
**International protection of the marine environment from
pollution caused by maritime transport**

Firas Naeem Jasim

Ministry of Education/Open Educational College

Firasnaeem1985@gmail.comDOI: [10.31973/aj.v1i138.1727](https://doi.org/10.31973/aj.v1i138.1727)**Abstract**

Research on the topic of pollution of the marine environment by sea transport and its danger to humans, consisting of marine organisms, as its effects are no longer confined to the pollution-exporting country only, and it cannot be described as a regional problem confined to one region without another, but rather it has become a global phenomenon that crosses the political borders of countries that require concerted efforts of all. This necessitated the intervention of the international community to organize the international legal protection of the marine environment from the danger of pollution resulting from maritime transport for this reason, the study of the research necessitated dividing it into two main sections, the first of which dealt with the conceptual framework of the pollution of the marine environment by shipping. While the second dealt with the legal regulation to protect the marine environment from pollution resulting from maritime transport, and then the research ended with a number of conclusions and a set of recommendations that we hope will contribute to strengthening the legal protection of the marine environment from pollution resulting from shipping within the framework of international law.

Keywords: marine environment, pollution, shipping, ships, international agreements, international responsibility.

الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري

م. فراس نعيم جاسم

وزارة التربية/الكلية التربوية المفتوحة

Firasnaeem1985@gmail.com

(مُلخَصُ البَحْث)

يتمحور البحث حول موضوع تلوث البيئة البحرية، بواسطة النقل البحري وخطورته على الإنسان والعناصر المكونة للبيئة، إذ لم تعد آثاره تقتصر على الدولة المصدرة للتلوث فحسب، ولا يمكن وصفه بمشكلة إقليمية محصورة في منطقة دون أخرى، بل أصبح يشكل ظاهرة عالمية عابرة للحدود السياسية للدول، تتطلب تضافر الجهود كافة، مما يستدعي تدخل المجتمع الدولي، لتنظيم الحماية القانونية الدولية للبيئة البحرية من خطر التلوث الناجم عن النقل البحري.

ولأجل ذلك اقتضت دراسة البحث تقسيمه إلى مبحثين رئيسيين: الأول منهما تطرق للإطار المفاهيمي لتلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري، بينما درس الثاني منهما التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري، ومن ثم انتهى البحث الى عدد من الاستنتاجات ومجموعة من التوصيات التي نأمل أن تسهم في تعزيز الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري في إطار القانون الدولي.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية، التلوث، النقل البحري، السفن، الاتفاقيات الدولية،

المسؤولية الدولية

المقدمة

تشغل البيئة البحرية ما يزيد عن (٧٠%) من مساحة كوكب الأرض، ولها دور مهم في حياة الإنسان، لما تحتويه هذه البيئة من ثروات سمكية مختلفة، ومعادن متنوعة ومصادر طاقات متعددة، فضلا عن ذلك تعد البحار الوسيلة المثلى والسبيل الأنسب لنقل (٧٥%) من حجم التجارة الخارجية العالمية، إلا إن التقدم الصناعي وما رافقه من تطور تكنولوجي بمرور الوقت قد انعكس سلباً على البيئة البحرية، نتيجة الأنشطة البشرية التي تمارس في البر، أو البحر، أو الجو، إذ أسهمت وسائط لنقل البحري في تعريض البيئة البحرية للتلوث الذي أصبح اليوم من أخطر المشاكل المستحدثة التي ظهرت مؤخراً، وألقت بظلالها على البيئة البحرية من جهة وحياة الإنسان من جهة أخرى. ومن هنا تركز إشكالية البحث على مدى نجاعة أو فعالية أحكام القانون الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من آثار التلوث الناجم عن النقل البحري.

ولمعالجة الإشكالية اتبع البحث المنهج التحليلي، لدراسة وتحليل مختلف النصوص القانونية التي تعالج موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري، والمنهج الوصفي لوصف مظاهر تلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري والآثار الناجمة عنه، فضلاً عن المنهج التاريخي، للوقوف على بعض الوقائع التي رتبت نتائج قانونية ذات صلة بموضوع البحث.

وعليه فقد قُسمَ البحث إلى مبحثين رئيسيين: درس الأول منهما الإطار المفاهيمي لتلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري، بينما تعرض الثاني إلى التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لتلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري

سيستعرض هذا المبحث مفهوم تلوث البيئة البحرية في المطلب الأول منه، بينما سيتطرق المطلب الثاني إلى مفهوم النقل البحري وهو ما سنوجزه بالآتي:

المطلب الأول: مفهوم تلوث البيئة البحرية

يقتضي بيان مفهوم تلوث البيئة البحرية التطرق إلى تعريف البيئة البحرية ونطاقها، مع تقديم تعريف لتلوث البيئة البحرية، وهو ما سيتم تناوله تباعاً في الفروع الثلاثة، وعلى الشكل الآتي:

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

البيئة في اللغة العربية مشتقة من الفعل "بوأ" وهي في اللغة تأتي بعدة معانٍ نذكر منها: معنى المنزل أو الموضع، يقال: تبوأْت منزلةً أي: نزلته وبوأ له منزلاً وبوأه منزلاً: هياه ومكن له فيه وفي ذلك قوله تعالى في الآية (٥٦) من سورة يوسف: " وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ يَبْتَوًّا مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ نُصِيبُ بِرَحْمَتِنَا مَنْ نَشَاءُ وَلَا نُضِيعُ أَجْرَ الْمُحْسِنِينَ". وجاءت أيضاً بمعنى الرجوع ومنه قوله تعالى في الآية (٢٩) من سورة المائدة: " إِنِّي أُرِيدُ أَنْ نَبُوءَ بِإِثْمِي وَإِثْمِكَ فَتَكُونَ مِنْ أَصْحَابِ النَّارِ وَذَلِكَ جَزَاءُ الظَّالِمِينَ ". ويكاد ينصرف المعنى اللغوي للبيئة في مختلف اللغات إلى الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي بوجه عام، كما ينصرف إلى الظروف التي تحيط بذلك الوسط أياً كانت طبيعتها، ظروف طبيعية، أو اجتماعية، أو بيولوجية والتي تؤثر على حياة ذلك الكائن ونموه وتكاثره، أما اصطلاحاً فإن البيئة تُعرّف على أنها: " ذلك الحيز الذي يمارس فيه الإنسان مختلف أنشطة حياته، وتشمل ضمن هذا الإطار الكائنات الحية من حيوان ونبات والتي يتعايش معها الإنسان (بشير، ٢٠١١، ص ص ٧-١٠).

وتبلور المفهوم القانوني للبيئة من خلال المؤتمرات والاتفاقيات الدولية، إذ قدّم مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة المنعقد في استكهولم عام ١٩٧٢ مفهوماً متسعاً للبيئة بوصفها: "رصيد الموارد المادية والاجتماعية والمتاحة في وقت ومكان ما، لإشباع حاجات الإنسان وتطلعاته"، واهتمت كذلك التشريعات الوطنية للدول بموضوع البيئة ونذكر في هذا الشأن تعريف قانون حماية وتحسين البيئة العراقي رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩ في المادة (٥) منه للبيئة موضحاً أنها: "المحيط بجميع عناصره الذي تعيش فيه الكائنات الحية، والتأثيرات الناجمة عن نشاطات الإنسان الاقتصادية، والاجتماعية، والثقافية".

مما سبق يمكن تعريف البيئة بأنها: "الوسط الذي يعيش فيه الإنسان إلى جانب غيره من الكائنات الأخرى، ومنها يستمد مقومات حياته وبقائه من غذاء، وكساء، ومسكن، وما يكتسبه من عادات وثقافات إلى جانب الكائنات الحية، أو منها يستمد مستلزمات حياته كافة وبقائه من حياة وكساء ومسكن، فضلاً عما يكتسبه من عادات وثقافات مختلفة" (الجبوري، ٢٠١٥، ص ٥-٦).

للبيئة البحرية أهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى، وجوهر هذه الأهمية ما تتمتع به هذه البيئة من طبيعة متميزة، إذ تعد النموذج الأمثل للبيئة الإنسانية، وذلك لأسباب طبيعية وجغرافية، فهي ليست إلا كلاً واحداً متوازناً، أو متكاملًا، ومتصلاً في نسق طبيعي.

يعد مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون، إذ كان الفقه الدولي التقليدي يستعمل لفظ البحر للدلالة على مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، المتصلة ببعضها البعض، وعلى ذلك عرف البحر بأنه: "مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروغرافي". وفي الاصطلاح الجغرافي تعد ملوحة البحر المعيار الرئيسي المميز للبحر، فكل المياه المالحة تعد بحراً جغرافياً.

ثم ظهر بعد ذلك مصطلح البيئة البحرية الذي تم التوصل إليه في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة السادس لقانون البحار، والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام ١٩٧٨ الذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وصاغت المفهوم الحديث للبيئة البحرية على أنها: "نظام بيئي، أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، فضلاً عن العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض، وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها".

إذ أصبح هذا المفهوم يمثل علامة بارزة في فقه القانون الدولي. كما عرفت مبادئ مونتريال/كندا التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر في البر البيئة البحرية بأنها: " بالمنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة" (محمد، ٢٠١٧، ص ٦٢٣-٦٢٤). وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني: "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً وقاعها وباطنها وتربتها، وبما تحويه من كائنات حية حيوانية ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية باعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا" (بلوط، ٢٠١٩، ص ٢٧٩). لتشمل مياه البحار ومصبات الأنهار، وقاع البحر وما تحت تربتها والأحياء البرية البحرية والساحلية كافة، فهي تراث يجب حمايته وصونه وتقييمه بشكل صحيح، مما يستلزم المحافظة عليها لتبقى آمنة ونظيفة وصحية ومثمرة أيضاً، وهي مورد حيوي للحياة على الأرض، تؤدي النظم البيئية البحرية عدداً من الوظائف البيئية الرئيسية كتنظيم المناخ، ومنع التعرية، وتسهم في نشر الطاقة الشمسية، وتمتص ثاني أكسيد الكربون، وتحافظ على التنوع البيولوجي (EUROPEAN COMMISSION, 2006, P.2).

مما سبق يمكن تعريف البيئة البحرية على أنها: (جميع مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض، متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً، أو صناعياً وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية).

الفرع الثاني: نطاق البيئة البحرية

دون مراعاة للحدود السياسية بين الدول، تتربط النظم البيئية للبيئة البحرية بشكل وثيق، حدد فضاء البيئة البحرية بخمس مناطق بحرية، تبعاً لمدى قربها من اليابسة وهي البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، فضلاً عن أعالي البحار (Addis, 2012, p.6) وستعرض بإيجاز لهذه المناطق في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وكالاتي:

أولاً: البحر الإقليمي: اختلفت آراء الفقهاء في تحديد معنى البحر الإقليمي، فمنهم من عرفه بأنه: "ذلك الجزء من البحر التابع لإقليم الدولة الساحلية"، وهناك من عرفه: "بذلك الجزء من البحار العامة الملاصق للأرض والذي يدخل في ملكيتها".

وذهب اتجاه ثالث إلى تعريفه استناداً إلى مفهوم جغرافي بحت أي: أنه اكتفى بتحديد الموقع الجغرافي للبحر الإقليمي بين اليابسة والمياه الداخلية والبحر العالي، وهكذا نجد أن كل فريق قد ركز على جانب معين وأهمل جوانب أخرى مهمة. أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فقد أخذت بامتداد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى حزام بحري ملاصق لشواطئها يعرف بالبحر الإقليمي (حمود، ١٩٩٠،

ص ص ١٠٤-١٠٨). وحددت المادة الثالثة من الاتفاقية أعلاه عرض البحر الإقليمي بأثني عشر ميلاً بحرياً بنصها على أن: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (١٢) ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً للاتفاقية". ويتحدد البحر الإقليمي من الداخل بخط وهمي يسمى بخط الأساس، وهو الخط الذي يقاس منه ابتداء عرض البحر الإقليمي وقد أصبحت قاعدة حد أدنى انحسار المياه عن الساحل وقت الجزر هي القاعدة السائدة لتحديد خط الأساس. (العطية، ٢٠١٠، ص ٣٦٠).

