

القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

م.م. شروق خلف سلطان

كلية القانون/ جامعة البصرة

Email : shrooqkaka1@gmail.com

الملخص

تعد ظاهرة التلوث البحري بالنفط من اخطر المشكلات التي تواجه المجتمع الدولي في الوقت الراهن ، وذلك لما لها من آثار سلبية وضارة على البيئة البحرية وعناصرها المختلفة ، ولا سيما ان هذا النوع من التلوث يعد ظاهرة حتمية وواقع في السنوات الأخيرة ، للاعتماد الكبير لدول العالم على النفط ومشتقاته وتزايد تداولها بالموانئ البحرية ، حيث تتسرب كميات هائلة من النفط اثناء عمليات نقلها من الدول المصدرة الى الدول المستهلكة ، ونظرا لهذا الوضع الخطير رأى المجتمع الدولي ضرورة وضع نظام قانوني متكامل لحماية البيئة البحرية من التلوث ، وذلك عن طريق مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي اخذت على عاتقها مهمة وضع مجموعة من الاليات الوقائية التي تهدف الى حماية البيئة، في هذا البحث الذي جاء بعنوان (القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن) ، نلقي الضوء على تلوث البيئة البحرية من النفط ضمن الاتفاقيات الدولية ، ونستعرض الى اهم مسببات ذلك التلوث الناجم عن السفن ، نظراً لخطورته وتأثيره على البيئة البحرية بشكل خاص والبيئة والانسان بشكل عام ، ومدى نجاعة الاتفاقيات الدولية ومعالجتها للتلوث النفطي وحماية البيئة البحرية بموجبها ، وقد تضمن البحث على المقدمة وتم فيها تناول أهمية الموضوع، اشكالية البحث ، خطة البحث ، والخاتمة التي تتضمن مجموعة من النتائج والتوصيات ..

الكلمات المفتاحية: البيئة ، البيئة البحرية ، التلوث ، التلوث النفطي ، آليات الحماية الدولية.

The International rules of protecting sea environment from oil pollution caused by ships

Assist .Lect. Shrouk khalaf sultan
College of Law / University of Basrah
Email : shrooqkaf\@gmail.com

Abstract

Oil pollution phenomenon is considered the most dangerous problems that face international community in the meantime ,which cause negative and harmful effects on sea environment and its different elements. This kind of pollution is prince pally a definite phenomenon and reality in the last years because the world countries depend on oil and its derivative in seaports that many oil amounts leak during shipping from export countries to consumed one for this dangerous situation the international community sees that it better to put a complete legal system to protect sea environments that should take the task of putting many preventive ways to protect the environment at this under titled research(International rules of protecting sea environment from oil pollution by ships) which explain the pollution of sea environment by oil which is included in international agreements and most important causes of that pollution of ships for its danger and affect on sea environment in special way and human and environment in general ,and how international agreement can deal with oil pollution .

The research include forward ,problems of research plan , and conclusion that includes mammy results and recommendations .

Keywords :Envirnnmet ,Navel environment Polution, Polution by oil, ,International protection machinery.

المقدمة

شهدت البيئة البحرية خلال السنوات الماضية تدهوراً خطيراً ، على المستوى العالمي ككل ولا يزال مستمراً ومتواصل بشكل يومي ، نتيجة تعدد الأنشطة الإنسانية الملوثة للبيئة البحرية ، ففي كل يوم نشاهد تلوثاً من جراء أنشطة تجري في قيعان البحار والمحيطات ، او كنتيجة لإغراق النفايات الكيميائية السامة او التخلص من الفضلات او بقايا النفط في البحر ، غير انه يظل ابرز مصدر لتلوث البيئة البحرية هو استعمال البحر كوسيلة لنقل النفط من الدول المصدرة الى الدول المستوردة والتنتقل بواسطة السفن .

اذ اعتادت السفن الناقلة وغير الناقلة للنفط اثناء الملاحة البحرية ان تلجأ الى التخلص من الفضلات النفطية ومشتقات النفط ، مما يسبب اضراراً اكيدة بالبيئة البحرية ، ويتزايد حجم هذه الاضرار عندما تعمد السفن (ناقلات النفط) الى تفريغ مياه الاتزان وتنظيف الخزانات في عرض البحر ، وهو ما يشكل تلوثاً دائماً وخطير على المياه البحرية والكائنات والثروات الحية ، والى جانب هذا التلوث العمدي من قبل ربابنة السفن نجد ايضاً التلوث غير المقصود او التلوث الطارئ الناتج عن الحوادث والكوارث البحرية والتي غالباً ما تؤدي الى انسكاب وتسرب كميات من النفط المنقول عبر البحار ، وفي مثل هذه الحالات تتعرض البيئة البحرية لأخطار كبيرة تهدد سلامة البيئة البحرية. نتيجة لذلك تعد مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن من بين الانشغالات الرئيسية للمجتمع الدولي في السنوات الأخيرة ، وتعتبر اتفاقية لندن المبرمة في ١٢/٥/١٩٥٤ المتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط اول خطوة دولية مهمة لمكافحة التلوث النفطي ، واتخاذ التدابير اللازمة لمكافحته على المستوى الدولي ، وبعدها جاءت عدة اتفاقيات دولية تتضمن قواعد واحكام لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ، والتلوث الناجم عن السفن .

أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في كونه من المواضيع المهمة التي اهتم بها المجتمع الدولي ، ولا سيما بعد التطور العلمي والتكنولوجي وتزايد حركة النقل بواسطة السفن وكثرت استعمالها في نقل النفط ، الذي يؤدي تدفقه للبيئة البحرية الى اثار سلبية خطيرة على المياه والثروات والكائنات الحية في أي جزء من أجزاء البحار ، حيث انه من خلال دراسة هذا الموضوع يتبين كيفية معالجة القانون لظاهرة التلوث بالنفط وما ان كانت الجهود المبذولة والتعاون بين الدول قد ساهم في خفض التلوث او السيطرة عليه ومعرفة مدى فعالية القواعد الاتفاقية الدولية لمواجهة هذا النوع من أنواع التلوث للبيئة البحرية .

