومصادره الشتي، وبرغم من ذلك تعاني جميع البحار والمحيطات على مستوى العالم من مشكلة التلوث، ويكمن ذلك في أن

أصبحت البحار والمحيطات قطاعاً ديناميكياً سريع التطور، ويجب على المجتمع الدولي بذل جهداً كبيراً في مجال حماية البيئة البحرية.

• تزايد معدلات التلوث في الفترة الأخيرة مقارنة بالماضي، و تضاعفت الأخطار منه، بوجود مصادر جديدة للتوث باتت تشكل خطر داهم علي الكائنات الحية في البحار كالتلوث الضوضائي بعد تسابق جميع الدول لاستفادة من الموارد الحية وغير الحية في البحار الأمر الذي سبب تأثير الكثير من الكائنات الحية وخاصة الثدييات البحرية.

• أصبح من الواضح أن كثيراً من مصادر الثروات الطبيعية لم يعد قادراً علي تحمل الزيادات في الاستغلال المفرط التي غالباً ما كانت بلا رقابة، فالاستخدام المعقول للبحار والالتزام بحماية البيئة البحرية هو الشرط البديهي لضمان حسن الانتفاع بها، كذلك فإن الامتناع عن القيام فيها بأية اعمال تخل بالبيئة البحرية هو المدخل الطبيعي والمنطقي لتحقيق التعاون بين الدول وضمان الاستخدام الأمثل للثروات وحفظ حقوق الشعوب لاستفادة من ثروات البحار.

التوصيات

❖ يوصي الباحث بتحقيق التعاون الدولي في مجال البحار بشكل يكفل تطوير البحث العلمي والحفاظ على البيئة البحرية.

❖ ضرورة تقييم الأثر البيئي للمشروعات المقامة البحار قبل إنشائها وتنمية الموارد الحية وغير الحية من خلال التعاون والتنسيق بين الدول النامية والمتقدمة والمنظمات الدولية الإقليمية ودون الإقليمية.

❖ يوصي الباحث ببذل الكثير من الجهد للاستفادة من الفرص الجديدة المتاحة في البحار مع التشديد في المقام الأول على الحاجة لبناء القدرات في البلدان النامية، وضرورة قيام الأمم المتحدة من خلال منظماتها الفرعية بعمل دورات تدريبية ومشروعات بحثية لنشر الوعي بخطورة تلوث البيئة البحرية وأهميتها في تحقيق التوازن البيئي وتنمية الشعوب.

❖ يوصي الباحث بإتباع نهج متعدد الأبعاد تجاه البحار الأكثر تلوث محاولة للحد من التلوث في هذه البحار.

Protection of the marine environment from pollution

By

Ahmed Talha Hussein Gadalla

Abstract:

The seas and oceans covers almost three quarters of our planet, Populations in coastal regions are growing and placing increasing pressure on coastal and marine ecosystems, Marine pollution of many kinds threatens the health of the ocean and its living resources. While the past decades have seen efforts at the local, national and international levels to address the problems of marine pollution, more needs to be done.

Keywords: international environmental regulations, environmental agreements, global environmental protection