ثانياً: المنطقة المتاخمة: هي: "منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية وملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة، للمحافظة على كيانه".

وإن كانت هذه المنطقة تعد جزءاً من أعالي البحار إلا أن الضرورة اقتضت أن تمنح الدولة الساحلية بعض الحقوق التي تعد استثناء على حرية أعالي البحار، بهدف منع خرق قوانينها، أو لوائحها الجمركية، أو الضريبية، أو المتعلقة بالهجرة، أو الصحة داخل إقليمها، أو بحرهما الإقليمي، وسائر الأعمال التي يمكن أن تشكل خرقاً لقوانينها. (رضوان، ٢٠١٣، ص ٦٩).

ثالثاً: المنطقة الاقتصادية الخالصة: عرفت المادة (٥٥) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ المنطقة الاقتصادية الخالصة ب: "المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي، وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في الاتفاقية".

وحددت المادة (٥٧) من ذات الاتفاقية عرض المنطقة بما لا يزيد عن (٢٠٠) ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، فعرض هذه المنطقة بعد طرح البحر الإقليمي منها يكون (١٨٨) ميلاً بحرياً، وقسمت المادة (٥٦) من الاتفاقية حقوق الدول الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة على وفق الآتي: ١- حقوق سيادية تمنح الدولة الساحلية حق الاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر وقاعه وباطن أرضه، وحفظ هذا المورد وإدارتها، فضلاً عن يتعلق بأنشطة الاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة مثل إنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح. ٢- الولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، وإجراء البحث العلمي وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. ٣- على الدولة الساحلية عند ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها أن تولي الرعاية الواجبة لحقوق الدول الأخرى وواجباتها، وأن تتصرف على نحو يتفق مع أحكام هذه الاتفاقية.

وينبغي على هذه الأخيرة عند ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها أيضا أن تولي الرعاية الواجبة لحقوق وواجبات الدولة الساحلية وواجباتها. (خضير، ١٩٩٧، ص ص ٩٥-٩٧).

رابعاً: الجرف القاري: عرفت المادة (٧٦) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بـ (الجرف القاري) و: "يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع، وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة". وحددت المادة (٧٧) من الاتفاقية أعلاه حقوقاً للدولة الساحلية على الجرف القاري تمثلت في: ١- ممارسة الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية، لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية. ٢- تكون الحقوق المشار إليها في الفقرة (١) خالصة. ٣- لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال فعلي أو حكومي ولا على إعلان صريح. على أن تقرير تلك الحقوق للدولة الساحلية لا يخل بالنظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الحيوي فوق تلك المياه، وألا تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري للملاحة وغيرها من حقوق الدولة الأخرى. (العطية، ٢٠١٠، ص ص ٣٧٠-٣٧٢).

خامساً: أعالي البحار: عرفت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٨٦) بـ (أعالي البحار) وتشمل: " جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية". وأوضحت المادة (٨٧) من الاتفاقية أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي بينتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى وتشمل بالنسبة لكل من الدول الساحلية وغير الساحلية حرية الملاحة، وحرية التحليق، وحرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية، وحرية صيد الأسماك، وحرية البحث العلمي.

وتمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار. (خضير، ١٩٩٧، ص ص ١٠٣-١٠٥).

الفرع الثالث: تعريف تلوث البيئة البحرية

التلوث في اللغة العربية: اسم من فعل يلوث، يعني اختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة بالمادة، مما يؤثر عليها ويفسدها، فهو يدور حول تغيير الحالة الطبيعية للأشياء بخلطها بما ليس من ماهيتها، أي بعناصر غريبة عنها فيكدرها ويضرها بما يعوقها عن أداء وظيفتها المعدة لها. وورد في أحد المعاجم اللغوية الفرنسية أن فعل يلوث:

polluer أي يلطخ أو يوسخ solir، ووسخ الشيء جعله غير سليم أو عكسه، ولوث الماء أو الهواء أي: جعله معيباً. ونجد ذات المعنى في قاموس (Wabster's New) الانكليزي، ففعل يلوث (pollute) جعل الوسط المحيط غير نقي. وبذلك فإن مفهوم التلوث يكاد يكون واحداً في اللغات الثلاث ويدور حول اختلاط أشياء غريبة بالماء، أو الهواء، أو التربة يجعلها فاسدة وغير صالحة وتسبب اضراراً للكائنات الحية جميعها. أما التلوث في الاصطلاح العلمي فقد عرّفه العالم البيئي (odum) بأنه "أي تغير فيزيائي، أو كيميائي، أو بيولوجي مميز ويؤدي إلى تأثير ضار على الهواء، أو الماء أو يضر بصحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وكذلك يؤدي إلى التأثير على الموارد المتاحة. (عبد الحافظ، ٢٠٠٨، ص ص ١٥٩-١٦١).

غير أن أهم تعريف للتلوث، هو التعريف الوارد في توصيات مجلس منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية الصادر في ١٤ تشرين الثاني عام ١٩٧٤ الذي عرف التلوث على أنه: "إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر إلى البيئة، إذ يترتب عليها آثار ضارة من شأنها أن تهدد الصحة الإنسانية، أو تضر بالموارد الحية أو بالنظم البيئية أو تنال من قيم التمتع بالبيئة، أو تعوق الاستخدامات المشروعة لها". وقد لاقى هذا التعريف قبولاً من جانب عدد كبير من الفقهاء، كما اعتمده معظم الاتفاقيات الدولية المعنية بالتلوث مع بعض التعديلات الطفيفة. (عطية، ٢٠٠٩، ص ص ١٧٥-١٧٦).

أما تلوث البيئة البحرية فقد عرف بأنه: "التغيير الذي يحدث في التوازن الطبيعي للبحر، ويؤدي إلى تعريض الأحياء المائية إلى الفناء من عوائق نباتية وحيوانية، ومن أسماك وحياتان ودلافين وطيور مائية، والحد كذلك من المتع البحرية على شواطئها أو يفسد كل الاستعمالات الشرعية للبحر". (الشواورة، ٢٠١٦، ص ٤١٦). كما عرفه مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية المنعقد في روما عام ١٩٧٠ بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواداً يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية، والأخطار على الصحة الإنسانية، وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وفساد مزايا مياه البحر عوضاً عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه". وفي فرنسا اقترحت المجموعة الوزارية المشتركة لدراسة مشكلات التلوث في البحر تعريفه بـ "التغيير في التوازن الطبيعي للبحر الذي قد يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر، والإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية والحد من المتع البحرية، أو قد يؤدي إلى إعاقة كل الاستخدامات الشرعية الأخرى للبحر". (الصايغ، طاقه، ٢٠٠٢، ص ٢١٨).

هذا وعرفت اتفاقية الأمم المتحدة قانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٤/١) منها تلوث البيئة البحرية على أنه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح".

نستنتج مما سبق ذكره أن تلوث البيئة البحرية ناتج عن قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد إلى البيئة البحرية، تلحق ضرراً بالكائنات الحية وتشكل مصدراً خطراً على صحة الإنسان وعائقاً للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، أو افساد نوعية جودة مياه البحر المستعملة للأغراض المختلفة وانقاصاً لمدى التمتع بها.

المطلب الثاني: مفهوم النقل البحري

سنعرض في الفرع الأول من هذا المطلب لتعريف النقل البحري، ولمصادر التلوث الناجم عن النقل البحري في الفرع الثاني، والبحث في أثره على البيئة البحرية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: تعريف النقل البحري

النقل لغة: من نقل ينقل نقلاً، نقل الشيء أي: حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي: رواه عنه. وعرفه مجمع اللغة العربية ب: "العملية التي يتم بها تغيير مكان السلع والأشخاص ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو. في حين عرفت وسائل النقل على أنها: "وسائل تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل وتوصيل مجموعة من السلع أو الأشخاص من مكان إلى آخر، مقابل أجر مدفوع ومتفق عليه، من أجل تحقيق هدف". وينظر إلى النقل والذي يُعبر عنه في بعض الأحيان بمصطلح المواصلات على أنه من الخدمات المهمة جداً، لأنه يوفر للإنسان سهولة التنقل من مكان لآخر، وكلما كانت تلك الوسائل متطورة، كلما ساعدت على سرعة التنقل وحققَت الأمان ووفرت الوقت المحدد للرحلة. (الكافي، ٢٠١٧، ص ٢٠).

وقدم للنقل مفاهيم عدة اختلفت باختلاف الباحثين ومنها (Becht) أنه: "حركة الأفراد والسلع من مكان لآخر"، كما عرفه خبير البنك الدولي للإنشاء والتعمير لشؤون النقل (Hanzodler) بأنه: "عملية وجدت لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق المأهولة ببعضها الآخر أو مع مراكز الاستهلاك (الجياشي، ٢٠٢٠، ص ص ٢٩-٣٠).

فالنقل البحري هو منظومة متكاملة، لإدارة وإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع بواسطة السفن عبر البحار من ميناء معين إلى آخر في الوقت المحدد وبالشروط والكلفة المتفق عليها. (النحراوي، ٢٠١٥، ص ٢٥).

يعد النقل البحري من أقدم أنواع النقل في العالم، إذ بدأ بالملاحة الساحلية بواسطة السفن الشراعية ثم أخذ يتطور إلى السفن البخارية، وبعدها للسفن التي تعمل بالآلة الغازية (ذات الاحتراق الداخلي)، ومن ثم إلى حاملات الطائرات العملاقة التي تسير بالطاقة الذرية في الأسطول الأمريكي. وأسهم النقل البحري في حركات الاستيطان بالعالم الجديد ونقل المواد الخام والمنتجات الصناعية من بلد لآخر ومن قارة لأخرى، كما أسهم في نمو وازدهار حركة التجارة الدولية في العالم. (الشوارة، ٢٠١٢، ص ٣٥٣). ويتسم النقل البحري بخصائص عدة تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى، يأتي في مقدمتها عدم وجود طرق محددة المسار تلتزم بها السفن البحرية، يستثنى من ذلك الممرات الملاحية المؤدية إلى الموانئ البحرية والتي يحدد مسارها عادة مورفولوجية قاع وعمق المياه، وعدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز، كما أنها لا تحتاج إلى إصلاح أو ترميم، ومجانبة المرور في المسطحات المائية البحرية الدولية منها والإقليمية، ويستثنى من ذلك الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة مثل: قانتي السويس وبنما، فضلا عن القدرة على حمل ونقل بضائع كبيرة في الرحلة الواحدة بحيث تتفوق الكميات التي تنقلها على أي واسطة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية، وقدرتها على النقل لمسافات طويلة تفوق المسافات التي تستطيع أن تقطعها أي واسطة أخرى للنقل، وأخيرا انخفاض تكلفة النقل، إذ يعد النقل البحري أقل أنماط النقل من ناحية التكلفة وهي انخفاض نفقات القوى المحركة في مجال النقل المائي. (خاطر، ٢٠١٠، ص ٢١٤-٢١٥).