إشكالية البحث

ان دراسة موضوع القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن تقتضي منا الوقوف أولاً على مسببات هذا التلوث ، ومن ثم الإجابة على إشكالية رئيسية مفادها : هل استطاع المجتمع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية تحقيق الحماية اللازمة والفعالة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط

منهجية البحث وخطته

للإجابة على الإشكالية المطروحة اتبعنا المنهج التحليلي الوصفي من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة التي تتضمن التزامات على أطرافها لحماية البيئة البحرية ، وقسمنا البحث على مبحثين في المبحث الأول منهما نتناول : مفهوم تلوث البيئة البحرية ومسببات التلوث اما المبحث الثاني يختص بالاتفاقيات الدولية الخاصة التي تحمي البيئة البحرية من التلوث بالنفط

المبحث الأول :- مفهوم تلوث البيئة البحرية بالنفط

يعد التلوث النفطي للبيئة البحرية من اخطر أنواع التلوث التي تواجه البيئة ، ذلك لأن البحار والمحيطات تغطي اغلب مساحات الكرة الأرضية ، وهي في اتصالها وتداخلها واختلاط مياهها تبدو وكأنها وحدة طبيعية واحدة ، مما يجعل الاخطار المترتبة على تلوثها تمتد الى كل جزء منها بغض النظر عن النظام القانوني الذي يعمل على تقسيمها ويحدد مناطقها^(١)، ويزداد هذا الخطر نتيجة تزايد حركة النقل البحري للنفط عن طريق السفن ، مما يجعله اخطر واكبر ملوثات البيئة البحرية ، نتناول في هذا المبحث مفهوم تلوث البيئة البحرية بالنفط ، ثم بيان مسببات هذا التلوث في مطلبين وعلى النحو الآتي :-

المطلب الأول :- تعريف تلوث البيئة البحرية بالنفط

لبيان تعريف التلوث البحري بالنفط بصورة دقيقة ومحددة ، لابد من التطرق أولاً الى تحديد مفهوم البيئة البحرية ، ومن ثم بيان تعريف التلوث النفطي للبيئة البحرية في فرعين :-

الفرع الأول :- تحديد المقصود من البيئة البحرية

البيئة البحرية لغة هي (المنازل الى المياه المالحة) وفي الاصطلاح الجغرافي تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيس للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحراً جغرافياً وفي هذا الوصف يتفق الجغرافيون مع بعض اللغويين في تسمية البحر، إلا ان هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحراً في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحراً في نظر فقهاء القانون الدولي مثل البحر الميت لأنه لا يتصل بباقي المحيطات^(٢) ، لذلك يعتبر مصطلح البيئة البحرية احد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي ، فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على تلك المساحات من الكرة

الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة فيما بينها دون عوائق حيث عرف البحر بأنه مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروجرافي واحد أو بأنه (مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً)^(٣).

وقد ظل هذا المفهوم التقليدي للبحار سائداً في فقه القانون الدولي حتى عقدت أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام ١٩٧٨، إذ تم التوصل الى مصطلح البيئة البحرية وعرفت بأنها : نظاماً بيئياً ومجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف الى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها^(٤)، بينما عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث في البر بأنها "المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه الى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة"^(٥).

الفرع الثاني :- تعريف تلوث البيئة البحرية والتلوث النفطي

نستعرض في هذا الفرع تعريف التلوث البحري بشكل عام ، ومن ثم نتناول تعريف التلوث النفطي ، لتكون الرؤى واضحة أكثر ، وعلى النحو الآتي :-

أولاً:- تلوث البيئة البحرية

جرت محاولات عديدة لتعريف تلوث البيئة البحرية، أدت الى اختلاف فقهاء القانون في وضع وصف دقيق للتلوث البحري لكون الوصف شامل لجميع أنواع التلوث ، وبالنظر الى تشابه التعريفات اللغوية والقانونية للتلوث البحري سوف نعتمد وضع تعريف مباشر وشامل للتلوث البحري وهو التعريف الوارد في ميثاق مجموعة العمل للحكومات عن تلوث البحار ، ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية المنعقد في استوكهولم ١٩٧٢، وكذا التعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، فقد عرف اعلان استوكهولم لعام ١٩٧٢ تلوث البيئة البحرية بأنه : ادخال الانسان بطريق مباشر او غير مباشر لمواد او طاقة في البيئة البحرية تكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية او تعرض صحة الإنسان للمخاطر او تعوق الأنشطة البحرية بما فيها الصيد وافساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه والاقبال من منافعه"^(٦) ، وهذا التعريف يتبناه بعض الشراح بقولهم ان تعبير التلوث البحري يشمل دون ان يقتصر بالضرورة على ادخال الانسان مباشرة او بطريق غير مباشر لمواد او طاقة في البيئة البحرية ،بما في ذلك مصاب الأنهار على نحو يلحق الآثار الضارة بالمواد الحية او المخاطر بالصحة الإنسانية والحياة والملكية في البحر والمناطق الشاطئية^(٧).

اما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٤/١) فقد عرفت تلوث البيئة البحرية بأنه "ادخال الانسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة او غير مباشرة مواداً او طاقة تتجم عنها اثار مؤذية، مثل الاضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار، واعاقاة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والاقبال من الترويح"^(٨)، وقد جاء هذا التعريف متطابقاً مع التعريف الوارد في اعلان استوكهولم

ثانياً: - التلوث النفطي

يعرف النفط بأنه سائل اسود كثيف القوام ذو رائحة كريهة ونفاذه ويحتوي على مئات بل الاف المركبات المتنوعة والمختلفة التي تعطيه صفة النفط الخفيف او الثقيل^(٩) ، اما التلوث النفطي يعني به اطلاق عناصر او مركبات او مخاليط غازية او سائلة او صلبة مصدرها النفط الى عناصر البيئة التي هي الهواء والماء والتربة ، وتؤدي الى مجموعة من الكوارث التي تكون في غاية الخطورة حيث لا يمكن حصرها والسيطرة عليها لان أثارها الخطيرة لا تظهر الا بعد عدة سنوات^(١٠) ، وعرف بأنه "تسرب المواد الهيدروكربونية البترولية السائلة الى البيئة البحرية بسبب النشاط البشري ، وبالرغم انها لا تحدث بصفة مستمرة إلا انها تحدث أثاراً بيئية مدمرة"^(١١) .

المطلب الثاني / أسباب تلوث البيئة البحرية بالنفط الناجم عن السفن

يعد التلوث النفطي من المصادر الرئيسية لتلوث المياه البحرية ، نظراً لانتشاره السريع فوق سطح الماء مما يؤثر بدوره على الحياة البحرية ، وتسهم ناقلات النفط بدور كبير في احداث هذا التلوث نتيجة الكوارث البحرية والتفريغ العمدي للبترول ، وما يتسرب منها اثناء نقل النفط ، والغالب واقعاً ان أسباب التلوث النفطي الناجم عن السفن يحدث عن طريقين: أولهما ، الكوارث البحرية القهرية، والطريق الثاني: التفريغ العمدي للمواد النفطية في المياه البحرية ، سنتطرق الى تلك الأسباب في الفرعين الآتيين :-

الفرع الأول :- التلوث الناجم عن الكوارث البحرية القهرية

ظهر هذا النوع من التلوث ، نتيجة تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي بدأت من خلال الثورة العلمية والتكنولوجية ، كمنشآت عملاقة تخوض البحار وتستعين في سيرها بالنفط وغيرها من وسائل الطاقة التي تؤثر على البحار ، فضلاً عن كونها وسيلة رئيسية لنقل النفط الخام من الدول المصدرة الى الدول المستوردة ، لذا يحدث هذا التلوث من السفن الناقلة للنفط وغير الناقلة له ، لعدة مسببات نتناولها بالنقاط الآتية :-

أولاً: - التلوث الناجم عن تسرب النفط في البحر ، يعد من أخطر الملوثات في عصرنا الحديث، فالنفط المنساب على سطح البحر يكون طبقة زيتية سوداء تحجب الاوكسجين والضوء عن الأسماك وبقيّة الكائنات البحرية فتمنع عنها التنفس لتؤدي بذلك الى هلاكها ، الذي يكون بفعل تسربه من السفن وناقلات البترول وكذلك من تنظيف خزانات البترول بماء البحر^(١٢) .

