

الجامعة الاردنية

كلية الدراسات العليا

٢٥
١٩٩٤

تلوث البحار النفطي الملاحى

في القانون الدولى

إعداد

إيناس خلف محمد الخالدي

عميلة كلية الدراسات العليا

أشرف

الاستاذ الدكتور محسن الشيشكلي

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في القانون

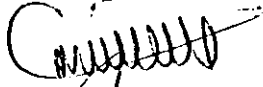
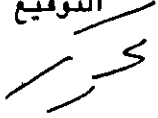
بكلية الدراسات العليا في الجامعة الاردنية

أيار / ١٩٩٤

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ ١١/٥/١٩٩٤

اعضاء لجنة المناقشة :

التوقيع



رئيساً

١- الاستاذ الدكتور محسن الشيشكلي (المشرف)

عضواً

٢- الدكتور رشاد السيد

عضواً

٣- الدكتور غسان الجندي

الإهداء

الى الذين يرفعون شعار حماية البيئة

الى الذين ينادون بمكافحة التلوث

أقدم هذا الجهد العلمي المتواضع



إيناس الخالدي

شكر وتقدير

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم التقدير الى كل من ساعد في اخراج هذا البحث العلمي الى حيز الوجود واطم بالذكر استاذي الدكتور محسن الشيشكلي الذي غمرني بعلمه ومعرفته والاساتذة الدكتور رشاد السيد والدكتور غسان الجندي الذين شرفوني بمناقشتهم لهذا البحث وابداء ملاحظاتهم القيمة عليه .

كما لا يمكن ان انسى المساعدات التي قدمتها لي دائرة البيئة والجمعية الاردنية لمكافحة تلوث البيئة والتي ساهمت في اغناء هذا البحث بالمعلومات المفيدة والجديدة ، فكل الشكر والتقدير لدائرة البيئة والجمعية الاردنية لمكافحة تلوث البيئة .

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	قرار لجنة المناقشة
ج	اهداء
د	شكر وتقدير
هـ	قائمة المحتويات
ح	قائمة الملاحق
ط	ملخص الرسالة باللغة العربية
١	مقدمة عامة
	الفصل التمهيدي : التعريف بالتلوث البحري النفطي ويشمل :
٨	تمهيد
٨	المبحث الاول : المقصود بالتلوث البحري النفطي
٩	المبحث الثاني : مصادر التلوث البحري النفطي
١٣	المبحث الثالث : بداية اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة التلوث البحري النفطي
١٧	المبحث الرابع : أهمية مكافحة التلوث البحري النفطي
	الفصل الاول : القواعد الدولية المنظمة للاجراءات الواقية والممانعة من التلوث البحري النفطي الذي تسببه السفن ويشمل :
١٩	تمهيد :
	المبحث الاول : التعريف بالسفن التي تخضع للاجراءات الواقية والممانعة من التلوث البحري النفطي .
١٩	التلوث البحري النفطي .
٢٢	المبحث الثاني : التعريف بالاجراءات الواقية والممانعة من التلوث البحري النفطي :
٢٢	المطلب الاول : التعريف بالاجراءات الواقية من التلوث البحري النفطي .
٢٢	المطلب الثاني : التعريف بالاجراءات الممانعة من التلوث البحري النفطي .

الصفحة	الموضوع
	المبحث الثالث : السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات الواقية والممانعة في مختلف
٣٤	المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص :
٣٩	المطلب الاول : في الميناء والمياه الداخلية البحرية
٤١	المطلب الثاني : في المياه الارخبيلية
٤٣	المطلب الثالث : في البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة
٤٥	المطلب الرابع : في المضائق
٤٧	المطلب الخامس : في المنطقة الاقتصادية الخالصة
٤٩	المطلب السادس : في الجرف القاري
٥٠	المطلب السابع : في البحر العالي
٦٦	المبحث الرابع : النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الاجراءات الواقية والممانعة
	الفصل الثاني : القواعد الدولية المنظمة للاجراءات العقابية والمدنية من التلوث النفطي
	الذي تسببه السفن ويشمل :
٦٩	تمهيد
	المبحث الاول : التعريف بالاجراءات العقابية والمدنية في مختلف المجالات
٧٠	البحرية وحدود هذا الاختصاص
	المطلب الاول : التعريف بالاجراءات العقابية المتخذة ضد السفن المسببة
٧٠	للتلوث البحري النفطي .
	المطلب الثاني : التعريف بالاجراءات المدنية المتخذة ضد السفن المسببة
٧١	للتلوث البحري النفطي .
	المبحث الثاني : السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية في مختلف
٧٩	المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص .
٨٤	المطلب الاول : في الميناء والمياه الداخلية البحرية .
٨٥	المطلب الثاني : في المياه الارخبيلية .
٨٥	المطلب الثالث : في البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة .
٨٦	المطلب الرابع : في المضائق

الصفحة	الموضوع
٨٧	المطلب الخامس : في المنطقة الاقتصادية الخالصة .
٨٨	المطلب السادس : في الجرف القاري
٨٨	المطلب السابع : في البحر العالي
٨٩	المبحث الرابع : النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الاجراءات العقابية والمدنية الفصل الثالث : صور عن الحماية الدولية للبيئة البحرية في الوطن العربي والاردن ويشمل
٩١	تمهيد
٩٢	المبحث الاول : الحماية الدولية للبيئة البحرية في الخليج العربي من التلوث المطلب الاول : الاجراءات الوطنية المتخذة من الدول الخليجية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .
٩٣	المطلب الثاني : الاجراءات الاقليمية المتخذة من الدول الخليجية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .
٩٥	المبحث الثاني : الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة من التلوث المطلب الاول : الاجراءات المتخذة من الحكومة الاردنية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة.
٩٩	المطلب الثاني : امكانية ابرام اتفاقية اقليمية لحماية خليج العقبة من التلوث .
١١١	الخاتمة
١١٤	المراجع
١١٨	الملاحق
١٢٤	ملخص الرسالة باللغة الانجليزية
١٥٩	

قائمة الملاحق

الصفحة	العنوان	رقم الملحق
١٢٥	الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث النفطي	(١)
١٥٢	الاتفاقيات التي وقعها الاردن في مجال البيئة	(٢)
١٥٤	النصوص التي عالجت التلوث البحري في مشروع قانون البيئة الاردني	(٣)

المخلص

تلوث البحار النفطية الملاحية في القانون الدولي

اعداد : ايناس خلف محمد الخالدي

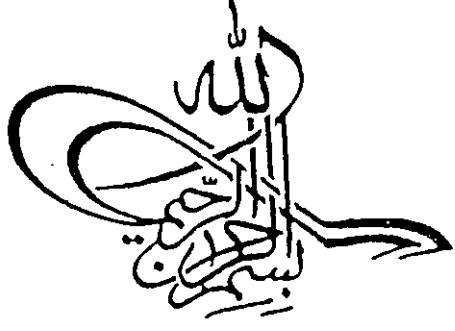
اشراف : الاستاذ الدكتور محسن الشيشكلي

عالجت في الرسالة التلوث باعتباره أحد العوامل الرئيسية المؤثرة في البيئة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي ، أخذه بالاعتبار أنه ولتعدد مصادر التلوث البحري ، حصرت المعالجة على أكثر المصادر خطورة في هذا المجال أي التلوث الناتج عن أعمال الملاحة والنقل البحري .

ونظراً لكون النقل البحري يشكل ٦٥٪ من إجمالي مصادر التلوث النفطي حيث تقدر كميات النفط التي تلوث مياه البحر نتيجة النقل وحدها حوالي مليوني طن سنوياً ، ركزت على التلوث النفطي الناجم عن السفن كونها الاداة الرئيسية للنقل البحري . فبدأت بتوضيح المقصود بالتلوث البحري النفطي وحددت مصادره ومبررات اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة هذا النوع من التلوث وبداية هذا الاهتمام ثم اوردت تلخيصاً لابرز الاتفاقيات الدولية التي نظمت الاجراءات الوافية والممانعة من التلوث النفطي ، واستوحيحت من هذا التلخيص المقصود بالسفن التي تخضع لهذه الاجراءات وماهية هذه الاجراءات ومن السلطات المختصة باتخاذها في مختلف المجالات البحرية اي في الميناء والمياه البحرية الداخلية والمياه الارخبيلية والبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة والمضائق والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والبحر العالي . ثم حاولت بعد ذلك تحديد النتائج الدولية المترتبة على مخالفة هذه الاجراءات ، كما اوردت تلخيصاً آخر لابرز الاتفاقيات

الدولية التي نظمت الاجراءات القصابية والمدنية من التلوث البحري النفطي الذي تسببه السفن، واستوحيت من هذا التلخيص ماهية هذه الاجراءات ومن السلطات المختصة باتخاذها في مختلف المجالات البحرية في الميناء والمياه البحرية الداخلية والمياه الارخبيلية والبحر الاقليمي المتاخمة والمضائق والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والبحر العالي ، كما حاولت تحديد النتائج الدولية المترتبة على مخالفة هذه الاجراءات .

وأخيراً تعرضت لبعض صور الحماية الدولية في الوطن العربي . واختيرت لذلك منطقة الخليج العربي وخليج العقبة ، حيث عالجت مشكلة التلوث البحري النفطي في الخليج العربي من زاويتين الزاوية الاولى : اوردت من خلالها الاجراءات الوطنية المتخذة من الدول المطلة على الخليج . والزاوية الثانية : اوردت من خلالها اتفاقية الكويت الموقعة من الدول المطلة على الخليج والبروتوكول المتعلق بها في محاولة لتحديد مدى الانسجام بين هذه الاتفاقية والاتفاقيات الدولية التي عالجت التلوث البحري النفطي ، أما مشكلة التلوث البحري في خليج العقبة ، فقد عالجت ابعادها من خلال الاجراءات المتخذة من الحكومة الاردنية ، وبالذات من خلال النصوص الواردة في مشروع قانون البيئة الاردني الذي عالجت نصوصه بصورة وافية مخاطر هذه المشكلة ، ثم ناقشت امكانية اتفاقية اقليمية لحماية خليج العقبة من التلوث ، وهل يجوز لاسرائيل ان تكون طرفاً فيها



قال تعالى :

"ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت

ايدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا

لعلهم يرجعون" .

صدق الله العظيم

مقدمة عامة

تهدية :

عندما يكتب تاريخ هذه الحقبة من الزمن ، لن يكون بين المؤرخين من يشذ عن اعتبار عام ١٩٧٢ 'عام البيئة' ، وبالذات البيئة البحرية ففي هذا العام ارتفع صوت الانسان وتعاظم احتجاجه في شرق الارض وغربها، يطالب بالتحرك السريع لوقف الاخطار المتعددة التي تتعرض لها البيئة الانسانية على يد الانسان نفسه ، وفي هذا العام تأكد الانسان من انه ما لم يحدث مثل هذا التحرك السريع لوقف الاساءة التي الحقها بالبيئة ، فإن الجنس البشري ، سيصبح مهدداً بالفناء شأنه في ذلك شأن العديد من الكائنات الحية المنقرضة^(١).

من المؤكد ان أثر الانسان في البيئة . ومن ثم اهتمامه بحمايتها لم يكن وليد الصدفة ، بل جاء في الواقع عقب احتجاج غاضب ومتواصل رفع لواءه حماة الطبيعة في القرن الماضي ومطلع هذا القرن . ونتيجة جهود علمية شاقة ومضنية قام بها العلماء في كل حقل وفي كل اختصاص ، ولكن ما حدث في عام ١٩٧٢ ، هو التحرك الجماهيري الواسع على نطاق عامة الناس بحيث شكل هذا التحرك ظاهرة اجتماعية من نوع جديد^(٢) .

ففي حزيران من ذلك العام ، نجح مؤتمر استكهولم الذي دعت اليه الجمعية العامة للأمم المتحدة في ايقاظ الضمير العالمي نحو مشاكل البيئة وبالذات البيئة البحرية ، وقد انعكس ذلك بوضوح في اعلان استوكهولم الصادر في المؤتمر يوم ١٦/٦/١٩٧٢ ، فالاعلان يضع من جهة مبدءاً عاماً مؤداه التزام الدول جميعاً ، الدول المتقدمة والمتخلفة ، الغربية والشرقية على السواء بحماية البيئة واتخاذ كافة الاجراءات الممكنة لمنع تلوثها ، ومن جهة أخرى يلزم الدول الموقعة على الاعلان باتخاذ كافة الاجراءات الممكنة لمنع تلوث البحار بمواد قد تسبب اضراراً تهدد صحة الانسان او المواد

البيولوجية الطبيعية او اي استخدامات اخرى مشروعة للبحار^(١) .

تقسيم :

ان المقدمة العامة تشكل الاطار العام والخطوط العريضة لاي بحث ، وعليه تحقيقاً لهذا الهدف،
نقسم هذه المقدمة الى بنود ثلاثة :

البند الاول : مبررات اختيار البحث :

انطلقت في اختياري لظاهرة تلوث البحار بالنفط كموضوع للبحث والدراسة من عدة
اعتبارات اساسية اهمها :

اولاً :

لقد اصبحت مشكلة حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط من المشاكل التي هي في أمس
الحاجة الى التعاون الدولي والاقليمي والمحلي ، فالجميع يستخدمها لتبرير غاية معينة لصالحه ،
حيث لوحظ ان بعض الدول قد استخدمت شعار حماية البيئة البحرية من التلوث لمد سيادتها على
المياه المجاورة لها .

ثانياً :

إن الأردن كعضو في الاسرة الانسانية الكبيرة ، يجب ان يمارس دوره وان يشارك اسرته في
الجهود الرامية الى انقاذ البيئة الانسانية عموماً وهذه المشاركة إنما تكون بحماية البيئة الاردنية .
لذا كان لزاماً علي تناول معظم الجهود الاردنية المبذولة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنظر
الى كونها جهوداً متميزة .

ثالثاً :

إن الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي لم تحظ بالاهتمام القانوني اللازم، لذا لا بد للابحاث القانونية الجديدة ان تساعد في القاء الضوء على هذه الاتفاقيات.

رابعاً :

اذا كان من المؤكد ان الجوانب البيولوجية والفيزيائية تشكل الاساس الطبيعي للبيئة البشرية ، فإن البعد القانوني يحدد بدوره الاتجاهات والادوات التي يستطيع الانسان عن طريقها فهم الطبيعة واستغلال مواردها على نحو افضل بغية اشباع حاجاته ، فالقانون برأبي علم يهدف الى خدمة الانسانية والارتقاء بها ، لذا ارجو ان يكون بحثي اسهاماً بسيطاً في خدمة الانسانية .

أخيراً :

اذا كان من السهل الكتابة في أحد موضوعات البحث المألوفة التي سبقت دراستها وخاض فيها الفقهاء وكثرت بشأنها المراجع ، فقد رأيت على خلاف ذلك ان المصلحة العلمية تقتضي تناول هذا الموضوع الذي يمكن أن يجيب على تساؤلات قائمة في الازهان ، او ان يسد ثغرة في المكتبة القانونية ، أو يتضمن حلاً لمشكلة قائمة ، او إضافة لشيء جديد .

ولا شك ان ذلك فيه من المشقة والصعوبة الكثير ، اهمها : نقص المراجع العلمية وضرورة تكملة هذا النقص بمجهود ذهني مضاعف ، غير أنه لا ضير فالمشقة هي سنة الله في الحياة الدنيا.

البند الثاني : نطاق البحث :

في هذا البحث سنعالج التلوث البحري باعتباره احد العوامل الرئيسية المؤثرة في البيئة الانسانية ، مراعين انه نظراً لتعدد مصادر التلوث البحري سننعمد التركيز على أكثر المصادر خطورة في هذا المجال^(٣) ، اي التلوث الناتج عن اعمال الملاحة والنقل البحري ، ولكون السفن الاداء الرئيسية للنقل البحري ، فإننا سنكتفي بمعالجة التلوث البحري الناتج عن السفن ، وحيث ان النقل البحري يشكل حوالي ٦٥٪ من اجمالي مصادر التلوث النفطي حيث تقدر كميات النفط التي تلوث مياه البحر نتيجة عمليات النقل وحدها حوالي مليوني طن سنوياً^(٤) . (المقصود بالنفط جميع المنتجات النفطية اي البيضاء والسوداء ، أما البيضاء فتلك المواد الناتجة من تكرير البترول بنقاء يجعلها مواد طيارة (سريعة التحول الى غاز) كالبنزين والبرافين ، وأما السوداء فتتميز بالبقاء على طبيعتها دون تكرير كالبتترول الخام وزيت الوقود، م١ من اتفاقية لندن ١٩٥٤).

إن معالجة التلوث البحري النفطي الملاحي في هذا البحث ستكون من وجهة نظر القانون الدولي اي من خلال المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية . وحيث ان المعاهدات والاتفاقيات البحرية متعددة بتعدد موضوعات ومجالات النقل البحري وبتعدد وتشابك العلاقات البحرية التي تنظمها وحيث ان الموضوع برمته متعلق بحماية البيئة ومكافحة التلوث فإنه من الطبيعي ان نخص بالذكر الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع دون سواها مع التركيز على تلك الاتفاقيات التي تعالج وتنظم التلوث النفطي (التلوث بالزيت) دون الخوض في تفاصيل الاتفاقيات الاخرى التي تنظم وتعالج التلوث من مصادر أخرى (كالمصادر البرية - الكيماويات .. الخ) علماً بأن الاتفاقيات -تفيد البحث- قد صدرت كلها تحت اشراف المنظمة البحرية العالمية (IMO) وبذلك نكون بصدد الحديث عن الاتفاقيات الدولية التالية^(٥) :

- ١- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط لعام ١٩٥٤ بصيغتها المعدلة (دخلت حيز التنفيذ في ٢٦/٧/١٩٥٨) .
- ٢- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ (ماربول) بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ (دخلت حيز التنفيذ ٢ أكتوبر ١٩٨٣) .
- ٣- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في حالات حوادث التلوث النفطي في اعالي البحار لعام ١٩٦٩ (دخلت حيز التنفيذ في ٦ مايو ١٩٧٥) .
- ٤- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ (دخلت حيز التنفيذ في ١٩ يونيو ١٩٧٥) .
- ٥- الاتفاقية الدولية لانشاء صندوق دولي للتعويض عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١ (دخلت حيز التنفيذ في ١٦ أكتوبر ١٩٧٨) .
- ٦- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (دخلت حيز التنفيذ في نوفمبر ١٩٩٣) .

البند الثالث : منهاج البحث :

لمعالجة ظاهرة تلوث البحار النفطي الملاحي من خلال احكام القانون الدولي ، نقسم دراستنا هذه الى فصول اربعة اولها تمهيدي يبحث في المقصود بالتلوث البحري النفطي ومصادره وبداية اهتمام المجتمع الدولي بمكافحته وأهمية هذه المكافحة .

وثانيها القواعد الدولية المنظمة للإجراءات المانعة والواقية من التلوث البحري النفطي الذي تسببه السفن ويندرج تحت هذا الفصل التعريف بالسفن التي تخضع للإجراءات الوقائية والمانعة ثم التعريف بالإجراءات الوقائية والمانعة نفسها ، ثم تحديد السلطات المختصة باتخاذ هذه الإجراءات في مختلف المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص ، ثم النتائج الدولية المترتبة على مخالفة هذه

الاجراءات .

وثالثها القواعد الدولية المنظمة للاجراءات العقابية والمدنية من التلوث البحري النفطي الذي تسببه السفن ، ويندرج تحت هذا الفصل التعريف بالاجراءات العقابية والمدنية ثم تحديد السلطات المختصة باتخاذ هذه الاجراءات في مختلف المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص ، ثم النتائج الدولية المترتبة على مخالفة هذه الاجراءات .

ورابعها اشارة الى بعض صور الحماية الدولية للبيئة البحرية في الوطن العربي والاردن ، ويندرج تحت هذا الفصل الحديث عن الحماية الدولية للبيئة البحرية في الخليج العربي من التلوث النفطي الملاحي من خلال التركيز على اتفاقية الكويت الاقليمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث لعام ١٩٧٨ ، والبرتوكول الخاص بالتعاون الاقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الاخرى في الحالات الطارئة الملحق بالاتفاقية ، ثم الحديث عن الحماية الدولية للبيئة البحرية في خليج العقبة من التلوث من خلال التركيز على الاجراءات المتخذة من الحكومة الاردنية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة وبحث امكانية ابرام اتفاقية اقليمية لحماية الخليج . ونختم الدراسة بايراد بعض التوصيات والتي تشكل خلاصة ما استعرضناه في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الملاحي من اتفاقيات دولية او اقليمية او ما عرضناه من نصوص مشروع قانون البيئة الاردني .

أرجو من الله ان يوفقنا في خدمة الامة إنه نعم المولى ونعم النصير .

الباحثة

الفصل التمهيدي

التعريف بالتلوث البحري النفطي

تمهيد :

لما كانت كميات النفط المطروحة في البحار والمحيطات هي أكبر الملوثات البحرية في العالم على الاطلاق^(١) . فإن الحاجة الى التعريف بالتلوث البحري النفطي كمدخل لمعالجته في ضوء احكام القانون الدولي ، يعد امراً لازماً لتوضيح اثر القواعد الدولية في منع التلوث البحري النفطي والحد من آثاره .

منهاج الفصل :

في هذا الفصل سأتناول الأمور التالية :

في المبحث الاول : المقصود بالتلوث البحري النفطي .

في المبحث الثاني : مصادر التلوث البحري النفطي .

في المبحث الثالث : بداية اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة التلوث البحري النفطي .

في المبحث الرابع : أهمية مكافحة التلوث البحري النفطي .

المبحث الأول :

المقصود بالتلوث البحري النفطي

رغم ان الاتفاقيات الدولية البحرية اشارت الى المقصود بالتلوث البحري واتفقت في مجموعها على أنه^(٢) ادخال الانسان في البيئة البحرية مواد يمكن ان تسبب نتائج مؤذية كالاضرار بالثروات البيولوجية والاطار على الصحة الانسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الاسماك وإفساد مزايا البحر عوضاً عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه^(٣) (م/٤ من اتفاقية قانون البحار) .

إلا أنها بالمقابل وباستثناء اتفاقية ماربول ١٩٧٨/٧٣ ، اكتفت بهذا التعريف العام ولم تأخذ على عاتقها مهمة تحديد المقصود بكل نوع من أنواع التلوث البحري ، كالتلوث النفطي والتلوث الكيماوي مثلاً .

ورغم أن هذا التعريف العام يقر بأن نشاط الانسان هو السبب الرئيسي في تلويث البحر وأنه هو الضحية الرئيسية لتشويه البيئة البحرية إلا أنه يغفل أمرين اثنين^(٩) :

١- لم يشر هذا التعريف الى مبدأ التوازن الطبيعي الاساسي الذي يشكل قاعدة المراقبة البيئية.

٢- لم يشر هذا التعريف الى مشكلات الاستثمار البحري المفرط الذي يشكل برأينا جزءاً من النشاطات البحرية التي يمكن أن يكون لها اثر مشؤوم على المجموعات البيئية وتوازاناتها .

وعليه لا يمكن اعتماد هذا التعريف العام لتحديد المقصود بالتلوث البحري النفطي ، إلا أنه يمكن الاستفادة منه في التوصل الى تعريف مقبول للتلوث النفطي .

وبالتالي يمكن القول بأن المقصود بالتلوث البحري النفطي في ضوء التعريف السابق ، وفي ضوء ما اعتمده اتفاقية ماربول ١٩٧٨/٧٣ للتمييز بين أنواع التلوث البحري المختلفة هو تغيير في التوازن الطبيعي للبحر ناتج عن الطرح المقصود او العارض للنفط الناجم عن النشاطات البشرية يؤدي الى نتائج ضارة أو مؤذية للانسان او عناصر البيئة البحرية على السواء .

المبحث الثاني

مصادر التلوث البحري النفطي

نظراً لكون دراستنا تنحصر في التلوث النفطي الملاحي ، فإننا سنركز في هذا المبحث على العمليات التي تقوم بها السفن والتي تشكل مصدراً له خطورته الواضحة والاكيدة على البيئة البحرية .

٤٣٩٥٨٧

تتعدد العمليات الملاحية التي تؤدي الى التلوث النفطي^(١٠) ، ولعرفة هذه العمليات بشيء من

التفصيل ، نقسمها الى قسمين :

القسم الأول : التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب نسبة حدوثها .

القسم الثاني : التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب الجزئات المفروضة في حال ارتكابها .

القسم الأول : التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب نسبة حدوثها .

تنحصر العمليات الملاحية حسب نسبة حدوثها في نوعين :

النوع الأول : عمليات دائمة .

النوع الثاني : عمليات عارضة .

النوع الأول : عمليات دائمة :

المقصود بالعمليات الدائمة : العمليات التي يتكرر حدوثها كل يوم على مدار العام ، وينبع

الخطر الحقيقي على البيئة البحرية منها وهي :

(١) عملية القاء مياه الصابورة (مياه التوازن) :

تعتبر هذه العملية احدى الاسباب الرئيسية في تلوث البيئة البحرية بزيوت البترول ،

وتحدث عند قيام ناقلات البترول الفارغة اثناء رحلتها الى ميناء الشحن بملئ نحو ٣٠٪ من حجم

مستودعاتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها اثناء رحلتها ، ولما كانت هذه الناقلات لا تطرح كل

محتوياتها من الزيت ، فيبقى في مستودعاتها قدر صغير من الزيت يختلط بالماء ، وعند تفريغ

الماء ، يخرج الزيت المختلط به ليمتزج بماء البحر .

والحقيقة إنه لا يمكن الاستهانة بهذه الكمية من الزيت ، قياساً على عدد الناقلات التي تفعل

ذلك كل يوم^(١) .

ب- عمليات شحن وتفريغ النفط :

يتم شحن وتفريغ النفط من الناقلات بواسطة طوافات عائمة قلما تكون آمنة ، وذلك على بعد بضعة كيلو مترات من الموانئ ، وهذه الطريقة يترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام^(١) .
والواقع أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من خطورة هذه العملية وأثرها الضار على البيئة البحرية بالقياس الى نسبة شحن وتفريغ المواد النفطية التي تحدث في العالم يومياً .

ج- عمليات غسيل صهاريج الناقلات :

لما كانت عملية تنظيف الناقلات تحتاج الى الكثير من الوقت والجهد ، فقد عمدت الكثير من الناقلات الى استخراج الغاز من صهاريجها بصورة غير مشروعة ليلاً^(٢) .
ومثل هذه العمليات لا يمكن اغفال خطورتها نظراً للعدد الضخم من الناقلات الذي يقوم بهذه العملية باستمرار .

النوع الثاني : عمليات عارضة :

المقصود بالعمليات العارضة : العمليات التي ليس لها صفة الاستمرار ، حيث لا تحدث كل يوم ، وتنحصر فيما يعرف بحوادث الناقلات .

ورغم اعتقاد الكثيرين بأن حوادث الناقلات هي السبب الرئيسي في تلويث البيئة البحرية بالنفط ، فإنه يبقى اعتقاداً خاطئاً نظراً لأن هذه الحوادث لا يتكرر حدوثها يومياً^(٣) . لكن هذا لا يمنع من الاعتراف ، والاقوار بأن الاثر المترتب على هذه الحوادث خطير جداً على البيئة البحرية التي تقع فيها الحوادث البحرية ، وتنتشر بعد ذلك فيها الى ابعاد واسعة ، ودليلنا على ما نقول ، ما حدث بعد غرق ناقلة البترول "اكسون فالديز" "Exxon Valdez" في ٢٤ مارس ١٩٨٩ نتيجة اصطدامها

بالصخور المرجانية امام خليج بونس ويليام بالاسكا عندما كانت تتفادى الارتطام بأحد جبال الجليد العائمة ، حيث تسرب من هذه الناقله نحو ٤.٠٠٠ طن من زيت البترول وانتشر هذا الزيت مسافة نحو الف ميل امام شواطئ المنطقة والمناطق المجاورة لها وبعد انقضاء خمسة عشر يوماً على الحادث بلغت مساحة المنطقة المغطاة بالزيت ضعف مساحة دولة لكسمبورج^{(١٧)(١٨)(١٩)} (تبلغ مساحة دولة لكسمبورج الفين كيلو متر مربع) .

القسم الثاني : التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب الجزاءات المفروضة في حال ارتكابها^(٢٠) :

تنحصر العمليات الملاحية حسب الجزاءات المفروضة في حال ارتكابها في نوعين :

النوع الأول : عمليات مقصودة .

النوع الثاني : عمليات غير مقصودة :

النوع الأول : عمليات مقصودة :

يقصد بتلك العمليات : العمليات التي تتم بناء على ارادة المسؤولين عن تسيير السفينة ومن

هذه العمليات :

١- تفريغ الزيت او المخلوط الزيتي من سفينة بقصد تأمين سلامتها او لتجنب حدوث عطب

للسفينة أو شحنتها او لغرض انقاذ ارواح البحارة .

٢- اغراق السفينة عمداً في عرض البحر أو تفريغ حمولتها عمداً في البحر ، في الحالة التي

يرى صاحبها او مالك الحمولة ان الحصول على التأمين افضل من الابقاء على السفينة أو

الحمولة وان كان هذا العمل يتنافى مع مبدأ حسن النية في التعامل التجاري .

٣- تصريف مياه تنظيف الناقلات في عرض البحر الذي ينبغي ان يتبع فيه نظام خاص لا يضر

بتلوث البحار .

النوع الثاني : عمليات غير مقصودة :

يقصد بتلك العمليات : العمليات التي تتم لاسباب خارجة عن ارادة المسؤولين عن تسيير السفينة ومن هذه العمليات :

- ١- حالات التصادم او جنوح السفن وقد يحصل التصادم مع العوارض الطبيعية الموجودة في البحار نتيجة لعدم الانتباه او نتيجة للعوارض الجوية التي تؤدي الى اصطدام السفينة ببعض العوارض الطبيعية في عرض البحر ، او قرب الشواطئ او نتيجة لاصطدامها بسفينة اخرى لنفس الاسباب التي اوضحناها .
- ٢- تسرب الزيت او المزيج الزيتي بسبب ناتج عن عطب في السفينة او لأن التسرب لا يمكن تجنبه بشرط ان تكون قد اتخذت الاحتياطات اللازمة لمنع تسرب او تقليل كمية الزيت او المزيج الزيتي بعد حدوث العطب او بعد اكتشاف التسرب .

المبحث الثالث

بداية اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة التلوث البحري النفطي^(١١)

إن المجتمع الدولي المعاصر لم يكن بمقدوره ان يحدث قفزة نوعية في مجمل مناحي الحياة خلال حقبة قصيرة لم تتجاوز قرناً ونصف قرن دون النفط ، فقد خدم النفط المجتمع الدولي بأسره ومكنه من صنع مآثر حضارية في شتى حقول العلم والمعرفة والتصنيع ، لكنه في الوقت ذاته أتى على المجتمع الدولي والحياة الانسانية عموماً ببلاء التلوث .

بدأت مخاطر التلوث النفطي للبحار بالظهور على السطح بشكل تدريجي مع اول ناقله للزيت حملت كمية من النفط الخام عام ١٨٨٦ واستمرت هذه المخاطر بالتصاعد الى مستوى ينذر

بالخطر مع تعاظم عمليات نقل النفط عبر البحار بين مناطق التصدير والدول المستهلكة له بواسطة الناقلات .

وقد أدى ذلك الى قيام الدول الاوروبية المهددة بمخاطر حقيقية الى التعاون بشكل ثنائي ثم على مستوى اقليمي بهدف وضع الحلول الناتجة التي تستلزم درء ذلك الخطر الزاحف ، غير ان النتائج السلبية لهذا التعاون أدت الى تصاعد خطر التلوث الى مستوى غير متوقع ، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي الى التعاون والتنسيق على مستوى اكبر عدد ممكن من الدول البحرية في العالم وجعل التعاون الاقليمي يحتل مستوى أدنى في هذا المضمار .

وقد جاء موقف المجتمع الدولي هذا نابغاً من حقيقتين :

١- جسامة الخسائر التي يمكن ان تتكبدها المجتمعات الانسانية المعاصرة لو بقيت هي في موقف المتفرج امام تفاقم المشكلة .

٢- ضرورة البحث عن اساليب اكثر فعالية في مجال مكافحة التلوث او على الاقل الحد من تأثيراته على البيئة البحرية .

