



Legal Protection Mechanisms Against Pollution of Natural resources - Petroleum - of the Marine Environment (An analytical Study in Libyan Legislation and International Law)

Nasser Muhammad Aql

Academic degree: Lecturer Department of Private Law/Faculty of Law/
University of Zawia

Email: naseragel70@zu.edu.ly

Received: 25/9/2024 /Accepted: 27/10/2024 /Available online: 18/12/2024 | DOI:10.26629/uzjls.2024.19.

ABSTRACT

In general , maritime Environment is considered one of the elements of the ecological system therefore, the pollution that has been caused to it by the misuse of natural resources (Petroleum) constituted significant risk to maritime and non-maritime countries due to the natural criteria of the maritime environment ignores the drawn borders of countries the matter that render the problems that occur within the sovereign waters or beyond that require integrated solutions through mutual overlap between the private and public international law therefore , we addressed the topic of Petroleum pollution to maritime environment and the role played by international community and the Libyan state in fighting such pollution with several international and regional conventions and through the efforts of the Libyan project in such regard. In such regard, we utilized both descriptive and analytical approaches and we concluded with results that are mainly: The petroleum pollution to the maritime environment is still existent the matter that provides evidence on the poor ultimate penal aspects in the Libyan legislation and the marginalization of the obligatory aspect of international convention that punish violators. We highlighted various recommendation , mainly, related to Libyan legislation: The necessity to issue national legislation related to oil corporate liability and responsibility for the petroleum pollution that has been taken place in the maritime environment caused by oil excavation and extraction and its transportation through oil pipes in addition to a legislation that includes legal clauses that regulate oil filling , transportation and discharging operations from and to vessels and carriers in addition to regulating their cleaning in a manner that ensures the protection of maritime environment thus define liability related to all pollution activities that are caused by all.

Key phrases: International laws for the protection of the marine environment, oil pollution of the marine environment, Libyan laws for the protection of the marine environment, protecting the marine environment from oil pollution.

How to cite this article:

Univ of Zawia J. Legal Sharia Sci 2024; 13: 393-430.

<http://journals.zu.edu.ly/index.php/UZJLSS>

“Articles published in *Univ of Zawia J. Legal Sharia Sci* are licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.”



آليات الحماية القانونية ضد تلويث الموارد الطبيعية - البترول - للبيئة البحرية

(دراسة تحليلية في التشريع الليبي والقانون الدولي)

ناصر محمد عقل

الدرجة العلمية: محاضر/قسم القانون الخاص/كلية القانون/جامعة الزاوية

Email: naseragel70@zu.edu.ly

تاريخ النشر: 2024/12/18م

تاريخ القبول: 2024/10/27م

تاريخ الاستلام: 2024/9/25م

ملخص البحث:

تتناول الورقة

تعد البيئة البحرية عنصراً من عناصر النظام البيئي ككل، لذلك فإن التلوث الحاصل فيها بسبب سوء استخدام الموارد الطبيعية (البترول) يشكل خطراً كبيراً على الدول البحرية والدول غير البحرية، نظراً لأن الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة للدول، وهو ما يجعل المشاكل التي تحدث داخل المياه الخاضعة للسيادة أو ما ورائها يتطلب حلولاً متحدة عن طريق التداخل المتبادل بين القانون الخاص والقانون الدولي العام، لذلك تناولنا موضوع تلويث البترول للبيئة البحرية، ودور المجتمع الدولي والدولة الليبية في مكافحة هذا التلوث من خلال عديد الاتفاقيات الدولية والإقليمية، وكذلك من خلال جهود المشرع الليبي في هذا الشأن، وقد استعنا في ذلك بالمنهجين الوصفي والتحليلي، وتوصلنا لنتائج أهمها: إن مخاطر التلوث البترولي للبيئة البحرية ما زالت قائمة مما يدل على ضعف الجانب العقابي الرادع في التشريع الليبي، وتهميش الجانب الإلزامي للاتفاقيات الدولية الذي يردع المخالفين. وعليه أوردنا عديد التوصيات لعل أهمها فيما يتعلق بالتشريع الليبي: ضرورة إصدار تشريع وطني يتعلق بمسؤولية الشركات النفطية عن كل تلوث بترولي يحصل في البيئة البحرية جراء عمليات تنقيب واستخراج النفط، وجراء عمليات تمريره عبر الأنابيب، وأيضاً تشريع يتضمن بنود قانونية تنظم عمليات تعبئة، ونقل، وتفريغ البترول من وإلى السفن والناقلات، وكذلك ينظم عملية تنظيفها بما يكفل حماية البيئة البحرية، وبالتالي تحديد المسؤولية عن جميع أعمال التلوث التي قد تحدث من الجميع.