ثانياً: - التصادم والارتطام ،تتطوي الملاحة البحرية على العديد من المخاطر البحرية ، وفي مقدمة هذه المخاطر التصادم البحري وعرفته المادة الأولى من اتفاقية برنكسل لسنة ١٩١٠ بأنه " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين او بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي حصل فيها التصادم "^(١٣) وغالباً ما يسفر التصادم عن اضرار جسيمة تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة عليها ، وبأفراد الطاقم ، فضلاً عن تلوث البيئة البحرية بالنفط^(١٤) ،ويكون التصادم بين سفينتين تكونان في حالة حركة ، ويشترط في التصادم طبقاً للتعريف الوارد في المادة الأولى من معاهدة التصادم لسنة ١٩١٠ ، ان يقع التصادم بين منشأتين بحريتين احدهما على الأقل سفينة ، ويقصد بالسفينة كل منشأة عائمة معرضة فعلاً وبطريقة معتادة لمخاطر البحر، كما يقتضي تخصيص السفينة للملاحة البحرية ان تكون صالحة لهذه الملاحة ومادامت العبارة بالتخصيص للملاحة فإنه يستبعد بشكل عام كل منشأة توجد في البحر ولا تستخدم للملاحة البحرية^(١٥) ،وان يكون التصادم بين منشأتين احدهما على الأقل سفينة والتي تقع عادة في المياه الداخلية للدولة ،عندما تجتاها السفن للوصول الى الميناء بشرط ان تكون احدى العائمتين الصادمة او المصدومة سفينة بحرية ، كما يشترط حدوث احتكاك عنيف بين السفينتين، ويقدر العنف على طريقة البناء وحصول التصادم والسرعة والحجم^(١٦) .

ومن حوادث التلوث بالنفط نتيجة التصادم حادثة تصادم الناقل القبرصية (Evoikos) مع الناقله التايلندية (Orapin Global) حيث كانت هذه الأخيرة تحمل حوال ١٣٠٠٠٠٠ طن من زيت الوقود الثقيل وترتب على ذلك تسرب حوالي ٢٩٠٠٠ طن منها^(١٧) ، اما الارتطام فهو الاحتكاك المادي للسفينة مع أي من المنشآت الثابتة ، ومن حوادث الارتطام نذكر حادثة ارتطام الناقله مباي سامبا جويتا برصيف انتاج البترول البحري صدقي التابع لشركة خليج السويس بالسويس وذلك بتاريخ ٨ ديسمبر ١٩٨٩ مما أدى الى تحطم أعمدة المنصة وهبوط الجزء العلوي وكسر خطوط الإنتاج وتسرب كمية من النفط الخام تقدر بحوالي ٢٥٠٠ طن^(١٨) ، وفي حالة حوادث التلوث البحري بالنفط لا تتم التفرقة بين كل من التصادم والارتطام .

ثالثاً- جنوح السفن ، يعد جنوح السفن من حالات التلوث بالنفط غير الارادية ،حيث ان غالبية التلوث تكون نتيجة الجنوح ،ولعل من اشهر حالات الجنوح حادث الناقله (توري كانيون)عام ١٩٦٧ ، وحادث الناقله اموكو كاديس ١٩٧٨ ، والناقله اكسون فالديز التي في العام ١٩٨٩ .
رابعاً- سوء الأحوال الجوية ، تؤدي الأحوال الجوية في كثير من الأحيان الى غرق السفينة وتحطمها ومن بين حالات التحطم حادث تحطم الناقله المالطية Erikat^(١٩).

الفرع الثاني :- التفريغ كمصدر عمدي لتلوث البيئة البحرية بالنفط

تعتبر هذه العملية الظاهرة النموذجية للتلوث العمدي، وهذا التلوث قد يكون لههدف غير المشروع سواء من مواقع الآلات او من مواقع الشحن التي تنجم من تنظيف الخزانات او تصريف الخطوط الأساسية ،والعبث بتجهيزات الرقابة من التلوث التي تسبب الضرر على الكائنات الحية والانسان^(٢٠)، ومن الحوادث التي تضمنت تفريغاً لههدف غير مشروع حادثة الناقله اليمينية (Rose Garden Maru) حيث قامت وبهدف التخلص من الشحنة بألقاء النفط على الشواطئ الإماراتية وبالتالي أدت هذه العملية الى الاضرار بالبيئة البحرية^(٢١) ، كما قد يكون التفريغ العمدي لههدف مشروع وذلك تجنباً لغرق السفينة من جهة وعدم زيادة نسبة التلوث من جهة أخرى ومن امثلتها حادثة الناقله الألمانية (Tarpenbek) التي ارتطمت بأحد سفن المساعدة في الاسطول البحري الإنكليزي، الا انها لم تتضرر او يحدث تسرب نفطي كبير فيها ، لكنها أصبحت تشكل خطراً على البيئة البحرية فتم قطرها الى مكان آمن وتم تفريغ كمية من النفط واتخاذ الإجراءات والتدابير لمنع امتداد تسرب النفط الى البيئة البحرية^(٢٢) .

ويأخذ التفريغ العمدي للمواد النفطية في المياه البحرية صورتين : أولهما التفريغ المباشر ، ويحدث ذلك في العمليات العسكرية كما حدث في اعقاب الحرب العراقية على الكويت عام ١٩٩٠ ، كما قد يحدث نتيجة اعطال ناقلات النفط^(٢٣)، والصورة الثانية :التفريغ غير المباشر ويتم في حالتين الأولى ،تتعلق بتفريغ مياه الاتزان وهي المياه التي تحملها ناقلات البترول في خزاناتها بعد تفريغها ، كثقل لحفظ توازنها اثناء رجوعها فارغة الى ميناء الشحن ، والثانية اثناء تفريغ مياه غسيل خزانات البترول في السفن والناقلات عند اجراء الصيانة الدورية^(٢٤).

ولمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة عمل الفقه الدولي على تناولها ،والزم الدول بوضع القوانين وتقنينها ، وعمل دولة الميناء على مراقبة السفن بحسب ما جاء في الاتفاقيات الدولية ، ومن الاتفاقيات الدولية التي تطرقت لهذا الموضوع اتفاقية ماربول لعام ١٩٧٣ والتي تم نفاذها عام ١٩٧٨ ، واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، واقتضت اتفاقية ماربول من البروتوكول الأول ابلاغ الجهات المسؤولة

فورا في حال وجود عملية تفريغ نפט او محتملة الحدوث وتضمن ضرورة التفتيش والرقابة، اذ يوجد عدة من الفضلات النفطية المتراكمة في السفينة يؤدي تفريغها الى التلوث .