وانطلاقاً من هذه الحقائق ، عقد اول لقاء ذي صبغة دولية في واشنطن في عام ١٩٦٦ ، وتلاه انعقاد المؤتمر الدولي لمعالجة مشكلة التلوث عام ١٩٥٤ الذي تمخض عنه توقيع الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط من السفن ، التي بدأ سريانها فعلياً عام ١٩٥٨ ، وكان ذلك البداية الصحيحة التي انطلق منها المجتمع الدولي (في معركته) مع التلوث البحري .

ورغم محاولات المنظمة البحرية الدولية تكريس اتفاقية لندن عام ١٩٥٤ ، على الصعيد العملي عن طريق اجراء العديد من التعديلات عليها ، الا ان هذه الاتفاقية بقيت متخلفة من الناحيتين الفنية والقانونية عن مواكبة التطورات التي شهدتها عالم النقل البحري ومجالات الاستثمار والتجارة للأسباب التالية :

- ١- التعقيدات وصعوبة الاشتراطات التي كانت تستلزمها الاتفاقية كما يتم اعتماد التعديلات عليها حيث كان يشترط الموافقة الصريحة من قبل عدد محدد من الدول لا يقل ما لديهم من حمولة مجتمعين عن نسبة معينة من الحمولة العاملة على مستوى العالم ، وبحكم ان كثيراً من الدول عندما يكون موضوع التعديل لا يهمها فذلك يؤدي الى أن هذه الدول لا ترسل موافقتها الصريحة ، وبالتالي يصبح النصاب او النسبة المطلوبة للتعديل ، غير مكتملة وعليه تتكدس التعديلات المقترحة .
 - ٢- تصاعد معدلات الاستهلاك وبالتالي تزايد الكميات المنتجة من النفط ، الأمر الذي أدى الى ازدياد كميات النفط المنقولة بحراً .
 - ٣- التوسع في بناء الناقلات الكبيرة والعلاقة .
 - ٤- تزايد حالات التلوث وتصاعد مستوياته سواء أكان ذلك بسبب الحوادث أو سواها .
 - ٥- اتساع نطاق التجارة والنقل للمواد الكيميائية وغيرها من المواد الملوثة عبر البحار .
 - ٦- العيوب والنواقص التي ظهرت في اتفاقية عام ١٩٥٤ .
 - ٧- اتجاهات الرأي العام في الدول البحرية وتعاضم دوره من أجل حث الحكومات على اتخاذ مزيد من التدابير الوقائية لحماية البيئة بشكل عام والبحرية خصوصاً ، ومعارضة الاعمال التي تؤدي الى تلوث البحار القريبة من اليابسة .
 - ٨- الشروط والعقوبات والضوابط التي اصبحت تفرضها عناصر النقل البحري المختلفة مثل القوانين الوطنية للدول ، نظم الموانئ ، شركات التأمين ، نوادي الحماية ، الغرف التجارية والمنظمات البحرية الاخرى الاقليمية منها او الدولية العالمية .
- وفي اعقاب مؤتمر استكهولم ١٩٧٢ ، احد العلامات التاريخية الدالة على تطور الحركة الدولية الخاصة بالحفاظ على البيئة ، جاءت اتفاقية ماربول ١٩٧٨/٧٢ ترجمةً لطموحات الدول

البحرية الراغبة بايجاد قواعد دولية تتلاءم مع التطورات الحديثة في النقل الملاحي .

وقد تميزت هذه الاتفاقية عن سواها من الاتفاقيات البحرية الدولية بما يلي :

١- بسطت الاتفاقية موضوع اجراءات وضوابط التعديلات ، عندما اشترطت التعبير صراحة

عند الاعتراض وفي حالة عدم حصول ذلك تعتبر الدول موافقة على التعديل ضمناً .

٢- عالجت الاتفاقية في التلوث البحري اضافة الى النفط المواد الكيماوية الخطرة والمؤذية .

٣- حددت الاتفاقية مناطق بحرية خاصة يحرم رمي وتسريب المواد والمياه الملوثة فيها بشكل يكاد

ان يكون مطلقاً .

٤- تبنت الاتفاقية تعريفاً موسعاً للسفينة .

٥- وضعت الاتفاقية نظاماً دقيقاً للمراقبة وضبط التصريف من السفن وتحديد مواصفات

الاجهزة الضرورية لذلك ، والزام الناقلات الكبيرة حديثة الصنع بتوفير صهاريج مستقلة

بمياه الاتزان (Segregated ballast Tanks (S.B.T) .

ولا شك ان دخول هذه الاتفاقية والتي سنأتي الى ذكر بعض احكامها بالتفصيل في الفصول

القادمة الى دائرة النفاذ لتحل محل اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ وتعديلاتها ، كان خطوة بالغة الاهمية

في مجال حماية البيئة البحرية .

لقد اجتذبت مسألة حماية البيئة البحرية المزيد من الاهتمام والعناية الدولية . وقد تبلور هذا

الاهتمام على الصعيد العملي بوضع اتفاقية قانون البحار التي دونت التزاماً عاماً على جميع

الدول بحماية البيئة البحرية عن طريق التعاون الدولي العالمي والاقليمي (م ١٩٢) .

المبحث الرابع

أهمية مكافحة التلوث البحري النفطي^{(١١) (١٢)}

تنبع أهمية مكافحة التلوث البحري النفطي من الإدراك العالمي المتزايد لأهمية الدور الذي ستلعبه البحار على المدى البعيد .

فالبهار تمثل مصدراً اقتصادياً مهماً ، بما تختزنه من ثروات حيية ومعادن متعددة .
والبهار تمثل مصدراً مائياً مهماً في ظل الازمة المائية التي بدأت أثارها تظهر بوضوح في العديد من البلدان .

والبهار تمثل مصدراً غذائياً مهماً . في ظل الازدياد الهائل في عدد السكان ، وفي ظل ظهور بوادر المجاعات .

والبهار تمثل مخزوناً احتياطياً من النفط في ظل الحاجة المتزايدة الى النفط .

الفصل الأول

**القواعد الدولية المنظمة للإجراءات الوقائية والمانعة من
التلوث البحري النفطي الذي تسببه السفن**

تمهيد :

تضمنت الاتفاقيات الدولية التي عالجت التلوث البحري ، عدداً من القواعد التي تهدف الى التقليل من التلوث النفطي عن طريق السفن والحد من اثاره الضارة في حال وقوعه .

منهاج الفصل :

في هذا الفصل سأتناول الأمور التالية :

في المبحث الأول : التعريف بالسفن التي تخضع للإجراءات الوقائية والممانعة من التلوث البحري النفطي .

في المبحث الثاني : التعريف بالإجراءات الوقائية والممانعة من التلوث البحري النفطي .

في المبحث الثالث : السلطات المختصة باتخاذ الإجراءات الوقائية والممانعة في مختلف المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص .

في المبحث الرابع : النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الإجراءات الوقائية والممانعة .

المبحث الأول

التعريف بالسفن التي تخضع للإجراءات الوقائية والممانعة من التلوث البحري النفطي

إن أهم ما يميز معظم المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي

هو اتخاذها تعريفاً موسعاً للسفينة مفاده : أن السفينة هي اي وحدة بحرية من أي نوع تعمل في

البحر .

ويبدو أن الهدف من التوسع في تعريف السفينة هو إخضاع جميع السفن مهما كان شكلها

ومهما كان حجم حمولتها للإجراءات الممانعة والوقائية من التلوث البحري النفطي تحقيقاً لأمرين :

أولاً :

إن النقل البحري يعد المصدر الرئيسي لتلوث البحار بالنفط^(٤) حيث اشارت بعض التقارير الدولية ان حوالي ٤ ملايين طن من الزيت يختلط بمياه البحر سنوياً عن طريق السفن^(٥) . لذا فإن التوسع في تعريف السفينة يعد محاولة جيدة لقمع الخطر الناجم عن هذا المصدر .

ثانياً :

إن المعاهدات الدولية في تعريفها الموسع للسفينة انما تتبنى موقف القضاء في اغلب الدول البحرية ، وتدوّن احكامه المتمثلة في ان كلمة سفينة تشمل كل ما هو عائم ، ودليلنا على ذلك ما يلي^(٦) :

أ- استقرت احكام القضاء في العديد من الدول على اعتبار ان الرافعة العائمة سفينة في كثير من القضايا ، ففي قضية الملكة ضد شركة سان جون لبناء السفن والحوض الجاف عام ١٩٨١ ، جاء على لسان القاضي الكندي "بانكس" بأن الرافعة العائمة تعتبر سفينة وتخضع لاحكامها .

ب- استقرت احكام القضاء في العديد من الدول على اعتبار حفار البترول سفينة في عدد من القضايا ، وقد استندت هذه الاحكام على الاسباب التالية :

- ١- يتم تسجيل حفار البترول كما تسجل السفن .
- ٢- يتم رهنه كالسفن وعلى نفس نموذج الرهونات .
- ٣- يتم التأمين عليه ضد الاخطار كالسفن وبنفس النموذج .
- ٤- يتم تطعيمه بالبحارة .
- ٥- يتم الكشف عليه والفحص من قبل الادارات الحكومية التي تقوم بالكشف على السفن .
- ٦- تسري عليه المعاهدات الدولية التي تسري على السفن .

- ٧- يعمل بنقل الاشخاص والمعدات من مكان لآخر في المياه البحرية .
- ٨- تقوم هيئات التصنيف الدولية البحرية بتصنيف الحفارات .
- ٩- يقف ثابتاً لبعض الوقت .
- ١٠- يتعرض للأخطار البحرية .

والواقع ان هذا المنهج الذي اتخذته المعاهدات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في تعريف السفينة يعد منهجاً جيداً لأن التعريف الموسع للسفينة يخدم التطورات الحديثة في بناء السفن ، فالتقدم العلمي ومتطلبات النقل المتزايدة كشفت عن سفن لها اشكال مختلفة وتقوم باعمال لا تقوم بها السفن التقليدية .

لهذا نجد أن اتفاقية ماربول ١٩٧٨/٧٣ جمعت في تعريفها للسفينة كافة الانواع الحديثة من السفن من قوارب الهيدروفيل ، والطائرات المائية وحفارات البترول والغواصات .
وإذا كانت هذه المعاهدات والتي عالجت التلوث البحري النفطي قد اخرجت من نطاق تطبيقها بعض أنواع السفن كالسفن الحربية مثلاً واعفتها من الالتزام بالاجراءات المانعة والواقية الا أنها بالمقابل فرضت على دول هذه السفن التزاماً عاماً يقضي بأن تضمن التزام سفنها بمنع تلويث البيئة البحرية بقدر الامكان^(٣) .

وفي هذا ما يدل دلالة قاطعة على اتجاه المجتمع الدولي نحو التشديد في مكافحة التلوث البحري وتضييق الامتيازات الممنوحة للدول بغية الحفاظ على البيئة البحرية خالية من آثار التلوث النفطي .

المبحث الثاني

التعريف بالاجراءات المانعة والواقية من التلوث البحري النفطي

إن دراسة هذا الموضوع ، تتطلب تقسيم هذا المبحث على النحو التالي :

المطلب الأول : التعريف بالاجراءات الواقية من التلوث البحري النفطي .

المطلب الثاني : التعريف بالاجراءات المانعة من التلوث البحري النفطي .

المطلب الأول

التعريف بالاجراءات الواقية من التلوث البحري النفطي

المقصود بالاجراءات الواقية مجموعة الاجراءات الاحتياطية الصادرة عن الدول والتي يتم اتخاذها لمنع التلوث النفطي قبل وقوعه اي منع تفريغ النفط أو مخلوطه ، وقد ذهب اغلب الفقه الى أن اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ إنما تمنع التفريغ الارادي او العمدي وبالتالي لا تمنع حالة تسرب المواد الزيتية نتيجة تصادم أو حادث^(١٧) . ويدعمون هذا الرأي بقولهم أن المادة الرابعة من الاتفاقية تنص على أن منع التفريغ لا ينطبق على :

أ- القاء المواد الزيتية الذي تقوم به السفينة لتأمين سلامتها ، أو تجنب اصابتها ، أو لانقاذ الحياة البشرية في البحر .

ب- انسكاب المواد الكيميائية نتيجة تلف أو تسرب أو رشح لا يمكن تجنبه ، اذا ما اتخذت كافة الاحتياطات المعقولة بعد التلف أو لدى اكتشاف التسرب لمنعه أو تخفيفه .

لكن القضاء رأى ان اتفاقية لندن السالفة الذكر تنطبق ايضاً على التلوث غير العمدي ، اذ

اشارت غرفة الاتهام بمحكمة استئناف رين- بمناسبة محاكمة ريان سفينة "أموكو كاديس" وسفينة القطر التي كانت تساعد- ان الالتزام المشار اليه في المادة الثالثة من الاتفاقية لم يهتم الا باللقاء العمدي للمواد الزيتية . الا ان اللقاء المنوع ليس فقط اللقاء العمدي المقصود وانما اللقاء العرضي ايضاً . وقد سيقى على اساس هذا الحكم عدة حجج :

١- المادة الاولى من اتفاقية لندن تشير الى انه يجب فهم اللقاء بأنه كل انسكاب او تسرب للزيت اياً كان السبب . ويتبين من هذا النص ان القصد الجنائي ليس لازماً لقيام هذه الجريمة وان الالتزام يمنع نزول مادة التلوث الزيتي الى البحر يشمل اللقاء العمدي ، كما يشمل التسرب الناتج عن سبب عرضي .

وتجدر الملاحظة الى أنه عندما يريد محررو اتفاقية دولية ابعاد التلوث العرضي من مجال التطبيق فإنهم لا يترددون في اثبات ذلك بوضوح . كما حدث في اتفاقية لندن ٢٩ ديسمبر ١٩٧٢ بشأن منع تلوث البحر الناتج عن القاء الفضلات حيث لا تواجه الا اللقاء المقصود في البحر (١-١/٣) . وليس هذا هو وضع اتفاقية لندن ١٩٥٤ ولا اتفاقية ٢ نوفمبر ١٩٧٣ التي عدلتها والتي تضمنت تعريف اللقاء ايضاً بأنه "كل انسكاب في البحر ايا كان السبب" .

ب- اوضحت محكمة استئناف رين ان المادتين ٤، ٥ من اتفاقية لندن وهما يشيران الى المادة ٢ والتي تنص : يمنع تلوث البحر بالقاء الزيت فيه من السفن في منطقة عرضها ٥٠ ميلاً موازية للشاطئ . ليس لهما هدف سوى تحديد الحالات التي لا تنطبق عليها تلك المادة . وخاصة في الفقرة ب من المادة ٤ التي نصت على أن تستبعد من التطبيق حالة الانسكاب الناتجة عن تلف او تسرب لا يمكن تجنبه ، وهي حالة تحمل سمة القوة القاهرة ، وباعمال المادتين نستنتج ان المادة ٢ واجبة التطبيق كأصل عام على كل عمليات اللقاء الاخرى للمواد الزيتية في البحر ، وخاصة الانسكاب العرضي فيما عدا ما ذكر بالمادة ٤ سالف الذكر .

ج- لاحظت المحكمة ان المادة ٤/ب ذاتها تستثني من استبعاد تطبيق المادة ٣ (اي تعود الى الاصل) كلما كان انسكاب المواد الزيتية في البحر ناتجاً عن اهمال في اتخاذ الاحتياطات بعد اكتشاف التلف او التسرب حتى لو كانا ناتجين عن أسباب لا يمكن تجنبها فهذا الطرف القاهر لا يمنع تطبيق المادة ٣ اذا ثبت وجود خطأ في جانب السفينة بالاهمال او عدم الاحتياط المعقول بعد اكتشاف التلف او التسرب ، واذا كان قاضي التحقيق في قضية السفينة "اوليمبك برانيري" قد اصدر امره بأنه لا وجه لاقامة الدعوى الجنائية . فلم يكن ذلك بسبب عدم انطباق معاهدة لندن على الالتقاء العرضي للمواد الزيتية في البحر ، وإنما لأنه رأى ان جميع التدابير والاحتياطات المناسبة لتخفيض الانسكاب والتسرب الى البحر قد تم اتخاذها من جانب الربان .

إن الاجراءات الواقية تخضع لها جميع السفن في مختلف المجالات البحرية ونظراً لأهمية هذه الاجراءات ودورها المميز في حماية البيئة البحرية من خطر التلوث النفطي ، فإننا سنعرض لهذه الاجراءات والمتمثلة ببناء وتصميم السفن وبخاصة منها ناقلات النفط وبتهيئتها وقيادتها وكفاءة طواقمها وفق الترتيب التالي :

أولاً : الاجراءات المتعلقة ببناء السفن :

اذا كانت مهمة السفن التجارية هي نقل البضائع عن طريق البحر بين الدول ، فإن هذه المهمة لا يمكن ان تتحقق دون وجود سفينة متينة البناء .

لذا حرصت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسفن على وضع قواعد تتناول الجوانب الفنية لبناء السفن توكيلاً لسلامة السفينة وما عليها من ارواح وبضائع وحماية للبيئة البحرية من التلوث^(١٩) .

وعليه يمكن حصر أهم القواعد الفنية المستقرة في مجال بناء السفن فيما يلي^(٢٠) :

١- ثبات توازن السفينة في البحر Stability في جميع الحالات سواء كانت مشحونة ام لا ، اذ من الضروري تحقيق السلامة للسفينة نفسها وللركاب والبحارة والبضائع .

٢- قدرة السفينة على الصمود لقوى البحر والرياح مع مراعاة البحار التي يزعم تشغيل السفينة فيها بمعنى ان متانة البناء اللازمة لسفينة تعمل في مياه شمال الاطلنطي حيث ترتفع الامواج في فصل الشتاء الى أكثر من ٤٠ قدماً تختلف عن تلك التي يجب أن تتوافر في سفينة أخرى تبني للخدمة على ساحل البحر الاحمر .

٣- ان تتوافر للسفينة القدرة على الطفو على سطح البحر اذا ما اصببت في حادث وذلك بأن يراعى وجود عدد كاف من الفواصل القوية المتماسكة التي تمنع تسرب المياه Water Tight Bulk Heeds بين عنابرها واجزائها بحيث اذا تسربت مياه البحر الى عنبر من العنابر توافر "احتياطي" من القدرة على بقاء السفينة طافية Reserve Buoyancy .

٤- يراعى في بناء السفن ان تكون جميع الاجهزة والمعدات الكهربائية موصولة او متصلة بهيكل السفينة .

٥- يراعى في بناء السفن ان تنظم تركيبات الاضاءة بحيث تمنع زيادة الحرارة في الاشياء المجاورة بدرجة كبيرة .

هذا وقد اشترطت الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي ، ان يتوافر في بناء السفن الناقلة للنفط وهي السفن التي يكون الجزء الاكبر من القسم الخاص بشحن البضائع قد بني او خصص لغرض نقل البضائع السائلة (صب) والتي هي في الوقت الحاضر لا تحمل بضائع غير الزيوت بالاضافة الى ما سبق ما يلي^(١٩) :

١- يراعى في بناء هذه السفن فصل الالات عن عنابر الشحن ، اذ ان وجود الالات في المؤخرة يقلل من خطر اشتعال الابخرة التي قد تتسرب من الشحنة .

٢- يراعى في بناء هذه السفن ان تقسم رأسياً الى اقسام رئيسية بواسطة حواجز مانعة لانتشار الحريق .

٣- يراعى في بناء هذه السفن ان تكون مواقع حاويات النفط آمنة حتى تتوافر الحماية لها ضد خطر التصدع في حالة الاصطدام بالأرض او التصادم .

٤- يراعى في بناء هذه السفن ان تجهز بصهاريج عميقة وأخرى جانبية لحفظ التوازن وان يكون لديها القدرة الاستيعابية لتمكينها من العمل بأمان .

هذا مع الملاحظة ان الاتجاه في بناء السفن الناقلة للنفط يسير حالياً نحو بناء سفن ذات جدار مزدوج بحيث تبقى السفينة وما تحمله من نطف في مأمن من اضرار التصادم وخطر الاشتعال . ويرتبط بموضوع بناء السفن ضرورة الاشارة الى أن الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف يلعب دوراً بارزاً في تطبيق الاتفاقيات الدولية الخاصة ببناء السفن ومراقبة مدى توافر المتطلبات الفنية في عملية البناء فمن المعروف ان بناء السفن العاملة في البحر والتي وزنها ١٠٠ طن اجمالي فما فوق يتم تحت رقابة احدى جمعيات التصنيف المعترف بها رسمياً والتي لها قواعد وانظمة خاصة بتصنيف السفن ، ومن ابرز هذه الجمعيات لويدز لتسجيل السفن ومقرها لندن ، فقبل البدء في بناء اي سفينة يجب ان تتم الموافقة على تصميمها بواسطة هيئة التصنيف او الادارة البحرية في الدولة الراغبة بالبناء . وبعد ذلك يتم مراقبة عملية البناء عن طريق مساحي الجمعية وعند اتمام عملية التشييد وبعد اتمام تجارب مقنعة يتم اصدار شهادات للتصنيف . ومع هذا تبقى السفينة معرضة لمعاينات منتظمة كل خمس سنوات من تاريخ الصنع بغية التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية يتخللها معاينات سنوية^(٢٠) .

ثانياً : الاجراءات المتعلقة بتجهيز السفن :

اشارت معاهدة سلامة الارواح في البحار لعام ١٩٧٤ الى أنه وحتى تتمكن السفينة من

مواجهة المخاطر البحرية المحتملة ، فلا بد أن تتزود السفن بما يلي^(١٩) :

- ١- يجب ان تزود جميع السفن باجهزة رادار .
- ٢- يجب ان تزود جميع السفن ببوصلة مغناطيسية .
- ٣- يجب ان تزود جميع السفن بجهاز تسجيل هدى ترددات او ذبذبات الصوت لقياس الاعماق Eho-sounding device .
- ٤- يجب ان تزود جميع السفن بجهاز لاسلكي يسمح بتوجيه السفينة homing على تردد الاستغاثة بجهاز التلفون اللاسلكي .
- ٥- يجب ان تزود جميع السفن بضوء (لمبة) اشارات نهائية (تستخدم نهائياً ، ولا تعتمد في مصدر طاقتها على مصدر الكهرباء الرئيسي بالسفينة .
- ٦- يجب أن تزود جميع السفن بجهاز تحديد الاتجاه اللاسلكي ، وهذا الجهاز من الأهمية بمكان لأنه يساعد على تحديد مواضع السفن والطائرات وعائمات النجاة التي هي في خطر .
- ٧- يجب ان تزود جميع السفن بمحطة "تلفراف" لاسلكي .
- ٨- يجب ان تزود جميع السفن بأربعة قوارب نجاة على الأقل . اثنان منها بالمؤخرة ، واثنان في منتصف السفينة .
- ٩- يجب ان تزود جميع السفن بأجهزة اطفاء للحريق من نوع معتمد .
- ١٠- يجب ان تزود جميع السفن بوسائل لإرسال اشارات استغاثة بطريقة فعالة ليلاً

ونهاراً .

- ١١- يجب ان تزود جميع السفن بجهاز قذف من نوع معتمد .
 - ١٢- يجب ان تزود جميع السفن بمصدر طاقة كهربائية للطوارئ قادر على تشغيل الخدمات اللازمة للسفينة في الطوارئ وفي حالة الحريق لمدة زمنية معينة .
 - ١٣- يجب ان تزود جميع السفن بجهاز قيادة (ماكينة توجيه) Steering Geer رئيسية وأخرى احتياطية ويشترط في ماكينة التوجيه ان تكون من القوة والكفاءة ، بحيث تتمكن من توجيه السفينة وهي على السرعة القصوى ، ويراعى في تصميم ماكينة التوجيه ان لا تتعرض للتلف عند سير السفينة بأقصى سرعة للخلف .
- هذا وقد اشترطت اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣ ان يتوافر في السفن الناقلة للنفط بالاضافة الى ما سبق ما يلي :

- ١- يراعى في السفن الناقلة للنفط ان تجهز بأجهزة فصل الماء عن الزيت أو أي وسائل أخرى بديلة للتخلص من مياه الصابورة المخلوطة بالزيت .
- ٢- يراعى في السفن الناقلة للنفط ان تجهز بنظام مراقبة وتحكم في تفريغ الزيت لمعرفة نسبة الزيت الذي يتم القاؤه في البحر .
- ٣- يراعى في السفن الناقلة للنفط ان تجهز بنظام للغسل بالنفط الخام (COW) وهو نظام يستعمل فيه النفط الخام بدلاً من الماء لتنظيف البقايا التي تبقى عالقة على جدران الخزان بعد اخراج شحنة النفط ، ويبدو هذا النظام افضل من التنظيف بالماء فهو يزيل فضلاً عما سبق التراكمات والرواسب الطينية .
- ٤- يراعى في السفن الناقلة للنفط ان تزود بنظام الغاز الداخلي (IGS) ، وهو نظام يهدف للتقليل من مكونات الاكسجين في جو خزانات الشحن خلال وبعد اخراج شحنة

النفط من أجل القضاء على خطر الانفجار ، ويعد نظام الغاز الداخلي متطلباً اجبارياً على السفن الناقلة للنفط كافة وفق اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣ .

ثالثاً : الاجراءات المتعلقة بقيادة السفن :

نظراً لكثافة حركة مرور السفن والتي ترجع الى زيادة أعداد السفن المستخدمة في النقل ، فقد زادت فرص التصادم البحري بشكل كبير .

لقد حاولت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام ١٩٧٢ (دخلت حيز التنفيذ من ١٥ يوليو ١٩٧٧)

في البحر ان تسهم بعلاج هذا الوضع المتأزم من خلال أمرين^(١) :

الأمر الأول : القيادة الآمنة :

حددت قواعد القيادة الآمنة باعتبار ان هذه القيادة تعد خطوة ضرورية ولازمة لتقليل الكوارث

البحرية وتشمل القيادة الآمنة ما يلي :

- ١- المحافظة على المراقبة الجيدة بالنظر والسمع في جميع الاوقات .
- ٢- استخدام كافة الوسائل المناسبة التي تتأقلم مع الظروف السائدة للوصول الى تقييم كامل حول امكانية تفادي خطر التصادم .
- ٣- اعتماد السرعة الآمنة ، ويتم تحديد السرعة الآمنة بناء على كثافة حركة المرور وانعدام الرؤية وتهدف هذه السرعة الى اعطاء قائد السفينة فرصة التصرف الفعال لتفادي خطر التصادم .
- ٤- مراعاة قدرة السفينة على المناورة ، ويتم تحديد ذلك بناء على قدرة السفينة على الدوران في الظروف السائدة ، ومسافة التوقف المتاحة .
- ٥- مراعاة حمولة السفينة اثناء المسير ، لذلك شددت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام

١٩٧٢ على ضرورة ابحار السفن الناقلة للنفط بحرص بالغ أخذة بعين الاعتبار

حمولتها الخطرة .

٦- ضرورة استخدام الصافرات والجرس في اي حالة طارئة لتنبية السفن القادمة .

٧- ضرورة استخدام الانوار التالية اثناء القيادة بالليل وهي :

- انوار الصاري في مقدمة ومؤخرة السفينة .

- انوار الاجناب .

- (٢) انوار تسري في جميع الاتجاهات في خط رأسي واحد .

الامر الثاني : مخططات فصل حركة المرور :

وهي طريقة تهدف الى تحديد ممرين في جميع المناطق التي تتميز بكثافة حركة السفن فيها حيث يختص احد الممرين بالسفن المبحرة في اتجاه معين ، بينما يختص المر الآخر بالسفن المبحرة في الاتجاه المعاكس ، ويفصل بين هذين الممرين خط يسمى خط الفصل وقد حددت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر لعام ١٩٧٢ الالتزامات الواقعة على السفن التي تستخدم مخططات فصل حركة المرور فيما يلي :

١- الابحار في المر الملانم الخاص بمخطط الفصل .

٢- الابتعاد قدر الامكان عن خط الفصل بحيث تحاول السفينة قدر الامكان الالتزام

باليمين .

٣- لا يجوز للسفينة ترك المر الا في نهايته .

رابعاً : الاجراءات المتعلقة بكفاءة طواقم السفن :

يقصد بالطاقم : مجموع الاشخاص العاملين على ظهر السفينة اياً كانت طبيعة عملهم ومن ثم فإن هذا المصطلح يشمل الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم .
ولما كان الربان وضباط الملاحة والمهندسون البحريون يؤدون جميعاً عملاً فنياً خطيراً الشأن ، فإن اي تصرف خاطئ من قبل اي واحد منهم في قيادة السفينة وادارتها ، يؤدي الى خسارة محققة في الارواح والبضائع ، ويؤدي كذلك الى ضرر بالغ في البيئة البحرية^(١٨) .

وعلى العموم ، يمكن حصر الشهادات الواجبة الحصول عليها لقيادة السفينة فيما يلي^(١٩) :

١- شهادة ربان أعالي البحار .

٢- شهادة ضابط ملاحة اول اعالي البحار .

٣- شهادة ضابط ملاحة .

٤- شهادة ربان ملاحة ساحلية .

٥- شهادة كبير مهندسين بحريين .

٦- شهادة مهندس بحري ثاني .

٧- شهادة مهندس بحري ثالث .

ويلاحظ ان المؤتمر الدولي لمستويات التدريب والمناوبة ومنح الشهادات للعاملين في البحر

عام ١٩٧٨ international convention on standards of training certification and

watch vepping for seafares 1978 ، قد وضع الحد الادنى من الشروط الفنية الواجب

توافرها في طاقم السفينة لضمان سلامة السفينة وتشغيلها وسلامة الارواح والبضائع ، وهذه

الشروط هي^(١٨) :

- ١- يجب ان يكون الشخص سليماً من الناحية الصحية وخاصة العين والسمع .
 - ٢- يجب ان يكون مؤهلاً اكااديمياً .
 - ٣- يجب ان يكون لديه خبرة كافية لا تقل عن ١٨ شهراً بالنسبة للضابط الاول ، وأما القبطان فإن الحد الادنى لخبرته ٣٦ شهراً .
 - ٤- يجب أن ينجح في امتحان تقييمه الدولة .
 - ٥- يجب ان يحصل على شهادة من جهة حكومية تؤهل الشخص للقيام بالوظيفة .
- وقد اشترط المؤتمر في العاملين على السفن الناقلة للنفط شروطاً اضافية ، فضلاً عما سبق

تنحصر فيما يلي :

- الحصول على دورات في سلامة الارواح من خطر الحريق .
 - الحصول على دورات في اجراءات الانقاذ .
 - الحصول على دورات في مكافحة التلوث البحري وخفضه .
- إلا ان ما يعيب هذا المؤتمر أنه لم يضع الحد الادنى من العدد المقبول لطاقم السفينة ، وفي هذا ما يشكل خطورة على متطلبات الحفاظ على البيئة البحرية من خطر التلوث النفطي الملاحي .

المطلب الثاني

التعريف بالاجراءات المانعة من التلوث البحري النفطي

المقصود بالاجراءات المانعة مجموعة الاجراءات العملية المتخذة من قبل الدول الساحلية المهتدة بالتلوث النفطي بعد حصول اي حادث بحري بهدف احتواء التلوث النفطي ومنع انتشاره .

واذا كان قد تم اقرار هذه الاجراءات لأول مرة في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩^(٣)، الا ان بعض

الدول مارست هذه الاجراءات قبل ذلك ، كما حدث في كارثة (توري كانيون) عام ١٩٦٧ ، حيث تدخلت بريطانيا لدى تأثير تسرب الزيت على مصالحها لكي تحد من العواقب الضارة للحادث عن طريق حرق السفينة^(١٧).

وبموجب حق التدخل المنصوص عليه في اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ ، يمكن للدولة الساحلية ان تمارس الاجراءات المانعة والتي تنحصر فيما يلي^(١٨):

١- احتواء بقع الزيت :

تمارس الدولة الساحلية هذا الاجراء المانع بعد حصول الحادث البحري مباشرة ، ويشترط لممارستها لهذا الاجراء ان تكون مزودة بحواجز تسمى حواجز الزيت وتهدف هذه الحواجز الى الاحاطة بالسفن اثناء عمليات تفريغها .

٢- تنظيف بقع الزيت :

تمارس الدولة الساحلية هذا الاجراء المانع بعد الاحاطة ببقع الزيت وطرق التنظيف التي تمارسها الدولة الساحلية متعددة لكن اكثرها شيوعاً واستخداماً واقلها ضرراً على البيئة البحرية ما يعرف بكاشطات الزيت الميكانيكية .