الكلمات المفتاحية: القوانين الدولية لحماية البيئة البحرية، التلويث البترولي للبيئة البحرية، القوانين الليبية لحماية البيئة البحرية، حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

المقدمة:.

يعد السلوك الإنساني أحد العوامل المهمة المؤثرة على البيئة سواء بتلويثها، أو الحفاظ عليها، فنظافة البيئة وسلامتها تعتمد أساساً على مدى دور الإنسان في التعامل مع البيئة سلباً أو إيجاباً، خاصةً بعد أن أصبحت البشرية تتجه نحو التنمية والاستثمار على حساب البيئة، وبكونه إن البيئة البحرية تعد عنصراً من عناصر النظام البيئي ككل، لذلك فإن التلوث الحاصل فيها بسبب سوء استخدام الموارد الطبيعية (البترو) يشكل خطراً كبيراً ليس على الدول البحرية فقط، بل يتجاوز الخطر للدول غير البحرية، نظراً لأن الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة للدول، وهو ما يجعل المشاكل التي تحدث داخل المياه الخاضعة للسيادة، أو ما ورائها يتطلب حلولاً متحدة عن طريق التداخل المتبادل بين القانون الخاص والقانون الدولي العام. إن التزام الدول بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث الناتج عن سوء استخدام الموارد الطبيعية له أهميته الخاصة في مجال المحافظة على المصالح الرئيسية للمجتمع الدولي ككل، لذلك أنيط بالدول مهمة وضع القواعد القانونية التي تكفل صرامة التنفيذ بما يحقق سلامة البيئة البحرية من هذا التلوث، وبالتالي اتجهت الكثير من دول العالم إلى إصدار التشريعات اللازمة للحفاظ على البيئة وحمايتها، حتى يمكن القول إنه من النادر الآن أن تجد دولة بحرية لم تصدر تشريعاً خاصاً بحماية البيئة البحرية ونها تعد من القيم التي يسعى المشرع لحمايتها، والحفاظ عليها، ولم تكن ليبيا بمنأى عن مواكبة هذا التطور التشريعي، فقد حظيت البيئة البحرية في ليبيا بقسط لا بأس به من الحماية التشريعية من خلال عديد النصوص المتفرقة بين عديد القوانين، ومع تطور السياسة التشريعية لحماية البيئة بدأ الاتجاه التشريعي في ليبيا ينحى لإصدار قوانين خاصة مستقلة بذاتها شاملة لكافة عناصر البيئة المختلفة، وكان آخر هذه القوانين القانون رقم (15) لسنة 2003م المتعلق بحماية وتحسين البيئة، وقبله كان القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.

أما على المستوى الدولي فقد اتجهت الأنظار لحماية البيئة بكافة عناصرها، وعلى وجه الخصوص فيما تعلق بحماية البيئة البحرية من أخطار استخراج واستخدام الموارد الطبيعية (البترو) بأساليب لا تراعي السلامة البيئية، حيث أكدت منظمة الأمم المتحدة منذ بداية تأسيسها على حق الإنسان في التمتع ببيئة سليمة ونظيفة، وهذا ما نصت عليه المادة (25) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، وتنامى الشعور بهذا الموضوع، فعقدت عديد المؤتمرات الدولية التي تم من خلالها الاعتراف بحقوق الإنسان في التمتع ببيئة بحرية آمنة نظيفة، ووسط بيئي متوازن، والتأكيد على واجب الإنسان المتحتم في حماية، وتحسين البيئة البحرية للأجيال الآتية والمستقبلية.