تمثل السفينة واسطة النقل البحري التي أزلت حاجز المسافات الطويلة بين أقاليم العالم وربطت فيما بينها لأول مرة في التاريخ، بتكلفة اقتصادية محدودة وفي زمن يحدد مداه طبيعة القوة الدافعة المستعملة في تسيير السفن والتي تراوحت بين الرياح قديماً، وقوة البخار وماكينات الديزل حالياً، ويمكن تحديد أنواع السفن بالآتي:

١- السفن النظامية التي تعمل على خطوط منتظمة وفي أوقات محددة، لذا تتميز بالسرعة على الرغم من الارتفاع النسبي لتكلفتها، لذلك تواجه منافسة حادة من النقل الجوي وهي تختص بنقل الركاب والبريد والبضائع ولاسيما محاصيل الحبوب، والفاكهة، واللحوم، والأصواف.

- ٢- السفن الجواله (المتسكعة) وهي سفن محدودة الأهمية ولاسيما في نقل البضائع تعمل دون التقيد بأية مواعيد وبدون خط سير محدد، بمعنى أنه ليس لها نقطة بداية أو نهاية، إذ تتحرك من ميناء لآخر، تبعا لجهة البضائع المنقول إليها.
- ٣- السفن الصناعية وهي عبارة عن سفن تتم فوقها عمليات صناعية محددة مثل: سفن الصيد الآلية الكبيرة التي يوجد عليها مصانع متكاملة، لتجهيز الأسماك وتعليبها.
- ٤- السفن الساحلية: التي يستغل معظمها في نقل السلع الثقيلة الوزن، كبيرة الحجم مثل: الخامات، والرواسب المعدنية ولاسيما الفحم من مركز لآخر على طول خط الساحل.
- ٥- سفن الخدمات: التي تؤدي خدمات متعددة تسهل من العملية الملاحية في مناطق الموانئ مثل: القاطرات البحرية، وسفن الإمداد، والأحواض العائمة، وسفن الأبحاث، فضلا عن سفن الرفعات الثقيلة، وسفن تحطيم الجليد.
- ٦- ناقلات البترول: وهي أحدث انماط السفن العاملة في البحار وأكثرها أهمية في وقتنا الحاضر وأكثرها تأثيراً في الحضارة الصناعية، ومن أعظمها إسهاما في التجارة الدولية وأكبرها حجماً، مما خفض إلى حد كبير من تكلفة نقل البترول. وتشكل ناقلات البترول حالياً نصف حجم الأسطول التجاري العالمي تقريباً من ناحية الحمولة والعدد. (الزوكه، ٢٠١٣، ص ص ١٦٩-١٧١).

الفرع الثاني: مصادر التلوث الناجم عن النقل البحري

للإنسان دور واضح في تلوث البيئة البحرية التي غدت مستودعا نهائيا لمجموعة واسعة من المواد الملوثة التي يصرفها عمداً، أو عرضاً نتيجة أنشطته المختلفة، ذلك أن كثيراً من المواد الضارة مثل: النفايات والمواد الكيماوية التي تسبب تلوث تصرف في البيئة البحرية، لا سيما تلك المتعلقة بمجال الصناعة وشركات النقل البحري، عموماً عادة ما يكون مصدر هذه المخلفات مختلف الأنشطة البشرية التي تحدث يومياً وأهمها التسريبات النفطية، والإغراق (Odeku,2017,p.127)، إذ رافق التطور الصناعي في أجزاء كثيرة من العالم في النصف الثاني من القرن العشرين استعمال البيئات البحرية بشكل متزايد، لتصريف أو إطلاق أنواع كثيرة من النفايات. فضلا عن ذلك، فإن الزيادة في عدد وحجم السفن المستعملة للنقل البحري أدت الطبيعة الخطرة لشحناتها إلى عدد من الحوادث المدمرة للبيئة (Johnston.1981,p.77). واستناداً لما ذكر سنوضح في أدناه أهم مصادر التلوث الناجم عن النقل البحري وعلى الشكل الآتي:

أولاً: التلوث الناجم عن النفط الخام ومشتقاته: يعد النفط الخام ومشتقاته - بعد التقطير الجزئي للمادة الخام - من أكثر وأخطر المواد تلويثاً للبيئة البحرية، بسبب كميات النفط الهائلة التي تطرح من النفط الخام سنوياً، وتلوث البيئة البحرية يكون عادة على شكل كتل

زيتية طافية على مساحات شاسعة، أو على هيئة أشرطة زيتية طافية، أو على هيئة مستحلب عالق بالماء، أو زيوت ممتصة في الرواسب، أو الزيوت الموجودة على المخلوقات الحية البحرية، وتختلف سمية الملوثات النفطية وتأثيرها على كائنات البيئة البحرية، تبعاً لتركيبها الكيميائي والظروف البيئية. (أبو عيانه، ٢٠١٤، ص ٧٧). ويمكن إيجاز مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط ومشتقاته في الآتي:

أ- حوادث الناقلات: يجري شحن حوالي أربعة أخماس النفط المنتج في العالم بحراً بواسطة أكثر من (٧٠٠٠) ناقلة، تزيد حمولة (٣٠%) منها على (٢٠٠) ألف طن، بلغت حمولة بعض الأحجام منها نصف مليون طن متري، ولهذا ليس من المستغرب أن يتعرض البحر كل سنة إلى حوادث انسكاب مروعة، جراء تصادم ناقلات النفط في الممرات الضيقة وقرب موانئ التصدير والاستيراد، أو نتيجة تعرضها لعواصف هوجاء تؤدي إلى تعطيل امكانيات التحكم، فتجرح بها الأمواج اتجاه الشواطئ الضحلة، لترتطم بصخور القاع وتنتشر إلى نصفين، ومن أشهر حوادث انسكاب النفط من الناقلات النفطية التي كان لها آثار مدمرة على البيئة البحرية جنوح وغرق الناقلات توري كانيون بحمولة (١١٧) ألف طن أمام ساحل كورنيل البريطاني عام ١٩٦٧.

ب-تفريغ مياه الصابورة: وهي المياه التي تستعملها ناقلات النفط أثناء رحلة العودة لمعادلة وزنها، فبعد أن تفرغ الناقلات حمولتها من النفط الخام لا تستطيع الإبحار مطلقاً وهي فارغة لأنها تطفو كثيراً ويصعب التحكم في قيادتها، مما يتطلب تحميل خزانات النفط بكميات من المياه تتراوح بين (٣٠ - ٥٠%) من سعتها، فقبل مغادرة الناقلات لميناء التفريغ تحمل بحوالي (٣٠%) من حمولتها بماء البحر ويبدأ في غسل الخزانات الفارغة بتيار قوي من الماء الساخن، ويتم نقل ماء الغسيل إلى خزان إضافي، لأنه يحتوي على نسبة عالية من النفط، ثم تملأ الخزانات المغسولة بحوالي (٢٠%) من حمولة الناقلات بالماء النظيف وفي رحلة العودة يأخذ النفط المختلط بالماء في الخزانات المملوءة بحوالي (٣٠%) بالانفصال عن الماء ويطفو فوقه، وحينئذ يبدأ في ضخ الماء إلى البحر من أسفل الخزانات في عملية مشابهة لعملية تفريغ النفط في موانئ الاستقبال.

ت-الانسكاب المتعمد: في بعض الأحيان قد يجد مالك السفينة أنه من الأفضل تفريغ الشحنة في البحر، لإنقاذها من الغرق وإنقاذ طاقمه من البحارة، أو أن السفينة قديمة ومتهالكة وتحتاج إلى مصاريف كبيرة، لتجديدها وفي هذه الحالة فإن إغراقها بشحنتها يجلب لها مكاسب من شركات التأمين أكثر من بقائها. (الصايغ، طاقه، ٢٠٠٢، ص ٢٢٩-٢٣٢).

ونتيجة لما ذكر أصبح الخليج العربي اليوم من أكثر البيئات البحرية تلوثاً في العالم، لأنه حوض نفطي، فضلاً عن كونه يعد ممراً مائياً تسلكه ناقلات النفط إلى الأسواق العالمية حاملة (٥,٧) مليون برميل يومياً، أي تعبر مضيق هرمز ما يقارب (١٠٠) ناقلة نفط يومياً سواء المحملة بالنفط أو الفارغة منه، وفي طريقها للتحميل وهذه تحمل في خزاناتها مياه الاتزان التي تلقى في مياه الخليج لتسهم في تلويث البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي (عبده، ١٩٩٤، ص ٣٧٧).

ثانياً: **التلوث الناجم عن الإغراق**: يقصد بالإغراق وفقاً للمادة (٥/١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢: "التصريف المتعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات، أو الأرصفة، أو غير ذلك من التركيبات الصناعية، أي: إغراق متعمد في البحر للسفن، أو الطائرات، أو الأرصفة، أو غير ذلك من التركيبات الصناعية".

يعد الإغراق من أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية، لما ينجم عن هذا المصدر من مخاطر كبيرة وبالغة، نظراً لزيادة حجم العوادم والمخلفات التي يتم إغراقها في البحر كما أن آثار المخلفات تنتقل من مكان لآخر، بفعل التيارات البحرية، مما ينقل هذه الآثار وتلك الأضرار وهو ما يجعلها تتفاقم وتزيد من خطورتها (المضاحكة، ٢٠٢٠، ص ٤٠). ويدخل ضمن إطار هذا النوع من التلوث المواد العضوية التي تتخلص منها السفن الصناعية في البيئة البحرية مثل: مخلفات مصانع الأغذية، والألبان، والجبن وغيرها، أو مواد غير عضوية مثل: المخلفات المعدنية والكيماوية، ومركبات الرصاص والزنك، وكل ذلك يؤدي إلى التلوث والإضرار بصحة الإنسان، بل قد يصل الأمر إلى إصابته بالتسمم (نوال، ٢٠١٩، ص ٢٢٩).

ويندرج تحت هذا النوع من التلوث ما تطرحه السفن في البيئة البحرية من مياه صرف صحي التي تشتمل على العديد من الملوثات الخطرة سواء أكانت عضوية أو مواداً كيميائية مثل: الصابون، والمنظفات الصناعية، وبعض أنواع البكتيريا والميكروبات الضارة، فضلاً عن المعادن الثقيلة والمواد الكربوهيدراتية (عوض، شحاته، ٢٠١٤، ص ١٥٢).

كما تعد السفن مصدراً رئيسياً لتلوث البيئة البحرية بكميات كبيرة من المواد البلاستيكية، فالتلوث بالمواد البلاستيكية الناتج عن الأنشطة البشرية المهددة للحياة البحرية هو أحد أوجه الإغراق، وعلى الرغم من أنه ليس من الممكن الحصول على تقديرات دقيقة لكمية المخلفات البلاستيكية التي تصل للبيئة البحرية، لكن مع ذلك هنالك كميات كبيرة جداً منها، إذ تجدر الإشارة إلى أن إغراق سفن الصيد العالمي وحدها في البحر في عام ١٩٧٢ خلف ما يقارب (١٣٥٤٠٠) طن من المعدات البلاستيكية وما يقارب (٢٣٦٠٠) طن من مواد

التعبئة والتغليف الاصطناعية ، وتفقر السفن ما مقداره (٦٣٩٠٠٠) حاوية بلاستيك كل يوم حول العالم (Derraik,2002,p.843).