٣- حماية الشحنة النفطية المتبقية :

تمارس الدولة الساحلية هذا الاجراء المانع بعد تنظيف البقع النفطية باستخدام وسائل الضخ المتكاملة حيث تقوم هذه الوسائل بنقل حمولة البضاعة من الناقله المصابة الى ناقله اخرى بسرعة وأمان . وهذا الاجراء قد استطاع ان يمنع العديد من حوادث التلوث ، ومن هذه الحوادث التي امكن تفاديها ما حدث للسفينة (Metula) خارج شاطئ تشيلي والسفينة (Showo Maru) بالقرب من

سنغافورة وقد تم تفريغ هاتين السفينتين وتعويمهما بعد ان شحطت بقاع البحر وبذلك تم انقاذ هذه السفن وغالبية حمولتهما من النفط ، وكما تم بذلك منع حدوث كارثة بيئية كانت محققة .

المبحث الثالث

السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات الوقائية والممانعة في مختلف المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص

لما كان الاخلال بالاجراءات الوقائية والممانعة السالفة الذكر ، يعرض السفينة وما عليها من ارواح وبضائع للخطر ، ويعرض البيئة البحرية للتلوث النفطي ، فإن ادخال هذه الاجراءات حيز التنفيذ يعتبر عملاً في غاية الاهمية ، على السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية الالتزام بالقيام به .

ان تحديد المهام التي تقوم بها السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية من اجل تنفيذ الاجراءات الوقائية والممانعة ، يفترض مراعاة القواعد الواردة في اتفاقية قانون البحار والتي تشكل رؤية المجتمع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث والتي تلخص فيما يلي^(٣١) .

القاعدة الاولى :

انطلاقاً من الالتزام العام المفروض على جميع الدول والخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث ، تتعاون الدول على المستوى العالمي والاقليمي في تنفيذ الاجراءات الوقائية والممانعة ، مع مراعاة ضرورة التوسع بمفهوم التعاون في هذا المجال ليشمل ما يلي :

١- وضع قواعد دولية تنظم الاجراءات الوقائية والممانعة لحماية البيئة البحرية من التلوث، على أن

يؤخذ بعين الاعتبار عند وضع هذه القواعد :

١- الاتفاقيات الدولية السارية في هذا الشأن .

٢- الخصائص الاقليمية المميزة .

- ب- وضع خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية .
- ج- وضع الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وجمع المعلومات عن تلوث البيئة البحرية .
- د- وضع معايير علمية مناسبة لصياغة واعادة قواعد وضوابط لمنع تلوث البيئة البحرية .
- هـ- قياس وتقييم مخاطر تلوث البيئة البحرية بواسطة الطرق العلمية المعترف بها .

القاعدة الثانية :

تمارس دولة علم السفينة في مختلف المجالات البحرية وعلى جميع السفن التي ترفع علمها من أجل تنفيذ الاجراءات الوقائية والممانعة التدابير التالية :

- ١- وضع القوانين والانظمة المنظمة للعلاقات القانونية الخاصة بالسفينة .
- ٢- وضع القوانين والانظمة الخاصة بمكافحة التلوث البحري ، على ان يؤخذ بعين الاعتبار عند وضع هذه القوانين والانظمة ما يلي :
 - أ- ان تتضمن احكاماً خاصة ببناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للابحار وتكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم واستخدام الاشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات .
 - ب- ان لا تكون اقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (IMO) أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام .
 - ٢- وضع سجل خاص بالسفن التابعة لها يتضمن أسماء هذه السفن وخصائصها الفنية وطائفة من المعلومات حول السفينة وصاحبها ويعتبر هذا السجل عنصراً من عناصر الرابطة الحقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل علمها .

- ٤- إجراء فحص ابتدائي قبل وضع السفينة بالخدمة على هيكل السفينة ومعداتنا واجهزة التلغراف اللاسلكي واجهزة التلغراف اللاسلكي ونظام المواسير ونظام التحكم في تفرغ الزيت حسب المواصفات الواردة في معاهدة سلامة الارواح في البحار لعام ١٩٧٤^(١٩).
- ٥- تتولى دولة علم السفينة بعد اجراء الفحص الابتدائي السالف الذكر ، اصدار الوثائق والشهادات التالية^(٢٠) :

أ- شهادة سلامة انشاء لسفينة بضاعة Cargo ship safty construction

ومدة صلاحية هذه الشهادة لا تزيد عن خمس سنوات

ب- شهادة سلامة معدات لسفينة بضاعة Cargo ship safty Equipment certificate

ومدة صلاحية هذه الشهادة لا تزيد عن ٢٤ شهراً

ج- شهادة سلامة اجهزة التلغراف اللاسلكي لسفينة بضاعة

Cargo ship safty Radio telegraphy certificate

ومدة صلاحية هذه الشهادة لا تزيد عن ١٢ شهراً

د- شهادة سلامة اجهزة التلغراف اللاسلكي لسفينة بضاعة

Cargo ship safty Radio-telephony certificate

ومدة صلاحية هذه الشهادة لا تزيد عن ١٢ شهراً

هـ- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت

international oil Pollution Prevention certificate

وتكون هذه الشهادة للناقلات التي حمولتها الكلية ١٥٠ طن فاكثر ، والسفن التي

حمولتها الكلية ٤٠٠ طن فاكثر ، ومدة صلاحيتها لا تزيد عن خمس سنوات .

و- دفتر سجل الزيت^(٣) : oil Record Book

تلتزم كل ناقلة زيت حمولتها الكلية ١٥٠ طن فأكثر ، وكل سفينة حمولتها الكلية ٤٠٠ طن فأكثر (عدا ناقلات الزيت) بحمل هذا الدفتر سواء كجزء من سجل السفينة الرسمي او منفصل عنه ، ويدون في الدفتر العمليات التالية :

- ١- شحن شحنة الزيت .
- ٢- نقل شحنة الزيت داخلياً بالسفينة اثناء الرحلة .
- ٣- فتح او غلق البلوف (Valves) او الاجهزة المشابهة التي تصل بين صهاريج الشحنة قبل وبعد عمليات التفريغ والشحن .
- ٤- فتح وغلق وسائل توصيل مواسير (انابيب) الشحنة مع مواسير مياه الصابورة من البحر .
- ٥- فتح او غلق البلوف التي على جانب السفينة اثناء وبعد عمليات الشحن او التفريغ .
- ٦- تفريغ شحنة الزيت .
- ٧- ملء صهاريج الشحنة بمياه الصابورة .
- ٨- تنظيف صهاريج الشحنة .
- ٩- طرد مياه الصابورة عدا تلك التي من الصهاريج المنفصلة للصابورة (Segregated Ballast Tanks) .
- ١٠- طرد المياه من صهاريج النفايات السائلة .
- ١١- التخلص من رواسب الزيت .
- ١٢- طرد مياه السنتين المتجمعة في فراغ الماكينات اثناء تواجد السفينة بالميناء

والتخلص الروتيني من مياه السناتين المتجمعة في فراغات الماكينات اثناء

تواجد السفينة بالبحر .

ومدة صلاحية هذاالدفتري لا تزيد عن ثلاث سنوات بعد تاريخ اخر تدوين له ، وتعتبر

دولة علم السفينة مسؤولة عن هذه الشهادات لهذا نجد ان هذه الوثائق والشهادات

تعتبر مقبولة من الدول الاخرى ويكون لها نفس صلاحية الشهادات الصادرة عن هذه

الدول .

٦- اجراء فحوص على السفينة في اوقات غير معلنة خلال مدة صلاحية الشهادات السالفة الذكر

لفرض التأكد من ان السفينة ومعداتنا ما زالت صالحة من جميع الوجوه للقيام بالخدمة

المخصصة لها وأنها تحترم القواعد الدولية التي تصادق عليها دولة العلم .

القاعدة الثالثة :

تراعي السفن في مختلف المجالات البحرية التي تعمل بها من اجل تنفيذ الاجراءات الواقية

والممانعة ما يلي :

١- القوانين والانظمة الوطنية الخاصة بمكافحة التلوث البحري .

٢- القواعد والمعايير الدولية الموضوعة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

٣- الانظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الارواح في البحار ومنع المصادمات .

٤- المعرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور المتفق عليها .

٥- حمل الوثائق والشهادات الدالة على التزامها بالاجراءات الواقية والممانعة .

وتجدر الاشارة هنا الى ان الدولة الساحلية تمارس ايضاً في سبيل تنفيذ الاجراءات الواقية

امها .

، الاشارة

ما انها سارية

المفعول ، ما لم يكن هناك اسباب واضحة تدعو للاعتقاد بانتهاء مدة صلاحية الشهادات او ان السفينة ومعداتنا لا تتطابق مع الشروط الواردة في هذه الشهادات والوثائق ، اذ يكون لدولة

الميناء حينئذ الحق باتخاذ احد الخطوات التالية :

ا- منع السفينة من المغادرة اذا كان في خروجها ضرر على البيئة البحرية شريطة ابلاغ الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها .

ب- منع السفينة من دخول الميناء اذا كان في دخولها ضرر على البيئة البحرية شريطة ابلاغ الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها .

ج- اقتياد السفينة الى اقرب حوض لاصلاحها ، ويتوجب على دولة الميناء في هذه الحالة ، التأكد من ان توجيه السفينة الى حوض الاصلاح سيكون دون تعريضها للخطر ،

وعموماً يجب على دولة الميناء ان تسمح للسفينة بمواصلة سيرها فوراً بعد التأكد من صلاحيتها للابحار ، وبعد التأكد من ان خروجها للبحر لن يرتب اضراراً على البيئة

البحرية .

وفي المقابل ، الزمت الاتفاقيات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري دولة الميناء ، تزويد

الموانئ التابعة لها بالاجهزة الفنية التالية :

ا- اجهزة لاستقبال النفايات وامزجة الزيوت .

ب- توفير احواض مناسبة لاصلاح السفن .

ج- حواجز لاحتواء التلوث الزيتي ومنع انتشاره .

د- كاشطات لتنظيف بقع الزيت من فوق سطح الماء .

هـ- وسائل ضخ لتنظيف بقع الزيت من فوق سطح الماء .

الأرخبيلية على أن يؤخذ

- أ- ان لا تكون أقل فعالية من القواعد والانظمة الدولية المقبولة عموماً .
 - ب- ان لا تتناول تصميم السفن الاجنبية او بنائها او معداتها او تكوين طواقمها الا اذا كان الغرض منها اعمال قواعد او معايير دولية مقبولة عموماً .
 - ج- لا يجوز ان تميز هذه القوانين والانظمة قانوناً او فعلاً بين السفن الاجنبية .
 - د- ان لا يكون الاثر العملي لتطبيق هذه القوانين والانظمة انكار حرية الملاحة او نقل الضرر او الاخطار من منطقة بحرية الى اخرى او تحويل نوع من التلوث الى نوع اخر منه .
 - هـ- على الدولة الارخبيلية ان تقوم بالاعلان المناسب عن جميع هذه القوانين والانظمة .
- ٢- تعيين ممرات بحرية ونظم تقسيم حركة المرور ، على ان يؤخذ بعين الاعتبار عند تعيين هذه الممرات ما يلي :
- أ- ان تتماشى هذه الممرات ونظم تقسيم حركة المرور مع الانظمة الدولية المقبولة عموماً .
 - ب- ان تحيل الدولة الارخبيلية هذه النظم والتقسيمات الى المنظمة الدولية المختصة (IMO) لاعتمادها .
 - ج- ان تبين هذه النظم والتقسيمات على خرائط يؤمن لها النشر الواجب .
- ٣- التفتيش على الوثائق والشهادات التي تحملها السفن والدالة على صلاحيتها للملاحة والتزامها بالاجراءات الواقية الخاصة بحماية البيئة البحرية .
- ٤- للدولة الارخبيلية حق اشتراط الاخطار المسبق بوصول الناقلات اذا كان في دخول هذه الناقلات دون اخطار ضرر على البيئة البحرية في المياه الارخبيلية .

المطلب الثالث

في البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة^(٣)

المقصود بالبحر الاقليمي حزام بحري ملاصق لاقليم الدولة البري والمياه الداخلية حيث تباشر الدولة الساحلية سيادتها عليه ، والواقع ان سيادة الدولة الساحلية على البحر الاقليمي تخضع لاستثناء مقرر لمصلحة السفن الاجنبية يتمثل في حق المرور البريء الذي يقصد به الملاحة خلال البحر الاقليمي بشكل لا يضر بسلم الدولة الساحلية او بحسن نظامها او بأمنها لغرض :

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية او التوقف في مرسى او مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية .

ب- او التوجه الى المياه الداخلية او منها او التوقف في احد هذه المراسي او المرافق المينائية او مغادرته .

والواقع ان حق المرور البريء المقرر لجميع السفن الاجنبية لا ينقص من الصلاحيات المقررة للدولة الساحلية من اجل حماية البيئة البحرية في البحر الاقليمي والتي ارسنتها اتفاقية قانون البحار ، والتي تتلخص فيما يلي :

١- وضع القوانين والانظمة اللازمة لحماية البيئة البحرية في البحر الاقليمي على أن يؤخذ بعين الاعتبار عند وضع هذه القوانين والانظمة الضوابط التي تلتزم الدولة الارخبيلية بمراعاتها عند وضع مثل هذه القوانين في المياه الارخبيلية .

٢- للدولة الساحلية ان تفرض على الناقلات من اجل سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية في البحر الاقليمي استخدام ممرات بحرية تعينها على أن يؤخذ عند تعيين هذه الممرات الاعتبارات التالية :

- أ- توصيات المنظمة الدولية المختصة (IMO).
- ب- اي قنوات تستخدم عادة في الملاحة الدولية .
- ج- ما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة .
- د- كثافة حركة المرور .
- هـ- ان تبين هذه النظم والتقسيمات على خرائط يؤمن لها النشر الواجب .

وتجدر الاشارة هنا الى أن حق الدولة الساحلية في تعيين الممرات البحرية في البحر الاقليمي انما يكون في حالة الضرورة فقط ، ومعنى ذلك انه لا يجوز لها ان تقوم بتعيين ممرات بحرية كيفما تشاء هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى اذا كان للدولة الساحلية حق تعيين ممرات بحرية في هذه الحدود من البحر الاقليمي فعن باب اولى انها تستطيع التدخل في المياه الداخلية وخاصة في مداخل الموانئ التي تكثر فيها حركة مرور السفن . ومن المنطق ان تؤخذ العوامل المشار اليها أنفاً بعين الاعتبار لغرض التنسيق وتأمين سلامة الملاحة الدولية ، رغم ان هذه المياه تخضع الى سيادتها الكاملة بشكل لا يقبل اي استثناء .

٢- للدولة الساحلية حق اشتراط الاخطار المسبق بوصول الناقلات اذا كان في دخول هذه

الناقلات دون اخطار مسبق ضرر على البيئة البحرية .

٤- للدولة الساحلية حق التفتيش على الوثائق والشهادات المطلوبة من الناقلات حملها

والدالة على صلاحيتها للملاحة والتزامها بالاجراءات الوقائية والممانعة الخاصة بحماية

البيئة البحرية .

أما المنطقة المتاخمة والتي هي منطقة بحرية ملاصقة للبحر الاقليمي تفارس عليها الدولة

الساحلية بعض الاختصاصات المحددة على سبيل الحصر ، فنجد أن حرية الملاحة التي تتمتع بها

جميع السفن في هذه المنطقة ، والاختصاصات الحصرية الممنوحة للدولة الساحلية بموجب

الاتفاقيات الدولية على تلك المنطقة ، قد جعلت السلطات التي تمارسها الدولة الساحلية من أجل تنفيذ الاجراءات الواقية والمانعة محددة بـ:

- أ- وضع القوانين والانظمة اللازمة لحماية البيئة البحرية في تلك المنطقة .
- ب- التفتيش على الوثائق والشهادات الدالة على صلاحية السفن للملاحة وعلى التزامها بالاجراءات الدولية الواقية والخاصة بحماية البيئة البحرية .

المطلب الرابع

في المضائق^{(٢٧)(٢٨)}

المقصود بالمضيق الدولي ممر مائي طبيعي ضيق يصل جزئين من البحر ويستخدم عادة للملاحة الدولية ، وهذا يعني أنه حتى يكون المضيق دولياً ، يجب توافر الشروط التالية :

- أ- ان يكون ممرأ طبيعياً ضيقاً .
 - ب- ان يصل جزئين من البحر مهما كانت صفتها .
 - ج- ان يستخدم عادة للملاحة الدولية .
- والواقع أنه على الرغم من وجود عدد من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والتي تخضع في تنظيمها لاتفاقيات خاصة ، فإن غالبية المضائق الدولية والتي يربو عددها على ١٢٠ مضيق تخضع للقواعد العامة في القانون الدولي .

إن نظرة سريعة الى القواعد العامة في القانون الدولي توضح ان هناك نوعين من انظمة المرور التي تحكم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ، حيث تختلف الصلاحيات المعطاه للدول المشاطئة للمضيق من اجل منع التلوث باختلاف نظام المرور المتبع في ذلك المضيق . فنظام المرور العابر الذي يطبق في المضائق الدولية التي تصل بين رقعة من البحار العالية او منطقة

اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية او منطقة اقتصادية خالصة ، يعطي الدول المشاطنة لتلك المضائق من أجل حماية البيئة البحرية الاختصاصات التالية :

١- وضع القوانين والانظمة الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، على ان يؤخذ بعين الاعتبار عند وضع هذه القوانين والانظمة ما يلي :

أ- أن تؤدي هذه القوانين والانظمة الى أعمال الانظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية للمضييق .

ب- ان لا تميز هذه القوانين والانظمة قانوناً او فعلاً بين السفن الاجنبية .

ج- ان لا يكون الاثر العملي لتطبيق هذه القوانين والانظمة انكار حق المرور العابر او اعاقته او الاخلال به .

د- ان تعلن الدول المشاطنة للمضائق الاعلان المناسب والواجب عن جميع هذه القوانين .

٢- وضع نظم لتقسيم حركة المرور وتعيين ممرات للملاحة البحرية ، حيثما يكون ذلك لازماً لتعزيز سلامة السفن وحماية البيئة البحرية ، ويمكن ان تبدل هذه النظم عندما تقتضي الظروف ذلك وبعد الاعلان اللازم عنها ، ويمارس هذا الحق وفق الشروط التالية :

أ- ان تتماشى هذه النظم والتقسيمات مع الانظمة الدولية المقبولة عموماً .

ب- ان تحيل الدول المشاطنة للمضائق هذه النظم والتقسيمات الى المنظمة الدولية المختصة (IMO) .

ج- لا بد من موافقة جميع الدول المشاطنة للمضائق .

د- ان تبين الدول المشاطنة للمضائق هذه النظم والتقسيمات على خرائط يؤمن لها النشر الواجب .

ويلاحظ ان تعيين ممرات بحرية في المضائق يحتاج الى موافقة المنظمة الدولية المختصة

(IMO)^(٣٩) ، على خلاف البحر الاقليمي التي يكتفى فيه بوجود الاخذ بعين الاعتبار رأي تلك المنظمة وهذا تشديد تقتضيه أهمية هذه المضائق للملاحة الدولية^(٤٠) .

وإذا كان للدول الساحلية الحق في تعيين معرّات بحرية لتنظيم شؤون النقل والملاحة في المياه الداخلية والبحر الاقليمي والمضائق الدولية ، فإنها لا تستطيع ذلك في البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٤١) .

أما نظام المرور البريء والذي يطبق على المضائق الدولية التي تصل بين^(٤٢) :

- أ- رقعة واحدة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة ورقعة أخرى من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة عدا المضائق التي يطبق عليها نظام المرور العابر .
- ب- رقعة واحدة من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة والبحر الاقليمي لدولة اجنبية ، فنجد ان الصلاحيات التي تمارسها الدول المشاطئة للمضائق التي يحكمها نظام المرور البريء والمقررة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، هي نفس الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في البحر الاقليمي والمذكورة في المطلب الثالث .

المطلب الخامس

في المنطقة الاقتصادية الخالصة

المقصود بالمنطقة الاقتصادية الخالصة منطقة بحرية واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز والمقرر في اتفاقية قانون البحار والذي بموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرّياتها للاحكام الواردة في الاتفاقية^(٤٣) .

في الواقع ان قراءة متأنية للجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار والذي عالج المنطقة الاقتصادية الخالصة تعطي الانطباع بأن للدولة الساحلية من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ولاية تمكنها من مباشرة الاختصاصات التالية :

١- وضع القوانين والانظمة اللازمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه على ان تراعي الدولة الساحلية عند وضع القوانين والانظمة ما يلي :

أ- ان تتماشى مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (IMO) او مؤتمر دبلوماسي عام .

ب- ان تهدف هذه القوانين والانظمة الى اعمال القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً في هذا الشأن .

٢- اذا توافرت اسباب واضحة تدعو للاعتقاد بأن تلك القوانين والانظمة غير كافية لمواجهة ظروف خاصة يعاني منها قطاع معين من المنطقة الاقتصادية الخالصة لاسباب تقنية معترف بها وتتعلق باحواله الاقياونوغرافية والايكولوجية وكذلك باستخدامه او حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور له ، جاز للدولة الساحلية ان تضع له قوانين وانظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وتنظيم حالات التصريف والممارسات الملاحية ، على ان لا تتطلب في القوانين والانظمة التي تضعها من السفن الاجنبية ان تراعي في تصميمها او بنائها او تكوين طواقمها او معداتها معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً .

وتراعي الدولة الساحلية عند وضع القوانين والانظمة في ذلك القطاع ما يلي :

أ- اجراء مشاورات مناسبة مع اية دولة أخرى يعنيها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة (IMO) .

ب- توجيه تبليغ بشأن ذلك القطاع الى المنظمة توردد فيه الادلة العلمية والتقنية المؤيدة

للموضع الخاص لذلك القطاع ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية المتواجدة فيه.

ج- على المنظمة ان تبت في التبليغ في غضون ١٢ شهر من تاريخ استلامه ، وتقرر فيما اذا كانت الاحوال السائدة في ذلك القطاع تتطلب معاملة خاصة ام لا .

د- اذا وافقت المنظمة على التبليغ جاز للدولة الساحلية ان تضع القوانين والانظمة الضرورية لذلك القطاع ، ولا تصبح هذه القوانين سارية على السفن الاجنبية الا بعد مضي ١٥ شهراً من تاريخ تقديم التبليغ الى المنظمة .

هـ- على الدولة الساحلية ان تنشر اعلاناً بحدود هذا القطاع .

٢- للدولة الساحلية تفتيش السفن الاجنبية فيما يتعلق بالوثائق والشهادات الدالة على صلاحيتها للملاحة ومدى التزامها بالاجراءات الدولية الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه .

المطلب السادس

في الجرف القاري^(٣٠)

يدخل في مفهوم الجرف القاري لاية دولة ساحلية قاع البحر وباطن ارض القاع المغورة التي تمتد وراء بحرها الاقليمي وفي جميع انحاء الامتداد الطبيعي لاقليم تلك الدولة البري حتى الحد الخارجي للحافة القارية او الى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من الخطوط الاساسية التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي اذا لم تكن الحافة القارية تمتد الى تلك المسافة (المادة ١/٧٦ من الاتفاقية) .

بداية نشير الى ان المياه التي تعلو الجرف القاري تخضع لنظامين:

- أ- الى مسافة ٢٠٠ ميل بحري وتخضع لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة وبالتالي فإن الدولة الساحلية تمارس على المياه التي تعلو الجرف القاري في مجال حماية البيئة البحرية نفس الصلاحيات المعطاه للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة .
- ب- ما يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري تصبح هذه المياه جزء من البحر العالي والذي يخضع للنظام الوارد في المطلب السابع .

المطلب السابع

في البحر العالي

يدخل في مفهوم البحر العالي جميع الأجزاء البحرية التي لا تدخل ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة او المنطقة المجاورة او البحر الاقليمي او المياه الداخلية او المياه الارخبيلية للدولة (المادة ٨٦ من الاتفاقية) .

القاعدة المقررة في هذا المجال البحري هي ان دولة علم السفينة هي الدولة المختصة باتخاذ جميع الاجراءات الواقية والمانعة على سفنها العاملة في البحر العالي^(٣٦) ، وتستند هذه القاعدة الى كون البحر العالي لا يخضع لسيادة دولة من الدول ، ومع هذا فقد خرجت اتفاقية التدخل لعام ١٩٦٩ عن هذه القاعدة المستقرة في القانون الدولي واعطت الحق لكل دولة ساحلية لحماية مصالحها المتأثرة او المهدة بأي حادث بحري قد تسببه سفن لا ترفع علمها بالتدخل في البحر العالي وفق الضوابط والقيود التالية^(٣٧) :

- أ- قيام الدولة الراغبة في التدخل باستشارة الدول الاخرى المعنية بالحادث وخاصة دولة علم السفينة او السفن المتسببة بالحادث .
- ب- قيام الدولة الراغبة في التدخل باخطار كل شخص طبيعي او معنوي له علاقة

بالاجراءات المزمع عملها ويحتمل ان تتأثر مصالحه بتلك الاجراءات .

ج- بعد التدخل على الدولة الساحلية ان تخطر دون تأخير الدول والحكومات والاشخاص الذين لهم علاقة بالموضوع مثل الامين العام للهيئة البحرية للحكومات ، على أنه يجوز للدولة ان تتخذ اجراءات فورية لمواجهة الموقف دون سابق مشورة او اخطار مع غيرها من الدول في حالة الضرورة القصوى ، مع ملاحظة ان اتفاقية التدخل لعام ١٩٦٩ لم تحدد بدقة المقصود بحالة الضرورة القصوى ، وهذا يعني ترك المجال مفتوحاً امام تقدير الدولة الساحلية غير انه لا بد ان تكون التدابير المتخذة من قبل الدولة الساحلية متناسبة مع الضرر الحاصل ويراعى في تحديد المقصود بالتناسب ما يلي :

- ١- مدى الضرر المحدق في حال عدم اتخاذ التدابير .

- ٢- التأكد من فعالية التدابير .

- ٣- مدى الاضرار التي يمكن ان تحدث نتيجة تنفيذ تلك التدابير فاذا لم يكن الضرر الحاصل متناسب مع الاجراءات التي تم اتخاذها من قبل الدولة الساحلية ترتبت المسؤولية المدنية ووجب التعويض بمقدار التجاوز .

وقبل ان نختم البحث الثالث ، نشير الى أن المادة ٩٤ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ لم تفرض سوى التزامات عامة جداً على دولة علم السفينة ، وان كانت الفقرة الخامسة من المادة ٩٤ قد تطلبت بأن تمثل الدولة عند اتخاذها للتدابير المشار اليها سابقاً والواردة في الفقرتان الثالثة والرابعة من ذات المادة للانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها .

ان الانظمة والاجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً هي اتفاقيات أمن المواصلات المعمول بها والتي تشكل الحد الأدنى من القواعد المتفق عليها بين الدول فيما يتعلق بأمن الملاحة

ويدخل في باب أمن الملاحة الموضوعات التالية : قدرة السفن على الملاحة في باب أمن الملاحة وأهلية الطاقم وشروط الملاحة ذاتها .

ان ابرز الاتفاقيات التي تشكل العمود الفقري في مجال أمن المواصلات ما يلي :

أولاً : المعاهدة الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦^(١) :

تهدف قواعد خطوط الشحن الى وضع اساس تستطيع عن طريقه حساب اقصى غاطس مسموح به للسفينة وهو الغاطس الذي يحقق لها السلامة خلال الابحار ويؤخذ في الاعتبار في هذا الشأن قوة السفينة وطريقة بنائها وأطوالها والبحار التي ستعمل فيها وكذلك فصول السنة . ويتحقق المختصون من صلاحية السفينة للملاحة عند الغاطس الذي يحدد اشتراطات مستويات معينة في القوة والكفاءة لوسائل غلق الفتحات الموجودة بسطح السفينة وأجنابها . أما خطوط الشحن التي نجدها على جانبي السفينة والمعتمدة للسفينة عندما تمر في المناطق المختلفة لبحار العالم فهي :

١- خط الشحن للمناطق الصيفية Summer load line (s)
يتحدد هذا الخط طبقاً لقواعد تحديد خطوط الشحن ويؤخذ في الاعتبار عوامل عدة منها طول السفينة -نوع السفينة- نوع وعدد المنشآت - عدد الانحناءات - ارتفاع المقدمة .

٢- خط الشحن للمناطق الشتوية Winter load line (w)

يقع اسفل خط الشحن الصيفي (s) $(\frac{1}{48})$ من خط الشحن الصيفي

٣- خط الشحن للمناطق الاستوائية Tropical Loading (T)

يقع اسفل خط الشحن الصيفي (S) $(\frac{1}{48})$ من خط الشحن الصيفي)

٤- خط الشحن للمناطق العذبة Freshwater loading line (F)

يقع اعلى وخلف خط الشحن الصيفي بمقدار يساوي ازاحة السفينة بالطن المتري عندما تكون طافية على خط الشحن الصيفي .

٥- خط الشحن للمناطق الاستوائية العذبة Tropical Fresh L.L. (T.F)

يقع اعلى خط الشحن وينسب الى خط الشحن للمناطق الاستوائية ويمكن الحصول عليه تماماً مثل حصولنا على خط الشحن F .

٦- خط الشحن للمناطق الشتوية بشمال المحيط الاطلنطي W.N.A

وهو خاص بالسفن التي لا تزيد طولها عن ١٠٠ متر عندما تبحر في مناطق خاصة بشمال المحيط الاطلنطي خلال الفترة الشتوية ويقع على مسافة ٥٠ ملم اسفل خط الشحن للمناطق الشتوية .

تتولى وزارة النقل والمواصلات او احدى جمعيات تحديد الانواع صلاحية اصدار شهادة خطوط الشحن ، حيث يتقدم مالك السفينة او من ينوب عنه بطلب مرفقاً به رسومات السفينة والمواصفات الخاصة بالتصميم والبناء .

تخضع بعد ذلك السفينة للفحص والمعاينة بمعرفة خبير بحري متخصص من قبل السلطة المختصة حيث يقوم بالتأكد من :

- أ- ان السفينة من القوة ومتانة البناء بما تتناسب والحد الحر المحدد لها .
- ب- اوزان السفينة لجميع حالات التحميل المختلفة لها كافيأً ومناسباً وهذا الحد الحر المحدد لها .

ج- متانة بناء وصلاحية كل من :

عتب الابواب والنوافذ - حطار العنبر - الهوايات - انابيب التهوية - ابواب العنابر -
البالوعات - منافذ التهوية - الترتيبات الخاصة بحماية الطاقم ، وان جميعها مطابق
للمواصفات وطبقاً للقواعد .

ثم يقدم الخبير المعين تقريراً الى السلطة موضحاً فيه نتائج المعاينة - فاذا كانت النتائج
مرضية يتم تحديد الحد الحر للسفينة .

ويعطى للمالك او من ينوب عنه ما يلي :

أ- مواصفات كاملة عن الحد الحر الذي تم تحديده Free board .

ب- مواقع خطوط التحميل Load lines على جانبي السفينة .

ج- موضع خط السطح Deck line .

كما ويعطى المالك صورتين من تقرير الخبير البحري المعين مع إصدار شهادة خط الشحن .

تحصل السفينة التي تنطبق عليها أحكام المعاهدة الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ على

شهادة بذلك من السلطات القائمة على تنفيذ المعاهدة ويسجل في الشهادة ما يلي :

اسم السفينة - ميناء التسجيل - رقم السفينة الرسمي - الحمولة الكلية والصفافية المسجلة

والامتار المكعبة لكل حمولة - خطوط الشحن المحددة على كل جانب بالسفينة - مكان وتاريخ اصدار

الشهادة .

وتعتمد الشهادة بتوقيع الخبير البحري وجمعية تحديد الانواع او السلطة ويسري مفعول

الشهادة لفترة لا تزيد عن ٥ سنوات بعد تاريخ استكمال الفحص والمعاينة .

وقد تلغي وزارة النقل والمواصلات شهادة خطوط التحميل لأي من الاسباب التالية :

١- عدم وفاء السفينة بالشروط المحددة لخطوط الشحن .