نستنتج مما سبق ان أسباب تلوث البيئة البحرية بالنفط الناجم عن السفن ، قد يحدث بشكل غير مقصود كما هو الحال في الكوارث البحرية القهرية التي تحدث نتيجة سوء الأحوال الجوية او لجنوح السفن او بسبب التصادم بينها ، او نتيجة الفعل الارادي المتعمد من قبل ربانة السفن والظاهرة الواضحة للتلوث العمدي للبيئة البحرية (التفريغ سواء كان تفريغاً مشروعاً او غير مشروع) اذ يقوم ربانة السفن بتفريغ بقايا الفضلات النفطية او غسل خزانات النفط بماء البحر مما يؤدي بصورة مباشرة او غير مباشرة بتلوث المياه البحرية بالنفط بشكل يؤثر على توازنها ومؤثراً كذلك على الكائنات والثروات الحية فيها ، وهذا التلوث بنوعيه قد يحدث من السفن الناقلة او غير الناقلة للنفط .

المبحث الثاني :- حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي في اطار الاتفاقيات الدولية الخاصة

يقصد بالاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية : الاتفاقيات التي تضم قواعد دولية تعالج نوعاً معيناً ومحددأ من مصادر تلوث البيئة البحرية ، اذ تبين الاحكام الخاصة بمكافحة مصدر التلوث بالقضاء عليه او خفضه او السيطرة عليه ، وقواعد حماية البيئة البحرية التي تعالج نوعاً معيناً من الملوثات متعددة ،لذلك نستعرض في هذا المبحث الاتفاقيات الدولية الخاصة التي تحمي البيئة البحرية من التلوث بالبترول ، ومن ثم القواعد الخاصة من التلوث الناجم عن السفن في مطلبين :-

المطلب الأول :- الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط

نبين في هذا المطلب اهم الاتفاقيات الخاصة بهذا المصدر من مصادر التلوث كالاتي :-

الفرع الأول - الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط المبرمة في لندن عام ١٩٥٤

تعتبر هذه الاتفاقية اول اتفاقية جماعية ابرزت الى حيز الوجود لمنع التلوث بالنفط الناتج عن السفن، وتعد بحق الركيزة الأساسية للجهود الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية بالنفط ، وبدأت الاتفاقية بالنطاق الشخصي اذ قررت انها تسري على السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف وكذا على السفن التي لا تحمل جنسية تلك الدول ،عدا بعض الناقلات التي حددتها الاتفاقية^(٢٥) والناقلات المستثناة هي الناقلات التي تقل حمولتها عن (١٥٠) طن ،والسفن الأخرى التي تقل حمولتها عن (٥٠٠) طن، والسفن الحربية ،تهدف الاتفاقية وتعديلاتها الى منع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن التفريغ العمدي للنفط من السفن في مناطق معينة بالذات ، ونظمت الاتفاقية في المادة الثالثة وما بعدها القواعد المتعلقة بتفريغ النفط في البحار، واجازت في حالات محددة التفريغ بشروط بالنسبة للسفن عدا الناقلات وفقا للمادة (٣/أ) فإنه :يحظر تفريغ النفط من السفن في أي جزء من البحار،

عدا حالة توفر شروط تتعلق بكون السفينة في حالة ابحار وجريان في البحر ، وان لا يتجاوز معدل التفريغ (٦٠ لتر) في الميل الواحد وان يكون محتوى البترول المفرغ اقل من ١٠٠ جزء من المليون من الخليط ، وان يتم التفريغ في ابعد مساحة ممكنة من البر^(٢٦) ، اما بالنسبة لناقلات النفط نصت المادة (٣/ب) يجوز لها التفريغ ان كانت بحالة ابحار مواصلة لسيرها ، وبشرط الا يتجاوز معدل التفريغ الفوري ستين لتراً في الميل الواحد وان لا تتجاوز كمية النفط المفرغة في رحلة الصابورة جزءا من خمسة عشر الف جزء من مجمل سعة الحمولة وان تكون الناقله على بعد يزيد على خمسين ميلاً من أقرب شاطئ^(٢٧) ، ونميل الى الرأي القائل ان الشروط السابقة التي اوردها المادة (٣) تقلل من أهمية الحظر الذي جاءت به وتزيد من نسبة الحظر على النحو الذي يتتافى مع الهدف الذي قصدته الاتفاقية^(٢٨) ، وفي جميع الأحوال تضمنت المادة (٤) من الاتفاقية احكام التفريغ الجائر المشروط وهذه الاحكام تضمنت استثناءين وردت على الفقرة ب من المادة (٣) من الاتفاقية أولها :بخصوص مياه الاتزان بحيث يكون التفريغ جائزاً طالما تم في مياه هادئة ونقية ولم ينتج عنه اثار مرئية من الزيت على سطح الماء^(٢٩) ، اما الاستثناء الاخر يتعلق بتسرب الزيت او المزيج الزيتي من السفن والناقلات لغرض تأمين سلامة الناقله في حالة عطل السفينة وتسرب البترول منها وعدم السيطرة عليه رغم اتخاذها كافة الاحتياطات بعد حدوث العطل ، او انقاذ وحماية أرواح البشر وعند القوة القاهرة في هذه الحالات يكون التفريغ جائز^(٣٠) ، ويرى البعض ان المادة (٣) من الاتفاقية يندم اثرها عندما تتوفر المبررات التي جاءت بها المادة (٤) وهذا يزيد من فرص تلويث البيئة البحرية بالنفط^(٣١) . وفي حالة مخالفة الاحكام قررت المادة (١/٦) من الاتفاقية وضع العقوبات الملائمة لحالات التفريغ غير المشروع داخل المياه الإقليمية او خارجها ويعتبر جريمة وفقاً لقانون دولة الإقليم الذي جرى فيه التفريغ او قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة التي قامت بالتفريغ (المادة ٣١٦) من الاتفاقية ، ويشترط ان تكون العقوبات المفروضة للتفريغ غير المشروع للنفط خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة متناسبة مع الضرر^(٣٢) ويبدو من المادة (١/٦) ان الاتفاقية تحيل بصدد المسؤولية عن مخالفة احكامها الى احكام القانون الداخلي للدولة التي ترفع علمها وهو ما يحول دون إمكانية قيام المسؤولية الدولية^(٣٣) ، كما ألزمت الاتفاقية كل سفينة او ناقلة تخضع لأحكامها بأن تحمل سجل الزيت حيث تسجل فيه كافة عمليات الشحن والتفريغ وظروف كل عملية منها (م٩) من الاتفاقية . ويستثنى من تطبيق احكام الاتفاقية السفن الحربية وسفن صيد الحيتان التي تجر في مناطق البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية والمناطق الواقعة بينهما ، كما يجوز للدول المتنازعة والمحايدة ان توقف العمل بالاتفاقية اثناء العمليات العسكرية^(٣٤) .