الفرع الثالث: أثر التلوث الناجم عن النقل البحري على البيئة البحرية

كثيراً ما تتعرض البيئة البحرية إلى التلوث بواسطة وسائط النقل البحري، أما نتيجة لتسرب النفط منها، أو نتيجة الحوادث التي تقع بين وسائط النقل البحري لاسيما ناقلات النفط، كما أن عمليات الشحن والتفريغ للبضائع، لاسيما النفط ينجم عنها تلوث البيئات البحرية، وأن خطورة التلوث البيئي بالنفط ومشتقاته تظهر في سرعة انتشاره على سطح الماء، إذ اكدت الدراسات أن الغالون الواحد من النفط يغطي في الغالب مساحة قدرها (١٥٠٠) متر مكعب ، ويؤدي تكون هذه الطبقة إلى قلة وصول الضوء إلى المياه التحتية، فضلا عن استهلاك كمية كبيرة من الأوكسجين الموجود في الماء، مما يؤثر على الأحياء المائية المختلفة (الجياشي، ٢٠٢٠، ص ص ١٠٠-١٠١). فللنفط تأثير سام على الكائنات البحرية عندما تمتصه، فتتجمع المواد الهيدروكربونية المكونة للنفط في الأنسجة الدهنية وكبد وبنكرياس الأسماك والتي تقتل بدورها الإنسان بعد اصابته بالسرطان ، كما تؤثر سلباً على اللاقاريات والعوالق والمحار والثدييات والطيور البحرية والشعاب المرجانية. ويمتد تأثير التلوث السلبي على المنتجات السياحية الشاطئية وتزداد كلفة الحد من التأثيرات السلبية للنفط أو ما تدفعه الشركات الملاحية من تعويضات نتيجة التلوث (عوض، شحاته، ٢٠١٤، ص ١٥٤). ولعل ما أحدثته الناقلات الأمريكية "اكسون فالديز" التي تسرب خمس حمولتها المسمومة عند اصطدامها بصخور مضيق برنس بالاسكا في شهر مايو من عام ١٩٨٩ مكتسح تلوثها مساحة تقدر بأكثر من (٢٥٠) كيلو متر مربع من المياه البحرية خير دليل على أثر التلوث على البيئة البحرية الذي دمر ملايين الأسماك والطيور والثدييات والأنواع البحرية النادرة المهددة للانقراض.

وتعاني كذلك البيئات البحرية من مشكلة إلقاء المخلفات الصناعية أو تصريفها في البحر لاسيما منطقة البحر الأبيض المهددة دوماً بخطر التلوث، إذ تتسبب المواد الكيميائية العضوية الملوثة للبيئة البحرية الناتجة عن الصناعات المختلفة، أو من المنتجات الثانوية للعمليات الصناعية كصناعة تعليب الأغذية ومنتجات الألبان وصناعة الورقة وغيرها من الصناعات الأخرى التي توصف على أنها مواد غير قابلة للتحلل العضوي مثل اللدائن والبلاستيك في عرقلة أعمال الصيد والملاحة وتحد وتتعارض مع الاستخدامات الشرعية الأخرى للبيئة البحرية، أو أنها ملوثات من حيث استهلاكها لأوكسجين الماء (أبو عيانه، ٢٠١٤، ص ٧٩-٨٥). على الرغم من أن هنالك معلومات قليلة نسبياً عن أثر التلوث البلاستيكي على البيئة البحرية، مع ذلك فإن هناك توسع في تحديد آثارها الضارة على

الكائنات الحية البحرية، إذ يؤدي إلقاء المواد البلاستيكية في البيئات البحرية عن طريق وسائل النقل البحري إلى قتل الأسماك والطيور والثدييات البحرية أو الحاق الضرر بها. كما تحتوي مياه الصرف الصحي الملوثة للبيئة البحرية على بكتيريا كثيرة جداً تسبب أمراضاً عديدة، فمثلاً في الغرام الواحد من مخرجات الجسم (عرق أو بول أو براز) على (١٠) ملايين فضلاً عن مليون نوع من البكتيريا مثل ذلك بكتيريا السالمونيلا التي تؤدي إلى الإصابة بمرض حمى التيفوئيد والنزلات المعوية، كما تسبب بكتيريا الاسشيرشيا كولاي القيء والاسهال وقد تؤدي إلى الجفاف عند الأطفال، وتسبب تلك البكتيريا وغيرها الأمراض المختلفة، نتيجة للتعامل مع المياه الملوثة بالصرف الصحي سواء بالاستحمام أو حتى بتناول الأسماك التي تم اصطيادها من هذه المياه عوضاً عن الإقامة بالقرب من المسطحات المائية الملوثة أمراضاً مثل: شلل الأطفال، والحمى الصفراء، والجرب، والملاريا (عوض، شحاته، ٢٠١٤، ص ص ١٥٢-١٥٩).

فضلاً عما ذكر فإن عكارة مياه البحر الناجمة عن تلوث البيئة البحرية تؤثر بشكل خطير على عملية التمثيل الضوئي لنباتات البيئة البحرية مثل: العوالق النباتية، والطحالب، مما يؤثر على إنتاجية البحر، كما أن الأسماك تعد أيضاً معادن ثقيلة ضارة، ومركبات عضوية سامة ومواد سامة أخرى تتراكم في البحر، من خلال إثراء الحياة البحرية والحيوانات البحرية الأخرى لتغذية التسمم. كما أن تسرب النفط في البيئات البحرية يؤدي إلى امتصاص الزيت لكمية كبيرة من الأوكسجين المذاب، وهو ما يتسبب في نقص أوكسجين مياه البحر ويؤدي إلى هلاك الحياة البحرية.

فالنفط سيجعل الأسماك والمحار وغيرها من منتجات المأكولات البحرية التي تعيش في مياه البحر الملوثة تتراكم فيها بعض المواد الضارة، مما يضر بصحة الإنسان عند تناوله لها، لتلوثها بالمواد العضوية والنتروجين والفسفور (Guo,2017,p.10)، كما يؤثر التلوث البحري وفقدان التنوع البيولوجي البحري على جدوى النظم الإيكولوجية البحرية، ومما تجدر الإشارة إليه أن توافر الأرصد السميكية وإمكانية اكتشاف عقاقير جديدة من المحتمل أن ينعكس أثرها على صحة الإنسان ورفاهيته على المدى القصير والطويل الأجل بعد زيادة التركيزات والملوثات الميكروبية والكيميائية للمياه والمأكولات البحرية. (Matthies and others,2019,p.p1-2).

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري:

ما زال النقل البحري صاحب اليد الطولى في ميدان التجارة الدولية لأن ما يقارب (٨٠%) من حجم التجارة ما زال ينقل بحراً، كما أن النقل البحري ما زال يقوم بنقل

(٧٥%) من قيمة البضائع المتداولة في التجارة الدولية ، ويمكن الوقوف على هذه النسبة الكبيرة التي يساهم بها النقل البحري إذا ما عرفنا أن الطائرات تنقل نحو (٣%) من قيمة التجارة الدولية أما النسبة المتبقية وهي (٢٢%) فتنتقل برأً بين الدول ذات الموقع الداخلي "الدول الحبيسة" أي :الدول التي ليس لها شواطئ تطل على البحار(جاد الرب، ٢٠١٨، ص ١١٨-١١٩)، ولأن التلوث الناجم عن النقل البحري اصبح يمثل مشكلة حقيقية، بحكم انتقال مصادره من أحد الولايات الوطنية للدول إلى دول أخرى أو أعالي البحار وبالتالي فإنه سيخضع لتغيير الأنظمة القانونية التي تحكمه (VALLARTA, 1983, p.p. 151-152). فارتفاع كثافة حركة النقل البحري الذي تسبب في تلويث البيئة البحرية كما أوضحناه سابقاً جعل الجهود الدولية تولي اهتماماً أساسياً بالبيئات البحرية بغية السيطرة على التلوث أو تخفيفه على الأقل (Waldichuk, 1977, p.11)، ولتفصيل ذلك سيتناول هذا المبحث ثلاثة مطالب يبين الأول منها دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري ، بينما يبين الثاني لدور المبادئ القانونية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري، بينما يبين الثالث المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري وهو ما سنوجزه بالآتي:

المطلب الأول: دور الاتفاقيات الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري

سنلقي الضوء في هذا المطلب على دور الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري في الفرع الأول، ومن ثم دور الاتفاقيات الدولية العامة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري في الفرع الثاني وعلى وفق الآتي:

الفرع الأول: دور الاتفاقيات الدولية الخاصة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري

ندرج في أدناه عدد من الاتفاقيات النوعية ذات الصلة بموضوع البحث والتي سيتم عرضها على وفق الآتي:

أ- اتفاقية لندن لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار لعام ١٩٥٤: تعد من أول وأهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع مكافحة تلوث البيئة البحرية وقد تم إبرامها في لندن عام ١٩٥٤، وطرأت عليها عدت تعديلات في الأعوام ١٩٦٢، و١٩٦٩، و١٩٧١، وشملت هذه التعديلات من حيث المبدأ منع تصريف الزيت في البيئة البحرية: "إلا في ظل ظروف محددة" ، وتضمنت الأحكام التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تفريغ النفط من السفن ، وتنطبق أحكام هذه الاتفاقية

وتعديلاتها على السفن البحرية كافة المسجلة في أية دولة طرف في الاتفاقية ، إذ أصبح لزاماً على كل سفينة أن تحتفظ بسجل نفطي تدون فيه جميع العمليات التي تتضمن إلقاء أو تصريف الزيت، وكل دولة طرف مخولة بتفتيش أي سفينة مشمولة بالاتفاقية أثناء تواجدها في موانئها ، وكذا الحال بالنسبة للسجل النفطي الخاص بالسفينة كوسيلة لمنع التلوث الزيتي(Hardy,1971,p.322).

ب- **اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام ١٩٥٨**: قدمت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة إلى مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد للمدة من ٢٤ شباط لغاية ٢٧ نيسان ١٩٥٨ توصية نصها: "ان الدول عليها واجب وضع القواعد التي ترمي إلى منع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة"، وانتهى المؤتمر من بحث الموضوع بالموافقة على المادة ٢٥ والتي تنص على: "١- كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة، لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة واضعة في الحسبان جميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة. ٢- كل الدول ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار أو الهواء الذي يعلوها الناتج عن أي نشاط يتضمن استعمال المواد المشعة أو أي طاقة أخرى ضارة"(العالية،٢٠١٩، ص ص ٦٨-٦٩).

يستفاد مما ذكر أن الاتفاقية ألزمت كل دولة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق إغراق النفايات الخطيرة، فضلا عن التعاون مع المنظمات الدولية والالتزام بجميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة لمنع التلوث.

ت- **اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩**: على مدى السنوات الخمس عشرة السابقة على إبرام اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ وقع عدد من الكوارث البحرية المدمرة، أبرزها كارثة الناقلّة البحرية الليبيرية توري كانيون عام ١٩٦٧، التي جعلت الدول تدرك تماماً الحاجة الملحة إلى القيام بعمل متضافر للعمل من أجل حماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث، لما لهذه البيئة من دور حيوي في الحفاظ على البيولوجية الأساسية العالمية والتوازن البيئي، إذ لا يقتصر الأمر على توفيرها لمخزون هائل من البروتين، فهي أيضا تسهم في توفير الأوكسجين الذي تعتمد عليه الحياة في كوكب الأرض (Boczek,1984,p.41-42)، نتيجة لتلك الأحداث أدت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية دورا مهما، بدعوتها للمؤتمر الذي عقد في بروكسل للمدة من ١٠ إلى ٢٠ تشرين الثاني من عام ١٩٦٩ بشأن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار ، ونتج عن المؤتمر إبرام اتفاقيتين على قدر كبير من الأهمية أولهما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو التي من الممكن أن تؤدي إلى التلوث بزيت البترول التي بدأ

سريانها في ١٦ مايو ١٩٧٥، تهدف إلى التمكين من اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة في أعالي البحار في حالة وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط، وذلك بمنع التلوث أو التخفيض من حدة ذلك التلوث، أو إزالة الأخطار المحدقة بسواحلها أو مصالحتها المتعلقة بالساحل، فاتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ تمنح الدول حق التدخل في أعالي البحار في حالة وجود حادث أدى أو سيؤدي إلى التلوث بالنفط، وثانيهما: اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط، تهدف هذه الاتفاقية إلى منح تعويض ملائم للأشخاص الذين يصيبهم ضرر ناجم عن تسرب النفط، أو تصريفه من السفن (موسى، ٢٠١٦، ص ٣٦).