- ٢- درجة متانة السفينة غير آمنة ولا تتفق والمتطلبات القياسية .
- ٣- المعلومات الخاصة بالحد الحر غير صحيحة .
- ٤- اصدار شهادة جديدة .
- ٥- لم تخضع السفينة للفحص الدوري .

الفحص السنوي في المعاهدة الدولية لخطوط الشحن Annual survey :

يجري الفحص السنوي بمعرفة خبير بحري متخصص للتأكد من :

- ١- متانة بناء وصلحية وكفاءة (عتب الابواب والنوافذ - حنار العنابر - الهويات - انابيب القياس والتهوية - ابواب العنابر - البالوعات - منافذ التهوية - الترتيبات الخاصة بحماية الطاقم) .

ب- أنه لم يحدث تغيير في البدن والمنشآت .

ويجري الفحص خلال ثلاثة أشهر قبل او بعد تاريخ الفحص المحدد للسفينة على ان يتم الفحص على فترات لا تقل عن ٩ اشهر ولا تزيد عن ١٥ شهر . اذا كان الفحص مرضياً يقوم الخبير المعين بتسجيل تقريره على شهادة خط الشحن .

إعداد السفينة لمعاينة خط الشحن : Preparations for a load line survey :

تشمل خطط الصيانة المختلفة للسفينة خطة خاصة بصيانة خطوط الشحن وهذه الخطة مسجل بها جميع الاعمال التي تغطي الشروط المحددة لتجديد شهادة خطوط الشحن والتي يجب ان تكون مرضية عند الكشف عليها وفحصها بمعرفة الخبير البحري .

وينبغي تنفيذ تلك الخطة قبل تاريخ الكشف بثلاثة أشهر وتشمل الاعمال التالية :

- ١- أن تكون جميع الفتحات بنهاية المشيدات المغلقة بحالة جيدة الزراجين والمفصلات والاقفال

والكليات تعمل بسهولة ومشحمة".

ان يكون الكاوتش المانع لنفاذ المياه بالابواب سليم وبحالة جيدة والتأكد ان الابواب تفتح من كلا الجانبين .

٢- اختبار مناعة اغطية العنابر لنفاذ المياه وكذا فتحات الوصول اليها وجميع الكاوتش الخاص

بها وزوايا تثبيتها وتأمينها وملحقاتها من زرايين واقفال وسلاسل .

٣- كفاءة وتثبيت الكمرات العرضية لاغطية العناصر المتنقلة .

٤- اذا كان العنبر ذو غطاء خشبي فتأكد من متانة وصلابية كل قطعة خشبية وان الحزام الحديدي

بطرف كل قطعة موجود بها وبحالة جيدة .

٥- اذا استخدمت الاغطية التاربولين فيجب ان تكون مصنوعة من مواد معتمدة مانعة لنفاذ الماء

وبحالة جيدة وذو متانة مناسبة وان يكون لكل عنبر غطائين على الأقل .

٦- تؤمن العنابر ذو الاغطية الخشبية والمغطاة بتاربولين مانع لنفاذ المياه بحزام من الصلب فوق

كل مقطع واذا زاد طول المقطع عن ١ر٥ متر فيؤمن بحزامين من الصلب .

٧- جميع فتحات الماكينة على السطح المكشوف .

٨- التأكد من أن جميع فتحات الصهاريج على السطح مانعة لنفاذ المياه وذات غلق جيد .

٩- التأكد من ان جميع فتحات التهوية مزودة بوسيلة غلق جيدة مانعة لعوامل الطقس .

١٠- التأكد من ان لجميع انابيب التهوية على السطح وسيلة مناسبة لفلقها ومثبتة بها .

١١- إختبار جميع ابواب العنابر الواقعة تحت السطح والتأكد من ان جميعها مانع لنفاذ المياه .

١٢- التأكد من ان بلوف الصرف الغير رجاعة على أجناب السفينة تعمل بكفاءة .

١٣- اختبار مناعة اغطية المعبرايط تحت السطح لنفاذ المياه .

١٤- ان تكون جميع فتحات تصريف المياه عاملة بحالة مرضية .

١٥- ان تكون جميع السياجات واسوار السفينة سليمة ولحام التالف منها .

١٦- ان كانت هناك حبال نجاة مطلوبة حول اماكن محددة فيجب تجهيزها بتلك الاماكن .

١٧- صيانة خطوط الشحن والفاطس على جانبي السفينة لتكون ظاهرة واضحة طبقاً للشروط القياسية المحددة لذلك .

علاوة على ما تقدم : التاكّد من ان جسم السفينة تحت الحد المانع لنفاذ المياه ومحكم الغلق لعوامل الطقس فوق الحد الحر كما يجب ان يتوافر للربان معلومات الاتزان الخاصة بالسفينة والتي تثبت انه يمكن شحن السفينة واستخدام صهاريج الصابورة بطريقة آمنة صحيحة ، وكذا مفاتيح الغرف والفراغات المتوقع فحصها ، واستعداد افراد الطاقم للعمل خلال وقت الفحص بالعنابر والسلالم وجميع الاماكن التي ستخضع للفحص والمعاينة .

ثانياً : الاتفاقيات الخاصة بالقواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم بالبحر الصادرة عام ١٩٧٢^(٣) .

تتميز القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم والصادرة عام ١٩٧٢ بما يلي :

أ- تنطبق هذه القواعد على جميع السفن في اعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها والصالحة لبحار السفن البحرية .

ب- لا يوجد في هذه القواعد ما يتعارض مع العمل بقواعد خاصة وضعتها سلطة مناسبة للمناطق المعدة لاستقبال السفن أو الموانئ أو الانهار أو البحيرات أو الممرات المائية الداخلية المتصلة باعالي البحار والصالحة لبحار السفن البحرية ، ويجب ان تتطابق مثل تلك القواعد الخاصة على قدر الامكان مع هذه القواعد .

ج- لا يوجد في هذه القواعد ما يعني اي سفينة او مالكةا او ربانها او طاقمها من عواقب اي

اهمال في تطبيق هذه القواعد ، او الاهمال في اتخاذ اي اجراء وقائي تتطلبه الممارسة العادية لرجال البحر او الظروف الخاصة للحالة .

د- تطبق هذه القواعد على كل انواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها ازاحة في الماء والتي تستخدم او تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي .

اما أبرز القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم ، فيمكن تلخيصها على النحو التالي :

1- الاجراءات المتخذة من السفن لتفادي خطر التصادم :

- ١- اي اجراء لتفادي التصادم يجب -اذا ما سمحت ظروف الحالة- ان يكون ايجابياً .
- ٢- يجب ان يتم في الوقت المناسب .
- ٣- ان يكون مطابقاً للاجراءات المتعارف عليها في استخدام الفنون البحرية الصحيحة .
- ٤- ان يحقق الاجراء المتخذ لتفادي التصادم ، مرور السفينة على مسافة آمنة من السفينة الاخرى .
- ٥- يجب على السفينة ان تخفض من سرعتها او توقف من تقدمها بايقاف او عكس حركة وسائل دفعها -اذا ما كان ذلك ضرورياً - لتفادي التصادم او للسماح بتوافر وقت اطول لتقييم الموقف .

ب- قواعد مرور السفن في القنوات الضيقة :

- ١- يجب على السفينة المتقدمة على خط السير الخاص بقناة ضيقة او ممر ملاحي ان تبقى بالقرب من الحد الخارجي للقناة او الممر الملاحي الذي يقع على جانبها الايمن كلما كان ذلك مأموناً وعملياً .

- ٢- لا يجب على السفينة ان تعبر قناة ضيقة او يمر ملاحى عرضاً اذا كان مثل هذا العبور العرضي سيعوق مرور سفينة يمكنها فقط الابحار بأمان في مثل هذه القناة او الممر الملاحي .
- ٣- يجب على السفينة المقتربة من انحناءة او من منطقة في قناة ضيقة او ممر ملاحي قد تكون فيها السفن الاخرى محجوبة عن الرؤية بواسطة عائق طارئ ان تبحر بانتباه وحرص بالغ وعليها ان تعطي الاشارة الصوتية الملائمة .
- ٤- يجب على اي سفينة -اذا ما سمحت ظروف الحالة- ان تتجنب الاستقبال على المخاطر في قناة ضيقة .

ج- قواعد قيادة السفن في الرؤية المحدودة :

- ١- يجب على كل سفينة ان تبحر بسرعة أمنة تكيف تبعاً للظروف والاحوال السائدة للرؤية المحدودة .
- ٢- يجب على سفينة ان تنتبه جيداً للظروف والاحوال السائدة للرؤية المحدودة .
- ٣- يجب على السفينة التي تكتشف وجود سفينة اخرى بواسطة الرادار فقط ان تحدد ما اذا كان سيحدث اقتراب شديد بينهما مع/او تواجد خطر للتصادم ، اذا كان الأمر كذلك يجب عليها ان تتخذ تصرفاً لتفادي التصادم في وقت مبكر ، مع اشتراط انه عندما يتضمن مثل هذا التصرف تغييراً لخط السير وطالما كان ذلك ممكناً يجب تجنب ما يلي :
- ١- تغيير خط السير لليسار بالنسبة لسفينة امام الحذاء ما لم تكن سفينة ملحوقه .

- ٢- تغيير خط السير في اتجاه سفينة في الحذاء او خلف الحذاء .
- ٤- وباستثناء ما اذا كان التصرف على انه لا يوجد خطر للتصادم ، يجب على كل سفينة تستمع لاشارة الضباب الخاصة بسفينة أخرى واضحة من امام حذائها او لا يمكنها تجنب الاقتراب الشديد من سفينة اخرى امام حذائها ، ان تخفض من سرعتها لأدنى حد يمكنها من المحافظة على خط سيرها ويجب عليها اذا ما دعت الضرورة ان توقف تقدمها للامام وفي اي حالة عليها للابحار بحذر بالغ حين زوال خطر التصادم .

د- قواعد اشارة السفن :

تلتزم ناقلات النفط باعتبارها من السفن المقيدة بغاطسها Vessel constrained by herdraught (اي السفن المسيرة ألياً محدودة القدرة لاقصى حد بالنسبة للانحراف عن خط السير الذي تتبعه كنتيجة للعلاقة بين غاطسها وعمق المياه المتاح) باظهار الانوار التالية :

- ١- نور صاري في المقدم .
- ٢- نور صاري ثاني خلف النور الامامي واعلى منه ، باستثناء اذا ما كان طول السفينة أقل من ٥٠ متر لا تلتزم السفينة باظهار نور الصاري الثاني ولكنها قد تفعل ذلك .
- ٣- انوار الاجناب .
- ٤- نور المؤخر .
- ٥- ثلاثة انوار حمراء ترى في جميع الاتجاهات في خط رأسي واحد او اسطوانة .

ثالثاً : معاهدة سلامة الارواح في البحار لعام ١٩٧٤^(٣) .

تهدف معاهدة سلامة الارواح في البحار لعام ١٩٧٤ الى وضع أسس وقواعد موحدة لتوحيد

جهود السفن التي تشترك في عملية البحث والانقاذ ، مع توضيح الاجراءات الواجب على السفن

التي تتعرض للخطر اتخاذها حتى تتمكن السفن المنقذة من الوصول اليها في اسرع وقت ممكن .

١- الاجراءات الواجب على السفن التي تتعرض للخطر اتخاذها :

١- ارسال اشارة استغاثة باحدى الطرق التالية :

أ. يجب على السفينة التي في خطر ان ترسل اشارة الانذار المناسبة على إحدى

او كلا موجتي الاستغاثة الدولية وهما ٥٠٠ كيلو متر (التلغراف اللاسلكي) و

٢١٨٢ كيلو متر (التلفون اللاسلكي) .

ب. في الحالات الخاصة مثل في حالة الملاحة الساحلية فإنه يكون من الافضل

بالاضافة لما ورد في الفقرة (١) ارسال اشارة الاستغاثة على تردد (VHF) القناة

١٦ (١٥٦٨٨ ميگاهرز) .

ج. في الأماكن البعيدة من المحيط يكون من الافضل ارسال اشارة استغاثة على

دائرة Ship/shore H/F circuls الى احدى محطات الراديو الساحلية Shore

Radio Station ويجب استخدام هذه الطريقة في جميع الحالات اذا لم تصل

اجابة على اشارة الاستغاثة المرسله على الترددات السابقة وهي (٥٠٠ كيلو متر

- ٢١٨٢ كيلو متر او القناة ١٦) .

د. في حالة وجود أي شك في استلام اشارة الاستغاثة بمعرفة المحطات الاخرى

فترسل هذه الاشارات على اي تردد مستطاع يمكن بواسطته لفت الانتباه مثل

الترددات المحلية inter-ship frequency ويجب قبل تغيير الموجة الانتظار

فترة مناسبة لاستلام الاجابة .

هـ. في حالة عطل اجهزة اللاسلكي بالسفينة ، ترسل اشارة الاستغاثة باستخدام اجهزة الارسال المتنقلة المخصصة لقوارب النجاة بعد توصيلها بايريال (هوائي) السفينة الرئيسي .

و. كما ان استخدام جهة الطوارئ Emergency Position-indicating Radio "EPIRB" Bescon لتحديد الموقع بالرادار للفت انتباه السفن القريبة يعتبر إحدى الوسائل الاضافية .

٢- مكونات رسالة الاستغاثة :

أ. يجب ان تحتوي رسالة الاستغاثة على البيانات الرئيسية التالية :

١- نوع السفينة .

٢- موقعها .

٣- طبيعة الخطر ونوع المساعدة المطلوبة .

٤- اي معلومات أخرى يمكن ان تسهل عملية الانقاذ (مثل ماذا ينوي الربان

اتخاذ ، عدد الاشخاص الذين غادروا السفن إن وجد) .

ب. يكون من المفيد ايضاً اضافة بيانات أخرى مثل :

١- حالة الطقس في المنطقة المحيطة بالسفينة، اتجاه وقوة الرياح ، مدى الرؤية،

وجود اخطار ملاحية (مثل كتل ثلجية (جبال ثلجية) .

٢- وقت ترك السفينة .

٣- عدد أفراد الطاقم المتبقين على ظهر السفينة .

٤- عدد الاصابات الخطرة بالافراد .

٥- عدد ونوع قوارب النجاة التي انزلت الى الماء .

٦- اجهزة تحديد الموقع المخصصة للطوارئ الموجودة في قوارب النجاة او في

البحر .

ب. الاجراءات الواجب على السفن التي تقدم المساعدة اتخاذها :

١- استقبال رسالة الاستغاثة

تستقبل السفن التي تقدم المساعدة رسالة الاستغاثة باحدى الطرق التالية :

أ. إشارة انذار و/أو اشارة /أو رسالة الاستغاثة من السفينة مباشرة او

محولة عن طريق محطة ارسال أخرى .

ب. اشارة ورسالة الاستغاثة من طائرة محولة عن طريق من محطة لاسلكي

ساحلية .

ج. الاشارات المرسله من جهاز تحديد الاتجاه الاضطراري بالرادار "EPIRB"

وهذه الاشارات تعتبر اشارات استغاثة .

د. اشارات مرئية او صوتية من السفن او الطائرة التي في خطر .

٢- الاجراء الفوري الذي يجب اتخاذه :

يجب على كل سفينة تستقبل رسالة استغاثة ان تتخذ الاجراءات التالية

فوراً :

أ. ارسال اشارة باستلام رسالة الاستغاثة واعادة ارسال رسالة الاستغاثة اذا

وجد ذلك مناسباً .

ب. محاولة أخذ اتجاه المحطة المرسله بواسطة جهاز تحديد الاتجاه بالراديو خلال

ارسال الاستغاثة مع استمرار مراقبة جهاز تحديد الاتجاه على التردد ٥٠٠

كيلو هرتز او ٢١٨٢ كيلو هرتز .

ج. ارسال المعلومات التالية الى السفينة التي في خطر :

١. حروف تمييز او اسم السفينة (المتوجهة للمساعدة) .

٢. الموقع .

٣. سرعتها والميعاد التقريبي للوصول الى موقع السفينة التي في خطر ETA

٤. خط سيرها ان أمكن .

د. استمرار الاستماع على التردد المرسله عليه اشارة الاستغاثة ويكون هذا

التردد عادة هو :

١. ٥٠٠ كيلو هرتز (على جهاز التلغراف اللاسلكي) .

٢. ٢١٨٢ كيلو هرتز (على جهاز التلفون اللاسلكي) .

هـ. وبالإضافة لذلك استمرار الاستماع على جهاز ال VHF القناة ١٦ (١٥٦ر٨)

ميجاهرتز) عند الضرورة .

و. عند الوصول بالقرب من مكان الحادث يجب تعيين مراقبين اضافيين .

ز. تشغيل الرادار باستمرار .

هذا ويجب على السفن التي يكون لديها امكانيات الاتصال على كلا ترددي

الاستغاثة ٥٠٠ كيلو هرتز ، ٢١٨٢ كيلو هرتز ان تعيد اشارة الاستغاثة على

هذين الترددين كلما أمكن .

٢- التوجه الى مكان الحادث :

- أ. يجب على السفينة المتوجهة الي مكان الحادث ان تعطي مكانها وخط سيرها وسرعتها وميعاد الوصول التقريبي للسفن الاخرى المتوجهة للمساعدة .
 - ب. يمكن معرفة أجهزة الاتصال المركبة على السفن الاخرى من كتاب الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية List of ship stations .
 - ج. يجب على السفن محاولة تكوين صورة واضحة عن الظروف المحيطة بالحادث والاصابات .
- المعلومات الهامة الضرورية يجب ان تشملها رسالة الاستغاثة وفي حالة فشل السفينة التي في خطر ارسال هذه المعلومات فيجب على السفينة المتوجهة للمساعدة ان تطلب ارسال المعلومات اللازمة .

٤- الترتيبات على ظهر السفينة :

- عند التوجه للمساعدة ، فإنه من اللازم عمل الترتيبات اللازمة لمواجهة الحالة ، فيما يلي بعض هذه الترتيبات التي يجب اتخاذها :
- أ. مد حبل متين من المقدمة الى الركن الخلفي على كلا الجانبين ويكون متديلاً على سطح الماء ومثبت بأحبال الى جانب السفينة لمساعدة الفلايك والعائمات في الرباط على جانب السفينة .
 - ب. تجهيز ذراع شحنة على كل جانب وتركيب علاقة شحنة بطبلية Plat Form Cargo Sling او شبكة من الحبل الى عمال ذراع الشحنة للمساعدة في سرعة انتشال الاشخاص المنهكين او المصابين من الماء .

- ج. توضع حداديف ، سلالم (إسكاليل) وشباك التقاط للاستخدام على كلا جانبي السفينة على السطح السفلي المفتوح مع استعداد بعض من افراد الطاقم بالادوات اللازمة للنزول الى الماء لمساعدة الاشخاص الناجين .
- د. تجهيز إحدى عائمات النجاة من السفينة لاستخدامها عند الضرورة في تجميع الاشخاص الناجين .
- هـ. عمل الترتيبات لاستقبال الناجين الذين في حاجة الى مساعدة طبية وتشمل تجهيز ثقلات .
- و. عند انزال عائمة نجاة من السفينة فيجب عمل ترتيب أن يكون بينها وبين السفينة الأم وسيلة اتصال حيث ان لذلك أهمية كبيرة .
- ز. يجهز جهاز قذف الحذاف لعمل اتصال مع السفينة التي في خطر او مع عائمة انقاذ .

المبحث الرابع

النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الاجراءات الواقية والممانعة

نظراً للدور الكبير والمساهمة العظيمة التي تقوم بها الاجراءات الواقية والممانعة في منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، فإن مخالفة هذه الاجراءات تمثل انتهاكاً صريحاً للالتزام الدولي المفروض على جميع الدول والمتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث وتشكل فعلاً غير مشروع ، يترتب قيام المسؤولية التقصيرية على عاتق دولة العلم المخالفة او الدولة الساحلية المخالفة^{(٣١)(٣٢)(٣٣)} .

ويدخل في مفهوم مخالفة الاجراءات الواقية والمانعة ما يلي :

- أ- امتناع الدولة الساحلية عن ممارسة السلطات الممنوحة لها قانوناً لحماية البيئة البحرية من التلوث ومن ذلك امتناع الدولة الساحلية عن وضع القوانين والانظمة اللازمة لمنع التلوث .
- ب- امتناع دولة العلم عن ممارسة السلطات الممنوحة لها قانوناً لحماية البيئة البحرية من التلوث، ومن ذلك امتناع دولة العلم عن اجراء مراقبة دورية على سفنها العاملة في البحر .
- ج- تجاوز الدولة الساحلية في ممارسة السلطات الممنوحة لها قانوناً لحماية البيئة البحرية من التلوث ومن ذلك قيام دولة الميناء بحجز السفينة رغم صلاحيتها للملاحة .
- د- تجاوز الدولة الساحلية لشروط حق التدخل المقرر في احوال معينة في البحر العالي .

الفصل الثاني

القواعد الدولية المنظمة للإجراءات العقابية والمدنية من

التلوث النفطي الذي تسببه السفن

تمهيد :

عندما تفشل الاجراءات الواقية والمانعة في الحد من التلوث النفطي في مختلف المجالات البحرية ، يبدأ مجال تطبيق الاجراءات العقابية والمدنية في محاولة لاصلاح الضرر الناجم عن التلوث ومعاقبة المسؤول عنه .

ان تنظيم الاجراءات العقابية والمدنية المتعلقة بالتلوث النفطي الذي تسببه السفن يعتبر مسؤولية دولية ووطنية في أن واحد ، اذ يشترك القانون البحري وقانون البحار معاً في امر تنظيم هذه الاجراءات^(١٧) .

منهاج الفصل :

سأتناول في هذا الفصل الأمور التالية :

في المبحث الاول : التعريف بالاجراءات العقابية والمدنية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري النفطي .

في المبحث الثاني : السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية في مختلف المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص .

في المبحث الثالث : النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الاجراءات العقابية والمدنية .

المبحث الأول

التعريف بالاجراءات العقابية والمدنية المتخذة ضد السفن المسببة

للتلوث البحري النفطي

في حال ارتكاب السفينة الناقلة للنفط لاية مخالفة قد تسبب تلوث مياه البحر بالنفط ، فإن هذه السفينة تصبح مسؤولة في مواجهة السلطات المختصة في الدولة التي وقعت المخالفة فيها ، الأمر الذي يبرر اتخاذ مجموعة من الاجراءات العقابية والمدنية الكفيلة باصلاح الضرر ومعاقبة السفينة محدثة الضرر^(١١).

لدراسة هذه الاجراءات بشيء من التفصيل ، نقسم هذا المبحث على النحو التالي :

المطلب الأول : التعريف بالاجراءات العقابية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري النفطي .

المطلب الثاني : التعريف بالاجراءات المدنية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري النفطي .

المطلب الأول

التعريف بالاجراءات العقابية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث

البحري النفطي

إن تنظيم الاجراءات العقابية أمر داخلي ، حيث تختص كل دولة بوضع القواعد الجزائية الكفيلة بمعاقبة المسؤول عن الضرر. والمقصود بالاجراءات العقابية : الاجراءات الجزائية المتخذة من قبل السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية ضد اي سفينة احدثت تلوثاً نفطياً بهدف معاقبة محدث الضرر .

إن معظم الدول البحرية تمارس في العادة الاجراءات العقابية التالية :

أولاً : حجز السفينة المخالفة :

المقصود بحجز السفينة المخالفة : منع السفينة المخالفة من الابحار ومغادرة المنطقة التي وقعت فيها مخالفة التلوث قبل اتخاذ جميع الاجراءات العقابية والمدنية اللازمة لمنع تكرار الحادث.

ثانياً : محاكمة الشخص المسؤول عن المخالفة :

تتم محاكمة الشخص المسؤول عن المخالفة امام المحاكم المختصة في الدولة التي وقعت فيها مخالفة التلوث وهذه المحاكمة ينجم عنها اما الحبس او الغرامة او كلا الأمرين معاً ، وتختلف مدة الحبس ومقدار الغرامة حسب القانون الداخلي لكل دولة .

ويلاحظ بأن الشخص المسؤول الاول فنياً وادارياً عن اي تصرف يصدر عن السفينة هو الربان^(٣٨) ، لكن هذا لا يمنع بالمقابل من مساءلة المالك مسؤولية المتبوع عن اعمال التابع على افتراض وقوع الخطأ من جانب المالك اما في اختيار الربان او في رقابته وتوجيهه له او فيهما معاً^(٣٧)

المطلب الثاني

التعريف بالاجراءات المدنية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث

البحري النفطي

المقصود بالاجراءات المدنية : الاجراءات القانونية المتخذة من قبل السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية ضد أي سفينة احدثت تلوثاً نفطياً بهدف اصلاح الضرر عن طريق الزام السفينة تعويض المتضرر .

مما لا شك فيه ان قواعد المسؤولية المدنية المطبقة في مجال التلوث النفطي تعتبر قفزة

نوعية في مجال الاجراءات المدنية الخاصة بالتعويض اذ تتلاءم هذه القواعد مع طبيعة التلوث النفطي وضخامة الخسائر والاضرار التي تنتج عنه .

يمكن استنباط قواعد المسؤولية المدنية من اربع اتفاقيات تم اقرارها في هذا المجال وهي :

- المعاهدة الدولية للمسؤولية المدنية (CLC) Civil Liability convention

- اتفاقية الصندوق Fund convention

- اتفاقية ملاك الناقلات (توفالوب)

Tanker Owner Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil

Pollution Damage "Tovalop"

- اتفاقية شركات البترول

Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil

Pollution Damage "Cristal"

وباستعراض نصوص الاتفاقيات الاربعة السالفة الذكر ، نجد أن المجتمع الدولي قد أخذ بنظام

المسؤولية الموضوعية (مسؤولية دون خطأ) وهو نظام قانوني يرتكز على اساس المخاطر -تحمل

التبعة- وملخصها ان من يعمد من اعضاء الجماعة الدولية الى استعمال شيء خطر يكون مسؤولاً

عن تعويض الاضرار التي تنجم عن نشاطه ، فالمتضرر ليس عليه اثبات خطأ فاعل الضرر ، فيكفي

ان يثبت المتضرر علاقة السببية بين الحادث والضرر الذي وقع عليه بخلاف المبادئ العامة في

المسؤولية الدولية اذ تنتفي المسؤولية بالقوة القاهرة وخطأ المتضرر او الغير ، اما هنا فالاعفاء من

المسؤولية محصور جداً لأن المتضرر يجب ان يعرض فيعفى من اثبات الخطأ .

ويتميز نظام المسؤولية الموضوعية المعمول به في مجال التلوث النفطي بما يلي^(٣٨):

أولاً : نظام محدد بشخص :

حددت معاهدة المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ شخص المسؤول عن اضرار التلوث النفطي من السفن الناقلة للنفط السائب كحمولة فقط بمالك السفينة فرداً كان او شركة "أي الشخص او الاشخاص الذي تم تسجيل السفينة بأسمائهم ، وفي حالة عدم التسجيل ، يكون هو الشخص او الاشخاص المالكين لها" المادة ٢/١ .

واذا كانت السفينة مملوكة لدولة ، ولكنها سلمتها لشركة قامت بتسجيلها باسمها كمستغل ، فإن مصطلح "المالك" في هذه الحالة يعني هذه الشركة ، وقد لوحظ ان التركيز على مسؤولية مالك السفينة قد جاء أقل دقة من المعاهدات الذرية ، فالمادة ٤/٣ من معاهدة بروكسل ١٩٦٩ تنص على أنه "لا يجوز رفع دعوى لتعويض الضرر بسبب التلوث الا على اساس هذه المعاهدة ، ولا يجوز تقديم طلب تعويض في جريمة تلوث يقوم او لا يقوم على اساس هذه المعاهدة ضد مندوب او وكيل المالك". يترتب على هذا النص ان المسؤولية لا توجه الى مالك السفينة الا في الحدود التي يتولى فيها توجيهه وارشاده وكلائه وممثليه ، ومن ناحية اخرى ، على خلاف المعاهدات الذرية ، لا تمنع معاهدة بروكسل ١٩٦٩ تماماً رفع دعوى تعويض الضرر من التلوث الزيتي ضد اي شخص آخر غير مالك السفينة وممثليه وكلائه .

ومع التسليم بأن المسؤولية في هذه المعاهدة محددة بمالك السفينة الا أنها ليست مانعة بمعنى ان المسؤولية لا تقتصر عليه وحده ، فلا يوجد بالمعاهدة أي نص يمنع رجوع المالك على الغير المادة ٥/٣ .

ومن ثم يستطيع مالك السفينة أن يرجع على الغير الذي ارتكب الخطأ وبلا تحديد ، وذلك على خلاف معاهدات الاضرار الذرية التي تنص على أنه "لا حق للمستغل في الرجوع على الغير الا وفقاً لنص تعاقدي ، أو كان الضرر ناتجاً من خطأ عمدي ارتكبه الغير" المادة ٦ من معاهدة باريس ١٩٦٠ ،

والمادة ٦/٢٠ من معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٢ والمادة ١٠ من معاهدة فيينا ١٩٦٣^(٤٠).

ثانياً : نظام محدد بقيمة و ضمان :

اعطت معاهدة المسؤولية المدنية ١٩٦٩ لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ لا يزيد عن ٢٠٠٠ فرنك بوانكاريه في كل حادث لكل طن من الحمولة الصافية للسفينة ولا يجوز ان تزيد القيمة الاجمالية عن ٢١٠ مليون فرنك بوانكاريه (حوالي ٧٧ مليون فرنك فرنسي حالياً) الا اذا كان الضرر راجعاً الى خطأ شخصي منه ، فلا تحديد عندئذ للمسؤولية .

ولكي يستفيد مالك السفينة من تحديد المسؤولية فيجب عليه او على مؤمنيه ان يكونوا صندوق ضمان بمبالغ تساوي الحد الاقصى للمسؤولية سواء بايداع تلك المبالغ نقداً ، او بتقديم ضمان مصرفي او اي ضمان آخر معقول ومعتمد من جانب تشريع الدولة المتعاقدة التي يوجد بها الصندوق والتي تعتبرها كافية محكمة او سلطة مختصة .

كما ان إنشاء هذا الصندوق له اثر تحديدي آخر لمسؤولية المالك ، من شأنه ان يقصر الوفاء بالتعويضات على الخصم من اموال الصندوق المخصصة لهذا الغرض فقط ، دون تعرض باقي عناصر الذمة المالية للمالك لاثار المسؤولية ، فيمارس نشاطه عليها بحرية (١/٦م) .

وكما هو الحال في مجال الضرر الذي ، يلتزم مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة ، وتنقل اكثر من ٢٠٠٠ طن زيوت بترولية كشحنة سائبة بإبرام تأمين او أي ضمان مالي بمبلغ يعادل حدود المسؤولية الموضحة آنفاً (٧م) وتصدر السلطات المختصة في دولة تسجيل السفينة شهادة تأمين او ضمان مالي مطابقة للنموذج المعد بموجب المعاهدة ، وعلى كل دولة متعاقدة ان تمنع اي سفينة تحمل علمها وتنقل اكثر من ٢٠٠٠ طن زيوت بترولية من التجارة ما لم يكن لديها شهادة تأمين او ضمان ، فضلاً عن ضرورة مراقبة وجود تلك الشهادة لدى كل سفينة اياً كان محل تسجيلها

لدى دخولها أو خروجها من موانئها .

وقد اتجه صندوق ضمان التعويضات الذي انشأته معاهدة بروكسل في ١٨ ديسمبر ١٩٧١ الى تخفيف العبء عن كاهل المجهز إذ خفض المسؤولية من ٢.٠٠٠ الى ١٥٠٠ فرنك بوانكاريه للطن من الحمولة على الا يتجاوز الحد الاقصى ١٢٥ مليون فرنك بوانكاريه بدلاً من ٢١٠ مليون في معاهدة ١٩٦٩ .

ومن ناحية أخرى ولكي يكتمل تعويض الضحايا لا بعد مما حددته معاهدة ١٩٦٩ ، نصت معاهدة ١٩٧١ على أنه يجوز وصول التعويض لمبلغ ٤٥٠ مليون فرنك بوانكاريه للحادث ، كما يجوز ان يضاعف هذا المبلغ بقرار من مجلس الصندوق (٤م) .