وبالرغم ان هذه الاتفاقية تعد من اهم الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من نوع محدد من أنواع التلوث وتضمنت العديد من الالتزامات والعقوبات الردعية على عاتق الدول الأطراف فيها، الا اننا نتفق مع الرأي القائل بأن احكامها ضعيفة الأثر لأنها لم تشمل على كل السفن او الناقلات والمناطق البحرية ،حيث وردت استثناءات كثيرة عليها في المادة (٢) منها ، وتسمح المادة (٤) في حالات الضرورة ولإجل سلامة السفن والركاب والبضائع ، فضلاً على منحها الصلاحية لدولة العلم في تنفيذ احكامها يؤدي الى اضعاف فعاليتها ،والاكثر من ذلك فأن المادة (١٩) تتيح الفرصة للدول المتحاربة والمحايدة توقيف التنفيذ في أجزاء منها او كلها مما يؤدي الى وقف سريانها اثناء الحروب، والتي تؤدي الى الاثار المدمرة للبيئة البحرية^(٣٥) .

الفرع الثاني - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي (اتفاقية بروكسل ١٩٦٩)

كان السبب الرئيسي لإبرام هذه الاتفاقية حادثة السفينة(توري كانيون) امام شواطئ إنكلترا^(٣٦)، وتهدف هذه الاتفاقية الى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي الى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط، ونظمت الاتفاقية مفهوم كوارث تلوث البيئة البحرية بالنفط واعطت الدول الساحلية التي تتأثر او تكون مهددة بالتأثر بالكوارث البحرية حق التدخل في أعالي البحار، لإتخاذ التدابير الضرورية لمنع او تخفيف الاخطار الكبيرة وشيكة الوقوع التي ينجم عنها او التي تكون قد انتجت او تهدد بإنتاج تلوث جسيم بالشواطئ او المصالح الملحقة بها بالنفط على اثر حادث بحري يمكن ان يؤدي الى انتاج آثار ضارة جسيمة^(٣٧).

والزمت الاتفاقية الدولة الساحلية بأن تتشاور مع الدول الأخرى التي تأثرت بالكارثة البحرية^(٣٨)، قبل اتخاذ تدابيرها بمقتضى حق التدخل وخصوصاً مع الدولة التي تحمل السفينة علمها الا انها اجازت اتخاذ التدابير بدون الرجوع الى الدول الأخرى اذا ما كان الخطر حالاً، وفيما يتعلق بالتدابير الواجب اتخاذها من قبل الدولة الساحلية في حالة كوارث تلوث البحار بالنفط بمقتضى المادة (٥) بان تكون التدابير متناسبة مع الضرر القائم او المهدد به او المحتمل حدوثه وان لا تتجاوز ما هو ضروري بشكل معقول لتحقيق هدفها، وان تتوقف بمجرد الوصول لذلك الهدف ، وان لا تتعارض مع حقوق ومصالح دولة العلم او دولة ثالثة او أي شخص طبيعي او اعتباري ، ويتم تقدير مدى التناسب بين التدابير والضرر من خلال تقدير مدى الضرر المحدث واحتماله اذا لم تتخذ التدابير ومع فعالية تلك التدابير ومدى الضرر الذي يمكن ان تسببه مثل تلك التدابير^(٣٩) . واذا تجاوزت الدولة هذا القيد عند ممارستها لحق التدخل فإن المادة (٦) من الاتفاقية تلزم الدول بتعويض المتضرر جراء ذلك التجاوز^(٤٠). وقد أوردت الاتفاقية بعض الاستثناءات من تطبيق احكامها على السفن الحربية والعامّة

المملوكة للدولة او المشغلة بمعرفتها والسفن التي تكون مخصصة لأغراض غير تجارية ، وفي المادة (٣/٢) لم تجز الاتفاقية ممارسة حق التدخل اذا كان الحادث ناتجاً عن تشغيل المنشآت والمهمات المخصصة لأستكشاف واستغلال موارد قاع البحار والمحيطات او باطن تربتها .

وعلى الرغم من أهمية الاتفاقية والقواعد والالتزامات التي فرضتها الا انها لم تسلم من سهام النقد التي وجهت لها ، ومنها جسامه العيب الذي لحق بالاتفاقية من خلال الاستثناء الوارد في المادة (٣/٢) ، ونتفق في هذا المجال مع الرأي القائل بأن أمر هذا الاستثناء لا يمكن تبريره مع زيادة المخاطر الكبيرة الناتجة عن التلوث النفطي من تلك المعدات واثرها على الدول الساحلية القريبة منها ، كتلك التي حدثت في (اكوفيسك) في بحر الشمال وحادثه حقل النوروز الإيراني في الخليج العربي ، وكان لابد من منح الدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار ضد تلك المنشآت لتحقيق حماية اكبر واكثر فاعلية من مصادر التلوث الأخرى (٤١) .

الفرع الثالث : الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩
انعقدت هذه الاتفاقية في العام ١٩٦٩ تحت اشراف المنظمة الدولية للملاحة البحرية لتصبح سارية النفاذ عام ١٩٧٥ ، ثم أجريت عليها تعديلات بمقتضى بروتوكول لندن في العام ١٩٧٦ وبدأ سريانه عام ١٩٨١ ، ثم عقد لتعديلها بروتوكول آخر ابرم في لندن عام (١٩٨٤) (٤٢) ، تهدف الاتفاقية الى منح التعويض الملائم للأشخاص المصابين بضرر ناتج عن تلوث البيئة البحرية بزيوت البترول ، والذي ينتج عن تسريب او تفرغ البترول الناجم عن السفن البحرية (٤٣) ، واقت عبء المسؤولية وتبعة التعويض عن الاضرار التي يسببها التلوث الناجم عن انسياب او تصريف النفط من السفن في إقليم الدولة المتعاقدة او بحرهما الإقليمي على مالك السفينة ، واستبعدت عملياً المسؤولية المباشرة للدولة ، اذ لا تنطبق احكامها على السفن الحربية او السفن الأخرى المملوكة للدولة او تلك التي تستخدم لأغراض غير تجارية (٤٤) ، اما عن طبيعة المسؤولية التي اقرتها الاتفاقية فهي المسؤولية الموضوعية التي لا تعتمد شرط الخطأ لتوقيع المسؤولية المترتبة عن الضرر الحاصل الذي يلتزم به مسؤول السفينة (٤٥) .