ومن هنا كان لا بد لنا من: التصدي لهذا الموضوع، وذلك بالتعرض لمفاهيم البيئة البحرية وأهميتها، والتعمق في مفاهيم تلويث البيئة البحرية، ومن ثم إظهار الجهود القانونية للمجتمع الدولي في الحفاظ على

البيئة البحرية من التلوث الناتج عن سوء استخدام الموارد الطبيعية، (البتترول)، وإظهار الجهود القانونية لدولة ليبيا في هذا الشأن.

أهمية الموضوع:

تعد مسألة التأثير السلبي للموارد الطبيعية على البيئة البحرية من المسائل المهمة على مستوى الحياة الإنسانية كون أن البيئة البحرية تشكل معظم اليابسة⁽¹⁾، وبالتالي: فإن أي تلوث يحصل للبيئة البحرية سيزترتب عليه نتائج سيئة على الإنسان أولاً، ثم المخلوقات الأخرى، وباعتبار أن هذا التلوث هو تلوث عابر للحدود مما يفرض التزاماً على جميع الدول بحماية البيئة البحرية للمناطق غير الخاضعة للاختصاص الوطني، فالبيئة البحرية مصدر من مصادر الحياة الإنسانية لذلك حظيت باهتمام كافة الشرائع السماوية ومنها الشريعة الإسلامية. قال تعالى: «ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ»⁽²⁾، وكذلك الشرائع الأرضية من خلال عديد الدساتير⁽³⁾ وعديد القوانين الوطنية⁽⁴⁾ والمواثيق الدولية.

مشكلة البحث:

تثير مسألة الاستخدام السيء للموارد الطبيعية (البتترول) العديد من المشكلات البيئية التي يتأذى منها الإنسان والمخلوقات الحية البحرية، سواء وقعت نتيجة أعمال تنقيب واستخراج للبتترول، أو نتيجة تسريب لهذه المادة من السفن والناقلات، أو نتيجة التخلص العمدي من هذه المواد في أعالي البحار والمحيطات، وبالتالي: فإن الخطورة الكبيرة التي ستواجه البيئة البحرية من جراء هذا التلوث تكمن في الاستخدام السيء للموارد الطبيعية، وستكون النتائج سلبية عامة على البيئة البحرية؛ لأن هذه الملوثات تعد من أكثر مصادر التلوث البحري انتشاراً وتأثيراً، ولا يمكن معالجتها إلا بتظافر جهود أعضاء المجتمع الدولي. لذلك فإن إشكالية البحث الرئيسية تتمحور حول التساؤل التالي:

ماهي الإسهامات القانونية التي قدمها المجتمع الدولي، والمشرع الليبي لحماية البيئة البحرية من ملوثات الموارد الطبيعية (البتترول) الناتج عن التعامل والاستخدام السيء لها؟

وقد نتج عن هذا التساؤل مجموعة من الأسئلة الأخرى تتمثل في التالي:

أسئلة البحث:

ماذا يعني مفهوم البيئة البحرية وما أقسامها؟ وما هي أهميتها؟

ما هو مفهوم التلوث عموماً، والتلوث البحري البترولي خاصة؟

ما هي مصادر، وأسباب التلوث البحري بالبتترول؟

كيف أسهم القانون الدولي في حماية البيئة البحرية من التلوث البترولي؟

ماذا قدم التشريع الليبي من أحكام قانونية لحماية البيئة البحرية من ملوثات البتترول؟

أهداف البحث:

يهدف البحث لتحقيق جملة من الحقائق تتمحور في التالي:
 التعرف على مفهوم البيئة البحرية، وإبراز أهميتها.
 التعرف على أقسام البيئة البحرية وفق ما تعارف عليه الفقه القانوني.
 التعرف على مفهوم التلوث البحري عامةً، والتلوث البترولي والتعرض لأسبابه، ومصادره.
 إظهار وتحليل أحكام القوانين الوطنية الليبية التي لها دور في حماية البيئة البحرية من التلوث البترولي.
 إبراز دور الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري البترولي، وتحليل بنودها.