ولما لاحظت فرنسا ان تكاليف حادث "أموكو كاديز" قد زادت على ٢٢٢ مليون فرنك فرنسي ، بينما حصلت على ١٦٠ مليون فقط من الصندوق ، حاولت من خلال اجتماعات مجلس الصندوق ان تضاعف حدود المسؤولية التي يلتزم بها الصندوق ولكنها -فيما عدا تعويض فروق العملة والتضخم بعد تحديد المبلغ- لم توفق في طلبها وإنما زادت القيمة التي يلتزم الصندوق بدفعها بمقدار ٥٠% مما رفع الحد الاقصى الى ٦٧٥ مليون فرنك بونكاريه .

وقد دعا مجلس الصندوق المنظمة البحرية الدولية IMO لاعادة دراسة معاهدي بروكسل لسنة ١٩٦٩ ، ١٩٧١ ، الأمر الذي تبرره ضرورة زيادة مستوى المسؤولية ، وبالتالي زيادة مستوى التزامات الصندوق .

وفي مؤتمر لندن الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية IMO من أول نوفمبر حتى ١١ منه ١٩٧٦ بشأن إبرام معاهدة جديدة لتحديد المسؤولية في موضوع الديون البحرية لتحل محل معاهدي بروكسل ١٩٢٤ ، ١٩٥٧ ، تم تبني بروتوكولين لمعاهدي بروكسل ١٩٦٩ ، ١٩٧١ ، تضمننا تحديد المسؤولية بحقوق السحب الخاصة (D.T.S.) للدول الاعضاء في (F.M.I.) وترتب لغيرهم من

الدول حرية الرجوع الى الفرنك الذهبي المسمى بوانكاريه المستخدم في المعاهدات البحرية حتى الان . وتجدر الاشارة الى ان المنظمة البحرية الدولية IMO دعت لعقد مؤتمر دبلوماسي عام ١٩٨٤ لاقرار التعديلات اللازمة على معاهدي ١٩٦٩ و ١٩٧١ لزيادة قيم التعويضات للمستويات الراقعية، وتنص معاهدة ١٩٨٤ على زيادة قيمة التعويض المبدي من ١٤ مليون دولار الى حوالي ٦٢ مليون دولار وبذلك ترتفع قيمة التعويض الاجمالي من ٦٢ مليون دولار الى ١٤٠ مليون دولار ، كما تنص المعاهدة ايضاً على رفع الحد الاقصى للتعويض الاجمالي الى ٢٠٨ مليون دولار في حالة توقيع ثلاثة دول يكون اجمالي حمولات سفنها من النفط ٦٠٠ مليون طن وسوف تصبح المعاهدة سارية المفعول بعد ١٢ شهراً من اقرارها والتوقيع عليها من قبل ١٠ دول من بينها ٦ دول يكون اجمالي حمولات اساطيلها الحاملة للنفط ومنتجاته مليون طن حمولة كلية (٣٩).

ثالثاً : نظام مسؤولية محدد بزمان :

اشارت معاهدة المسؤولية المدنية ١٩٦٩ الى انقضاء الحق في التعويض اذا لم ترفع به الدعوى خلال (٢) سنوات من تاريخ وقوع الضرر ، كما اشارت الى تقادم دعوى التعويض ببضئ (٦) سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث الذي سبب الضرر وعندما ينشأ الحادث على عدة مراحل مدة ال (٦) سنوات من تاريخ وقوع اول مرحلة (المادة ٨ من معاهدة المسؤولية ١٩٦٩) .

رابعاً : الاختصاص القضائي :

لم تأخذ معاهدة المسؤولية المدنية ١٩٦٩ بمبدأ توحيد الاختصاص القضائي اذ اعطت للمتضرر الحق في رفع دعوى التعويض امام محاكم الدولة او الدول التي وقع الضرر في اقليمها او تلك التي اتخذت الاجراءات الفعلية لمنع الضرر او تحديد نطاقه . وبالمقابل فقد تم الاخذ بمبدأ الاختصاص القضائي الاوحد فيما يتعلق بتقسيم وتوزيع التعويض من مبالغ الصندوق ، حيث

تختص المحكمة التي يوجد في دائرتها صندوق التعويض بنظر دعاوى التعويض في هذا المجال (المادة ٩ من معاهدة المسؤولية ١٩٦٩) .

خامساً : تنفيذ الاحكام في الخارج :

قررت معاهدة المسؤولية المدنية ١٩٦٩ ان كل حكم نهائي قابل للتنفيذ في دولته ولا يقبل الطعن فيه بالطرق العادية في الدول المتعاقدة الاخرى ، عدا حالات الحصول على الحكم بطريق الغش او عدم تمكن المدعي عليه من تقديم دفاعه ويتم تنفيذ الحكم فور استيفاء الشكليات اللازمة وهي شكليات لا تسمح باعادة النظر في موضوع الدعوى (المادة ١٠ من معاهدة المسؤولية ١٩٦٩) .

وتجدر الاشارة الى ان معاهدة بروكسل المبرمة في ٢٩ نوفمبر ١٩٦٩ تحتفظ بشأن المسؤولية المدنية عن الضرر الناتج من التلوث الزيتي بعبء المسؤولية الموضوعية عن كل ضرر يترتب على تسرب الزيت او القائه من السفن التي تنقله في شحنات سائبة عندما يحدث في اقليم دولة متعاقدة شاملاً مياهها الاقليمية ، سواء كان مصدر التسرب او الالقائه في اعالي البحار او في المياه الداخلية .

ويلاحظ ان اسباب استبعاد المسؤولية هنا متعددة بشكل اكثر من حالات المسؤولية عن الضرر الذي اذ تستبعد مسؤولية مالك السفينة متى ثبت ان الضرر ناتج عن عمل حربي ، او عدوان او حرب مدنية ، او ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تجنبها او مقاومتها وتشكل بالتالي حالة قوة قاهرة .

كذلك تستبعد مسؤولية المالك متى ثبت ان الضرر نتج كلياً عن عمل الغير عمداً او باهمال ، او عن عمل ضار صادر من حكومة او اي جهة اخرى مسؤولة عن اندلاع النيران اثناء تقديم المساعدات البحرية (المادة ٢/٢) .

وفضلاً عن ذلك تستبعد مسؤولية المالك ايضاً متى ثبت ان الضرر بالتلوث الزيتي ناتج كلياً او جزئياً عن عمل المضرور عمداً او باهماله (المادة ٢/٣) .

وقد لوحظ بحق ان معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ قد ادخلت على مبدأ المسؤولية الموضوعية بعض العناصر من شأنها ان تزيد من ظهور فكرة المسؤولية القائمة على أساس الخطأ ، وبالتالي انخفضت درجة حماية الضحايا^(١٧) .

أما معاهدة بروكسل في ١٨ ديسمبر ١٩٧١ ، الخاصة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الاضرار الناتجة عن التلوث الزيتي من السفن والمكاملة لمعاهدة بروكسل ١٩٦٩ سألقة الذكر حول المسؤولية المدنية ، فقد تبنت ايضاً مبدأ المسؤولية الموضوعية .

ويلتزم هذا الصندوق بدفع التعويض الى المتضرر في الحالات الآتية :

- أ- اذا كانت معاهدة بروكسل ١٩٦٩ لا توضح اي مسؤولية عن الاضرار موضوع البحث .
- ب- اذا كان المسؤول عاجزاً عن الدفع مالياً .
- ج- اذا كانت الاضرار تتجاوز المبالغ المحددة في معاهدة بروكسل ١٩٦٩ (م/١/٤) .

ويعنى الصندوق من دفع التعويض اذا ثبت ان الضرر ناتج عن اعمال الحرب او العدوان او حرب أهلية او ثورة ، او ناتج عن تسرب او القاء مواد زيتية من سفينة حربية او من سفينة أخرى مملوكة لدولة ومستغلة بمعرفتها او مخصصة لها وقت الحادث لخدمة غير تجارية او اذا عجز الطالب عن اثبات ان الضرر ناتج عن حادث سببته سفينة او عدة سفن .

كما يعنى الصندوق من التزامه كلياً او جزئياً في الحالة المنصوص عليها بالمادة ٢/٣ من

معاهدة بروكسل لعام ١٩٦٩ ، او اذا استبعدت مسؤولية المالك وفقاً لهذه المادة (م/٣/٤)^(١٨) .

المبحث الثاني

السلطات المختصة باتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية في مختلف

المجالات البحرية وحدود هذا الاختصاص

يأتي تفعيل الاجراءات العقابية والمدنية عملاً لاحقاً على عملية تفريغ الزيت او المخلوط الزيتي من السفن والناقلات في البحر ، والواقع ان عمليات التفريغ هذه قد تم تنظيم احكام خاصة بشأنها في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ١٩٧٣ تتلخص فيما يلي^(٣٨):

١- ارسست هذه الاتفاقية قاعدة دولية مفادها منع تفريغ الزيت او المخلوط الزيتي من السفن في البحر . .

٢- اشارت هذه الاتفاقية الى امكانية تفريغ الزيت من الناقلات وفق شروط معينة حددتها على النحو التالي :

أ. ان تكون الناقلة خارج اي منطقة خاصة "Special area" ويقصد بالمنطقة الخاصة اي منطقة من البحر اعتبرت لاسباب فنية متعلقة بالحالة البيئية او البحرية ولطبيعة حركة المرور بها انه من المطلوب لمنع التلوث من الزيت بها ان يطبق بها اجراءات اجبارية خاصة .

ب. ان تكون الناقلة على مسافة من اقرب ارض بأكثر من خمسين ميلاً .

ج. ان تكون الناقلة سائرة .

د. الا يزيد معدل التفريغ عن ستين لتراً في الميل الواحد .

هـ. الا يزيد اجمالي الكمية المفرغة من الناقلة عن ١/١٥٠٠٠ من شحنتها بما في ذلك الرواسب

وذلك بالنسبة للناقلات الحالية من شحنتها بما في ذلك الرواسب وذلك بالنسبة للناقلات

الحالية اي الناقلات غير الجديدة ، اما الناقلات الجديدة فتكون ١/٢٠٠٠٠ من شحنتها بما في

ذلك الرواسب (Residue) .

ويقصد بالناقلة الجديدة الناقلة التي :

١. وقع عقد بنائها بعد تاريخ ٢١ ديسمبر سنة ١٩٧٥ .
 ٢. في حالة عدم وجود عقد بناء تكون هي التي وضعت قرينتها او كانت في وضع بناء مشابه بعد تاريخ ٢٠ يونيو سنة ١٩٧٦ .
 ٣. التي يكون تاريخ تسليمها بعد انتهاء بنائها بعد ٢١ ديسمبر ١٩٧٩ .
 ٤. التي اجري عليها تعديلات رئيسية بحيث :
 - أ- يكون عقد التعديل بعد ٢١ ديسمبر سنة ١٩٧٥ .
 - ب- عند عدم وجود العقد، فالتي يكون بدء في عملية تعديلها بعد ٢٠ يونيو سنة ١٩٧٦ .
 - ج- التي انتهى تعديلها بعد ٢١ ديسمبر ١٩٧٩ .
- وتجدر الاشارة الى أن المقصود بالتعديلات الرئيسية "Major Conversion" التعديلات التي تجري على سفينة حالية والذي يتم فيه :
- أ. إجراء تعديل جوهري في ابعادها او حمولتها .
 - ب. تغيير نوع السفينة .
 - ج. اجراء تعديل جوهري لاطالة عمر السفينة طبقاً لتقدير السلطات المختصة .
- و- ان يكون نظام المراقبة والتحكم في تفريغ الزيت بالناقلة عاملاً وان يكون بها صهريج للنفايات السائلة "Slop Tank" وهو صهريج يخصص لتجميع بقايا السوائل من الصهاريج كفسيل الصهاريج والمخلوطات الزيتية الاخرى .
- ٣- اشارت الاتفاقية الى امكانية تفريغ الزيت من السفن التي حمولتها الكلية ٤٠٠ طن فاكثر -عدا ناقلات البترول- وفق شروط معينة حددتها على النحو التالي :

- أ. ان تكون السفينة خارج اي منطقة خاصة .
- ب. ان تكون السفينة على مسافة من اقرب ارض باكثر من ١٢ ميل .
- ج. ان تكون السفينة سائرة .
- د. ان تكون نسبة الزيت للسائل (المخلوط) اقل من مائة جزء في المليون جزء .
- هـ. ان يكون بالسفينة نظام مراقبة وتحكم في تفريغ الزيت ، يعمل بمجرد حدوث التفريغ في البحر بحيث يكون قادراً على ايقاف التفريغ تلقائياً اذا زاد معدل التفريغ عن النسب المذكورة سابقاً ، وتجدر الاشارة الى انه يجب على دولة العلم ان تتولى اعتماد نظام التحكم والتفريغ ، وان تزود السفن والناقلات التابعة لها بجهاز تسجيل لاعطاء تسجيل مستمر عن عدد اللترات المفرغة في كل ميل واجمالي الكمية المفرغة او نسبة الزيت في المخلوط المفرغ ومعدل التفريغ وان يكون موضحاً بالتسجيل التاريخ والوقت وان يتحفظ عليه لمدة ٢ سنوات وبمجرد حدوث اي عطل في نظام التحكم والتفريغ ، يجب ايقاف التفريغ فوراً ، وان يدون ذلك في سجل الزيت ، وان يكون هناك نظام يدوي بديل في حالة تعطل الأول .

٤- اشارت الاتفاقية الى امكانية خروج السفن والناقلات عن الشروط السالفة الذكر في الحالات

التالية :

- أ. ان يكون تفريغ الزيت بغرض تأمين سلامة السفينة او انقاذ الارواح .
- ب. ان يكون تفريغ الزيت او المخلوط الزيتي بسبب تلف بالسفينة او اجهزتها بشرط :
 - ١- ان تتخذ جميع الاحتياطات المعقولة بعدم حدوث التلف او اكتشاف تسرب الزيت بغرض الحد من او منع التسرب .
 - ٢- لا ينطبق الاستثناء في حالة قيام المالك او الربان عمداً باحداث تلف بالسفينة او

تخطيطها او العلم باحتمال حدوث التلف .

جـ. ان يكون القاء مواد تحتوي على زيت بالبحر بعد تصديق السلطات المختصة بفرض

مكافحة حادثة تلوث خاصة او الحد من التلوث .

في ضوء الاحكام السابقة ، تبرز أهمية تفعيل الاجراءات العقابية والمدنية للحد من عمليات

تفريغ الزيت او المخلوط الزيتي من قبل السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية .

إن الحديث عن المهام التي تمارسها السلطات المختصة في مختلف المجالات البحرية لحماية

البيئة البحرية يفترض مراعاة القواعد الدولية التي وضعتها اتفاقية قانون البحار في هذا الشأن

لعام ١٩٨٢ وهي^(٢٤) :

القاعدة الأولى :

تراعي الدول عند اتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية ضد السفن الاجنبية ما يلي :

١- ان تتخذ التدابير التي تراها مناسبة بواسطة الموظفين الرسميين والسفن والطائرات

الحربية او غيرها من السفن او الطائرات العامة .

٢- عدم تعريض سلامة الملاحة للخطر .

٣- عدم تعريض السفينة لأية مخاطر .

٤- عدم اقتياد السفينة لميناء غير مأمون .

٥- عدم تعريض البيئة البحرية لخطر غير معقول .

٦- عدم تأخير السفينة لفترة أطول مما تستلزمه اغراض التحقيق .

٧- عدم التمييز قانوناً او فعلاً ضد سفن اية دولة أخرى .

٨- أخطار دولة العلم واية دولة أخرى معنية بالأمر بأية تدابير تتخذها ضد السفن الاجنبية .

القاعدة الثانية :

تراعي الدول عند اتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية ضد المتهم ما يلي :

- ١- وضع تدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة اخرى او من المنظمة الدولية المختصة (IMO) .
- ٢- وضع تدابير لتسهيل حضور الدعوى للممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة (امكو) ولدولة العلم ولاية دولة اخرى معنية بالأمر للممثلين الرسميين الذين يحضرون الدعوى الحقوق والواجبات التي تنص عليها القوانين الوطنية او القانون الدولي .
- ٣- مراعاة الحقوق المعترف بها للمتهم اثناء سير الدعوى .

القاعدة الثالثة :

تراعي الدول عند النظر في الدعاوى المقامة بشأن الانتهاكات المتعلقة بالبيئة البحرية ما يلي:

- ١- لا تقام دعوى لغرض عقوبات على السفن الاجنبية بعد انقضاء (٣) سنوات على التاريخ الذي ارتكب فيه الانتهاك .
- ٢- لا يجوز ان تفرض الا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الاجنبية خارج البحر الاقليمي من انتهاكات تؤدي لتلويث البيئة البحرية .
- ٣- توقف الدعوى المقامة لغرض عقوبات بصدد اي انتهاكات ادت لتلويث البيئة البحرية خارج البحر الاقليمي بمجرد اقامة الدعوى من قبل دولة العلم خلال (٦) اشهر من تاريخ اقامة الدعوى الا في حالتين :

- أ. اذا تعلقنت هذه الدعوى بضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية .
- ب. او اذا كانت دولة العلم قد تفاضت تكراراً عن الوفاء بالتزاماتها الدولية الخاصة بمنع

التلوث من سفنها العاملة في البحر .

ولألقاء المزيد من الضوء على هذه التدابير التي تعارسها السلطات المختصة في مختلف

المجالات البحرية ، نقسم هذا المبحث على النحو التالي :

المطلب الأول

في الميناء والمياه الداخلية البحرية

إذا ما ثارت الشبهات حول قيام سفينة بانتهاك القوانين والانظمة الوطنية او الدولية الموضوعة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه في الميناء والمياه الداخلية ، يمكن للدولة الساحلية اتخاذ الاجراءات التالية :

- ١- تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة .
- ٢- إذا اتضح من نتيجة التفتيش وجود مخالفة تقوم الدولة الساحلية بارسال تقرير الى دولة العلم ، وعلى دولة العلم بمجرد استلام التقرير اجراء تحقيق في المخالفة ، ولها ان تطالب الدولة الساحلية بتزويدها بالأدلة التي تثبت قيام السفينة بالقاء الزيت وفي حالة تأكدها من قيام المخالفة لها ان تتخذ الاجراءات العقابية والمدنية طبقاً لقانونها وان تخطر الدولة الساحلية ومنظمة أمكو بنتيجة الاجراءات التي اتخذتها .
- ٣- ولا تمنع الاجراءات المتخذة من دولة العلم ، الدولة الساحلية من حقها في رفع دعوى قضائية على السفينة المخالفة تشمل احتجاز السفينة .

المطلب الثاني

في المياه الأرخبيةلية

استناداً الى السيادة التي تمارسها الدولة الارخبيلية على مياهها ، فإن اي انتهاك للقوانين والانظمة التي تضعها او القواعد والمعايير الدولية التي تلتزم بها من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه يعطيها الحق في اتخاذ الاجراءات التالية :

أ- تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة .

ب- اذا اتضح نتيجة التفتيش وجود مخالفة . يمكن للدولة الارخبيلية اقامة دعوى قضائية تشمل احتجاز السفينة .

ج- ولا تمنع هذه الاجراءات المتخذة من الدولة الساحلية ، دولة علم السفينة من حقها في اجراء تحقيق فوري بشأن الانتهاك الصادر من قبل احد سفنها واقامة دعوى قضائية بشأنها شريطة ان تكون العقوبات التي تصدرها بحق السفينة المخالفة شديدة لدرجة تثني هذه السفينة عن ارتكاب الانتهاك مرة اخرى .

المطلب الثالث

في البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة

اذا توافرت اسباب واضحة تدعو للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في البحر الاقليمي او المنطقة المتاخمة قد انتهكت اثناء مرورها قوانين الدولة الساحلية وانظمتها او القواعد والمعايير الدولية الموضوعة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، يجوز للدولة الساحلية عندئذ اتخاذ الاجراءات التالية :

- أ- تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة .
- ب- اذا ظهر نتيجة التفتيش وجود ادلة على مخالفة السفينة يمكن للدولة الساحلية ان تقيم وفقاً لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة .
- ج- ولا تمنع هذه الاجراءات المتخذة من الدولة الساحلية ، دولة علم السفينة من حقها في اجراء تحقيق فوري واقامة دعوى حيثما كان ذلك مناسباً فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه شريطة ان تكون العقوبات التي تضعها شديدة الى حد يثني عن ارتكاب الانتهاك .

المطلب الرابع

في المضائق

اذا انتهكت سفينة اجنبية القوانين والانظمة الوطنية ، او القواعد والمعايير الدولية الموضوعة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه مسببة بذلك ضرراً جسيماً للبيئة البحرية في المضائق او مهددة بالحاق هذا الضرر ، جاز للدول المشاطئة للمضائق اتخاذ التدابير التالية :

١. تفتيش السفينة تفتيشاً مادياً يتعلق بالمخالفة .
٢. اذا نتج عن هذا التفتيش وجود أدلة تثبت المخالفة ، جاز للدول المشاطئة للمضائق رفع دعوى قضائية تشمل احتجاز السفينة .

المطلب الخامس

في المنطقة الاقتصادية الخالصة

للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة اذا توافرت اسباب واضحة تدعو للاعتقاد بان سفينة اجنبية قد انتهكت القوانين والانظمة الوطنية ، او القواعد والمعايير الدولية الموضوعة من اجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، اتخاذ الاجراءات التالية :

١- ان تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الاخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما اذا كان انتهاك قد وقع .

٢- اذا رفضت السفينة تقديم هذه المعلومات او قامت بتقديم معلومات مزيفة ، يحق للدولة الساحلية اجراء تفتيش مادي في الامور المتعلقة بالانتهاك .

٣- اذا ظهر نتيجة التفتيش وجود أدلة على حدوث انتهاك احدث ضرراً جسيماً بساحل الدولة الساحلية او مصالحها المرتبطة به ، يجوز للدولة الساحلية ان تقيم دعوى قضائية تشمل احتجاز السفينة ، على ان تراعي الدولة الساحلية في هذه الحالة ما يلي :

١. الاسراع بإبلاغ دولة العلم بالوسائل المناسبة بالاجراءات التي اتخذتها وبأي عقوبات قد تقوم بفرضها بعد ذلك .

٢. لا يجوز ان تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية عقوبة السجن .

٣. يخلى من غير تأخير سبيل السفن التي خضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة او ضمان آخر .

المطلب السادس

في الجرف القاري

لما كانت الدولة الساحلية تمارس على المياه التي تعلو الجرف القاري نفس الصلاحيات المعطاة للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فإن الدولة الساحلية تمارس في الجرف القاري وفي حدود ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي ، نفس الاجراءات العقابية والمدنية التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة في حالة حصول انتهاك للقوانين والانظمة الوطنية ، او القواعد والمعايير الدولية الموضوعة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه .

اما ما يتجاوز ٢٠٠ ميل بحري ، فإنها تخضع لنفس القواعد التي سنتولى الاشارة اليها في المطلب السابع .

المطلب السابع

في البحر العالي

رغم ان دولة علم السفينة هي السلطة المختصة بمعاينة السفينة عن أي انتهاك للقوانين والانظمة الوطنية او القواعد والمعايير الدولية الموضوعة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ، تقوم به سفنها العاملة في البحر العالي ويرتب ضرراً للبيئة البحرية ، حيث لا يجوز ان تقام اي دعوى جزائية او مدنية بشأن اي مخالفة تقوم بها سفينة وينجم عنها تلويث للبيئة البحرية الا امام السلطات القضائية لدولة العلم ولا تصدر اي سلطات غير سلطات دولة العلم أمراً باحتجاز السفينة حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق .

الا ان اتفاقية قانون البحار اعطت لدولة الميناء الحق بملاحقة السفينة في البحر العالي نيابة عن المجتمع الدولي .

المبحث الرابع

النتائج الدولية المترتبة على مخالفة الاجراءات العقابية والمدنية

إن مخالفة الاجراءات العقابية والمدنية تعتبر من الخطورة بمكان خاصة اذا علمنا ان هذه الاجراءات تعتبر الوسيلة الوحيدة المتبقية للحد من مخاطر التلوث وبالتالي فإن مخالفة هذه الاجراءات عن طريق :

أ- الامتناع او التهاون في اتخاذ الاجراءات العقابية والمدنية سواءً من دولة العلم او الدولة الساحلية .

ب- او التجاوز في ممارسة الاجراءات العقابية والمدنية .

يعتبر انتهاكاً صريحاً للالتزام الدولي المترتب على جميع الدول والمتعلق بحماية البيئة البحرية ، وهذا الفعل يشكل عملاً غير مشروع يرتب قيام المسؤولية التقصيرية على دولة العلم المخالفة او الدولة الساحلية المخالفة^(٣٧٣٠٣٣).

الفصل الثالث

تطور عن الحماية الدولية للبيئة البحرية في الوطن العربي

والإردن

تمهيد :

ان الوطن العربي جزء من هذا العالم الذي بدأت آثار التلوث البحري تدب في اوصاله ، لذا كان لزاماً على الدول العربية ان تتحرك سريعاً لمواجهة هذا التلوث سواء من خلال ابرام اتفاقيات اقليمية او من خلال سن تشريعات وطنية . فعن المعلوم ان الاتفاقيات الدولية التي تسعى لمكافحة التلوث البحري في كل بقاع الارض ، لا تكفي وحدها لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث ، ما لم تكن هناك مساهمات حقيقية تقوم بها الدول على المستوى الوطني والاقليمي لدعم هذه الجهود الدولية بغية تحقيق الهدف المنشود .

من هذا المنطلق ، نجد من الضروري القاء بعض الضوء على المساهمة العربية المقدمة في دعم الجهود الدولية المبذولة لمكافحة التلوث البحري ، وأثر هذه المساهمة في حماية البيئة البحرية العربية من التلوث .

منهاج الفصل :

سأتناول في هذا الفصل بحث الأمور التالية :

في المبحث الأول : الحماية الدولية للبيئة البحرية في الخليج العربي من التلوث .

في المبحث الثاني : الحماية الدولية للبيئة البحرية في خليج العقبة من التلوث .

المبحث الاول

الحماية الدولية للبيئة البحرية في الخليج العربي من التلوث النفطي الملاحي

يعتبر الخليج العربي من أشد الممرات المائية تلوثاً^(٣٧) ، فناقلات النفط والسفن الأخرى التي تبحر في الخليج تصب نفاياتها وقاذوراتها في مياهه دون حسيب أو رقيب^(٣٨) ، كما ويستخرج من الأبار المجاورة لشواطئه ملايين من براميل البترول في اليوم ، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فقد زادت مشكلة التلوث النفطي في الخليج حدة بعد الحرب العراقية - الإيرانية^(٣٩) التي أدت الى ما يعرف بحرب الناقلات والتي كان من نتائجها تسرب كمية هائلة من النفط في مياه الخليج ، كما وان حرب الخليج التي حدثت مؤخراً اضافت بعداً جديداً لمشكلة التلوث النفطي في الخليج ومصدراً من مصادر هذا التلوث لم يكن في الحسبان من قبل .

والواقع ان عدد الاطنان من نفايات البترول التي تلقى في الخليج عند الشحن والتفريغ ، او عند السير العادي للناقلات تقدر بحوالي (٥٠) الف طن باستثناء الحوادث البحرية^(٤٠) ، مما يفترض ان دول الخليج العربي والتي تعاني اكثر من غيرها من هذا التلوث تضطلع بمسؤولية خاصة نحو حماية البيئة البحرية في الخليج العربي .

لذا نجد من الضروري القاء بعض الضوء على الاجراءات التي تتخذها حكومات الدول الخليجية (البحرين ، ايران ، العراق ، الكويت ، عمان ، قطر ، المملكة العربية السعودية ، الامارات العربية المتحدة) لمواجهة هذه المشكلة الخطيرة وفق المنهج التالي :

المطلب الأول : الاجراءات الوطنية المتخذة من الدول الخليجية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .

المطلب الثاني : الاجراءات الاقليمية المتخذة من الدول الخليجية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .

المطلب الأول

الاجراءات الوطنية المتخذة من الدول الخليجية لحماية

البيئة البحرية من التلوث النفطي

إن الخليج العربي بخصوصيته كبحر شبه مغلق وضحل نسبياً وينساب منه ثلث احتياطي العالم من النفط الى دول العالم قاطبة^(١٦) ، عرضة لمخاطر التلوث بهذه المادة الاستراتيجية ، الأمر الذي يفرض على دول الخليج العربي الاهتمام على المستوى الوطني بحماية هذا الخليج من التلوث النفطي^(١٧) .

لكن الملاحظ ان الاهتمام الوطني من الدول المطلة على الخليج العربي ليس بالمستوى المطلوب^(١٨) ولا يوازي الخطورة الناجمة عن استمرارية هذا التلوث وتوسعه في مياه الخليج ، وبدلنا على ذلك ما يلي :

- ١- ان معظم الدول المطلة على الخليج العربي باستثناء الكويت وسلطنة عمان وايران^(١٩) لا يوجد بها تشريعات خاصة بحماية البيئة البحرية ، حيث يتم تغطية الفراغ التشريعي من خلال بعض الاحكام الواردة في القوانين والانظمة المتعلقة بالملاحة والنقل البحري .
- ٢- ان معظم الدول المطلة على الخليج العربي باستثناء الكويت وسلطنة عمان والامارات لم تنضم الى الاتفاقيات الدولية البحرية ، فالعراق والبحرين وايران حتى الآن لم تنضم الى اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ وتعديلاتها مثلاً^(٢٠) .
- ٣- ان جميع الدول المطلة على الخليج العربي باستثناء سلطنة عمان ترفض التصديق على اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣ للأسباب التالية^(٢١) :
 - أ. التصديق على الاتفاقية يرتب اعباء مالية عالية لبناء مراكز استقبال فضلات السفن

بموانئ تصدير البترول .

ب. التصديق على الاتفاقية يلزم كل دولة بعدم السماح للناقلات الغير ملتزمة بالاتفاقية من الدخول والتحميل من موانئ الدولة مما يترتب عليه اضرار بعملية تسويق النفط.

٤- ان التشريعات الخاصة بالموانئ في الدول المطلة على الخليج العربي لا تحتوي على اي احكام لمكافحة التلوث^(١٧٤).

مما سبق يتضح ان الدول المطلة على الخليج العربي ترجح الجانب التجاري على الجانب البيئي ، وان مسألة حماية البيئة البحرية ليست في قمة سلم الاولويات لديها^(١٧٥).

وبالتالي ينبغي على الدول الخليجية اذا ارادت الحد من التلوث النفطي على المستوى الوطني القيام بما يلي :

١- الاسراع بوضع تشريعات وطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي تواكب التطورات الدولية الحديثة .

٢- الاسراع بتعديل التشريعات الخاصة بالموانئ ووضع احكام خاصة بمكافحة التلوث لحماية موانئها من خطر التلوث النفطي القائم .

٣- الاسراع بالانضمام الى الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي وعلى الاخص اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣ ، لأن هذه الاتفاقية جعلت من الخليج العربي منطقة خاصة يحظر تفريغ نفايات السفن او تسرب النفط منها ، فانضمام الدول الخليجية الى هذه الاتفاقية والاخذ باحكامها يمكن هذه الدول من الاخذ بفكرة المنطقة الخاصة في مواجهة اي تلوث نفطي محتمل وهذا يؤدي الى توفير مستوى فعال من الحماية المطلوبة للبيئة البحرية في الخليج العربي.

٤- التعاون مع المنظمات الدولية التي تهتم بحماية البيئة البحرية .

٥- توفير الاشخاص المؤهلين لمواجهة حالات التلوث الطارئة .

٦- قياس وتقويم وتحليل مخاطر التلوث بواسطة الطرق العلمية .

وقد نظم البروتوكول الملحق بالاتفاقية ، الاجراءات المانعة من التلوث النفطي والمواد الضارة الاخرى ، حيث تناول الحق القانوني المتاح للدول الخليجية في الحالات الطارئة ، فنظم حق التدخل لمواجهة اي كارثة بحرية محتملة .

ان اتفاقية الكويت تعد خطوة هامة في مجال التعاون الاقليمي لحماية البيئة البحرية في الخليج العربي من التلوث ، اذ تميزت بنصوص هذه الاتفاقية بما يلي^(٤٠) :

اولاً : جاءت نصوص الاتفاقية منسجمة مع التطورات الدولية الحديثة في مجال مكافحة التلوث ، ويدلنا على ذلك ما يلي :

أ. الاخذ بالتعريف الموسع للتلوث البحري والسفينة .

ب. تنظيم حق التدخل وفق احكام اتفاقية التدخل لعام ١٩٦٩ .