الفرع الرابع - الاتفاقية الخاصة للاستعداد والتعاون في حالة التلوث النفطي ١٩٩٠ - التي تسهل المساعدة المشتركة والاستجابة السريعة لحالات التلوث النفطي الكبرى ، والتي تهدد البيئة الملاحية وحدود السواحل ، والزمتم الاتفاقية الدول الأطراف فيها التبليغ عن حالات التلوث بالنسبة للسفن والسفن الهوائية التي تعمل بمجال النفط بمحاذاة الشاطئ ، وان تقوم الدول الاطراف بتطوير خطط الطوارئ ، اضافة الى وضع انظمة وطنية على المستوى الوطني والاقليمي لمواجهة حالات التسرب النفطي (٤٦) .

المطلب الثاني :- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية لندن ١٩٧٣) (٤٧)

تعد هذه الاتفاقية من اهم وأشمل الاتفاقيات التي ابرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورة ، وكانت نتاج المؤتمر الدولي الخاص بالتلوث البحري الذي عقد تحت اشراف المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٧٣ ، وجاءت الاتفاقية كنتيجة حتمية لقصور اتفاقية لندن ١٩٥٤ حول منع التلوث بالنفط ولزيادة حوادث السفن والناقلات التي تحمل مواداً نفطية او مواد غير نفطية وتحطمها في أي جزء من البحار ، ولأهمية الاتفاقية سيتم بيان نطاق تطبيقها واهم الالتزامات التي تضمنتها كما يلي :-

الفرع الأول - نطاق تطبيق الاتفاقية

نصت الاتفاقية في (م١/٣) على نطاقها الشخصي عندما أعلنت انها تسري على السفن التي تحمل اعلام الدول الأطراف والسفن التي تعمل تحت سلطة الدول الأطراف حتى ولو لم تكن ترفع علمها، واستثنت في فقرتها الثانية السفن الحربية ، وسفن المساعدات البحرية ، والسفن المملوكة لدولة طرف وتعمل لحسابها وتحت سلطتها لأغراض غير تجارية ، على ان تلتزم الدول الأطراف بضمان اتساق عملية تشغيل هذه السفن الى حد بعيد مع احكام الاتفاقية من خلال اعتمادها لوسائل معقولة تزيد من قدرات هذه السفن المملوكة او المشغلة بمعرفة الدول

اما النطاق الموضوعي فهو يختلف تبعاً لاختلاف الوسيلة الملوثة للبيئة البحرية ان كانت سفناً او ناقلات جديدة ، فقد سمحت المادة (١٠/٢-٣-أ) من الملحق الأول للناقلات الجديدة بتصريف المخلفات بما لا يزيد عن (١/٣٠٠٠٠) من اجمالي الحمولة ، واشترطت ان لا يقل البعد الذي يتم فيه التصريف من الناقلات التي تحمل ٤٠٠ طن فاكثر من النفط على مسافة ٥٠ ميلاً من البر (٤٨) ، اما السفن فقد اجازت المادة (١٠/٢-٣-أ) من نفس الملحق التفريغ مع ضرورة ان يكون لديها نظام رصد تفريغ لنفط ورقابته ونظام لنصفية المياه قبل ان يتم التفريغ ، وان تكون السفينة على مسافة لا تقل عن اثني عشر ميلاً من أقرب شاطئ وفي كلتا الحالتين يشترط ان لا يجري التفريغ من السفن والناقلات في المناطق الخاصة ،وهي فكرة استحدثتها الاتفاقية لمنع التلوث بالنفط من السفن ،لذلك فان المادة (١٠/٣، ١/٢) من الملحق الأول تحظر كلياً أي تفريغ للبتترول او المواد الممزوجة به ، من أي سفينة او ناقلة حمولتها القائمة (٤٠٠طن) فاكثر في المناطق الخاصة ، والتي تعني المنطقة البحرية التي تستدعي الاعتراف بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الايكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها مما يستدعي بشأنها تبني مناهج خاصة آمرة بمنع التلوث البحري بها ، ويسري على المناطق الخاصة الملحقات المتعلقة بحظر التلوث بالنفط ،وكذا التلوث من السفن (٤٩).

الفرع الثاني - الالتزامات الواردة في الاتفاقية

الزمت الاتفاقية الدول الأطراف بالتعهد بإعطاء الفاعلية اللازمة لأحكام هذه الاتفاقية وملاحقتها بفرض منع التلوث للبيئة البحرية من جراء القاء المواد الضارة ، او من السوائل المتدفقة التي تحتوي على مثل هذه المواد ، كما الزمت لاتفاقية الدول التي تتبعها السفينة باتخاذ الإجراءات المناسبة وفقاً لقانونها الوطني وعلى وجه السرعة وبغض النظر عن مكان وقوع المخالفة وذلك لاحتواء آثار المخالفة التي أحدثتها السفينة ، بعد علمها من قبل دولة طرف بالمعلومات والأدلة التي تثبت وقوع المخالفة^(٥٠)، كما الزمت الاتفاقية الدولة التي ترفع السفينة علمها اخطار الدولة الطرف التي ابلغتها وتلزم الدول التي لها سواحل على المناطق الخاصة بموجب المادة (١٠/٧-أ-ب)ن بتزويد موانئ الشحن ،وموانئ الصيانة والإصلاحات بالخدمات المتناسبة لمعالجة المخلفات ومياه غسيل الصهاريج التي تحمل النفط وفي جميع الموانئ في المنطقة ولكافة أنواع السفن ، ويستثنى من ذلك الحظر بموجب (م ١١) من الملحق التفريغ الذي يكون لازماً لضمان سلامة السفن والملاحة والارواح والبضائع والأموال التي ترخص بها الحكومة بهدف مكافحة حوادث التلوث مما يقلل من أهمية الحظر في مثل هذه المناطق التي تحتاج الى قواعد آمنة لحمايتها من التلوث^(٥١)، وكذلك تلزم الاتفاقية الناقلات الجديدة التي يزيد وزنها عن (٧٠٠٠٠) طن او مساوي له ،بتزويدها بصهاريج اتران منفصلة تطبيقاً لتجنب التلوث الناجم عن تفريغ مياه الصابورة الملوثة التي تطرحها الناقلات عند تفريغ تلك المياه في موانئ شحن النفط^(٥٢)، ووجب الاتفاقية بعد استحداثها فكرة شهادة منع التلوث الدولي بالنفط على الدول الأطراف اخضاع كل ناقلة تبلغ حمولتها ١٥٠ طن فأكثرن وكل سفينة تبلغ حمولتها ٤٠٠ طن فأكثر للفحوصات الدولية والتأكد من سلامة بنائها وتجهيزاتها ولا تسمح بتشغيلها قبل اصدار شهادة منع التلوث .

ونتفق مع الرأي القائل ان هذه الاتفاقية التي استهدفت بإقرارها سد الثغرات التي كانت تعتري اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ حول منع التلوث بالنفط ، الا انها وقعت بنفس عيوب اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ وتتص على نفس الاستثناءات وتعد تكراراً لها ، مما يجعل وجودها عديم الفائدة والجدوى فضلاً عن الاحكام الفنية التي تضمنتها لتنتقل كاهل الدول النامية وتجعلها غير قادرة على توفيرها في سفنها التي ترتاد البيئة البحرية الخاضعة لسلطاتها^(٥٣).