ث- **اتفاقية بروكسل لعام ١٩٧١**: انبثقت هذه الاتفاقية من رحم المؤتمر الدولي الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية: ((التي لها دور هام في وضع آلية للتعاون بين الحكومات، فقواعدها ومعاييرها قد اعترف بها على نطاق واسع باعتبارها الحد الأدنى من المعايير المطبقة على جميع السفن داخل وخارج الولاية الوطنية، تعد المنظمة الهيئة الدولية المختصة لوضع تدابير وقائية خاصة في مناطق محددة حيث يتعرض الشحن البحري لمخاطر)) (Salem,2010,p.10) ببروكسل عام ١٩٧١، لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن تسرب البترول من السفن أو صرفه في البحر، وتهدف الاتفاقية إلى صرف حصيلة الصندوق في تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث النفطي والتعويض عنه، دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في ١٦ تشرين الأول عام ١٩٧٨ (أبو الخير، ٢٠١١، ص ٣١٤).

ج- **اتفاقية أوصلو لمنع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات لعام ١٩٧٢**: أبرمت هذه الاتفاقية بين الدول التي اشتركت في مؤتمر التلوث البحري الذي انعقد في النرويج للمدة من ٩-١٢ تشرين الأول لعام ١٩٧١ وبدأ نفاذها في ٧/٤/١٩٧٤، تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بالإغراق للمواد الضارة من السفن والطائرات فيها. تضمن النطاق الموضوعي للاتفاقية المواد التي يحظر إغراقها، وحدد الملحق الأول المواد المحظور مطلقاً إغراقها في البحر، بينما تضمن الملحق الثاني المواد التي يتطلب إغراقها عناية خاصة، كما أوردت الاتفاقية استثناء يكون بمقتضاه الإغراق جائزاً في حالة القوة القاهرة، أما النطاق الشخصي للاتفاقية فيكاد يتطابق مع نطاق اتفاقية لندن السالف ذكرها. فهي تنطبق على السفن والطائرات المسجلة في إقليم الدول المتعاقدة، وعلى السفن والطائرات التي يتم تحميلها في إقليمها بالمواد التي سيتم إغراقها، فضلاً عن السفن والطائرات التي يعتقد قيامها بالإغراق في البحر الإقليمي. وجاءت الاتفاقية باستثناء لبعض السفن من تطبيق أحكامها، إذ نص في المادة (٦/١٥) منها: "ليس في

نصوص الاتفاقية ما ينتقص من الحصانة السيادية لبعض السفن بمقتضى القانون الدولي ". (يحيى، ٢٠١٤، ص ص ٧-٨)

ليفهم من ذلك عدم إمكانية تطبيق أحكام اتفاقية أوسلو على البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، وذلك لاستثنائها السفن المتمتعة بالحصانة السيادية من أحكامها والتي تعد السفن الحربية للدول الأطراف بعضاً منها.

ح- اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣ بشأن منع تلوث البيئة البحرية عن طريق السفن : دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٨٣ وتسمى باتفاقية (ماربول) بعد ثبوت قصور اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ وتعديلاتها الثلاث ، بعد أن دعت المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر دولي في لندن للمدة من ٨ تشرين الأول إلى ٢ تشرين الثاني من عام ١٩٧٣ وقد أثمر هذا المؤتمر عن عقد هذه الاتفاقية، التي تعد أكثر شمولاً من اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، لانطباقها على أنواع التلوث كافة ، تشتمل الاتفاقية على بروتوكولين وخمسة ملاحق وتضمنت القواعد والأحكام المتعلقة بتقارير الإبلاغ عن حوادث التخلص من المواد الضارة، ووسائل حل المنازعات التي تحدث بين الأطراف، وقواعد صلاحية السفن ووسائل منع التلوث من البحار، وكذلك التلوث الناشئ عن نفايات السفن (أبو الخير، ٢٠١١، ص ص ٣١٤-٣١٥) تغطي اتفاقية ماربول منع تلوث البيئة البحرية من قبل السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية. تسرد ملاحق الاتفاقية أشكالاً مختلفة من التلوث البحري الناجم عن النفط والمواد السائلة الضارة والمواد الضارة المعبأة ومياه الصرف الصحي والقمامة من السفن ... إلخ (Philipsen&Rigamonti,2015,p.7).

نستنتج مما ذكر آنفاً أن المجتمع الدولي قد اتجه نحو عقد سلسلة من الاتفاقيات الدولية، نتيجة لانتشار الوعي البيئي من أخطار التلوث البحري على مستوى الشعوب والحكومات والدول من جهة، وظهور الحاجة الملحة لضرورة وضع قواعد قانونية دولية تحافظ على موارد البيئة البحرية وثرواتها الطبيعية، بعد تنبه الدول إلى أن حماية البيئة البحرية من التلوث بما فيه ذلك الناجم عن النقل البحري من خلال عقد اتفاقيات دولية قد بات أمراً ضرورياً من جهة أخرى.

الفرع الثاني: دور الاتفاقيات الدولية العامة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري

للأمم المتحدة دور رئيسي في حماية البيئة البحرية من خلال لجانها واتفاقياتها المختلفة، ولذلك سيختص هذا الفرع بإيضاح إحدى أهم اتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالبيئة البحرية ألا وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي عقدت في جامايكا بتاريخ ١٠ كانون الأول عام ١٩٨٢ ، ودخلت حيز التنفيذ في ١٦ تشرين الثاني

١٩٩٤، وهي من الاتفاقيات الرئيسية التي تتبنى على الصعيد العالمي قضايا حماية البيئة البحرية، وحقوق الدول الساحلية في المحافظة عليها والولاية القضائية في مجالات الجمارك، وصيد الأسماك، وكذلك الحاجة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث وسوء الاستعمال. (Carpenter2011,p.55).

وبصدد التدابير التي أوردتها الاتفاقية لحماية البيئة البحرية من التلوث وبضمنه ذلك الناجم عن النقل البحري وخفضه والسيطرة عليه، خصصت الاتفاقية الجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. إذ ألزمت الاتفاقية الدول منفردة أو مشتركة أن تتخذ حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ، أيا كان مصدره ، مستعملة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة له والمنفقة مع قدراتها ، وأن تسعى إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد، كما قضت أيضا أن تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها ، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث، أو أنشطة تقع تحت ولايتها، أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية على وفق هذه الاتفاقية، فضلا عن ذلك تمتنع الدول عند اتخاذها لتدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه عن التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ،ممارسة لحقوقها وعملا بواجباتها طبقاً لهذه الاتفاقية. (المادة ١٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢).

فضلا عن ذلك ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف أن تتصرف عند اتخاذها للتدابير الآتية الذكر على النحو الذي لا ينقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى، أو تحول نوعاً ما من التلوث إلى نوع آخر منه. (المادة ١٩٥ من الاتفاقية). كما فرضت الاتفاقية على الدول اتخاذ جميع ما يلزم من التدابير، لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على التلوث الناتج عن استعمال التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة، أو جديدة قصداً، أو عرضاً على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغييرات كبيرة وضارة بتلك البيئة. (المادة ١٩٦ من الاتفاقية).

كما نجد أيضا أن الاتفاقية أخذت بمبدأ الرصد والتقييم البيئي لمخاطر التلوث أو آثاره إذ حثت الدول على السعي إلى أقصى حد ممكن عمليا وعلى نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى مباشرة، أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها (المادة

٢٠٤ من الاتفاقية)، وكذلك نصت الاتفاقية على تقييم الآثار المحتملة للأنشطة على البيئة البحرية عندما تكون لدى الدول الأسباب المقنعة للاعتقاد بأن أنشطة يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثاً كبيراً للبيئة البحرية أو تغيرات هامة ضارة فيها، لينتم تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية وتقديم تقارير عن نتائج تلك التقييمات (المادة ٢٠٦ من الاتفاقية).

أما فيما يتعلق بالقواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه لاسيما التلوث الناجم عن الإغراق، فقد خولت الاتفاقية الدول اعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، ولهذه الدول أن تتخذ ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وأن تضع قواعد ومعايير وما يوصى به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة. (المادة ٢١٠ من الاتفاقية).

كما عالجت الاتفاقية التلوث من السفن، بإلزامها الدول الأطراف وضع قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه واعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أقصى حد وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية متى ما كان ذلك مناسباً، على أن تعاد دراسة تلك القواعد والمعايير من وقت لآخر حسب الضرورة، فضلاً عن اعتماد الدول لقوانين وأنظمة، لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو مسجله فيها وخفضه والسيطرة عليه، على أن لا تكون تلك القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة من قبل منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولتلك الدول عند ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي أن تعتمد أيضاً قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه بما فيها تلك السفن التي تمارس حق المرور البريء، ولها أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة، لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه التي يجب أن تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة، أو مؤتمر دبلوماسي عام. (المادة ٢١١ من الاتفاقية).

ويتم تنفيذ القوانين والأنظمة والقواعد والمعايير الدولية الآتية الذكر، لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه من قبل الدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو جرفها القاري، ومن قبل دولة العلم فيما يخص السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، ومن قبل أي دولة فيما يتعلق

بأعمال تحميل الفضلات أو مواد أخرى داخل إقليمها، أو في محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ. (المادة ٢١٦ من الاتفاقية).

وأجازت الاتفاقية للدول الأطراف إقامة الدعوى عندما تنتهك السفينة المتواجدة طوعاً داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ القواعد والأنظمة المعتمدة، طبقاً للاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة، من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه. (المادة ٢٢٠ من الاتفاقية).

وأخيراً عالجت الاتفاقية ما يتصل بموضوع البحث عن التدابير، لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية، وذلك بمنحها الدول الحق في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي التدابير التي تتناسب مع الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها، أو مصالحها المرتبطة به بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب عليه حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى. (المادة ٢٢١ من الاتفاقية)

استناداً لما تم عرضه آنفاً نجد أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حثت الدول الأطراف فيها على الالتزام بالمحافظة على البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وهي بذلك أسهمت في وضع أحكاماً أساسية تعالج مسألة تلوث البيئة البحرية، بما يضمن حمايتها من الأضرار الناجمة عن وسائل النقل البحري طبقاً لنصوص الاتفاقية.

المطلب الثاني: دور المبادئ القانونية في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري

لإيضاح هذه المبادئ سنتعرض في هذا المطلب لمبدأ حسن الجوار في الفرع الأول، ولمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في الفرع الثاني، ولمبدأ الملوث يدفع في الفرع الثالث وعلى وفق الآتي:

الفرع الأول: مبدأ حسن الجوار

ظهر هذا المبدأ كعرف قبل أن يصبح مبدأ قانونياً ملزماً في القانون الداخلي، ثم أنقل بعد ذلك إلى القانون الدولي العام، ليرتب على الدولة التزاماً مفاده: أن تراعي عند ممارستها لاختصاصاتها على إقليمها ضرورة عدم إلحاق الضرر بالدول المجاورة. وعليه فإن لهذا المبدأ مظهرين أحدهما: سلبي إذ ينبغي على الدولة أن تمتنع عن مباشرة أي عمل ضمن إقليمها يترتب عليه الإضرار بمصالح الدول المجاورة، أما المظهر الإيجابي: فيتطلب من الدولة أن تتخذ جميع الاحتياطات الضرورية للحيلولة دون حدوث آثار ضارة تصيب إقليم دولة أو دول مجاورة. وللقضاء الدولي دور مهم في تطبيق مبدأ حسن الجوار في قضايا

كثيرة مثل ذلك الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو في ألبانيا عام ١٩٤٩، وقضية بحيرة لانو بين فرنسا وإسبانيا عام ١٩٥٨.