ثانياً : تعد هذه الاتفاقية من اكثر الاتفاقيات الاقليمية اكتمالاً في مجال معالجتها لكافة جوانب البيئة البحرية ، ويدلنا على ذلك ما يلي :

أ. معالجة كافة عناصر البيئة البحرية من الماء وقاع البحر والموارد البيولوجية .

ب. معالجة كافة مصادر التلوث سواء التلوث الناجم عن السفن او القاء الفضلات من

السفن والطائرات او من المصادر البرية او التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال

قاع البحر الاقليمي وتربيته التحتية والجرف القاري والتلوث الناجم عن الانشطة

البشرية الاخرى .

لكن بالمقابل ، تجاهلت الاتفاقية الخوض في عدد من الموضوعات والتي تشكل باعتقادي

المرتكزات الاساسية التي يمكن بواسطتها ان تحقق هذه الاتفاقية اهدافها المتمثلة في حماية البيئة

البحرية في الخليج العربي من التلوث النفطي ، ويدلنا على ذلك ما يلي^(١٠) :

١. اخرجت الاتفاقية من نطاق تطبيقها المياه الداخلية رغم أنها أكثر المياه البحرية عرضة للتلوث من كافة المصادر البرية والبحرية .

٢. أخرجت الاتفاقية من نطاق تطبيقها السفن الحربية والحكومية حيث لم تفرض اي التزام على هذه السفن باحترام احكامها .

٣. لم تتناول الاتفاقية اساس المسؤولية الدولية في حالة وقوع التلوث .

٤. لم تتضمن الاتفاقية أي وسيلة قانونية او عملية لاجبار اي دولة مخالفة على تنفيذ العقوبات المفروضة عليها بموجب هذه الاتفاقية .

ولعل عجز الاتفاقية عن مواجهة زحف التلوث النفطي الذي تعرضت له منطقة الخليج العربي

سنة ١٩٨٢ ، حين فشلت الاجهزة القانونية الموضوعة انذاك عن معالجة التسرب النفطي في حقل

النوروز والذي قدرت كمية الزيت المتسرب منه بحوالي ١٨٥ الف برميل^(١١) ، يؤكد ان الاتفاقية لم

تتعامل مع الخليج العربي من منطلق كونه منطقة خاصة يحظر فيها قطعياً رمي نفايات السفن او

تسرب النفط منها ، لهذا تبدو هناك حاجة ماسة لاجراء تعديل على نصوص الاتفاقية حتى تواكب

التطورات الدولية التي تقضي بجعل الخليج العربي منطقة خاصة على النحو التالي^(١٢) :

١- مد نطاق الاتفاقية الى كل المياه البحرية .

٢- مد نطاق الاتفاقية الى جميع السفن العامة والخاصة .

٣- الاخذ بمبدأ المسؤولية الموضوعية المطلقة .

٤- الاخذ بوسائل الاجبار على التنفيذ .

المبحث الثاني

الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة من التلوث

تعتبر الثروة المائية المتوفرة في الاردن قليلة ، اذا ما قيست بمساحة البلاد وعدد السكان ، وتنحصر هذه الثروة في مصدرين^(١) :

- مياه داخلية : نهر الاردن ، ونهر الزرقاء ومستنقعات الازرق والبحر الميت .
- مياه ساحلية : شاطئ العقبة الذي يمتد بطول يبلغ حوالي ٢٨ كيلو متر .

ولما كان خليج العقبة هو نافذة الاردن الوحيدة على العالم ، فعن طريق هذا الخليج يتم الاستيراد والتصدير ، فالعناية به وحمايته من خطر التلوث ، يعد أمراً ضرورياً للغاية حتى يبقى الاردن قادراً على الاتصال بالعالم .

من هنا ، تبرز أهمية الحديث عن الاجراءات المتخذة لحماية البيئة البحرية في الخليج وفق التقسيم التالي :

المطلب الاول : الاجراءات المتخذة من الحكومة الاردنية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة.

المطلب الثاني : امكانية ابرام اتفاقية اقليمية لحماية خليج العقبة من التلوث .

المطلب الاول

الاجراءات المتخذة من الحكومة الاردنية لحماية البيئة البحرية في

خليج العقبة .

تتعدد مصادر التلوث في خليج العقبة ، فهناك المصادر البرية المتمثلة في النمو السكاني والانشطة الانسانية المتعددة من زراعية وتجارية وصناعية وسياحية ، وهناك المصادر البحرية المتمثلة في السفن والتحميل والتنزيل والزيوت ومياه الموازنة .

على أنه تجدر الاشارة الى ان مصدر التلوث النفطي في خليج العقبة الأول هو ميناء العقبة للأسباب التالية^(١٣) :

- ارتفاع عدد البواخر الراسية في الميناء حيث بلغ عدد السفن التي استقبلها الميناء عام ١٩٨٩ (٢٤٤٦) سفينة ، في حين عام ١٩٧٢ كان (٢٢٧) سفينة .
- ازدياد حركة شحن البضائع ، حيث زادت حجم البضائع المنقولة عبر الميناء من مليون ومئتي الف طن عام ١٩٧٢ ليبلغ نحو (٢٠) مليون طن عام ١٩٨٩ .
- افتتاح ميناء العقبة الى منشآت لمعالجة مياه الاتزان والتي تحتاجها السفن بكميات مختلفة لحفظ توازنها وخاصة ناقلات النفط .
- ميناء النفط في ايلات حيث ان عمليات شحن وتفريغ النفط التي تقوم بها اسرائيل في ميناء ايلات تؤدي الى تسرب كميات كبيرة من الزيوت العادمة والتي تتجه بفعل الرياح الى ميناء العقبة^(١٤) .

ورغم اهتمام الاردن المبكر بحماية البيئة البحرية الذي تجسد في اتفاق تنظيم مرور الزيوت المعدنية لشركة زيت بترول العراق في بلاد شرق الاردن الموقع في ١٦/٢/١٩٣١^(١٥) ، حيث نصت

المادة ١٩ منه على ضرورة اتخاذ الشركة جميع الاحتياطات اللازمة لمنع تسرب الزيت الى المصادر المائية الاردنية ، الا ان هذا الاتفاق حقيقة لم يقدم اي مساهمة عملية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي اذ يلاحظ ان الحكومة الاردنية قد اعفت الشركة من اتخاذ اي وسائل لمنع التسرب الزيتي المحتمل وقوعه .

الا ان الاردن وبعد توقيعه الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لعام ١٩٥٤ ، بدأ الاهتمام الفعلي بحماية خليج العقبة ، حيث قامت الحكومة الاردنية ضمن الخطوات التي اتخذتها لوضع هذه الاتفاقية موضع التنفيذ باصدار قانون ميناء العقبة لعام ١٩٥٩ ، والذي صدر بموجب المادة ٦ منه نظام السفن رقم (٥١) لسنة ١٩٦١ مع تعديلاته والذي يعتبر بحق نظاماً متميزاً ، اذ احتوى على ما يلي^(١١):

١- الاجراءات الواقية من التلوث النفطي داخل ميناء العقبة وتشمل :

- أ. حظر القاء المواد النفطية حظراً مطلقاً .
 - ب. الزام الربابنة القاصدين ميناء العقبة ان يرفعوا الاشارات الدالة على ان ما يحملون مواداً نفطية .
- وهذه الاشارات هي :

- ١- ضرورة رفع علم احمر في النهار .
- ٢- ضرورة اضاءة نور احمر في الليل .
- ج. الزام الربابنة بضرورة الاحتفاظ بعدد كاف من البحارة لتأمين حركة السفينة في الميناء .
- د. الزام الربابنة باتخاذ جميع الاحتياطات عند التحميل والتفريغ لمنع حدوث تسرب

نفطي .

هـ الزام الربابنة باتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث حريق .

٢- الاجراءات المانعة من التلوث النفطي داخل ميناء العقبة وتشمل :

أ. الزام الربابنة باعلام ادارة الميناء عند غرق السفينة المحملة بالمواد الخطرة وتأمين تعويمها دون تأخير .

ب. الزام الربابنة باتخاذ الاجراءات التالية عند حصول حريق بالسفينة :

١- قرع جرس السفينة .

٢- اخبار ادارة الميناء .

٣- اتخاذ كافة التدابير التي تستدعيها الحالة .

٣- العقوبات المفروضة في حالة مخالفة الاجراءات الوقائية والمانعة من التلوث النفطي داخل ميناء العقبة وتشمل :

أ. معاقبة قائد السفينة بغرامة لا تقل عن الف دينار ولا تزيد عن عشرة الاف دينار .

ب. منع السفينة من مغادرة الميناء الى حين صدور القرار القطعي بشأن المخالفة .

ج. الحكم بالتعويض عن الاضرار التي نتجت عن المخالفة .

ويلاحظ ان العقوبات المذكورة جاءت شديدة تقديراً من المشرع لأهمية الحفاظ على البيئة البحرية .

كذلك نجد أن نظام الحجر الصحي في ميناء العقبة رقم ٢٢ لسنة ١٩٧٢ قد احتوى على اجراء يهدف الى حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي حيث نصت المادة ٢ من نظام الحجر الصحي على منع تصريف او تفريغ اية مادة ملوثة قبل تطهيرها ويكون القسم الصحي في ميناء العقبة مسؤول عن تصريفها بطريقة مأمونة .

إلا أنه ونظراً لقصور التشريعات السابقة عن مواجهة مخاطر التلوث النفطي المتزايدة ، فقد

ظهرت الحاجة ماسة الى وضع تشريعات جديدة لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة تواكب المستجدات الحديثة ، غير ان وضع مثل هذه التشريعات يحتاج قبل كل شيء الى تحديد السياسة الاردنية في مجال حماية البيئة وبيان الاولويات التي تقوم عليها^(١١).

لهذا بدأ الاردن باتخاذ عدة خطوات عملية لرسم سياسة اردنية واضحة الاهداف مستوفية الاركان لحماية البيئة في الاردن ، يمكن تلخيصها على النحو التالي :

اولاً :

انطلق الميثاق الوطني من قاعدة مفادها ان البيئة النظيفة حق من حقوق الانسان ، والمحافظة على هذا الحق مسؤولية وطنية يشترك فيها الشعب والحكومة معاً ، وهذه قاعدة مهمة لأن حصر المسؤولية في جهة بعينها يخرج موضوع الالتزام البيئي من حجمه الحقيقي ويضعه في دائرة صغيره من مجمل الاهتمام الوطني بالبيئة^(١٢).

ثانياً :

حددت الاستراتيجية الوطنية لحماية البيئة متطلبات حماية البيئة البحرية على النحو التالي^(١٣):

- أ- المحافظة على النوعية البيئية للماء بما يجعلها في حالة تتناسب ومتطلبات الصحة العامة والحفاظ على الموارد الطبيعية .
- ب- التأكد من ان عمليات التنمية الصناعية والسكانية تتناسب مع متطلبات صحة المواطنين وحماية البيئة .
- ج- تنمية ودعم الامكانات الوطنية اللازمة لحماية البيئة البحرية وضمان سلامتها .

ثالثاً :

العمل على اصدار تشريع بيئي موحد ، ينظم الامور المتعلقة بحماية البيئة ويتلافى اوجه القصور الموجودة في التشريعات القائمة ، ومع ان اعداد قانون شامل للبيئة ليس من الامور السهلة في الاردن ، لأن مثل هذا القانون يعد تجربة تشريعية غير مسبوقه^(١١) ، الا ان الحكومة الاردنية استطاعت ان تنجز مشروعاً لقانون البيئة شارك في وضعه دائرة البيئة وجميع الوزارات والمؤسسات الاردنية المعنية من القطاعين العام والخاص ، وللقاء بعض الضوء على هذا المشروع ، نعرض بشيء من التفصيل للمواد (٢٤-٤٩) الواردة في الصيغة الاولى (انظر الملحق رقم ٣) من مشروع القانون والتي استطاعت ان تغطي اهم متطلبات حماية البيئة البحرية وفق المنهج التالي :

١- تناولت المواد الاجراءات الواقية من التلوث النفطي عن طريق السفن في المجالات البحرية التالية :

١. في منطقة الميناء ، على جميع السفن اتباع الاجراءات التالية :
- ١- اتباع التعليمات التي تضعها السلطات المختصة لحصول المركبة على اي خدمة مسموح بها في الميناء .
- ٢- عدم القاء اي فضلات او مخلفات سائلة او صلبة من اي نوع في الميناء .
- ٣- عدم تصاعد اي بخرة او غبار في منطقة الميناء الا في الحدود المسموح بها .
- ٤- عدم استعمال الصفارات او الات التنبيه الا في الحالات المسموح بها .
- ٥- التزام الاوقات التي يتم فيها التحميل والتنزيل .
- ٦- حظر تفريغ المواد الخطرة الا بعد الحصول على اذن مسبق وتحت اشراف سلطات الميناء .

ب. في المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ ، على جميع السفن اتباع الاجراءات التالية :

- ١- حظر القاء اي مادة خطراً مطلقاً .
 - ٢- حظر جلب اي مادة ملوثة خطراً مطلقاً .
 - ٣- الزام السفن بتوفير ادوات للتخلص من المواد الملوثة .
 - ٤- الزام السفن بحمل سجل للتلوث تدون فيه جميع العمليات والحوادث المتعلقة بنقل او تسرب المواد الملوثة ، وتشمل العمليات التالية :
 - أ- تحميل وتفريغ وتسليم وطرح ونقل المواد الملوثة .
 - ب- تثبيت رسوم الناقلات النفطية سواء كانت فارغة او محملة وتفريغ حمولتها او التخلص من بقايا المنظفات فيها بعد غسلها .
 - ج- الظروف التي تفرغ فيها المواد الملوثة من اجل تأمين سلامة المركبة او لمنع العطب فيها او من اجل انقاذ حياة بشرية .
 - د- الظروف التي تنسكب فيها المواد الملوثة من غير قصد نتيجة حدوث عطب او تسرب في المركبة .
 - ٥- السماح للسلطات المختصة بتدقيق سجل قيد التلوث .
 - ٦- السماح للسلطات المختصة بدخول اي مركبة للتأكد من تنفيذ التعليمات واللوائح .
 - ٧- السماح للسلطات المختصة بتفتيش اي جزء من المركبة للتأكد من تنفيذ التعليمات واللوائح .
- ٢- تناولت المواد الاجراءات المانعة من التلوث النفطي عن طريق السفن وهذه الاجراءات هي :
- ١- في حالة وقوع حادثة لأي سفينة وترتب عليها تلوث او احتمال تلوث للمياه الاقليمية على مالك السفينة ان يبلغ فوراً بالحادثة الى مراقب البيئة المختص حتى ولو كانت

الحادثة قد وقعت نتيجة عطب او حادث .

ب- على مالك السفينة اتخاذ اجراءات فورية معينة .

ج- في حالة عدم جدوى الاجراءات المتخذة ، او امتناع مالك السفينة من اتخاذ هذه

الاجراءات ، للسلطات المختصة الحق في اتلاف السفينة وفقاً لمقتضيات الحال .

٣- تناولت المواد العقوبات المفروضة على مخالفة الاجراءات المذكورة سابقاً ، وتشمل :

أ. في حالة مخالفة الاجراءات الواقية من التلوث النفطي عن طريق السفن يعاقب مالك

المركبة المخالفة بغرامة لا تقل عن الف دينار او الحبس لمدة لا تزيد عن سنة ولا تقل عن

ثلاثة اشهر ، او بكلتا العقوبتين ، واذا ترتب على مخالفة الاجراءات الواقية اي تلوث ،

يلتزم المحكوم عليه بتكاليف ازالة التلوث او التخلص منه .

ب. في حالة مخالفة الاجراءات المانعة من التلوث النفطي عن طريق السفن يعاقب مالك

المركبة المخالفة بغرامة لا تقل عن خمسة الاف دينار ولا تزيد عن خمسة عشر الف

دينار او بالحبس لمدة لا تزيد عن سنتين او العقوبتين معاً بالاضافة الى تكاليف ازالة

التلوث او التخلص منه .

ج. اذا لم يقم مالك المركبة بدفع الغرامات والنفقات المحكوم بها عليه فللمحكمة المختصة

ان تأمر بالحجز على المركبة وعدتها واثاثها وبيعه واستيفاء المبالغ المستحقة .

يلاحظ ان المواد السابقة قد تعاملت مع التلوث البحري بكافة اشكاله وصوره ، بهدف وضع حد

لكافة انواع التلوث والتخفيف من خطورتها والسيطرة عليها في المياه الاقليمية الاردنية حرصاً

على صيانة البيئة البحرية في الاردن .

وبالتالي يمكن القول ان المواد (٢٤-٤٩) تميزت بما يلي:

أولاً : جاءت منسجمة مع القواعد الدولية الحديثة ومجسدة لاحكام الاتفاقيات البحرية التي عالجت التلوث النفطي (وهو ما يسهل باعتقادي من مهمة القضاء في تطبيق احكام القانون ويقضي على احتمالات نشوء تعارض بين التشريع الداخلي والاتفاقيات الدولية)^(٧) ويدلنا على ذلك :

- أ- الاخذ بالتعريف الموسع للسفينة .
- ب- الاخذ بمبدأ التعويض وتغطية الاضرار والخسائر الناجمة عن التلوث النفطي بما في ذلك تكاليف ازالة التلوث .

ثانياً : ركزت على التدابير والاحتياطات الفنية لمنع التلوث النفطي قبل وقوعه ، ويدلنا على ذلك :

- أ- التوسع في السلطات الممنوحة للدولة الساحلية .
- ب- الزام السفن بتوفير ادوات للتخلص من المواد الملوثة .
- ج- الزام السفن بحمل سجل التلوث الذي تدون فيه جميع العمليات والحوادث المتعلقة بتسرب المواد الملوثة .

ثالثاً : جاءت صالحة لاغراض التنفيذ ، حيث يلاحظ ان المشرع فرض عقوبات مالية كبيرة نسبياً بالاضافة لعقوبة السجن وحجز السفينة والاستيلاء عليها ، وبالمقابل ان المواد السابقة قد شابها النواقص التالية :

أولاً : ركزت الاهتمام على التلوث العمدي والناجم عن تشغيل السفينة intentional or/and operational Discharge ولم تتطرق الى التلوث الناتج عن الحوادث والتصادم بين السفن الا بشكل عابر وثنائي Accidental Discharge .

ثانياً : تركت امر تحديد التدابير الفنية الواجب توفرها في كل سفينة بيد الوزير دون ان تلزمه بضرورة اصدار الانظمة المحددة لهذه التدابير ، ويرجع السبب في اعتقادي الى ان المشرع كان يفترض ان يثير موضوع الزام السفن الاجنبية خاصة بتركيب انواع معينة من المعدات فوق تلك السفن الكثير من الجدل وربما المعارضة من جانب ملاك السفن وهذا امر طبيعي لان حماية البيئة ومكافحة التلوث تتطلبان رصد مبالغ اضافية والتضحية في بعض الاحيان ببعض المصالح التجارية الضيقة . وعموماً فان تخيير القانون للوزير بين اصدار تلك الانظمة وبين عدم اصدارها ، يضعف الى حد كبير من قوة القانون وتنفيذه ، ونعتقد انه كان من الواجب ان يلزم الوزير باصدار اللوائح والانظمة التي تهدف الى تنفيذ بنود القانون .

هذا وتجدر الاشارة الى أن المواد ٢٤-٤٩ والتي عالجت سابقاً تم تعديلها في الصيغة النهائية من مشروع القانون بالمادتين ٢١ و ٢٢ .

المادة ٢١ : لا يجوز لاي شخص طبيعي او معنوي او لاي جهة أخرى ان يلقي اي مادة ملوثة او ضارة بالبيئة البحرية في المياه الاقليمية او على منطقة الشاطئ ضمن الحدود والمسافات المحددة بقرار من المدير العام .

المادة ٢٢-١ : يعاقب بغرامة لا تقل عن عشرة الاف دينار او الحبس لمدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ثلاثة سنوات او بكلتا العقوبتين ربان الباخرة او السفينة او الناقلة او المركب الذي تم سكب او تفريغ او القاء اي مادة ملوثة في المياه الاقليمية او منطقة الشاطئ من باخرته او سفينته او ناقلته او مركبه .

ب : بالاضافة الى ما ورد في الفقرة (ا) من هذه المادة يحكم المسؤول عن ارتكاب المخالفة المنصوص عليها بازالة اسبابها خلال المدة التي تحددها المحكمة وفي حالة تخلفه عن ذلك تتولى المؤسسة ازالتها على نفقته مضافاً اليها ٢٥٪ منها نفقات ادارية وابقاء الباخرة او السفينة او الناقلة او

المركب بكامل محتويات كل منها تحت الحجز الى ان يتم دفع المبالغ المترتبة عليها .

من الملاحظ ان الصيغة النهائية اتفقت مع الصيغة الاولى من مشروع قانون البيئة في عدة

امور منها :

- ١- الأخذ بالتعريف الموسع للسفينة .
- ٢- حظر القاء المواد الضارة بالبيئة البحرية في المياه الاقليمية او على منطقة الشاطئ .
- ٣- الاخذ بمبدأ التعويض وتغطية الاضرار والخسائر الناجمة عن التلوث النفطي بما في ذلك تكاليف ازالة التلوث .

لكنها في المقابل اختلفت مع الصيغة الاولى في عدم التركيز على التدابير والاحتياطات الفنية لمنع التلوث النفطي قبل وقوعه ، حيث لم تلزم السفن بتوفير ادوات للتخلص من المواد الملوثة او بحمل سجل التلوث الذي تدون فيه جميع العمليات والحوادث المتعلقة بتسرب المواد الملوثة .

باعترادي ان المعالجة التي تمت لقضية التلوث البحري في الصيغة الاولى من المشروع كانت افضل بكثير من الصيغة النهائية فالتفصيلات التي اوردتها المواد ٢٤-٤٩ في الصيغة الاولى والتي اختلفت تماماً من الصيغة النهائية تشكل برأبي الحد الأدنى المتفق عليه دولياً في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث في الوقت الحاضر .

وبالتالي لو افترضنا ان الهدف من وراء الغاء المواد ٢٤-٤٩ واعتماد المادتين ٢١ ، ٢٢ بديلاً عنها في الصيغة النهائية من المشروع هو مواكبة المستجدات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية لكان الاولى الابقاء على المواد ٢٤-٤٩ لا الغاؤها .

لهذا اقترح اعادة النظر في الصيغة النهائية من مشروع القانون بحيث يتم الابقاء على المواد

٢٤-٤٩ الواردة في الصيغة الاولى .

لكن بالمقابل لا بد من الاعتراف ان الصيغة النهائية من مشروع قانون البيئة كانت متميزة وتشكل قفزة نوعية في مجال التشريع البيئي ، ويرجع ذلك باعتقادي الى كون الصيغة النهائية من المشروع اخذت بالمبادئ التالية :

اولاً : نظرية المسؤولية المفترضة :

اخذت الصيغة النهائية من مشروع القانون بنظرية المسؤولية المفترضة وذلك بنقل عبء اثبات من المطالب بالتعويض الى من احدث الضرر مع احتفاظ الاخير بالدفع التي يستطيع تقديمها لاثبات عدم مسؤوليته عن الحادث وعن الضرر البيئي الذي وقع ، ويعتبر هذا الاتجاه حلاً مناسباً بين اساس المسؤولية القائم على اثبات الخطأ لمن يدعيه ونظرية المسؤولية المطلقة التي تقوم على مسؤولية محدث الضرر مع تمكينه من بعض الدفع المحددة .

ثانياً : مبدأ التأمين عن المسؤولية :

اخذت الصيغة النهائية من مشروع القانون بمبدأ التأمين عن المسؤولية التي تترتب وفقاً لاحكام هذا القانون مع ترك الخيار للمؤسسات التي تؤدي نشاطاتها الى اثار بيئية سلبية توجب مسؤوليتها ، اما باعتماد مبدأ التأمين الذاتي لمواجهة مسؤوليتها المحتملة ، او تأمين تلك المسؤوليات الناجمة عن اخطار التلوث البيئي لدى شركات تأمين متخصصة ومعتمدة .

ثالثاً : صندوق حماية البيئة :

اخذت الصيغة النهائية من مشروع القانون بفكرة صندوق حماية البيئة الذي تجبى له كل الرسوم والغرامات بالاضافة الى المساعدات المالية المحلية والدولية ، وتعطى لادارته الحرية في استخدام مدخراته وامواله بشكل تجاري في مجالات استثمارية يستعمل مردودها في تطوير البيئة وحمايتها .

إن المدقق في النصوص التي عالجت المبادئ التي اشرنا اليها سابقاً يلاحظ انها تجسد المبادئ الواردة في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ ، والمعروفة بـ (CLC) وكذلك الاتفاقية الدولية لانشاء صندوق دولي للتعويض عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام ١٩٧١ والمعروفة باسم (Fund convention) لكنها بالمقابل لا تنقل الاحكام الواردة فيها نقلاً حرفياً ، وبالتالي يتضح ان مشروع قانون البيئة لم يستنسخ احكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة البحرية وانما اعتمد المبادئ الواردة فيها فقط .

وأخيراً اذا كان الاردن قد صادق على معظم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة وبالذات ، الاتفاقيات المتعلقة بالبيئة البحرية ، فهل تعتبر هذه الاتفاقيات قانوناً داخلياً يحكم الوضع البيئي في الاردن ؟

تنص المادة (٣٢) من الدستور على ما يلي :

- ١- الملك هو الذي يعلن الحرب ويعقد الصلح ويبرم المعاهدات والاتفاقات .
- ٢- المعاهدات والاتفاقات التي يترتب عليها تحميل خزانة الدولة شيئاً من النفقات او مساساً في حقوق الاردنيين العامة او الخاصة لا تكون نافذة الا اذا وافق عليها مجلس الامة ، ولا يجوز في اي حال من الاحوال ان تكون الشروط السرية في المعاهدة او الاتفاق مناقضة للشروط العلنية .

من نص المادة (٣٢) نستنتج ان ادخال الاتفاقيات الدولية حيز النفاذ في الاردن لا يحتاج الى اتخاذ الاجراءات التشريعية المعتمدة في اصدار القوانين ما دامت الاتفاقيات لا تحمل خزانة الدولة شيئاً من النفقات وما دامت لا تمس كذلك حقوق الاردنيين العامة او الخاصة ، بل يحتاج فقط الى صدور الارادة الملكية ، على اعتبار ان الملك وهو المخول بإبرام المعاهدات والاتفاقيات الدولية ، لا يمارس هذه الصلاحية الا بإرادة ملكية ، وهذا يمكن معرفته من خلال المادة ٤٠ من الدستور التي

تنص (يمارس الملك صلاحياته بإرادة ملكية وتكون الإرادة الملكية موقعة من رئيس الوزراء والوزير أو الوزراء المختصين ، يبدي الملك موافقته بتثبيت توقيعه فوق التواقيع المذكورة) .

في ضوء ما سبق ، يمكن القول ان الاتفاقيات الدولية الخاصة بالبيئة تشكل حالياً قانوناً داخلياً يحكم الوضع البيئي في الاردن ، وقد أكد مشروع قانون البيئة في صيغته الاولى على ما نقول ، اذ نصت المادة ٥٠ على ما يلي :

(تعتبر التشريعات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة والمصادق عليها من قبل المملكة جزء لا يتجزأ من هذا القانون شريطة عدم تعارضها مع احكامه) . وكنا نتمنى ان يحتفظ مشروع القانون في صيغته النهائية بمحتوى المادة ٥٠ والتي تشكل باعتقادي مرجعاً يمكن اللجوء اليه في معرفة الوضع القانوني الخاص بالاتفاقيات الدولية التي وقعها الاردن .

المطلب الثاني

امكانية ابرام اتفاقية اقليمية لحماية خليج العقبة من التلوث

يعتبر خليج العقبة من المناطق البحرية ذات الاهمية الخاصة بالنسبة لجميع الدول التي تتقاسم السيادة على مياهه ، وعندما يكون الحديث عنه يتعلق بالتلوث فإن ذلك لا يهم دولة بعينها فمخاطر التلوث البحري تنتقل بسرعة بفعل التيارات والرياح مخترقة الحدود السياسية ، الأمر الذي يفرض تعاون جميع الدول المطلة على الخليج من أجل ضمان سلامة البيئة البحرية فيه ، خاصة اذا علمنا ان حماية البيئة البحرية لخليج العقبة ، تعد أمراً جوهرياً للغاية لحماية حاضر ومستقبل هذا الخليج .

ظهرت بوادر التعاون الاقليمي لحماية خليج العقبة من التلوث لأول مرة من خلال ابرام اتفاقية حماية البيئة البحرية في البحر الاحمر وخليج عدن التي تم توقيعها عام ١٩٨١ ورغم

محاولة هذه الاتفاقية تنظيم تعامل الدول المطلة على خليج العقبة ، مع قضايا التلوث البحري عن طريق الزام هذه الدول بما يلي (المواد ٢-١٢ من الاتفاقية)^(٤٦) .

- أ- وضع القوانين والانظمة الضرورية .
- ب- اتخاذ التدابير الوقائية والممانعة .
- ج- اتخاذ التدابير العقابية والمدنية .
- د- التعاون مع المنظمات الدولية التي تهتم بحماية البيئة البحرية .
- هـ- توفير الاشخاص المؤهلين لمواجهة حالات التلوث الطارئة .
- و- قياس وتقويم وتحليل مخاطر التلوث بواسطة الطرق العلمية .

إلا أنها -أي الاتفاقية- مع هذا لم تحقق هدفها المنشود والمتمثل في التخفيف من حدة التلوث في الخليج ، نظراً لكون الدول المطلة على هذا الخليج ليست جميعها اعضاء في الاتفاقية ، ولهذا السبب اعتقد ايضاً ان جميع المحاولات التي جرت وستجري لتفعيل هذه الاتفاقية واخراجها الى حيز التنفيذ العملي لن تحقق غايتها .

وبالتالي يبدو ان الحاجة ما زالت ماسة نحو ابرام اتفاقية اقليمية تضم جميع الدول المطلة

على خليج العقبة ، لكن السؤال المطروح هل هذا ممكن؟^(٤٧)

قبل ان نبادر بالاجابة على هذا السؤال ، لا بد من ايراد الحقائق التالية :

اولاً : بعد احتلال اسرائيل لاجزاء من خليج العقبة بطريقة مخالفة لاحكام القانون الدولي^(٤٨) ،

اعتبرت اسرائيل نفسها دولة ساحلية ذات سيادة وحقوق في الخليج ، وخولت لنفسها الحق

في الاضرار بالبيئة البحرية هناك ، ولعل ميناء ايلات الذي قامت اسرائيل بانشائه والذي

يعتبر من أكثر المصادر تلويثاً للبيئة البحرية في خليج العقبة ، اكبر دليل على ذلك .

ثانياً: من الواضح ان الوضع البيئي لخليج العقبة مرتبط ارتباطاً كلياً بحل القضية الفلسطينية ،

لهذا فإن عدم وجود أي تقدم ملموس على مسار المفاوضات العربية-الإسرائيلية لحل القضية الفلسطينية يعتبر حائلاً يمنع من اتخاذ أي إجراء لمعالجة الوضع البيئي المتفاقم في خليج العقبة .

ثالثاً : ان الدول العربية المطلة على خليج العقبة باستثناء مصر لا تعترف بإسرائيل كدولة ذات سيادة^(٤٨) ، وبالتالي ان هذه الدول لا يمكن ان تقبل الدخول في معاهدة اقليمية تضم اسرائيل لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة تتم دون اشراف دولي ، لان في ذلك اعترافاً ضمناً بدولة اسرائيل وبسيادتها في خليج العقبة .

رابعاً : من الواضح للعيان ان ابرام أي اتفاقية اقليمية لحماية البيئة البحرية في خليج العقبة دون اسرائيل لن يكون ذا فائدة عملية على اعتبار ان أي تلوث قد تقوم به اسرائيل لن يبقى محصوراً في منطقة واحدة بل سينتقل بفعل الامواج والتيارات البحرية وحركة المد والجزر الى مناطق أخرى ، الأمر الذي يمكن معه القول بأنه لن تكون هناك أي فائدة ترجى من التدابير التي تقوم بها الدول العربية المطلة على الخليج لحمايته من خطر التلوث .