منهجية البحث:

اعتمدنا في هذا البحث على منهجين رأينا أنهما الأقرب لمعالجة إشكالية الدراسة حيث تطلبت منا: طبيعة الموضوع استعمال المنهجين الوصفي والتحليلي، وذلك بغية إظهار، وإبراز، ومن ثم تحليل الأسس والقواعد القانونية الدولية والوطنية التي كرسها المشرع الدولي والوطني لحماية البيئة البحرية من الاستغلال السيء للموارد الطبيعية.

الدراسات السابقة:

- 1- عمايدية، بشرى. جندلي، وريدة. المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقاً لاتفاقية 1969م مجلة الحقوق والحريات، المجلد 11، العدد 2، السنة 2023م.
- 2- أبو صبيح، بتول جمال. الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث بالنفط. رسالة ماجستير. جامعة الشرق الأوسط. سنة 2021م.
- 3- هويدي، عبد اللطيف عبدالله. حماية البيئة البحرية في الشريعة الإسلامية، والقانون الليبي. مجلة العلوم الإنسانية والطبيعية. المجلد 4، العدد 8. السنة 2021م.
- 4- عبدالمجيد، عصام محمد. حميد، ابراهيم. شلبي، محمد فكري. تلوث البيئة البحرية: أسبابها ومخاطرها وتشريعات الحماية منها. ورقة مقدمة لندوة حول حماية البيئة البحرية نظمتها كلية الشريعة والقانون، الإمارات العربية المتحدة، 23-24 مايو 1999م.

خطة البحث:

تقتضي الضرورة العلمية تقسيم موضوع الدراسة على مقدمة مهدنا فيها للموضوع، وأوردنا فيها منهجيتها، بالإضافة إلى مبحثين، وخاتمة تطرقنا فيها لعدد النتائج والتوصيات.
 المبحث الأول: مفهوم وأهمية البيئة البحرية، وأقسامها.
 المبحث الثاني: تلويث البيئة البحرية الناتج عن سوء استخدام البترول، وحكمه القانوني.
 المبحث الأول: مفهوم وأهمية البيئة البحرية، وأقسامها.

غدا تلوث البيئة المائية من الإشكالات العالمية الكبرى التي شغلت الدول، نظراً للمخاطر الناجمة عن تلوث عناصر الغذاء التي يتم استغلالها من هذه البيئة المائية المهددة بالنضوب اذا استمر الوضع بهذا الشكل السيء. ونظراً لما للبيئة من أهمية بالغة وفي مقدمتها البيئة البحرية فإننا سوف نناقش مفهوم البيئة بصورة عامة مع التطرق لمفهوم البيئة البحرية وأهميتها في المطلب الأول، ثم أقسام البيئة البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية وأهميتها.

من خلال النصوص القانونية المتعلقة بالبيئة نلاحظ أن الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يظل التزاماً دولياً يشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في سيادة الدول الساحلية، أو الدول غير الساحلية، مما يعني: أن الالتزام يشمل كافة عناصر البيئة البحرية، وعلى ذلك سنتناول في هذا المطلب مفهوم البيئة بصورة عامة، وهذا يشمل مفهوم البيئة البحرية كفرع أول وأهمية البيئة البحرية كفرع ثانٍ.

الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية:

للتعرف على مفهوم البيئة بشكل دقيق لابد لنا من مناقشة المفهوم بصورة مفصلة، لذلك سنتعرض لمفهوم البيئة لغةً واصطلاحاً، وكذلك من وجهة نظر القانون على السياق التالي:

أولاً: مفهوم البيئة في اللغة:

معظم معاجم اللغة العربية ربما تتفق على مفهوم ومعنى البيئة، والذي يتحدد في المنزل، أو المكان الذي يعيش فيه الكائن الحي، وأحياناً يعبر عن الحالة التي عليها ذلك الكائن، ففي لسان العرب المحيط وردت على أنها اسم المكان أو المنزل الذي ينزل ويعيش فيه الإنسان أو الكائن الحي⁽⁵⁾. وأصل اشتقاق كلمة بيئة جاء من بؤا وتبؤا منزلاً نزله وبؤا له منزلاً وبؤاه منزلاً بمعنى هياه ومكن له فيه، وعلى ذلك فالبيئة هي المنزل، أو المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي، سواء كان إنساناً أو حيواناً، والكائن ومنزله ومحيطه يتكاملان، يؤثر كلاً منهما في الآخر ويتأثر به. وفي موضع آخر ورد أباء فلان منزلاً: هياه له وأنزله. وبؤا فلاناً منزلاً وفيه أنزله، تبؤا المكان وبه نزل وأقام به والبيئة المنزل وما يحيط بالفرد أو المجتمع ويؤثر فيها. لذلك يقال: بيئة سياسية، وبيئة طبيعية، وبيئة اجتماعية. وقد أكد المولى - سبحانه وتعالى - في القرآن الكريم المعنى اللغوي للبيئة: «وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ يَتَّبِعُوا مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ نُصِيبُ بِرَحْمَتِنَا مَنْ نَشَاءُ وَلَا نُضِيعُ أَجْرَ الْمُحْسِنِينَ»⁽⁶⁾. وقد ورد أيضاً في مفهوم البيئة قوله - تعالى -: «الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ الْأَرْضَ فِرَاشًا وَالسَّمَاءَ بِنَاءً وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ فَلَا تَجْعَلُوا لِلَّهِ أَنْدَادًا وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ»⁽⁷⁾. وفي اللغات الأجنبية يسمى علم البيئة بالإنجليزية (ecology)، وبالفرنسية (ecology) وأصل هذين المصطلحين إغريقي من (oikos) أي المنزل ومن (logos) أي العلم ومن هذا تكون مصطلح علم البيئة المتداول الآن⁽⁸⁾. وذهبت الموسوعة الفلسفية والنفسية إلى وضع مرادفات لجميع

الألفاظ اللغوية في معظم لغات العالم كمفردات البيئة والتي جاءت كمترادفات بين كلمات. الوسط - المحيط - المكان - الظروف المحيطة - الحالات المؤثرة، في كل من اللغات: الألمانية، والإيطالية، والفرنسية⁽⁹⁾.

ثانياً: مفهوم البيئة في الاصطلاح:

أوجد الباحثون علماً مستقلاً للبيئة مهمته دراسة علاقات الإنسان، و النباتات، والحيوان فيما بينهم هذا من جانب، وما يحيط بهذه الكائنات من جانب آخر، وسمي بعلم البيئة، ومن الوجهة العلمية نجد: إن علماء العلوم الطبيعية يذهبون لوضع مصطلح علمي محدد لمفهوم البيئة على أنه: "مجموع الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات الحية وتؤثر في العمليات الحيوية التي تقوم بها"⁽¹⁰⁾.

ويقصد بالنظام البيئي أنه: " أية مساحة من الطبيعة وما تحويه من كائنات حية ومواد غير حية في تفاعلها مع بعضها البعض، ومع الظروف البيئية وما تولده من تبادل بين الأجزاء الحية وغير الحية"، وقد استخدم المسلمون كلمة البيئة استخداماً اصطلاحياً منذ القرن الثالث الهجري، وقد كان العالم المسلم: ابن عبد ربه صاحب العقد الفريد عنده المعنى الاصطلاحي للكلمة في كتاب (الحجامة) للإشارة للوسط الطبيعي والجغرافي والمكاني والإحيائي الذي يعيش فيه الكائن الحي⁽¹¹⁾.

ثالثاً: مفهوم البيئة في القانون:

توجد عدة تعريفات للبيئة وفق المنهج القانوني، وأغلبها تتفق في الطرح التالي حول مفهوم البيئة: هي الوسط الذي يتصل بحياة الإنسان وصحته في المجتمع سواء كان من صنع الطبيعة أو من صنع الإنسان. وعلى هذا سار المشرع الليبي في القانون رقم (7) لسنة 1982م فعرّف البيئة بأنها: " البيئة الطبيعية أو المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية التي تتمثل في الهواء والتربة والماء، وذلك لأنها تتكون من عناصر الطبيعة وغيرها فلا يقتصر مفهومها على الوسط البيئي البيولوجي"⁽¹²⁾. أما القانون رقم (15) لسنة 2003م المتعلق بحماية وتحسين البيئة فقد عرفها بالاتي: "البيئة: المحيط الذي يعيش فيه الإنسان وجميع الكائنات الحية، ويشمل الهواء والماء والتربة والغذاء، سواء في أماكن السكن، أو العمل، أو مزاولة النشاط، أو غيرها من الأماكن الأخرى"⁽¹³⁾.