كما وردت الإشارة لمبدأ حسن الجوار صراحة في ديباجة ميثاق الأمم المتحدة لعام ١٩٤٥ الذي أعطى للمبدأ قيمة قانونية كبيرة في نطاق العلاقات الدولية الذي بموجبه تعهدت شعوب الأمم المتحدة أن تعيش في أمن وسلام وحسن جوار. كما نص عليه أيضا في الاتفاق الاقتصادي الأوروبي ودول أفريقيا ومنطقة البحر الكاريبي والمحيط الهادي بشأن منع إلقاء النفايات الخطرة، لما تسببه من أذى بالكائنات الحية والبيئة (محمد، ٢٠١٧، ص ٦٤٨). كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ أشارت لدور مبدأ حسن الجوار في حماية البيئة البحرية من التلوث عندما نصت على أن: " للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية، ووفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". (المادة ١٩٣ من الاتفاقية).

يتضح مما ذكر أن لمبدأ حسن الجوار الذي يعد من مبادئ القانون الدولي العرفية دورا مهما في حماية البيئة البحرية من التلوث، إذ يرتب على عاتق الدول التزاماً بعدم الإضرار ببيئة دول الجوار البحرية، من خلال إلزامه الدول الامتناع عن القيام بأي أنشطة ملوثة في بيئتها البحرية يترتب عنها الإضرار بحقوق الدول المجاورة لها، فضلاً عن إلزامه الدول باتخاذ الإجراءات اللازمة كافة، لمنع حصول أضرار في البيئة البحرية للدول المجاورة لها.

الفرع الثاني: مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق

هو أحد المبادئ العامة المعترف بها في نطاق القانون الدولي، ويقصد به: ممارسة الدولة لحقوق مقرر قانوناً بالطريقة التي تحدث بها أضرار بدولة أخرى، فالتعسف في هذا المعنى يتضمن عنصرين أولهما: أن الدولة تمارس حقوق لها لا يحضرها القانون الدولي، وثانيهما: أن هذه الممارسة كانت بطريقة ما سببا في ضرر الغير. إذ أن نظرية التعسف في استعمال الحق تعد من النظريات المهمة في القانون الدولي من ناحية أنها تساعد على تطوير قواعد المسؤولية الدولية، حيث تنشأ المسؤولية الدولية، إذا ما تعسفت الدولة في استعمال حق مقرر لها على وفق أحكام القانون الدولي، باستعمال الدولة أحد الحقوق المقررة لها بطريقة تعسفية تلحق ضررا بدولة أخرى لا يمكن تفسيره على أساس المصلحة المشروعة لدولة المصدر. (الجبوري، ٢٠١٥، ص ١٢٣-١٢٤).

كما نص على مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في العديد من الإعلانات والاتفاقيات الدولية، فمن الإعلانات الدولية في مجال البيئة التي تضمنت هذا المبدأ المادة (٢١) من إعلان استوكهولم للبيئة لعام ١٩٧٢ التي نصت على أن: " للدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي حق السيادة في استغلال مواردها طبقاً لسياستها البيئية

الخاصة، وهي تتحمل مسؤولية ضمان أن الأنشطة المضطلع بها داخل حدود سلطتها أو تحت رقابتها لا تضر بيئة دولة أخرى أو بيئة مناطق تقع خارج حدود الولاية الوطنية". كما عرضت هذا المبدأ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ في الجزء السادس عشر منها وتحديداً في المادة (٣٠٠) منها التي نصت على أن: "تقي الدول الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال الحق". فضلا عن ذلك تعرض القضاء الدولي إلى هذا المبدأ، إذ طبقته محكمة العدل الدولية في قضية المصايد الإنكليزية النرويجية عام ١٩٥١، حيث قررت المحكمة أن بريطانيا قد تعسفت في استعمال حقها، كما طبقت لجان التحكيم الدولية هذا المبدأ نذكر منها على سبيل المثال قضية التحكيم بين الولايات المتحدة الأمريكية، وكندا فيما يخص الأضرار التي تعرضت لها الأشجار والمحاصيل الزراعية الأمريكية، نتيجة لغازات ديوكسيد الكبريت التي كانت تصل إلى الولايات المتحدة الأمريكية تحملها الرياح من كندا، حيث توجد بعض المصانع التي تسبب في خروج هذه الغازات. (محمد، ٢٠١٧، ص ٦٥٠).

ونتيجة لما ذكر سيسهم مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في حماية البيئة البحرية من التلوث عبر منعه الدول من استغلال بيئتها البحرية بما يضر حقوق ومصالح الدول الأخرى المشاركة معها في استغلال تلك البيئة، وإلا تحملت المسؤولية الدولية عن تعسفاً في استعمال الحقوق المقررة لها قانوناً.

الفرع الثالث: مبدأ الملوث يدفع

ظهر مبدأ الملوث يدفع ضمن إسهامات المنظمات الدولية، لتبني بعض المبادئ أو الوسائل القانونية التي تؤكد منع الإضرار بالبيئة. وفيما يتعلق بتحديد المقصود بمبدأ الملوث الدافع، فإنه ينصرف إلى أحد المعنيين أولهما: أنه كل من تسبب في إحداث أضرار بيئية للغير، يلزم بدفع التعويض المناسب، وثانيهما: أن يتحمل الشخص المسؤول عن النشاط المضر بالبيئة التكاليف الضرورية كافة، لمنع حدوث هذه الأضرار. والجديد في هذا المبدأ على وفق المعنى الثاني والذي يوضح أن المسؤول عن الأنشطة المضرّة بالبيئة يتحمل النفقات الضرورية كافة، لمنع وقوع هذه الأضرار أو عدم تجاوز حدود أو مستويات معينة. وعلى ذلك فإن مبدأ الملوث الدافع محاولة لنقل عبء تكاليف مكافحة التلوث إلى عاتق الدول التي تقوم بأعمال تلوث البيئة، بل وإجراءات السيطرة عليه من المصدر. والملوث الدافع مبدأ ينطبق بصورة آلية حتى في حالة غياب الخطأ كونه مفهوماً اقتصادياً لا يبحث عن المسؤول المباشر عن التلوث، أو العوامل المتداخلة للمسؤولية عن وقوع التلوث. وقد ورد النص على هذا المبدأ في العديد من الوثائق الدولية والتي تناشد الدول بتطبيقه كمبدأ

توجيهي والزامي، ففي وثيقة إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام ١٩٩٢ ورد في المبدأ (١٦) منه أنه: "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع الوفاء بالتكاليف البيئية داخليا واستعمال الأدوات الاقتصادية، مع الأخذ في الحسبان القرار القاضي بأن يكون المسؤول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع إيلاء المراعاة على النحو الواجب للصالح العام، دون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين (بواط، ٢٠١٦، ص ١٧٣-١٧٤). يفهم مما سبق أنه بمقتضى مبدأ الملوث يدفع فإن الدولة التي تتسبب بإحداث أضرار في البيئة البحرية لدول أخرى، تتحمل تكاليف إصلاح الآثار الضارة المترتبة على تدهور البيئة البحرية.

المطلب الثالث: المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري:

تهدف القواعد القانونية الدولية بمختلف مصادرها إلى حماية حق أو مصلحة دولية مشروعة ومن أجل تفعيل تلك الحماية اقتضى المنطق القانوني احترامها وتطبيقها من قبل المخاطبين بها ولما كانت البيئة البحرية ووجوب حمايتها من أضرار التلوث الناجم عن النقل البحري أحد الحقوق الأساسية المهمة المحمية بمقتضى أحكام القانون الدولي فإن أي مساس بهذا الحق يستتبعه قيام المسؤولية الدولية التي أصبحت من المبادئ المستقرة في القانون الدولي ويقصد بها "مجموعة القواعد القانونية التي تحكم عمل أو واقعة تتسبب إلى أحد أشخاص القانون الدولي وينجم عنها ضرر لشخص آخر من أشخاص القانون الدولي، مما يرتب على المتسبب التزاما بالتعويض". (الجبوري، ٢٠١٥، ص ١٥٣). ولبين ذلك سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين: الأول ونستعرض فيه الأساس القانوني لقيام المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري، وفي الثاني: شروط قيام المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري، وهو ما يمكن أن نوجزه بالآتي:

الفرع الأول: الأساس القانوني لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري

أخذ الفقه التقليدي بنظرية الخطأ كونها أساسا لقيام المسؤولية الدولية أي: أن الدولة لا يمكن أن تعد مسؤولة، ما لم تخطئ، ومن ثم لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر عن الدولة فعل خاطئ يضر بغيرها من الدول، وهذا الفعل الخاطئ ربما كان متعمدا أو غير متعمد. كان جروسيوس الهولندي أول من أدخل مفهوم الخطأ في القانون الدولي، إذ ذهب إلى القول: بأن الجماعة الدولية لا تسأل عن تصرف أحد أفرادها، إلا إذا نُسب إليها خطأ أو إهمال. (بدر الدين، ٢٠٠٤، ص ٩). سيطرت هذه النظرية على الفقه الدولي حتى أوائل القرن العشرين عندما وجهت إليها انتقادات شديدة، ولاسيما من قبل الفقيه الإيطالي

(انزبلوتي) الذي كان يهدف من خلالها الى جعل فكرة الإخلال بالالتزام كأساس للمسؤولية الدولية بفكرة الخطأ، بحيث أصبح من المسلم به الآن في الفقه أن أساس المسؤولية الدولية هو إخلال الدولة بالتزاماتها، وأن الفعل المنشئ للمسؤولية هو الفعل غير المشروع (خضير، ١٩٩٧، ص ١٦٦). وبذلك اتجه الفقه الدولي إلى تأسيس المسؤولية على مجرد التسبب في إحداث الضرر بصرف النظر عن الخطأ، وهذا يكون في حالة ارتكاب أعمال غير مشروعة دولياً، تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية وإلحاق الضرر بها كما في حالة غسل ناقلات النفط بمياه البحار، أو إلقاء مواد سامة أو ضارة مباشرة في البحر، والتي يكون مصدرها السفن بشكل مخالف للقواعد والأنظمة المقررة دولياً والخاصة بحماية البيئة البحرية، وكذلك إغراق وإلقاء الفضلات والقمامة في البحار، فهنا يكون أساس المسؤولية الفعل غير المشروع (موسى، ٢٠١٦، ص ٦٦-٦٧).

ثم دفع التطور الصناعي والتقدم التكنولوجي، وكثافة استعمال وسائط النقل البحري في التجارة الدولية الى تزايد المخاطر والأضرار التي تصيب البيئة البحرية في الوقت الذي لم يعد بإمكان ركائز المسؤولية الأنفة الذكر والقائمة على الخطأ والفعل غير المشروع القدرة على مواجهة الأوضاع الجديدة، وإيجاد الحلول المناسبة لها و اعتماد أساس قانوني (موضوعي) جديد للمسؤولية الدولية، تتحقق بموجبه المسؤولية عن الأضرار الناتجة وإن كانت لا تشكل خروجاً أو مخالفة لأحكام القانون الدولي طالما رتبت آثاراً ضارة للدول الأخرى، بعد أن تأكد أن نظرية الخطأ لا تصلح لمعالجة أنواع الضرر كافة، فضلاً عن احتمالية عدم استطاعة المتضرر إثبات خطأ الشخص القانوني المتسبب في إحداث الضرر وبالتالي لا يحصل على التعويض المناسب، وكذلك لم تعد نظرية الفعل غير المشروع صالحة لتغطية الأضرار كافة الناجمة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي (الجبري)، (٢٠١٥، ص ١٥٧). وهذا ما أخذت به المادة (١/٣) من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩.