في ضوء الحقائق السابقة ، نجد ان الحاجة تفرض مبادرة برنامج الامم المتحدة للبيئة بدعوة

الدول المطلة على الخليج الى ابرام اتفاقية اقليمية لحماية الخليج من التلوث للأسباب التالية :

- أ- الحاجة الملحة الى وقف التدهور البيئي الذي بدأ يصيب خليج العقبة .
- ب- امكانية الحصول على التزام اسرائيلي بحماية البيئة البحرية في الخليج .
- ج- ان توقيع الدول العربية على اتفاقية تتم تحت اشراف دولي لا يلغي حق هذه الدول في عدم الاعتراف بسيادة اسرائيل على خليج العقبة ، فبوسع هذه الدول ان تعلن تحفظها بأن الدخول في الاتفاقية لا يعني الاعتراف بإسرائيل .
- د- ضمان حصول مراقبة دولية على تنفيذ بنود الاتفاقية من جميع الاطراف المتوقعة عليها .

الخاتمة

عالجنا في هذه الدراسة تلوث البحار النفطية الملاحي من وجهة نظر القانون الدولي .
لقد كشفت دراستنا وتحليلنا للاتفاقيات الدولية التي عالجت هذه الظاهرة عن بعض
الملاحظات العامة ، من المفيد في خاتمة هذه الدراسة الإشارة إليها :

أولاً :

إن النظم الفنية المقررة على مستغلي وسائل النقل البحري سواءً في السفن وخاصة ناقلات
الزيت أو في الموانئ والتي تهيم سبل التخلص من النفايات والفضلات وتقلص من احتمالات
تسرب المواد النفطية الى البحر عمداً أو باهمال المختصين أو نتيجة حادث ، والتي تم معالجتها في
المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ ، وفي البروتوكول المعدل لبعض احكامها لعام
١٩٧٨ ، باعتقادي غير فعالة لانعدام وسائل الاجبار على التنفيذ من جهة ، ولعدم توافر رقابة فعالة
للكشف عن المخالفات التي تحصل على الالتزامات المقررة في الاتفاقية من جهة أخرى .

ان الاتفاقية المذكورة لم تكن الا للوقاية من التلوث النفطي الملاحي وليس لمجازاة الاخطاء في
حال وقوع هذا التلوث^(٣) .

لهذا أرى من الضروري إعادة النظر في سبل تطبيق القواعد الفنية الواردة في الاتفاقية
والتعامل معها على اساس ان عدم الالتزام بتنفيذ هذه القواعد يعد جريمة دولية تستوجب العقاب .

ثانياً :

اذا كانت مقتضيات مقاومة التلوث النفطي القادم من البحر العالي ، دعت الى ولادة
اختصاص منح للدولة الساحلية يسمح لها بالتدخل في البحر العالي نحو سفينة اجنبية تقوم

بالتلوث حسب ما أشارت اليه اتفاقية التدخل لعام ١٩٦٩ ، فإن الواقع البحري المعاصر يؤكد ان حق التدخل هذا لم يؤد الى تفريغ مبدأ حرية البحار من مضمونه ، فما زالت دولة العلم هي المختصة بمكافحة التلوث النفطي في البحر العالي والمعاقبة عليه . (المواد ٢١٠، ٢١١، ٢١٧ من اتفاقية قانون البحار)^{(٤٨) (٣)}.

وإذا كانت اتفاقية قانون البحار قد وسعت من اختصاص الدولة الساحلية في البحر العالي (المواد ٢٠٧، ٢٠٨) ، الا انها قد حصرت هذا التوسع في نوعين من التلوث هما^(٤٨) :

١- التلوث الناتج عن مصادر من البر (المادة ٢١٣) .

٢- التلوث الناتج عن الاغراق (المادة ٢١٦) .

لهذا اعتقد انه كان على اتفاقية قانون البحار التوسع نوعياً في اختصاص الدولة الساحلية لمكافحة التلوث البحري بحيث يشمل كافة انواع التلوث وبالذات التلوث الناشئ عن السفن .

ثالثاً :

رغم ان اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ ، واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ ، قد اخذت بمبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن مخاطر التلوث النفطي الملاحي ، إلا أنه لا بد من الاعتراف انه خارج نطاق هذه الاتفاقيات السابقة لا وجود لهذه المسؤولية ، ويتفرع عن هذا ان المسؤولية الموضوعية استثنائية في مجال التلوث النفطي ، فاتفاقية قانون البحار ، والتي تعتبر تقويجاً لجهودات المجتمع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث ، لم تأخذ بهذا النوع من المسؤولية والمادة (٢٣٥) من الاتفاقية تمسكت بالمفهوم التقليدي للمسؤولية ، أي أنها اخذت بالمسؤولية التقليدية التي تنبع عن عدم اتخاذ التدابير اللازمة للوقاية من التلوث .

لهذا اعتقد من الضروري اعادة النظر في نص المادة ٢٣٥ من الاتفاقية اذا اردنا بالفعل قمع

التلوث النفطي الملاحي .

رابعاً :

على المجتمع الدولي اذا كان يحرص بالفعل على حماية البيئة البحرية من التلوث ، اعادة النظر في مضمون الالتزام المفروض على الدول بمنع التلوث البحري والسيطرة عليه ، والوارد في تصريح استكهولم (المبدأ الاول) وفي المادة ١٩٢ من اتفاقية قانون البحار بحيث لا يبقى مجرد التزام ببذل عناية انما يصبح التزاماً بتحقيق نتيجة^(٤٨) .

خامساً :

أما في الاردن ، فيمكن تلخيص العقوبات الرئيسية في مجال التشريع البيئي فيما يلي^(٤٩):

- ١- تعدد الجهات الحكومية المسؤولة عن شؤون البيئة .
 - ٢- عدم وجود خطة عمل ضمن سلطة بيئة مركزية واحدة لعدم وجود سياسة تشريعية موحدة لحماية البيئة .
 - ٣- عدم وجود تنسيق وتعاون بينيين منظمين بين كافة الجهات المختصة في شؤون البيئة .
- انطلاقاً من العقوبات السابقة ، أجد من الضروري تأييد التوصيات الواردة في تقرير الاستراتيجية الوطنية لحماية البيئة الصادر في عام ١٩٩١ والمتضمن ما يلي^(٥٠) :

- ١- اصدار تشريع بيئي موحد ينظم الامور المتعلقة بحماية البيئة .
- ٢- الغاء جميع النصوص القانونية المتعارضة مع التشريع المقترح .
- ٣- ايجاد اطار مؤسسي مستقل ينظم شؤون البيئة ، ويوكل اليه امر السياسة العامة للبيئة ووضع الاسس الشاملة للاطر البيئي .

وتبقى ضرورة الاشارة الى أن الحكومة الاردنية أنجزت بالفعل مشروع قانون البيئة الشامل كخطوة اولى في هذا الاتجاه ، ونتمنى على جامعاتنا ان تعزز هذه الخطوة عن طريق قيام كليات الحقوق في الجامعات الاردنية بتدريس مادة تشريعات بيئية للطلبة فيتعزز بذلك الوعي بأهمية دور القانون في حماية البيئة .

نخلص الى القول بأن الاتفاقيات الدولية والتي عالجنا بعض نصوصها في نطاق هذه الدراسة، ما زالت قاصرة في معالجتها لمسألة التلوث النفطي الملاحي للأسباب التالية :

- ١- لم تخرج الاتفاقيات السابقة عن كونها محاولة للتوفيق بين مصالح الدول المختلفة^(١٨).
- ٢- لاحظنا ميل هذه الاتفاقيات نحو التركيز على الاهتمام بالتدابير والاحتياطات الفنية لمنع التلوث النفطي قبل وقوعه، وليس العقاب على الخطأ بعد وقوعه^(١٩)، وبالتالي كان في الاتفاقيات نقاط ضعف فيما يتعلق في تعاملها مع التلوث كجريمة دولية .

ومع هذا تبقى هذه الاتفاقيات خطوة هامة في مجال مكافحة التلوث النفطي الملاحي .

المراجع

- ١- باجس اسماعيل عيسى ، حماية البيئة الانسانية ، نشرة الابحاث السياحية ، المجلد الاول ، العدد الرابع ، ١٩٧٢ ، ص ٧ .
- ٢- الدكتورة نبيلة عبد الحليم كامل ، نحو قانون موحد لحماية البيئة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٢ ، ص ٢٤٦-٢٨٥ .
- 3- Maritime transport a source of Environmental Pollution by D. Ali A.Z
Douabul, report presented to Amman Seminar on Prevention of
Maritime Pollution, Amman-Jordan, 11-12 December 1981.
- ٤- معوض عبد التواب وعادل معوض عبد التواب ، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية ، طبعة اول ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ١٩٨٦ .
- ٥- احمد ابو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ ، الطبعة الاولى ، القاهرة ، ١٩٨٩ ، ص ٥١-٦٥ .
- ٦- أحمد مدحت اسلام ، التلوث مشكلة العصر ، عالم المعرفة ، رقم ١٥٢ ، ١٩٩٠ ، ص ١٦٥-١٧١ .
- ٧- أحمد عبد الكريم سلامة ، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية ، المؤتمر الاول للقانونيين المصريين : الحماية القانونية للبيئة في مصر ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والاحصاء والتشريع القاهرة ، فبراير ١٩٩٢ ، ص ٣ .
- ٨- عبد الاله التكريتي، التلوث البحري وأفاق التعاون العربي ندوة مسالك التعاون البحري، تونس ٢٨-٢٩-٣٠ نوفمبر ١٩٨٤ ، ص ١٧٣-٢٠٠ .
- ٩- جيلدا زخيا وفريق العلوم المتكاملة ، مشكلة التلوث في البحر الابيض المتوسط ، طبعة ثانية ، معهد الانماء العربي / فرع بيروت ، ١٩٨١ ، ص ١٢ .
- ١٠- الدكتور احمد نجيب شدي ، قواعد مكافحة التلوث البحري ومسؤولية مالك السفينة في القانون المصري والاتفاقيات الدولية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، عدد ٢٣ ، ١٩٧٧ ، ص ١٨٣-٢٣٥ .

11- A Time investigation of the Exxon Valdez Time Magazine, June 1989.

12- Alaska after Exxon A news Week Report Sept. 1989.

١٢- جابر الراوي ، القانون الدولي للبحار وفقاً لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مع دراسة عن الخليج العربي ، مطبعة جامعة بغداد ، بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ١١٤-١١٥ ، ص ٢٥٥-٢٥٩ .

١٤- عبد الله ابراهيم ابكر ، تلوث البيئة البحرية في خليج عدن على ضوء اتفاقية ١٩٧٨/٧٣ ، الجلة البحرية ، العدد العاشر ، ١٩٨٨ ، ص ٣٥-٤١ .

١٥- زهير الكرمي ، العلم ومشكلات الانسان المعاصر ، عالم المعرفة رقم ١٢٥ ، ١٩٧٨ ، ص ١٩٩-٢٤٠ .

16- An object of Martime law, Oil Rig Journal of Martime and Commerce Vol. 15
No 4.

١٧- الدكتور محمد اليماني ، مسؤولية المستغل عن تلوث البيئة البحرية من اعمال الملاحة والنقل ، مجلة الدراسات القانونية العدد العاشر ، ١٩٨٧ ، ص ٧-٨٧ .

١٨- احمد حنفي ، اسس ادارة السلامة البحرية ومنع التلوث ، الجلة البحرية ، عدد ٣٠ لسنة ١٩٩٠ ، ص ٢٠-٢٢ .

١٩- حسن علي الشريف ، شحن وتفريغ السفن - الاصول والقواعد الفنية منشأة المعارف ، الاسكندرية ص ٧٦-١٠٠ .

20- Classification of ships.

٢١- الدكتور مصطفى عبد العزيز ، القواعد الدولية الجديدة لمنع التصادم ، طبعة اولى ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٧ .

٢٢- ابراهيم العناني ، قانون البحار (الجزء الاول) ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٨٥ ، ص ٩٥ وما بعدها .

٢٣- الدكتور صلاح الدين عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية القاهرة ، ١٩٨٣ ، ص ٤٨٥ .

٢٤- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ملحقة بمؤلف ابراهيم الدغمة ، القانون الدولي

- الجديد للبحار، طبعة اولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٧٠٥ وما بعدها .
- ٢٥- الدكتور عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، طبعة اولي، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١٧٥-١٨٢، ص ٢٠٢-٢٢٥، ص ٢٦٠ .
- ٢٦- الدكتور غسان الجندي، المسؤولية الدولية، الطبعة الاولى، مطبعة التوفيق، عمان، ١٩٩٠، ص ٨٥ .
- ٢٧- فخري رشيد مهنا، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية وتطبيقه على مضيق هرمز، طبعة اولي، جامعة بغداد، ١٩٨٠، ص ٢٧-٥٣، ص ٩٥-١٢٣ .
- ٢٨- الدكتور عمرو عبد الفتاح خليل، مضيق تيران في ضوء احكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الاسكندرية، ١٩٨٠، ص ١٣-٢٠ .
- ٢٩- حسين ندا حسين، الاهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير، الجامعة المستنصرية، بغداد، ١٩٨١، ص ٨، ص ٧١-٧٢ .
- ٣٠- نبيل احمد حلمي، الامتداد القاري والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، دار النهضة العربية، ١٩٧٨ .
- ٣١- الدكتور محمد سامي عبد الحميد والدكتور مصطفى سلام حسين، القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٠، ص ١٨٩-١٩١ .
- ٣٢- محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف الاسكندرية، ١٩٨٢، ص ٨٩٢-٨٩٤ .
- ٣٣- محمد وسيم غالي، الفن البحري لضباط اعالي البحار، طبعة ثانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الاسكندرية، ١٩٧٩، ص ٨١-٩٢ .
- ٣٤- الدكتور غسان الجندي، المسؤولية الدولية، الطبعة الاولى، مطبعة التوفيق، عمان، ١٩٩٠، ص ١٩ .
- ٣٥- عبد الواحد الفار: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من اخطار التلوث دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ دار

٤٦- د. حسين يوسف غنايم ، تشريعات بعض الموانئ في دولة الامارات ، المجلة البحرية ، العدد الثامن ، ١٩٨٦ ، ص ٦-١١ .

٤٧- د. حسين يوسف غنايم ، تشريعات بعض الموانئ في دولة الامارات ، المجلة البحرية ، العدد السابع ، ١٩٨٦ ، ص ١٥-٢٤ .

٤٨- عبد الله الاشعل ، حماية البيئة البحرية للخليج العربي ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، ١٩٨٠ .

٤٩- بدرية العوضي ، النظام القانوني لمكافحة التسرب النفطي من حقل النوروز في الخليج العربي ، منشورات جمعية حماية البيئة ، الكويت ، ١٩٨٦ ص ٥٤-٨٥ .

٥٠- ادريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته على الدول العربية ، طبعة اولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ .

٥١- احمد اسماعيل الابياري ، تشريعات حماية البيئة البحرية الساحلية بدول البحر الاحمر وخليج عدن ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، القاهرة ، ١٩٧٩ ، ص ١١ ، ص ٢١-٢٧ .

52- National Report Presented by Jordan to United Nations Conference on Environment and Development (unced) Brazil 1992 P 27.

٥٢- الاستراتيجية الوطنية لحماية البيئة ، دائرة البيئة ، وزارة الشؤون البلدية والقروية والبيئة .

٥٤- الدكتور عبد الرزاق طبيشات ، التشريعات البيئية في الوطن العربي ورقة عمل مقدمة الى ندوة التشريعات البيئية ، الجمعية الاردنية لمكافحة تلوث البيئة ، عمان ، ١٩٩٢/٩/٢١ .

٥٥- د. لبيب قعقوي ، السياسات البيئية في الميثاق الوطني الاردني دراسات وابحاث بيئية ، العدد الثالث ، ١٩٩٣ ، ص ٢٨-٢٤ .

٥٦- محمد سعيد الخطيب ، القانون الدولي والحق العربي في منع الملاحة الاسرائيلية في المياه الاقليمية العربية ، مطبعة العاني ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص ١٥٥-٢٦٢ .

٥٧- صلاح مصطفى الدباغ ، السيادة العربية على خليج العقبة ومضيق تيران ، طبعة اولى

مؤسسة الدراسات الفلسطينية ، بيروت ١٩٦٧ ، ص ٦٢ .

٥٨- الدكتور جورج ديب ، العدوان الاسرائيلي في الامم المتحدة ، منظمة التحرير الفلسطينية

، مركز الابحاث ، ١٩٦٨ ، ص ٧٨-٧٩ .

٥٩- احمد حمزه ، التشريعات البيئية في الوطن العربي ، دراسات وابحاث بيئية ، العدد

الثالث ، ١٩٩٣ ، ص ١١٢-١٨٨ .

قائمة الملاحق

ملحق رقم (١)
الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث النفطي
الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط
(بصيغتها المعدلة في ١١ نيسان/أبريل
١٩٦٢ وفي ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٩)

الهدف :

اتخاذ الاجراءات لمنع تلوث البحار بالنفط المفرغ من السفن .

الأحكام :

(١) تنطبق احكام الاتفاقية على كافة السفن ما عدا ناقلات الصهاريج ذات الحمولة القائمة الأقل من ١٥٠ طناً والسفن الاخرى ذات الحمولة القائمة الأقل من ٥٠٠ طن والمسجلة في اقليم احد الاطراف او التي تحمل جنسيته . كما تستثنى كذلك سفن القوات البحرية والسفن المشاركة في صيد الحيتان (المادة ٢) .

(ب) حظر عمليات الانفاغ الا اذا كانت السفينة تجري في البحر او كان معدل الانفاغ الفوري لا يتجاوز ٦٠ لتراً في كل ميل . ولا ينطبق الحظر اذا توافرت الشروط التالية : في حالة السفن -اذا كانت نسبة الزيت في السائل المفرغ اقل من ١٠٠ جزء ، في كل مليون جزء من المزيج او كان التفريغ بعيداً عن البر بالقدر المقبول عملياً ، في حالة ناقلات الصهاريج -اذا كانت الكمية الكلية للنفط المفرغ في رحلة الصابورة لا يتجاوز جزءاً واحداً من خمسة عشر الف جزء من سعة حمل الشحنة الكلية ، او كانت الناقلة بعيدة عن اقرب بر بما يزيد على ٥٠ ميلاً (المادة ٣) .

(ج) تستثنى من أحكام المادة ٢ حالات الضرورة لسلامة السفن، او انقاذ الاحياء او منع تلف الشحنة، او حيثما لا يمكن منع التسرب مع اتخاذ كافة التدابير لتقليله الى الحد الادنى (المادة ٤) .

(د) ينبغي تزويد السفن في بحر ١٢ شهراً بما يلزم لمنع تسرب النفط الى قعر السفن (المادة ٧) .

(هـ) على الاطراف توفير التسهيلات المناسبة في الموانئ وفي المحطات النهائية لشحن النفط (المادة ٨) .

(و) على كافة السفن التي تشملها الاتفاقية ان تحتفظ بسجل قيد النفط بالكيفية المبينة في المرفق وان تستكمل القيود فيه كلما حدثت عمليات معينة (المادة ٩) .

(ز) على الاطراف ان ترسل الى الامم المتحدة نصوص القوانين والقرارات والاوامر والتنظيمات التي تدخل الاتفاقية حيز النفاذ .

العضوية :

يكون باب قبول الاتفاقية مفتوحاً امام كافة الدول ، وتودع وثائق القبول لدى المنظمة البحرية الدولية .

<u>التعديل</u>	<u>التعديل</u>		
١٩٦٩/١٠/٢١	١٩٦٢/٤/١١	١٩٥٤/٥/١٢	تاريخ الاعتماد
لندن	لندن	لندن	مكان الاعتماد
١٩٧٨/١/١٠	١٩٦٧/٦/٢٨ و ٥/١٨	١٩٥٨/٧/٢٦	تاريخ بدء النفاذ
		الانكليزية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	المنظمة البحرية الدولية	المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعه

الأطراف وتواريخ بدأ النفاذ

١٩٦٩/١٢/٣	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٧٦/١٢/٣.	الارجنتين
١٩٦٣/٨/٨	الأردن
١٩٦٤/٤/٢٢	اسبانيا
١٩٦٦/٢/١١	اسرائيل
١٩٨٤/٣/١٥	الإمارات العربية المتحدة
١٩٧٦/٣/٩	اورغواي
١٩٥٨/٧/٢٦	ايرلندا
١٩٦٢/٥/٢٣	ايسلنده
١٩٦٤/٨/٢٥	ايطاليا
١٩٨٠/٦/١٢	بابوا غينيا الجديدة
١٩٨٦/١/٢١	البحرين
١٩٦٧/٦/٢٨	البرتغال
١٩٥٨/٧/٢٦	بلجيكا
١٩٨١/١٢/٢٨	بنغلاديش
١٩٦٣/١٢/٢٥	بنما
١٩٦١/٥/٢٨	بولندا
١٩٧٣/٩/١١	تونس
١٩٦٤/٤/٢٠	الجزائر
١٩٧٦/١٠/٢٢	جزر البهاما
١٩٧٢/٥/١٨	الجمهورية العربية الليبية
١٩٦٣/٨/٢٩	الجمهورية الدومينيكية
١٩٧٩/٤/٢٥	الجمهورية الديمقراطية الالمانية
١٩٦٩/٣/٢٤	الجمهورية العربية السورية

١٩٨٣/٥/٢	جمهورية فانواتو
١٩٧٨/١٠/٣١	جمهورية كوريا
١٩٥٨/٧/٢٦	جيبوتي
١٩٥٨/٧/٢٦	الدنمارك
١٩٨٣/٨/٣٠	سري لانكا
١٩٧٢/٧/٢٧	السنغال
١٩٧٧/٣/١	سورينام
١٩٥٨/٧/٢٦	السويد
١٩٦٦/٤/١٢	سويسرا
١٩٧٧/١١/٢	شيلي
١٩٦٢/٨/١٧	غانا
١٩٨١/٤/١٩	غينيا
١٩٥٨/٧/٢٦	فرنسا
١٩٦٤/٢/١٩	الفلبين
١٩٦٤/٣/١٢	فنزويلا
١٩٥٩/٣/٣٠	فنلندا
١٩٧٢/١١/١٥	فيجي
١٩٨٠/٩/١٠	قبرص
١٩٨٠/٥/١	قطر
١٩٥٨/٧/٢٦	كندا
١٩٦٧/٦/١٧	كوت ديفوار
١٩٨٦/١٢/١٠	الكونغو
١٩٦٢/٢/٢٧	الكويت
١٩٧٥/١٢/١٢	كينيا
١٩٦٧/٨/٣١	لبنان
١٩٦٢/٦/٢٨	ليبيريا

١٩٧٥/٤/١٠	مالطه
١٩٦٥/٥/٦	مدغشقر
١٩٦٣/٧/٢٢	مصر
١٩٦٨/٥/٢٩	المغرب
١٩٥٨/٧/٢٦	المكسيك
١٩٨٢/٨/١٧	ملديف
١٩٧٢/٣/٣٠	المملكة العربية السعودية
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
١٩٥٨/٧/٢٦	وايرلنده الشماليه
١٩٧٠/٦/٢٥	موناكو
١٩٥٨/٧/٢٦	النرويج
١٩٧٥/٨/١٩	النمسا
١٩٦٨/٤/٢٢	نيجيريا
١٩٧١/٩/١	نيوزيلندا
١٩٧٤/٦/٤	الهند
١٩٨٤/٦/١	هولندا
١٩٦١/١٢/٨	الولايات المتحدة الامريكية
١٩٦٧/١١/٢١	اليابان
١٩٧٩/٦/٦	اليمن
١٩٦٩/٨/٢٠	اليمن الديمقراطي
١٩٧٤/٦/١١	يوغسلافيا
١٩٦٧/٦/٢٨	اليونان

البلدان التي انسحبت رسمياً من الاتفاقية

١٩٨٨/١٠/١٤

استراليا

١٩٨٩/٣/٣٠

جمهورية المانيا الاتحادية

١٩٨٥/١٢/١٢

بلغاريا

١٩٨٩/٦/١

هولندا والانتيل الهولندية

التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط ، ١٩٥٤ والمتعلقة بالترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج

الاهدال :

تنظيم الترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج في ناقلات النفط لتفادي امكانية التلوث البيئي الخطير الناجم عن حادث فردي تتورط فيه ناقلة .

الأحكام :

- (أ) تنطبق على جميع الناقلات المحدد ميعاد تسليمها بعد ١ كانون الثاني / يناير ١٩٧٧ أو التي تم التعاقد بشأنها بعد ١ كانون الثاني/يناير ١٩٧٢ (المادة الجديدة ٦ ب) .
- (ب) على الناقلات المصنوعة وفقاً لهذه المواصفات ان تحمل شهادة صادرة عن جهة حكومية مأذونة تشهد باستيفاء هذه الشروط .
- (ج) اضيف الى الاتفاقية المرفق (ج) الذي يتضمن مواصفات تفصيلية لترتيبات وحجم الصهاريج .

العضوية :

يكون باب العضوية مفتوحاً أمام كافة الدول الاطراف في اتفاقية ١٩٥٤ .

١٩٧١/١٠/١٥

تاريخ الاعتماد

لندن

مكان الاعتماد

تاريخ بدء النفاذ

الانكليزية والفرنسية

اللغات

المنظمة البحرية الدولية

الجهة الوديعة

الأطراف وتواريخ ابداع الصكوك

١٩٧٦/١٠/٢٢

اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية

١٩٧٢/١٢/٨

الأردن

١٩٨١/١١/١٣

استراليا

١٩٨٤/٣/١٥	الإمارات العربية المتحدة
١٩٨٤/٤/٣٠	اورغواي
١٩٧٦/٦/١٧	ايطاليا
١٩٨٥/١٠/٢١	البحرين
١٩٧٣/٩/١١	تونس
١٩٧٦/١٠/٤	الجزائر
١٩٧٧/٣/٢٨	جزر البهاما
١٩٧٩/١/٢٥	الجمهورية الديمقراطية الالمانية
١٩٧٥/٩/١٠	الجمهورية العربية السورية
١٩٧٦/١١/١٦	الدنمارك
١٩٧٢/١٠/٢٦	السويد
١٩٧٧/٦/٢١	سويسرا
١٩٧٣/٥/١٦	الفلبين
١٩٧٤/٣/١٥	فنلندا
١٩٧٤/٨/١٤	كندا
١٩٧٣/٥/١٨	كوت ديفوار
١٩٧٢/١٢/٢١	لبنان
١٩٧٢/٩/٢٥	ليبيريا
١٩٧٥/٤/١٠	مالطة
١٩٧٥/٩/٥	المملكة العربية السعودية
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
١٩٧٤/١٠/١٤	وايرلندا الشمالية
١٩٧٤/٨/١٣	النرويج
١٩٧٦/٦/٢٥	يوغسلافيا
١٩٧٥/٢/٢٨	اليونان

التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط ، ١٩٥٤ والمعلقة بحماية الرصيف المرجاني الكبير

الهدف :

حماية الرصيف المرجاني الكبير لاستراليا من التلوث بالنفط .

الأحكام :

تعديل تعريف "أقرب بر" في المادة ١ من اتفاقية ١٩٥٤ ليشمل وصفاً دقيقاً "أقرب بر" من الساحل الشمالي الشرقي لاستراليا .

العضوية :

يكون باب العضوية مفتوحاً امام جميع الدول الاطراف في اتفاقية ١٩٥٤ ، وتودع وثائق القبول لدى المنظمة البحرية الدولية .

١٩٧١/١٠/١٢	تاريخ الاعتماد
لندن	مكان الاعتماد
	تاريخ بدء النفاذ
الانكليزية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعه

الأطراف وتواريخ ايداع الصكوك

١٩٧٦/١٠/٢٢	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٧٢/١٢/٨	الأردن
١٩٨١/١١/١٣	استراليا
١٩٧٩/٣/٢٦	المانيا (جمهورية - الاتحادية)

١٩٨٤/٣/١٥	الإمارات العربية المتحدة
١٩٧٩/٤/٣٠	اورغواي
١٩٧٦/٦/١٧	ايطاليا
١٩٧٣/٩/١١	تونس
١٩٧٦/١٠/٤	الجزائر
١٩٧٩/٢/٢٦	جزر البهاما
١٩٧٩/١/٢٥	الجمهورية الديمقراطية الالمانية
١٩٧٥/٩/١٠	الجمهورية العربية السورية
١٩٧٦/١١/١٦	الدنمارك
١٩٧٢/١٠/٢٦	السويد
١٩٧٧/٦/٢١	سويسرا
١٩٧٥/٣/٢٤	فرنسا
١٩٧٣/٥/١٦	الفلبين
١٩٧٤/٣/١٥	فنلندا
١٩٧٤/٨/١٤	كندا
١٩٧٢/١٢/٢١	لبنان
١٩٧٣/٩/٢٥	ليبيريا
١٩٧٥/٤/١٠	مالطه
١٩٧٥/٩/٥	المملكة العربية السعودية
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
	وايرلنده الشمالية
١٩٧٧/٦/٢	النرويج
١٩٧٤/٨/١٣	نيوزيلندا
١٩٧٦/٤/٢٧	اليونان
١٩٧٥/٢/٢٨	

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تسبب فيه السفن ١٩٧٣

الأهداف :

الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق ازالة التلوث الدولي بالنفط وبعواد ضارة أخرى ازالة كاملة والتقليل الى الحد الأدنى من حالات الانسكاب العرضي لهذه المواد .

الأحكام :

- (أ) ان الاتفاقية في حد ذاتها اداة لتنفيذ وادارة الاحكام المفصلة المدرجة في المرفقات اولاً - خامساً، وفي البروتوكول الخاص بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث البحري بمواد اخرى غير النفط ، والبروتوكولين الاول والثاني .
- (ب) يتضمن البروتوكول الاول احكاماً متعلقة بتقارير الابلاغ عن الحوادث التي تتضمن مواد ضارة.
- (ج) يتضمن المرفق الأول تنظيمات لمنع التلوث بالنفط ، بما في ذلك قائمة بأنواع الزيوت المختلفة.
- (د) يتضمن المرفق الثاني تنظيمات لمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن سائبة بما في ذلك قوائم لهذه المواد .
- (هـ) يتضمن المرفق الثالث تنظيمات لمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحراً مغلفه او في حاويات الشحن البحري أو في صهاريج يمكن حملها او المنقولة برأ في صهاريج عربات السكك الحديدية او سيارات الصهاريج .
- (و) يتضمن المرفق الرابع تنظيمات لمنع التلوث بمياه المجاري من السفن .
- (ز) يتضمن المرفق الخامس تنظيمات لمنع التلوث بقمامات السفن .

العضوية :

يبقى باب العضوية مفتوحاً لجميع الدول .

١٩٧٣/١١/٣

لندن

تاريخ الاعتماد

مكان الاعتماد

(انظر برتوكول عام ١٩٧٨)	تاريخ بدء النفاذ
الاسبانية والانكليزية والروسية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعه

الدول وتواريخ ايداع الوثائق

١٩٧٥/٣/١٧	الاردن
١٩٨٤/١٠/٢	اسرائيل
١٩٨٢/١/٢١	المانيا (جمهورية - الاتحادية)
١٩٨٧/٢/٩	انتيفوا وبربودا
١٩٧٩/٤/٣٠	اورغواي
١٩٨٢/١٠/١	ايطاليا
١٩٨٦/١٠/٢٣	بروناي دار السلام
١٩٨٤/٣/٦	بلجيكا
١٩٨٤/١٢/١٢	بلغاريا
١٩٨٥/١١/١	بنن
١٩٨٠/٤/٢٥	بيرو
١٩٧٦/٥/٤	تونس
١٩٨١/٧/٢٧	كولومبيا
١٩٧٥/٩/١٢	كينيا
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
١٩٨٠/٥/٢٢	وايرلندا الشمالية
١٩٨٠/٧/١٥	النرويج
١٩٨٣/١٢/١٦	هنغاريا
١٩٧٩/٣/٦	اليمن
١٩٨٠/١٠/٣١	يوغسلافيا

بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تسبب فيه السفن

الأحكام :

يتضمن بروتوكول عام ١٩٧٨ تعديلاً لاحكام شتى في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٢ وخاصة مرفقها الاول . كما يرجئ هذا البروتوكول بدء نفاذ المرفق الثاني للاتفاق لفترة ثلاث سنوات على الاقل .