الخاتمة

في ختام بحثنا عن القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن ،لابد لنا من وقفة متأملة لتحديد اهم النتائج التي توصلنا اليها ، والاشارة الى اهم ما يطرح من التوصيات تحقيقاً للفائدة العلمية ، وفيما يلي نوجز النتائج التي توصل اليها البحث :

- شكلت ظاهرة التلوث النفطي للبيئة البحرية تحدياً فعلياً للمجتمع الدولي ، وقد تجلى ذلك من خلال عدم الاتفاق على وجود تعريف واضح ومحدد لهذه الظاهرة الخطيرة ، استمر عدم الاتفاق حتى الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار عام ١٩٧٨ ، اذ تم التوصل الى تحديد مفهوم مصطلح البيئة البحرية.
- عدم وجود وصف دقيق ومحدد لتلوث لبيئة البحرية بالنفط الناجم عن السفن حصراً في الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن رغم توجيهها بحماية البيئة البحرية من التلوث بهذا المصدر من مصادر التلوث .
- تم إقرار العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة ، لمواجهة ظاهرة التلوث بالنفط ، الا ان المشكلة التي تواجه هذه الاتفاقيات تتمثل بغياب عنصر الالزام ، اذ تتمتع اغلبها بصفة الوقائية واتخاذ تدابير الحيطة فقط ، ولا تمتلك سلطة تنفيذية نافذة على الدول الأطراف فيها .
- عدم وجود تشريع دولي موحد وشامل لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن رغم كثرة اعتماد الدول على النفط كمصدر رئيسي من مصادر الطاقة ، وكذا تزايد اعتمادها على نقله من الدول المصدرة الى الدول المستوردة عن طريق السفن .

التوصيات

- ١- التشديد في مراقبة السفن الناقلة للنفط، التي تتوقف في الدول الساحلية او دولة الميناء والتعامل بصرامة مع السفن التي لا تلتزم بالمعايير والقواعد الدولية المطلوبة .
- ٢- حث الدول على ضرورة تعديل قوانينها الجزائية وتضمينها عقوبات صارمة ضد ملوثي البيئة البحرية بالنفط وتحميلهم نفقات التدابير التي تتخذ من اجل منع التلوث وخفضه او السيطرة عليه ، وضرورة اصلاح الضرر الواقع في أجزاء البحر الخاضعة لسيادتها وسلطاتها .
- ٣- العمل على انشاء محكمة دولية خاصة للنظر في قضايا تلوث البيئة ، تضم قضاة متخصصين في مجال مكافحة تلوث البيئة البحرية .

الهوامش

- (١) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، ط١، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، ٢٠٠٨، ص١٠٥.
- (٢) د. محمد طلعت الغنيمي، الاحكام العامة في قانون الأمم المتحدة "قانون السلام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٠، ص٩٨٣.
- (٣) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق، ص٧٥-٧٦.
- (٤) المادة (١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- (٥) انظر مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر، سلسلة المبادئ التوجيهية والقواعد للقانون البيئي رقم ٧ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي، ١٩٨٥، مشار اليه لدى د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق، ص٧٧.
- (٦) د. صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث "على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص٣٧.
- (٧) د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الأمن البيئي النظام القانوني لحماية البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، ٢٠٠٩، ص٢٠٢-٢٠٣.
- (٨) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق، ص١٠٨.
- (٩) م.م زينب عبدالمجيد خلف، رقية شاكر محمود، تأثير التلوث النفطي على المعالم الاثرية، مجلة الملوية للدراسات الاثرية والتاريخية، المجلد الرابع، العدد السابع، ٢٠١٧، ص٣٣٢.
- (١٠) م.م زينب عبدالمجيد خلف، رقية شاكر محمود، مصدر سابق، ص٣٣٤.
- (١١) نور الهدى حدادي، ايمان مزوار، الصناعة النفطية البحرية واثرها على البيئة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الليسانس، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، ٢٠١٢-٢٠١٣، ص١٧.
- (١٢) مغزي حب الله خالد، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، رسالة ماجستير، جامعة خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠٢٠، ص١٧.
- (١٣) ا.د مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص٤٠٣.
- (١٤) راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحري، دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة أسيوط، مصر، ٢٠٠٨، ص٥.
- (١٥) د.محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص٣٠.
- (١٦) بتول جمال عبدالمجيد أبو صبيح، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، ٢٠٢١، ص٣٣.

- (١٧) مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق - ٢٠١٥-٢٠١٦، ص٢٣.
- (١٨) مونية كرواط، مصدر سابق، ص ٢٣.
- (١٩) من حوادث التحطم بسبب سوء الأحوال الجوية حادث تحطم الناقل الماطية Erika والتي كانت تحمل حوالي ٣٠٠٠٠ طن من زيت الوقود الثقيل وأثر سوء الأحوال الجوية تحطمت الناقل عند خليج غاسكون ساحل بريتاني الفرنسي وأثر هذا التحطم تسرب حوالي ١٩٨٠٠ طن من الزيت وقدرت التعويضات بحوالي ٢٩٦٤٤٦٢٤٨ فرنك فرنسي ، مشارا اليه لدى مونية كرواط، مصدر سابق، ص ٤٤.
- (٢٠) بتول جمال عبدالمجيد أبو صبيح ، مصدر سابق، ص ٤٤.
- (٢١) مونية كرواط، مصدر سابق، ص ٢٢،
- (٢٢) المصدر السابق، ص ٢٢.
- (٢٣) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق ، ص ١٣٢.
- (٢٤) المصدر السابق ، ص ١٣٢-١٣٣.
- (٢٥) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق ، ص ٤٥٣.
- (٢٦) حياة عبد المؤمن ،ليدية اقوجيل ،حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث ،مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري ،تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، ٢٠١٤-٢٠١٥، ص٥٢.
- (٢٧) د. احمد عبدالكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، ط١، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٩٩٧، ص١٠٠.
- (٢٨) عبده عبدالجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ص ٤٦.
- (٢٩) حياة عبد المؤمن ،ليديه اقوجيل ،مصدر سابق، ص ٥٢.
- (٣٠) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي ،مصدر سابق ، ص ٤٥٤.
- (٣١) عبده عبدالجليل عبد الوارث ،مصدر سابق ، ص ٤٧.
- (٣٢) حياة عبدالؤمن ،ليدية اقوجيل ،مصدر سابق ، ص ٥٣.
- (٣٣) عبده عبدالجليل عبد الوارث ، مصدر سابق، ص ٤٨ .
- (٣٤) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق ، ص ٤٥٥.
- (٣٥) عبده عبدالجليل عبد الوارث، ص ٤٩.
- (٣٦) جنحت الناقله الليبيرية المذكورة بالقرب من السواحل الإنجليزية مما أدى الى تسرب الزيت من احواضها محدثة بقعة زيتية كثيفة امتدت على الشواطئ الإنجليزية والفرنسية وقد تدخلت الحكومة البريطانية وفجرت الناقله في أعالي البحار مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي التي تعطي الاختصاص فقط لدولة العلم في أعالي البحار لمنع استمرار تلوث شواطئها ، راجع بالتفصيل د. محمد سعيد عبدالله الحميدي ، مصدر سابق ، ص ٤٥٣.