الفرع الثاني: شروط قيام المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري

تتمثل الشروط الواجب توافرها لقيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري في الآتي:

١- الإخلال بالالتزام دولي كونه شرطاً للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري، وتنشأ المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية بواسطة النقل البحري عن عمل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي، وهذا العمل قد يكون تصرفاً إذا كان الالتزام بالامتناع عن عمل، أو امتناع، أو إذا كان الالتزام بإتيان عمل معين، فكأن الأول عنصر شخصي مفاده أن هناك سلوكاً، أو تصرفاً، إيجابياً، أو سلبياً

منسوبا إلى الدولة، والثاني : عنصر موضوعي مقتضاه أن ذلك السلوك، أو التصرف مخالف لالتزام دولي تتحمله تلك الدولة. يستقر الالتزام الدولي على الدول كافة، للمحافظة على البيئة البحرية أيا كان مصدر هذا الالتزام سواء الاتفاقيات الدولية العالمية، أو الإقليمية، أو العرف الدولي، أو مبادئ القانون العامة، أو إجماع الفقه على استقرار وثبوت هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية، والمحافظة على سلامتها من أشكال ومصادر التلوث كافة. (كميلة، ٢٠١٨، ١٠٥).

٢- وقوع الضرر كونه شرطا للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري

يعد الضرر ركنا من أركان المسؤولية المدنية الدولية، فإذا كان من الممكن قيام المسؤولية في بعض الأحيان دون اشتراط ثبوت الخطأ في الفعل الضار، فلا يتصور قيام مسؤولية بلا ضرر إذ يعد هذا الأخير شرطا أساسيا لتحقيق نظرية العمل غير المشروع، ومن ثم الحصول على التعويض. عرف الفقيه الفرنسي (P. Girod) الضرر البيئي بأنه: ذلك العمل الضار الناجم عن التلوث والذي يتسبب فيه الإنسان للبيئة، ويصيب مختلف مجالاته مثل: الماء والهواء مادامت هذه العناصر مستعملة من قبل الإنسان، فالضرر البيئي هو الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها والذي لا يمكن تغطيته وإصلاحه إلا بإرجاع البيئة على الأصل الذي كانت عليه قبل وقوع الضرر. وبالتالي فوجود واستمرار بيئة نظيفة هو حق أساسي للمتضررين، والضرر البيئي لا يمثل فقط الإنقاص من القيمة المالية للبيئة، وإنما أيضا الإنقاص من مصالح وقيمة مالية للمتعاملين والمستفيدين من البيئة. ومن ثم أصبح لضرر البيئة البحرية نتيجة التلوث الناجم عن النقل البحري عدة مجالات مثل: الضرر الذي يصيب التنوع البيولوجي، والذي يصيب المناظر الطبيعية، مما يؤدي إلى فقدان المظاهر الجمالية والتمتع بها، وفقدان الموارد السياحية، والضرر الذي يؤدي إلى فقدان الموارد الاقتصادية، بسبب إتلاف عناصر البيئة البحرية.

يتضح مما سبق أن الضرر البيئي الذي يعد أحد شروط المسؤولية المدنية الدولية هو ضرر يصيب الموارد البيئية في مختلف مجالاتها، فهو في الأصل ضرر عيني، وهو ما يعبر عنه غالبية فقهاء القانون الفرنسي بأنه: الضرر الخالص الذي تصعب الإحاطة به من مختلف جوانبه، نظرا للخصائص التي يتميز بها. (بلقنشي، شعيب، ٢٠١٩، ١٨٣).

٣- انتساب الفعل المؤدي للضرر إلى دولة كشرط للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري : لتحقق الشرط الثالث للمسؤولية الدولية لا بد من اسناد الفعل المؤدي لضرر البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري إلى دولة ، إذ يعد الفعل منسوبا إليها إذا كان صادرا من إحدى سلطاتها أو هيأتها العامة إخلالاً بقواعد

القانون الدولي وإن كانت هذه الأفعال لا تتعارض مع أحكام قانونها الوطني، وفي مجال الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري تسأل الدولة عن تصرفات سلطاتها التشريعية سواء كان التصرف أو العمل الصادر عن تلك السلطة إيجابياً (العطية، ٢٠١٠، ص ٥٢٣-٥٢٤) مثل: إصدارها قانون، أو نظام يجيز الأعمال والأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية مثل: الأنشطة التي تتضمن إطلاق مواد سامة أو ضارة عن طريق الإغراق من السفن، أما السلبية مثل: امتناع البرلمان عن سن القواعد والنظم اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه أيا كان مصدره بالنسبة للمناطق البحرية الخاضعة لسيادته. كما تسأل الدولة كذلك عن أعمال سلطاتها القضائية ذات الصلة بالبيئة البحرية كأن تصدر أحد المحاكم التابعة لها حكماً يخالف التزاماتها الدولية وقد تعلق الأمر بتلوث البيئة يظهر ذلك في حرمان الأجانب من اللجوء إلى القضاء، من أجل الحصول على حكم بإصلاح الأضرار التي لحقت بهم أو بممتلكاتهم من جراء تلوث البيئة البحرية، وكذلك الخروج عن المبادئ المقبولة في إجراء التقاضي من ذلك عدم تمكين الأجنبي من الدفاع عن نفسه، أو تفسير القانون الوطني تفسيراً خاطئاً في مواجهته، أو تأخير إصدار الحكم، أو عرقلة تنفيذه إذا صدر لصالحه. (كميلة، ٢٠١٨، ص ١٠٧-١٠٨).

يتضح مما سبق ذكره أنه متى ما توافرت شروط قيام المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري التي سلف ذكرها، فإن الدولة ستعد مسؤولة دولياً عن الأضرار التي أحدثتها أنشطتها في البيئة البحرية للدول الأخرى متى ما كانت تلك الأنشطة مخالفة لأحد التزاماتها الدولية وأحدثت ضرراً في البيئة البحرية لتلك الدول، وبالتالي ستكون مسؤولة عن تعويض هذه الأضرار ومنع حدوثها مستقبلاً.

الخاتمة

توصل البحث في ختامه لمجموعة من الاستنتاجات وعدد من التوصيات نوجزها بالآتي:

الاستنتاجات:

١- أسفر إدراك الدول لأهمية البيئة البحرية من ناحية ثرواتها وأهميتها في ميدان النقل الدولي كونها تعد من أفضل الطرق وأيسرها عن قيام الإنسان بممارسة الأنشطة البحرية على النحو الذي نتج عنه تلويث البيئة البحرية من مصادر عدة في مقدمتها النفط ومشتقاته، فضلاً عن النفايات الناجمة عن الإغراق، فضلاً عن الأنشطة الاعتيادية التي تقوم بها السفن مثل: طرح مياه الصرف الصحي، ونتيجة لذلك اكتسبت البيئة البحرية

عناية المجتمع الدولي بعد تنبئه للمدى الذي يمكن أن تصل إليه مشكلة التلوث، وما يمكن أن تؤدي إليه من آثار خطيرة تنعكس على الثروات الحية والإنسان على حد سواء.

٢- بذل المجتمع الدولي جهوداً حثيثة لحماية البيئة البحرية كونها كنزاً للموارد الطبيعية وملكاً للإنسانية عبر عقده لاتفاقيات خاصة تتصل بحماية البيئة البحرية من التلوث بما فيه ذلك الناتج عن أعمال النقل البحري، وتتوعت هذه الاتفاقيات بتنوع مصادر تلوث البيئة البحرية كنتيجة لتعدد الأنشطة التي تتم في البحار أو ترتبط بها. ثم بلغت تلك الجهود أوجها بعقد اتفاقية عامة تحمي البيئة البحرية من مصادر التلوث كافة بما في ذلك التلوث الناجم عن النقل البحري متمثلة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في عام ١٩٨٢ التي تعد من أكثر الاتفاقيات فعالية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، إذ أرست المبادئ القانونية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، ومكافحة مصادر تلويثها أياً كانت، وهي بذلك تمثل أول إطار قانوني دولي شامل يحث الدول على العمل الجماعي لمواجهة أخطار تلوث البيئة البحرية.

٣- كما أسس القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث لعدة مبادئ قانونية، إذ يحكم الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري مبدأ حسن الجوار وعدم التعسف في استعمال الحق والملوث يدفع، وتتحكم هذه المبادئ القانونية في نطاقه ومضمونه، وتم إيرادها في عدد الاتفاقيات الدولية وفي بعض أحكام القضاء الدولي.

٤- وإكمال الحماية القانونية الدولية للبيئة البحرية، فإن لإقرار نظام المسؤولية الدولية الذي بموجبه تتحمل الدولة المسببة للتلوث مسؤولية الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، دوراً مهماً ومؤثراً في مكافحة التلوث البيئي الناجم عن النقل البحري حال توافر شروطه، وهو ما سيسهم في تحقيق الحماية الفعالة والأكيدة للبيئة البحرية.

٥- أثمر ما ذكر آنفاً في تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث، لاسيما بعد وضع القواعد الدولية المعنية بمعالجة جميع أنواع التلوث بمختلف صورته وأشكاله، فضلاً عن التدابير التي يجب على الدول تطبيقها في أنظمتها الوطنية، بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث.

التوصيات:

١- ضرورة تكثيف جهود الدول في مجال حماية البيئة البحرية وصونها من التلوث الناجم عن النقل البحري، ووضع معايير وإجراءات، لتحديد وتقييم الضرر، ودفع التعويض، وتسوية المنازعات المتعلقة بهذا الشأن.

- ٢- حث جميع الدول على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث، والالتزام بنصوص وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ التي جاءت مكملة لجميع الاتفاقيات السابقة لها الخاصة بحماية البيئة البحرية، وبمثابة الإطار العام للقانون الدولي للبحار، لما حققته من خطوات فعالة في مجال وضع قواعد قانونية خاصة بقانون البحار وبحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.
- ٣- تكثيف التنسيق والتعاون الدولي، لاسيما بين المنظمات الدولية المعنية لمعالجة ظاهرة تلوث البيئة البحرية الناجم عن النقل البحري.
- ٤- أهمية سن الدول لتشريعات وطنية تشدد من عقوبات مرتكبي جرائم تلوث البيئة البحرية.
- ٥- إقامة الندوات والورش التعليمية، لبيان المخاطر المترتبة عن تلوث البيئة البحرية، واعتماد برامج إعلامية ترسخ ثقافة الوعي البيئي الذي له دور هام في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بتعريف شرائح المجتمع بالملوثات ومصادرها وطرق التعرف عليها وكيفية معالجتها.