العضوية :

يجوز ان تصبح الدول اطرافاً في هذا البروتوكول بالتوقيع عليه دون تحفظ فيما يتعلق بالتصديق او القبول او الموافقة ، او بالتوقيع عليه رهناً بالتصديق او الموافقة او القبول على ان يتبع ذلك اما القبول او الموافقة ، او الانضمام . ويسري التصديق او القبول او الموافقة او الانضمام بايداع وثيقة بهذا الصدد لدى الامين العام للمنظمة البحرية الدولية .

١٩٧٨/٢/١٧	تاريخ الاعتماد
لندن	مكان الاعتماد
١٩٨٢/١٠/٢	تاريخ بدء النفاذ
الاسبانية والانكليزية والروسية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	الجهة الودعية

الاطراف وتواريخ بدء النفاذ

١٩٨٤/٢/٣	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٨٨/٨/٤	اتحاد ميانمار
١٩٨٤/١٠/٦	اسبانيا
١٩٨٨/١/١٤	استراليا
١٩٨٣/١٠/٢	اسرائيل
١٩٨٣/١٠/٢	المانيا (جمهورية - الاتحادية)
١٩٨٨/٤/٢٩	انتيفوا وبربودا

١٩٨٣/١/٢١	اندونيسيا
١٩٨٣/١./٢	اورغواي
١٩٨٥/٩/٢٥	ايسلندا
١٩٨٣/١./٢	ايطاليا
١٩٨٨/٤/٢٩	البرازيل
١٩٨٨/١/٢٢	البرتغال
١٩٨٧/١/٢٣	بروناي دار السلام
١٩٨٤/٦/٦	بلجيكا
١٩٨٥/٣/١٣	بلغاريا
١٩٨٥/٥/٢.	بنما
١٩٨٦/٧/١	بولندا
١٩٨٣/١./٢	بيرو
١٩٨٤/١./٢	تشيكوسلوفاكيا
١٩٨٥/١١/٢٢	توفالو
١٩٨٣/١./٢	تونس
١٩٨٣/١./٢	جزر البهاما
	جزر سليمان
١٩٨٨/٧/٢٦	جزر مارشال
١٩٨٤/٧/٢٥	الجمهورية الديمقراطية الالمانية
١٩٨٤/١./٢٣	جمهورية كوريا
١٩٨٨/٨/١	جمهورية كوريا الديمقراطية
١٩٨٥/٢/٢٨	جنوب افريقيا
١٩٨٣/١./٣	الدنمارك
١٩٨٤/١./٢٨	سان فنسنت وجزر غرينادين
١٩٨٣/١./٢	السويد
١٩٨٨/٣/١٥	سويسرا

١٩٨٣/١٠/٢	الصين
١٩٨٤/٦/١٣	عمان
١٩٨٣/١٠/٣	غابون
١٩٨٣/١٠/٣	فرنسا
١٩٨٣/١٢/٢٠	فنلندا
١٩٨٨/١/٥	كوت ديفوار
١٩٨٣/١٠/٢	كولومبيا
١٩٨٣/١٠/٢	لبنان
١٩٨٣/١٠/٢	ليبيريا
١٩٨٦/١١/٧	مصر
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
	وايرلنده الشمالية
١٩٨٣/١٠/٢	النرويج
١٩٨٣/١٠/٢	النمسا
١٩٨٨/٨/٢٧	الهند
١٩٨٨/١٢/٢٤	هنغاريا
١٩٨٥/٤/١٤	هولندا
١٩٨٣/١٠/٣	الولايات المتحدة الامريكية
١٩٨٣/١٠/٢	اليابان
١٩٨٣/١٠/٢	يوغسلافيا
١٩٨٣/١٠/٢	اليونان

الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط (بصيغتها المعدلة)

الأهداف :

ضمان توفر تعويض ملائم للأشخاص الذين يتكبدون ضرراً بسبب تلوث ناجم عن تسرب النفط أو صرفه من السفن وتوحيد القواعد والاجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض الملائم في هذه المجالات .

الأحكام :

- (أ) يكون مالك السفينة وقت وقوع حادث يسبب ضرراً منجزاً عن التلوث بالنفط مسؤولاً عن اي ضرر من هذا النوع الا اذا كان الحادث قد وقع بسبب عمل من اعمال الحرب او ظاهرة طبيعية غير عادية او فعل متعمد قام به طرف ثالث او اهمال من حكومة او اي سلطة اخرى في صيانة المعينات الملاحية (المادة ٣) .
- (ب) يجوز اثبات مسؤولية مساعدة من جانب المدعي في حالات معينة (المادة ٣) .
- (ج) عندما تتسبب سفينتان او أكثر في مثل هذا الضرر يتحمل المالكون المسؤولية بالتكافل والتضامن (المادة ٤) .
- (د) وضعت حدود للمسؤولية (المادة ٥) .
- (هـ) يجب على السفن التي تحمل ما يزيد على ٢٠٠ طن من النفط ان تحتفظ بتأمين (المادة ٧) .
- (و) مواعيد سقوط حق اقامة الدعوى ثلاث وست سنوات (المادة ٨) .
- (ز) تستثنى السفن الحربية من أحكام الاتفاقية (المادة ١١) .

العضوية :

يكون باب العضوية مفتوحاً لجميع الدول الاعضاء في الامم المتحدة او في الوكالات المتخصصة او الدول اطراف في النظام الدولي لحكمة العدل الدولية . وتودع وثائق التصديق او القبول او الموافقة او الانضمام لدى الأمين العام للمنظمة الدولية للملاحة البحرية .

التعديلات			
١٩٨٤/٥/٢٥	١٩٧٦/١١/١٩	١٩٦٩/١١/٢٩	تاريخ الاعتماد
لندن	لندن	بروكسل	مكان الاعتماد
لم يبدأ النفاذ بعد	١٩٨١/٤/٨	١٩٧٥/٦/١٩	تاريخ بدء النفاذ
الانكليزية العربية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية	الانكليزية والفرنسية	الانكليزية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	المنظمة البحرية الدولية	المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعه

الأطراف وتواريخ بدء النفاذ

١٩٧٥/٩/٢٢	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٧٦/٢/٧	اسبانيا
١٩٨٤/٢/٥	استراليا
١٩٧٧/٣/٢٣	اكوادور
١٩٧٥/٨/١٨	المانيا (جمهورية - الاتحادية)
١٩٨٤/٣/١٤	الإمارات العربية المتحدة
١٩٧٨/١١/٣.	اندونيسيا
١٩٨٠/١١/١٩	ايرلندا
١٩٨٠/١٠/١٥	ايسلندا
١٩٧٩/٥/٢٨	ايطاليا
١٩٨٠/٦/١٠	بابوا غينيا الجديدة
١٩٧٧/٣/١٧	البرازيل
١٩٧٧/٢/٢٤	البرتغال
١٩٧٧/٤/١٢	بلجيكا

١٩٧٦/٤/٦	بنما
١٩٨٦/١/٣٠	بنن
١٩٧٦/٦/١٦	بولندا
١٩٨٧/٥/٢٥	بيرو
١٩٧٦/٨/٢	توفالو
١٩٧٥/٦/١٩	الجزائر
١٩٧٦/١٠/٢٠	جزر البهاما
١٩٧٥/٦/١٩	الجمهورية الدومينيكية
١٩٧٨/٦/١١	الجمهورية الديمقراطية الألمانية
١٩٧٥/٦/١٩	الجمهورية العربية السورية
١٩٧٩/٣/١٨	جمهورية كوريا
١٩٧٦/٦/١٥	جنوب افريقيا
١٩٧٥/٦/١٩	الدنمارك
١٩٨٣/٧/١١	سري لانكا
١٩٨١/١٢/١٥	سنغافوره
١٩٧٥/٦/١٩	السنغال
١٩٧٥/٦/١٩	السويد
١٩٨٨/٣/١٤	سويسرا
١٩٨٨/٧/١١	سيشيل
١٩٧٧/١٠/٣١	شيلي
١٩٨٠/٤/٢٩	الصين
١٩٨٥/٤/٢٤	عمان
١٩٨٢/٤/٢١	غابون
١٩٧٨/٧/١٩	غانا
١٩٨٢/١/١٨	غواتيمالا
١٩٨٣/٥/٣	فانواتو

١٩٧٥/٦/١٩	فرنسا
١٩٨١/١/٨	فنلندا
١٩٧٥/٦/١٩	فيجي
١٩٨٨/٨/٣١	قطر
١٩٨٤/٨/١٣	الكاميرون
١٩٧٥/٦/١٩	كوت ديفوار
١٩٨١/٧/١	الكويت
١٩٧٥/٦/١٩	لبنان
١٩٧٥/٦/١٩	ليبيريا
١٩٧٥/٦/١٩	المغرب
١٩٨١/٦/١٤	ملديف
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
١٩٧٥/٦/١٩	وايرلنده الشمالية
١٩٧٥/١١/١٩	موناكو
١٩٧٥/٦/١٩	النرويج
١٩٨١/٨/٥	نيجيريا
١٩٧٦/٧/٢٦	نيوزيلندا
١٩٨٧/٧/٣٠	الهند
١٩٧٥/١٢/٨	هولندا
١٩٧٦/٩/١	اليابان
١٩٧٩/٦/٤	اليمن
١٩٧٦/٩/١٦	يوغسلافيا
١٩٧٦/٩/٢٧	اليونان

تطبق هذه الاتفاقية مؤقتاً بالنسبة لبليز وجزر سليمان وكيريباتي .

الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط

الأهداف :

تمكين الدول من اتخاذ الاجراء اللازم في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تفضي الى خطر تلوث البحار والسواحل بالنفط ، والتثبت من ان هذا الاجراء لن يؤثر على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار .

الأحكام :

(أ) يجوز ان تتخذ الاطراف التدابير التي قد تكون ضرورية في أعالي البحار لمنع او تخفيض حدة او ازالة خطر جسيم ومحدد بساحتها او مصالحها المتعلقة بالساحل ينجم عن تلوث او خطر تلوث البحار بالنفط (المادة ١) .

(ب) قبل اتخاذ اي اجراء ينبغي ان تخطر الدولة الساحلية الدولة التي ترفع السفينة علمها ، وان تتشاور مع خبراء مستقلين وان تخطر اي شخص يتوقع ، بصورة معقولة ، ان تتأثر مصالحه بمثل هذا الاجراء ، وفي حالات الضرورة القصوى يجوز ان تتخذ التدابير فوراً . وعلى اية حال فإنه يجب على الدولة الساحلية ان تبذل ما في وسعها لحماية الحياة البشرية ومساعدة الافراد في حالات الشدة (المادة ٣) .

(ج) لا يجوز ان تتجاوز هذه التدابير ما هو ضروري لتحقيق الهدف المذكور في المادة ١ ، ويجب ان تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع او المحتمل وقوعه (المادة ٥) .

العضوية :

يكون باب العضوية مفتوحاً لجميع الدول الاعضاء في الامم المتحدة او الاعضاء في الوكالات المتخصصة او الوكالة الدولية للطاقة الذرية او الاطراف في النظام الاساسي لحكمة العدل الدولية. تودع وثائق التصديق او القبول او الموافقة او الانضمام لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.

١٩٦٩/١١/٢٩	تاريخ الاعتماد
بروكسل	مكان الاعتماد
١٩٧٥/٥/٦	تاريخ بدء النفاذ
الانكليزية والفرنسية	اللغات
المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعه

الأطراف وتواريخ بدء النفاذ

١٩٧٥/٥/٦	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٨٧/٧/٢٠	الارجنتين
١٩٧٥/٥/٦	اسبانيا
١٩٨٤/٣/٥	استراليا
١٩٧٧/٣/٢٣	اكوادور
١٩٧٥/٨/٥	المانيا (جمهورية - الاتحادية)
١٩٨٤/٣/١٤	الامارات العربية المتحدة
١٩٨٠/١١/١٩	ايرلندا
١٩٨٠/١٠/١٥	ايسلندا
١٩٧٩/٥/٢٨	ايطاليا
١٩٨٠/٦/١٠	بابوا غينيا الجديدة
١٩٨٠/٥/١٥	البرتغال
١٩٧٥/٥/٦	بلجيكا
١٩٨٤/١/٣١	بلغاريا
١٩٨٢/٢/٤	بنغلاديش
١٩٧٦/٤/٦	بنما
١٩٨٦/١/٣٠	بنن
١٩٧٦/٨/٣٠	بولندا
١٩٧٦/٨/٣	تونس

١٩٧٦/١/٣٠	جزر البهاما
١٩٧٥/٥/٦	الجمهورية الدومينيكية
١٩٧٩/٣/٢١	الجمهورية الديمقراطية الألمانية
١٩٧٥/٥/٦	الجمهورية العربية السورية
١٩٨٦/٩/٢٩	جنوب أفريقيا
١٩٧٥/٥/٦	الدنمارك
١٩٨٣/٧/١١	سري لانكا
١٩٧٥/٥/٦	السنغال
١٩٧٥/١١/٢٥	سورينام
١٩٧٥/٥/٦	السويد
١٩٨٨/٣/١٤	سويسرا
١٩٨٥/٤/٢٤	عمان
١٩٨٢/٤/٢١	غابون
١٩٧٨/٧/١٩	غانا
١٩٧٥/٥/٦	فرنسا
١٩٧٦/١٢/٥	فنلندا
١٩٧٥/٥/٦	فيجي
١٩٨٨/٨/٣١	قطر
١٩٨٤/٨/١٢	الكاميرون
١٩٧٦/٨/٣	كوبا
١٩٨٨/٤/٧	كوت ديفوار
١٩٨١/٧/١	الكويت
١٩٧٥/٩/٣	لبنان
١٩٧٥/٥/٦	ليبيريا
١٩٧٥/٥/٦	المغرب
١٩٧٦/٧/٧	المكسيك

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى

١٩٧٥/٥/٦	وايرلندا الشمالية
١٩٧٥/٥/٦	موناكو
١٩٧٥/٥/٦	النرويج
١٩٧٥/٥/٦	نيوزيلندا
١٩٧٥/١٢/١٨	هولندا
١٩٧٥/٥/٦	الولايات المتحدة الامريكية
١٩٧٥/٥/٦	اليابان
١٩٧٩/٦/٤	اليمن
١٩٧٦/٥/٣	يوغسلافيا

الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط (بصيغتها المعدلة)

الأهداف :

تكمل الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر المنجز عن التلوث بالنفط ١٩٦٩، وضمان توفر التعويض المناسب للأشخاص الذين يصابون بضرر من جراء التلوث الذي نجم عن تسرب أو صرف النفط من السفن وضمان أن تتحمل أرباح نقل النفط جزاء من التبعات الاقتصادية للضرر المنجز عن التلوث بالنفط لتخفيف العبء الملقى على أعمال الشحن .

الأحكام :

- (١) إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر المنجز عن التلوث بالنفط (المادة ٢) .
- (ب) على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر منجز عن التلوث ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب يقتضي شروط اتفاقية ١٩٦٩ الخاصة بالمسؤولية بما في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت خفض الضرر إلى الحد الأدنى (المادة ٤) .
- (ج) لا يتحمل الصندوق أي التزام إذا ما وقع الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدوانية أو صرف النفط عن سفينة حربية (المادة ٤) .
- (د) لا يجوز أن تتجاوز التزامات الصندوق مليون فرنك (بالتعريف المنصوص عليه في اتفاقية ١٩٦٩) لكل حادث (المادة ٤) .
- (هـ) على الصندوق أن يعرض مالكي السفن عن المبلغ الذي يتجاوز ١٥٠٠ فرنك لكل طن من حمولة السفن ، من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق ٢٠٠٠ فرنك لكل طن ولا يجوز بأية حال أن يتجاوز ٢١٠ مليون فرنك (المادة ٥) .
- (و) يقوم بسداد مساهمات كل طرف إلى الصندوق أي شخص قد تسلم كميات من النفط تتجاوز ١٥٠٠٠ طن في السنة الميلادية قبل بدء نفاذ الاتفاقية بالنسبة لهذا الطرف وتحسب هذه المساهمات على أساس "الطن الواحد" وفقاً لما تقرره الجمعية العامة للصندوق (المواد ١٠-١٢) .

العضوية :

يكون باب العضوية مفتوحاً أمام الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر المنجز عن التلوث بالنفط ، ١٩٦٩ ، وتودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية .

التعديلات			
١٩٨٤/٥/٢٥	١٩٧٦/١١/١٩	١٩٧١/١٢/١٨	تاريخ الاعتماد
لندن	لندن	بروكسل	مكان الاعتماد
لم يبدأ بعد	لم يبدأ بعد	١٩٧٨/١٠/١٦	تاريخ بدء النفاذ
		الانكليزية والفرنسية	اللغات
	المنظمة البحرية الدولية	المنظمة البحرية الدولية	الجهة الوديعة

الأطراف وتواريخ بدء النفاذ

١٩٨٧/٩/١٥	اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
١٩٨٢/١/٦	اسبانيا
١٩٧٨/١٠/١٦	المانيا (جمهورية-الاتحادية)
١٩٨٤/٢/١٤	الامارات العربية المتحدة
١٩٧٨/١١/٢٠	اندونيسيا
١٩٨٠/١٠/١٥	ايسلندا
١٩٧٩/٥/٢٨	ايطاليا
١٩٨٠/٦/١٠	بابوا غينيا الجديدة
١٩٨٥/١٢/١٠	البرتغال
١٩٨٦/١/٣٠	بنن
١٩٨٥/١٢/١٥	بولندا
١٩٧٨/١٠/١٦	توفالوا

١٩٧٨/١٠/١٦	تونس
١٩٧٨/١٠/١٦	الجزائر
١٩٧٨/١٠/١٦	جزر البهاما
١٩٧٨/١٠/١٦	الجمهورية العربية السورية
١٩٧٨/١٠/١٦	الدنمارك
١٩٨٣/٧/١١	سري لانكا
١٩٧٨/١٠/١٦	السويد
١٩٨٨/٧/١١	سيشيل
١٩٨٥/٨/٨	عمان
١٩٨٣/٤/٢١	غابون
١٩٧٨/١٠/١٦	غانا
١٩٧٨/١٠/١٦	فرنسا
١٩٨١/١/٨	فنلندا
١٩٨٣/٦/٢	فيجي
١٩٨٨/٨/٣١	قطر
١٩٨٤/٨/١٢	الكاميرون
١٩٨٦/١/٣٠	كوت ديفوار
١٩٨١/٧/١	الكويت
١٩٧٨/١٠/١٦	ليبيريا
١٩٨١/٦/١٤	ملديف
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى
١٩٧٨/١٠/١٦	وايرلندا الشمالية
١٩٧٩/١١/٢١	موناكو
١٩٧٨/١٠/١٦	النرويج
١٩٨٧/١٢/١٠	نيجيريا
١٩٨٢/١١/١	هولندا

ملحق رقم (٢)

الاتفاقيات التي وقعها الاردن في مجال البيئة

الرقم	اسم الاتفاقية	تاريخ النفاذ
١-	الاتفاقية الدولية لحماية النباتات	١٩٧٠/٤/٢٤
٢-	الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار والنفط	١٩٦٣/٨/٨
٣-	التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط والمعلقة بالترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج	١٩٧٢/١٢/٨
٤-	التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط والمعلقة بحماية الرصيف المرجاني الكبير	١٩٧٢/١٢/٨
٥-	معاهدة حظر تجارب الاسلحة النووية في الجو وفي الفضاء الخارجي وتحت سطح الماء	١٩٦٤/٥/٢٩
٦-	اتفاقية انشاء لجنة لمكافحة الجراد الصحراوي في الشرق الادنى (بصيغتها المعدلة)	١٩٦٧/٢/٢١
٧-	الاتفاقية المتعلقة بالاراضي الرطبة ذات الاهمية الدولية ولا سيما بوصفها موئلاً لطيور الماء (رامار)	١٩٧٧/٥/١٠
٨-	بروتوكول لتعديل اتفاقية رامار (اعلاه)	١٩٨٤/٣/١٥
٩-	معاهدة حظر وضع الاسلحة النووية وغيرها من اسلحة التدمير الشامل على قاع البحار والمحيطات وفي باطن الارض	١٩٧٢/٥/١٨
١٠-	اتفاقية حظر استحداث وانتاج وتخزين الاسلحة البكتريولوجية (البيولوجية) والتكسينية وتدمير تلك الاسلحة	١٩٧٥/٦/٢٧
١١-	الاتفاقية المتعلقة بحماية التراث الثقافي والطبيعي للعالم	١٩٧٥/١٢/١٧

الرقم	اسم الاتفاقية	تاريخ النفاذ
-١٢	اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن اغراق النفايات ومواد اخرى (بصفتها المعدلة)	١٩٧٩/٨/٣٠
-١٣	اتفاقية الاتجار الدولي في أنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض	١٩٧٩/٣/١٤
-١٤	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تتسبب فيه السفن	١٩٧٥/٣/١٧
-١٥	الاتفاقية الاقليمية لحفظ بيئة البحر الاحمر وخليج عدن	ايداع الصكوك ٨٩/٢/٧
-١٦	اتفاقية فيينا لحماية الاوزون	١٩٨٩/٨/٢٩
-١٧	بروتوكول مونتريال بشأن المواد المستنفذة لطبقة الاوزون	١٩٨٩/٨/٢٩
-١٨	اتفاقية بشأن التبليغ المبكر عن وقوع حادث نووي	١٩٨٨/١/١١
-١٩	اتفاقية بشأن المساعدة في حالة وقوع حادث نووي او طارئ نووي اشعاعي	١٩٨٨/١/١١
-٢٠	اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود ، بازل ١٩٨٩	١٩٨٩/٦/٢٣
-٢١	اتفاقية التنوع البيولوجي	١٩٩٢
-٢٢	اتفاقية تغير المناخ	١٩٩٢

ملحق رقم (٣)

النصوص التي عاجت التلوث البحري في مشروع قانون البيئة الاردني

(الصيغة الاولى)

المادة ٣٤

لا يجوز لأي مركبة او جهاز نقل ان يلقي اي مادة في مكان يقع ضمن المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ ، كما لا يجوز لأي شخص ان يضع او يطرح او يلقي او يجلب اي مادة ملوثة في المناطق المذكورة او ان يكون سبباً في ذلك ، وفي حالة الالقاء المستمر لأي مادة ملوثة يعتبر كل يوم يستمر فيه القاء الملوثات مخالفة مستقلة يعاقب عليها .

المادة ٣٥

اذا انسكبت او تسربت اي مادة من مركبة او جهاز الى داخل المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ فإنه يجب على مالك المركبة او الجهاز الذي وقع منها التلوث ان يبلغ فوراً بالحادثه الى مراقب البيئة المختص حتى ولو كانت الحادثه قد وقعت نتيجة عطب او حادث .

المادة ٣٦

ينظم الوزير بقرارات تصدر عنه اجراءات توفير الادوات اللازمة للتخلص من المواد الملوثة في المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ وفي اي مكان على الارض يتصل بالشاطئ او المياه الاقليمية ، كما ينظم هذه القرارات اجراءات منع التلوث او التقليل منه في الاماكن المذكورة بما في ذلك ما يلي :

أ- الزام اي مركبة او اي جهاز نقل بتوفير ادوات للتخلص من المواد الملوثة او لمنع التلوث او التقليل منه وتحدد هذه القرارات مواصفات تلك الادوات وشروط استعمالها .

ب- تحديد الاجور اللازمة نظير استخدام ادوات او اي شخص بمعرفة المؤسسة في التخلص من التلوث او التقليل منه وتحصل لحساب خزينة الدولة .

المادة ٣٧

تلتزم اي مركبة تدخل او تتواجد في المياه الاقليمية بحمل سجل التلوث تدون فيه جميع العمليات والحوادث المتعلقة بنقل او تسرب بالمواد الملوثة التي يحددها الوزير بقرار وتشمل هذه العمليات التالية :

- أ- تحميل وتفريغ وتسليم وطرح ونقل المواد الملوثة .
- ب- تثبيت رسوم الناقلات النفطية سواء كانت فارغة او محملة ، وتفريغ حمولتها او التخلص من بقايا المنظفات فيها بعد غسلها .
- ج- الظروف التي تفرغ فيها المواد الملوثة من أجل تأمين سلامة المركبة او لمنع عطب فيها او من أجل انقاذ حياة بشرية .
- د- الظروف التي تنسكب فيها المواد الملوثة من غير قصد نتيجة حدوث عطب او تسرب في المركبة .

المادة ٣٨

على مالك او قبطان اي مركبة موجودة في المياه الاقليمية ان يقدم سجل قيد التلوث للتدقيق اذا طلبت منه ذلك اي سلطة مختصة .

المادة ٣٩

للووزير ان يصدر القرارات اللازمة بشأن ازالة او منع تلوث المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ بما في ذلك ما يلي :

- أ- اعتبار اية مادة معينة مادة ملوثة لتطبيق احكام هذا القانون .
- ب- تحديد الاوقات التي يجوز فيها تحميل اي مادة ملوثة او نقلها من أي مركبة او جهاز نقل او مكان في المياه الاقليمية او على الارض .

المادة ٤٠

في حالة وقوع حادثة لاي مركبة او جهاز نقل وينتج عن ذلك تلوث او احتمال تلوث للمياه

الاقليمية ومنطقة الشاطئ للوزير ان يأمر مالك المركبة او الجهاز باتخاذ اي اجراءات فورية معينة وفي حالة امتناع المالك عن تنفيذ الامر المذكور او عدم جدوى الاجراء الذي قام بتنفيذه يحق للوزير ان يتخذ من الاجراءات ما يراه مناسباً لدفع خطر التلوث بما في ذلك الحق في اتلاف المركبة او جهاز النقل وفقاً لمقتنيات الحال .

المادة ٤١

تلتزم اي مركبة في منطقة الميناء بما يلي :

- ١- اتباع التعليمات التي تضعها السلطات المختصة لحصول المركبة على اي خدمة مسموح بها في الميناء .
- ب- عدم القاء اي فضلات او مخلفات سائلة او صلبة من أي نوع في الميناء .
- ج- عدم تصاعد اي ابخرة او غبار في منطقة الميناء الا في الحدود المسموح بها .
- د- عدم استعمال الصفارات او الات التنبيه الا في الحالات المسموح بها .

المادة ٤٢

لا يجوز تفريغ البضائع الخطرة او الممنوعة او الملوثة الا بإذن مسبق وتحت اشراف سلطات الميناء ومراقب البيئة المختص .

المادة ٤٣

لمراقبي البيئة ولسلطة الميناء وسلطة الأمن المختصة الحق في دخول اي مركبة في الميناء وتفتيش اي جزء منها للتأكد من تنفيذ التعليمات واللوائح المقررة كل في حدود اختصاصه .

المادة ٤٤

يعاقب بغرامة لا تقل عن مائتي دينار ولا تزيد عن ألف دينار او الحبس لمدة لا تزيد عن ستة اشهر ولا تقل عن شهر او بكلتا العقوبتين :

- ١- كل شخص يضع او يطرح او يلقي او يخلف اي مادة في المياه الاقليمية او في اي

مكان يقع في منطقة الشاطئ ويلتزم المحكوم عليه بتكاليف ازالة التلوث او التخلص منه .

- ب- كل من قام بقطف المرجان والاصداف او اخراجها من البحر او احدث ضرراً بها بأي صورة من الصور او قام ببيعها او تداولها .
- ج- مالك اي مركبة في المياه الاقليمية لا تحمل سجلاً لقيد التلوث يكون مطابقاً للمواصفات المنصوص عليها في التعليمات الصادرة عن الوزير في هذا الخصوص .

المادة ٤٥

يعاقب بغرامة لا تقل عن ألف دينار او الحبس لمدة لا تزيد عن سنة ولا تقل عن ثلاثة أشهر او بكلتا العقوبتين :

- أ- مالك المركبة او جهاز النقل الذي انسكب او تسرب منه اي مادة ملوثة في المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ ولم يبلغ مراقب البيئة بالحادث فوراً حتى ولو وقعت الحادثة من غير قصد نتيجة عطب او تصادم او كانت بقصد منع اتلاف المركبة او لانقاذ حياة بشرية .
- ب- مالك المركبة او جهاز النقل او المكان على الارض لا ينفذ التعليمات التي يصدرها الوزير بشأن استعمال ادوات التخلص من المواد الملوثة او المضادة لها في المياه الاقليمية ومنطقة الشاطئ وكذلك التعليمات التي تهدف الى التقليل من التلوث او منعه في المناطق المذكورة .
- ج- في جميع الحالات الواردة اعلاه يلتزم المحكوم عليه بالاضافة الى العقوبات المتضمن بها تكاليف ازالة التلوث او التخلص منه .

المادة ٤٦

يعاقب بالعقوبات المنصوص عليها في المادة السابقة اي شخص :

- أ- يدخل قيداً خاطئاً او يشوه او يزيل اي قيد في سجل التلوث .
- ب- يعرقل اي مراقب بيئة او اي سلطة مختصة عن تنفيذ الواجبات المقررة بهذا القانون او يرفض تزويد المعلومات والبيانات اللازمة لتنفيذ هذه الواجبات او يعطي في هذا الخصوص معلومات او بيانات مزيفة .

المادة ٢٧

يعاقب بغرامة لا تقل عن خمسة الاف دينار ولا تزيد عن خمسة عشر الف دينار او بالحبس لمدة لا تزيد عن سنتين او العقوبتين معاً ، مالك اي مركبة او جهاز نقل تلقى منه اي مادة ملوثة في المياه الاقليمية ، وكل يوم يستمر في الالقاء غير المشروع يعتبر مخالفة مستقلة ويلزم المحكوم عليه بالاضافة الى العقوبات المقررة تكاليف ازالة التلوث .

المادة ٢٨

يجوز لمراقب البيئة المختص ان يأمر بتوقيف اي مركبة منسوب اليها اي مخالفة توقيفاً مؤقتاً طبقاً لهذا القانون ، ولا يفرج عن هذه المركبة الا بعد ايداع التأمين الذي تراه المحكمة المختصة كافياً لتغطية الغرامات والنفقات التي قد يحكم بها على مالك المركبة .

المادة ٢٩

اذا لم يقم مالك المركبة بدفع الغرامات والنفقات المحكوم بها عليه فللمحكمة المختصة ان تأمر بالحجز على المركبة وعدتها واثاثها وبيعها واستيفاء المبالغ المستحقة .

ABSTRACT

Navgiational Oil Pollution in the International Law

Researcher : Enas K. M. Al-Khaldi

Advirosr : Dr. Mouhsen Al-Sheshkil

In the thesis I tackled pollution being one of the major factors affecting sea environment from the viewpoint of international law. I have taken into consideration that in view of the nermous sources of sea pollution, I restricted the handling to the most serious sources in this connection i.e pollution resulting from navigation and maritime transport activities. In view of the fact that maritime transport represents 65% of the total oil pollution sources as the oil quantities that pollute seawater as a result of transport alone are estimated at two million tons per annum, I concentrated on oil pollution resulting from vessels for their being the main means of maritime transport. ٤٣٩٥٨٧

I started by clarifying what is meant by sea oil pollution. I specified its sources and the justifications behind the interest on the part of world community to fight this type of pollution and the start of this interest. Then I have put forward a synopsis of the most important international agreements organiging the procedures preventing sea oil pollution. I concluded from this synopsis the vessels and which are subject to said procedures; the nature of such procedures, the authorities competent of taking such procedures in the various

maritime fields i.e at the port, the internal seawaters, archipelago waters, territorial seas, adjacent regions, bays, net economical zone, continental shelf, high seas.

After that I tried to identify the international consequences resultant from the violation of such procedures.

Finally I demonstrated certain aspects of international protection in the Arab World. For this purpose I chose the Arab Gulf region and the Gulf of Aqaba where I tackled the problem of sea oil pollution in the Arab Gulf from two angles : the first, where I put forward the national procedures taken on the part of the Gulf-facing states, and the second, I put forward the Kuwait Agreement entered into by and between the Gulf-facing states and the protocol related thereto in an attempt to determine the extent of harmony between this agreement and the international agreements handling sea oil pollution. As for sea pollution in the Gulf of Aqaba, I handled its dimensions through the actions taken by the Government of Jordan, and particularly through the provisions contained in Jordanian government draft bill which handle the dangers of this problem in detail. Then I discussed the possibility of concluding a regional agreement for the protection of the Gulf of Aqaba against pollution and whether or not Israel may be a party thereto.

وأخر دعواتهم أن الحمد لله رب العالمين

صدق الله العظيم