- (٣٧) سيدي عيسى عبدالرحمن ، بونفيسة منال ، الحماية القانونية الدولية للبيئة ، مذكرة ماستر ، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية ، قسم الحقوق ، جامعة عين تموشنت ، ٢٠١٦-٢٠١٧ ، ص ٦٠ .
- (٣٨) حددت المادة الثانية من الاتفاقية معنى الكارثة البحرية :بأنها تصادم السفن او جنوحها او أي حادثة ملاحية أخرى ، او واقعة على ظهر السفينة او خارجها ينتج عنها ضرراً مادياً او التهديد المحقق بضرر مادي لسفينة او شاحنة .
- (٣٩) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي ، مصدر سابق ، ص ٤٦٠ .
- (٤٠) عبده عبدالجليل عبدالوارث، مصدر سابق، ص ٥١ .
- (٤١) د. صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة ، القاهرة، ١٩٩١ ، ص ٤٤ .
- (٤٢) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق ، ص ٤٦٠ .
- (٤٣) فطحية نجاتي بشير ، الازهر العبيدي ، الحماية الدولية في اطار حقوق الانسان مع الإشارة لبعض المستجدات القانونية ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، العدد ١٠ ، جامعة الوادي ، الجزائر، ٢٠١٥ ، ص ٤٣ .
- (٤٤) المواد (٢) و(١/٣) و(١/١١) من الاتفاقية
- (٤٥) مغزي حب الله خالد، مصدر سابق ، ص ٢٢ .
- (٤٦) بنول عبدالمجيد أبو صبيح ، مصدر سابق، ص ٢٥ .
- (٤٧) تتألف الاتفاقية من خمس مرفقات فنية ، المرفق الأول :الاحكام الخاصة بمنع التلوث بالنفط ويتعلق المرفق الثاني بتنظيم مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن صباً ، والمرفق الثالث :يتعلق بتنظيمات لمنع التلوث للمواد الضارة المنقولة بحرا، والملحق الرابع يتعلق بتنظيم منع التلوث بمياه المجاري من السفن والملحق الخامس ينظم منع التلوث بقمامات السفن راجع بالتفصيل د. محمد سعيد الحميدي، مصدر سابق ، ص ٤٧٩ .
- (٤٨) عبده عبدالجليل عبدالوارث، مصدر سابق ، ص ٥٤ .
- (٤٩) عبده عبد الجليل عبد الوارث ، مصدر سابق ، ص ٥٦ .
- (٥٠) د. محمد سعيد عبدالله الحميدي، مصدر سابق ، ص ٤٨٠ .
- (٥١) عبده عبد الجليل عبدالوارث ، مصدر سابق ، ص ٥٧ .
- (٥٢) د. محمد مصطفى يونس ، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام ، دار النهضة، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ص ١٦٨-١٦٩ .
- (٥٣) عبده عبدالجليل عبدالوارث ، مصدر سابق ، ص ٥٩ .

المصادر

أولاً- الكتب

١. د. احمد عبدالكريم سلامة ، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية ط١، جامعة الملك السعود،الرياض،١٩٩٧ .
٢. د. راوي عبد الفتاح ، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الانجلو امريكي(دراسة مقارنة)،دار النهضة العربية،القاهرة،٢٠٠٩ .
٣. د. صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة من التلوث، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٩١ .
٤. د. طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الامن البيئي للنظام القانوني لحماية البيئة البحرية، دار الجامعة الجديدة ، الازارطة،٢٠٠٩ .
٥. عبده عبد الجليل عبد الوارث لحماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠ .
٦. د.محمد سعيد عبدالله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة،الازارطة،٢٠٠٨ .
٧. د.محمد طلعت الغنيمي، الاحكام العامة في قانون الأمم المتحدة "قانون السلام"، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ١٩٧٠ .
٨. د.محمد عبد الفتاح ترك ،التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية ،٢٠٠٣ .
٩. د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي ،دار النهضة ،القاهرة، ١٩٩٨ .
١٠. أ.د. مصطفى كمال طه ،القانون البحري ،ط١، مكتبة الوفاء،الإسكندرية،٢٠١٠ .

ثانياً:- الرسائل والمذكرات والاطاريح

١. بتول جمال عبد المجيد أبو صبيح ، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط. رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط ، كلية الحقوق ، ٢٠٢١ .
٢. حياة عبد المؤمن ،ليدية اقوجيل ،حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث ، مذكرة ماستر، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، كلية الحقوق ،٢٠١٤-٢٠١٥ .
٣. سيدي عيسى عبد الرحمن ، منال أبو نفيسة، الحماية القانونية الدولية للبيئة، مذكرة ماستر ،جامعة عين تموشنت، كلية الحقوق ، ٢٠١٦-٢٠١٧ .
٤. مغزي حب الله خالد ، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي ، رسالة ماجستير، جامعة خيضر ،بسكرة ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠٢٠ .

٥. مونية كرواط ، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن ، مذكرة ماستر ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق ، ٢٠١٥-٢٠١٦ .

٦. نور الهدى حدادي ، ايمان مزوار ، الصناعة النفطية البحرية واثرها على البيئة ، مذكرة لنيل شهادة الليسانس ، جامعة قاصدي مرباح ، ورقلة ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية ، ٢٠١٢-٢٠١٣ .

ثالثاً :- البحوث

١. م.م زينب عبد المجيد خلف ، رقية شاكر محمود ، تأثير التلوث النفطي على المعالم الاثرية ، بحث منشور ، مجلة الملوية للدراسات الاثرية ، المجلد الرابع ، العدد ٧ ، ٢٠١٧ .

٢. فطحية نجاتي بشير ، الازهر العبيدي ، الحماية الدولية في اطار حقوق الانسان مع الإشارة لبعض المستجدات القانونية ، بحث منشور ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، العدد ١٠ ، جامعة الوادي ، الجزائر ، ٢٠١٠ .

رابعاً- الاتفاقيات الدولية

١. الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط المبرمة في لندن عام ١٩٥٤
٢. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي (اتفاقية بروكسل) لعام ١٩٦٩ .

٣. الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩ .

٤. اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣

٥. الاتفاقية الخاصة للاستعداد والتعاون في حالة التلوث النفطي لعام ١٩٩٠ .