المصادر:

أولاً: الكتب

- ١- ايمن النحراوي. اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠١٥.
- ٢- حسام جاد الرب. جغرافية النقل والتجارة، ط١، دار العلوم للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩.
- ٣- حسني موسى محمد رضوان. القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٣.
- ٤- سعيد عبده. اسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤.
- ٥- صالح محمد محمود بدر الدين. المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- ٦- طارق ابراهيم الدسوقي عطية. الامن البيئي النظام القانوني لحماية البيئة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٩.
- ٧- عبد الكريم علوان خضير. الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الثاني، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧.
- ٨- عبد الهادي يحيى الصايغ، اروى شاذل طاقه. التلوث البيئي، ط١، دار شموع الثقافة للطباعة والنشر والتوزيع، الجماهيرية العربية الليبية الاشتراكية العظمى، ٢٠٠٢.
- ٩- عصام العطية. القانون الدولي العام، ط٣، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٠.
- ١٠- علي سالم إحميدان الشواورة. النقل واهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، ط١، الدار المنهجية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٦.
- ١١- علي سالم إحميدان الشواورة. جغرافية النقل وتطورها، ط١، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢.
- ١٢- كرار ماجد الجياشي. جغرافية النقل، ط١، دار الرضوان للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٢٠.
- ١٣- محمد الحاج حمود. القانون الدولي للبحار مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الاديبي البغدادية المحدودة، بغداد، ١٩٩٠.

- ١٤- محمد حسان عوض، حسن احمد شحاته. التلوث البيئي خطر يهدد الحياة، ط٢، مكتبة الدار العربية للكتاب، القاهرة، ٢٠١٤.
- ١٥- محمد خميس الزوكة. جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ٢٠١٣.
- ١٦- محمد محمد علي أبو عيانه. حماية البيئة المائية من التلوث، ط١، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الاسكندرية، ٢٠١٤.
- ١٧- مصطفى احمد ابو الخير. الحماية القانونية للبيئة البحرية في قانون البحار، ط١، دار ايتراك للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠١١.
- ١٨- مصطفى يوسف كافي. اقتصاد النقل والبيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة، ط١، الفا للوثائق، قسنطينية، الجزائر، ٢٠١٧.
- ١٩- معمر رتيب محمد عبد الحافظ. القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار الكتب القانونية، المحلة الكبرى- مصر، ٢٠٠٨.
- ٢٠- نصري ذياب خاطر. جغرافية النقل بين النظرية والتطبيق، الجنادرية للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠.
- ٢١- هشام البشير. حماية البيئة في ضوء احكام القانون الدولي الانساني، ط١، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١١.

ثانياً: البحوث والدراسات

- ٢٢- اعراب كميلى. المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد ٥، العدد ١، ٢٠١٨.
- ٢٣- حبيب بلقنيشي، فاطمة الزهراء حاج شعيب. المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، مجلة الفقه القانوني والسياسي، المجلد ١، العدد ١، ٢٠١٩.
- ٢٤- سماح بلوط. الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث في إطار اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢، مجلة العلوم الانسانية الصادرة عن جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، المجلد ٣٠-عدد ٥-ديسمبر ٢٠١٩.
- ٢٥- مجذوب نوال. الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية واشكالها المسؤولية الجنائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ٢٠١٩.
- ٢٦- محمد بواط. فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية أ/ قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد ١٥-جانفي ٢٠١٦.
- ٢٧- مؤيد جبار محمد. احكام القانون الدولي في حماية البيئة البحرية ضد التلوث بالإشعاع النووي، مجلة القانون للدراسات والبحوث القانونية الصادرة عن جامعة ذي قار، العدد ١٥ لسنة ٢٠١٧.

ثالثاً: الرسائل والاطاريح العلمية

- ٢٨- بن وزه العاليية. الحماية القانونية للبيئة في الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية في جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ٢٠١٩.
- ٢٩- جفلة عبد العزيز المضاحكة. المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية في دولة قطر، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون في جامعة قطر، ٢٠٢٠.
- ٣٠- زيداني موسى. حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية في جامعة الدكتور الطاهر مولاي سعيدة، ٢٠١٥-٢٠١٦.

- ٣١- فراس نعيم جاسم الجبوري. الحماية الدولية لانهار العراق من التلوث البيئي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون في جامعة بغداد، ٢٠١٥.
- ٣٢- قانة يحيى. الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية اثناء النزاعات المسلحة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق في الجامعة القسطنطينية، ٢٠١٣-٢٠١٤.

Cites and References:

1. Abdul Hadi Yahya Al-Sayegh, Arwa Shadel Taqa. Environmental Pollution, 1st Edition, Dar Shamou` al-Thaqafa for printing, publishing and distribution, the Great Socialist Libyan Arab Jamahiriya, 2002.
2. Abdul Karim Alwan Khudair. Mediator in Public International Law, Book Two, 1st Edition, House of Culture for Publishing and Distribution, Amman, 1997.
3. Ali Salem Ihmaidan Al-Shawara. The Geography of Transportation and its Development, 1st Edition, Dar Safaa for Publishing and Distribution, Amman, 2012.
4. Ali Salem Ihmaidan Al-Shawara. Transportation and its importance in social and economic development in different countries of the world, 1st Edition, Methodological House for Publishing and Distribution, Amman, 2016.
5. Angela Carpenter. INTERNATIONAL PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT, NOVA Science Publishers. Inc. February 2011.
6. Ayman Nahrawi. Maritime Transport Economics and Policies, Dar Al-Fikr University, Alexandria, 2015.
7. Bedouin Kumaila. International Responsibility for Pollution of the Marine Environment, Algerian Journal of Maritime and Transport Law, Volume 5, Issue 1, 2018.
8. Ben Salem. International legal instruments applied to the conservation of marine biodiversity in the Mediterranean region and actors responsible for their implementation and enforcement, United Nations Environment Programme, Tunis, 2010.
9. Bin Wazeh Al-Aaliyah. Legal protection of the environment in international agreements, Master's thesis submitted to the Council of the Faculty of Law and Political Science at Abdelhamid Ben Badis University, Mostaganem, 2019.
10. Boleslaw Adam Boczek. Global and Regional Approaches to the Protection and Preservation of the Marine Environment, CASE WESTERN RESERVE JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, Volume 16, Issue 1, 1984.
11. Daniela Addis. The protection and preservation of the marine environment, Under the patronage of I.C.E.F – International Court for the Environment Foundation, 2012.
12. Dong Guo. Analysis of Global Marine Environmental Pollution and Prevention and Control of Marine Pollution, Proposal of solutions (Master's thesis, Universitat Politecnica de Catalunya), 2017.
13. Douglas M. Johnston. THE ENVIRONMENTAL LAW OF THE SEA, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources Gland, Switzerland, 1981.
14. Environment fact sheet: protecting and conserving the marine environment, ADOPTED BY EUROPEAN COMMISSION, February 2006.
15. Firas Naim Jassem Al-Jubouri. The international protection of Iraq's rivers from environmental pollution, a master's thesis submitted to the Council of the College of Law at the University of Baghdad, 2015.

16. Franziska Matthies and others. HEALTH, THE GLOBAL OCEAN AND MARINE RESOURCES, World Health Organization, Copenhagen, Denmark, 2019.
17. Habib Belqanishi, Fatima Al-Zahra Haj Shuaib. Civil Liability for Environmental Pollution, Journal of Legal and Political Jurisprudence, Volume 1, Issue 1, 2019.
18. Hisham Al-Bashir. Environmental Protection in the Light of the Provisions of International Humanitarian Law, 1st Edition, National Center for Legal Publications, Cairo, 2011.
19. Hosni Musa Muhammad Radwan. International Law of the Sea, House of Thought and Law, Mansoura, 2013.
20. Hossam Gad El Rab. Geography of Transport and Trade, 1st Edition, Dar Al Uloom for Publishing and Distribution, Cairo, 2019.
21. Issam Al-Attayah. Public International Law, 3rd Edition, Al-Sanhoury Library, Baghdad, 2010.
22. Jafla Abdul Aziz Al-Madahka. Civil responsibility for pollution of the marine environment in the State of Qatar, a master's thesis submitted to the Council of the College of Law at Qatar University, 2020.
23. Jose G.B. Derraik. The pollution of the marine environment by plastic debris d: a review, Marine Pollution Bulletin 44 (2002).
24. JOSE Luis VALLARTA. PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT AND MARINE SCIENTIFIC RESEARCH AT THE THIRD UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA, LAW AND CONTEMPORARY PROBLEMS, Vol. 46: No. 2, Spring 1983.
25. Karar Majed Al-Jiashi. Transportation Geography, 1st Edition, Dar Al-Radwan for Publishing and Distribution, Amman, 2020.
26. Kola O. Odeku, Bapela M. Paulos. Prohibition of pollution of marine environments: challenges and prospects, Environmental Economics, Volume 8, Issue 3, 2017.
27. Majzoub Nawal. The legal framework for the crime of polluting the marine environment and the problem of criminal responsibility, Algerian Journal of Maritime and Transport Law, No. 6, 2019.
28. Michael Hardy. International Control of Marine Pollution, NATURAL RESOURCES JOURNAL, Volume 11, Issue 2, 1971.
29. Michael Waldichuk. Global Marine Pollution: An Overview, the United Nations Educational Scientific and Cultural Organization, Rolland, Paris, 1977.
30. Mohamed Hassan Awad and Hassan Ahmed Shehata. Environmental pollution is a threat to life, 2nd edition, Dar Al Arabiya Book Library, Cairo, 2014.
31. Muammar Ratib Muhammad Abdul Hafez. International Law of the Environment and the Phenomenon of Pollution (A Step Forward to Protect the International Environment from Pollution), Dar al-Kutub al-Qanuniyyah, El-Mahalla El-Kobra - Egypt, 2008.
32. Muayyad Jabbar Muhammad. Provisions of international law in protecting the marine environment against pollution by nuclear radiation, Law Journal for Legal Studies and Research issued by Dhi Qar University, No. 15 of 2017.
33. Muhammad Bawat. The effectiveness of the international responsibility system in protecting the environment from pollution, the Academy Journal of Social and Human Studies A/Department of Economic and Legal Sciences, Issue 15-January 2016.

34. Muhammad Hajj Hammoud. International Law of the Sea Areas of National Jurisdiction, Al-Adeeb Al-Baghdadi Press, Baghdad, 1990.
35. Muhammad Khamis Al-Zawka. Geography of Transport and Trade, University Knowledge House, Alexandria, 2013.
36. Muhammad Muhammad Ali Abu Ayaneh. Protecting the Water Environment from Pollution, 1st Edition, Dar Al-Wafaa for Donia Printing and Publishing, Alexandria, 2014.
37. Mustafa Ahmed Abu al-Khair. Legal Protection of the Marine Environment in the Law of the Sea, 1st Edition, Itrak House for Printing and Publishing, Cairo, 2011.
38. Mustafa Youssef Kafi. The economy of transport and the environment within the framework of sustainable development controls, 1st edition, Alpha Documents, Constantinople, Algeria, 2017.
39. Nasri Diab Khater. The geography of transportation between theory and practice, Al Janadriyah Publishing and Distribution, Amman, 2010.
40. Niels Philipsen, Andrea Rigamonti. Marine Pollution, Study in the framework of the EFFACE research project Maastricht University, Netherlands, 2015.
41. Qana Yahya. International efforts to protect the marine environment during armed conflicts, Master's thesis submitted to the Council of the Faculty of Law at the University of Constantinople, 2013-2014.
42. Said Abdo. Foundations of Transportation Geography, The Anglo-Egyptian Library, Cairo, 1994.
43. Saleh Muhammad Mahmoud Badr Al-Din. Objective Responsibility in International Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2004.
44. Samah oak. The general commitment to protect the marine environment from pollution within the framework of the 1982 Law of the Sea Convention, Journal of Human Sciences issued by the Université Akhwa Mentouri Constantine, Volume 30-No. 5-December 2019
45. Tariq Ibrahim El-Desouky Attia. Environmental Security the Legal System for Environmental Protection, New University House, Alexandria, 2009.
46. Zidani Musa. Protecting the marine environment from pollution in international law, a master's thesis submitted to the Council of the Faculty of Law and Political Sciences at Dr. Tahar Moulay Saida University, 2015-2016.