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية:

وردت أهمية الماء كمصدر أساس للحياة في عديد الآيات من القرآن الكريم من ذلك قوله تعالى: ﴿اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ﴾⁽¹⁴⁾. وقوله تعالى: ﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ أَفَلَا يُؤْمِنُونَ﴾⁽¹⁵⁾، ويعتقد علماء الإسلام: إن بداية الحياة فوق كوكب الأرض كانت في الماء بدليل قوله - تعالى -: ﴿وَهُوَ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ فِي سِتَّةِ أَيَّامٍ وَكَانَ عَرْشُهُ عَلَى الْمَاءِ لِيَبْلُوكُمْ أَيُّكُمْ أَحْسَنُ عَمَلًا وَلَئِنْ قُلْتُمْ إِنَّكُمْ مَبْعُوثُونَ مِنْ بَعْدِ الْمَوْتِ لَيَقُولَنَّ الَّذِينَ كَفَرُوا إِنْ هَذَا إِلَّا سِحْرٌ مُبِينٌ﴾⁽¹⁶⁾، إذن

الماء: هو مصدر الحياة فأى إهمال له سيجلب عليه عواقب اجتماعية، واقتصادية، وسياسية، وأمنية سلبية، من شأنها تهديد السلام والاستقرار العالمي، ففضايا الماء أصبحت مرتبطة بالأمن القومي للدول ولم تعد مسألة إقليمية أو محلية⁽¹⁷⁾، ومما يؤكد هذه الأهمية كتابات الكثير من الباحث والمفكرين الاستراتيجيين من أن الحروب المتوقعة مستقبلاً ستكون بسبب المياه، وبالتالي يجب على المجتمع الدولي تقادي ذلك بطرق علمية منها الاستفادة من مياه البحار التي تعد مصدراً مهماً للحياة بعد تحليتها، وعندما يتم استغلال مياه البحار الاستغلال النافع، فإن البيئة ستكون في مأمن، وبالتالي يكون الإنسان في مأمن من أي أزمات تعترضنا في عنصر الماء، حيث ثبت علمياً بأن هناك بحاراً تكمن تحت أعماقها ثروات نفطية هائلة، وآبار غاز مثل بحر قزوين. كما أكدت عديد الأبحاث أن ما يقرب من ثلث مخزون العالم من النفط الخام يكمن في أعماق البحار والمحيطات، فالدولة المطلة على البحار والمحيطات والتي اكتشفت النفط على حدودها الساحلية تمكنت من رفع معدلات التنمية لدرجة انتقلت معها من دول فقيرة إلى دول غنية، وبالتالي ارتفع معدل دخلها القومي⁽¹⁸⁾. وفتحت التطورات التكنولوجية الجديدة مجالات أكبر من قاع البحر للتنقيب والإنتاج كما زادت تجارة النفط العالمية المنقولة بحراً زيادة هائلة مع تقدم العصر.

المطلب الثاني: أقسام البيئة البحرية:

ظلت الأعراف البحرية أداة لتنظيم مصالح الدول فيما يرتبط بالعلاقات البحرية والبيئية، إلى أن بدأ تقنين تلك الأعراف في منتصف القرن التاسع عشر تقريباً، حيث بدأ التقنين باتفاقية باريس الخاصة ببعض أحكام الحروب البحرية سنة 1856م⁽¹⁹⁾. إلا أن أول تقنين حقيقي ظهر مع بدايات ظهور التنظيم الدولي المعاصر بفعل منظمة الأمم المتحدة، حيث أعدت الجمعية العامة للأمم المتحدة عن طريق لجنة القانون الدولي مشروعات خمس اتفاقيات بحرية دولية تم اعتمادها في جنيف سنوات 1958م و1960م⁽²⁰⁾، إلا أن هذه الاتفاقيات قد شابها النقص والقصور، الأمر الذي دفع بالجمعية العامة للأمم المتحدة إلى دعوة المجتمع الدولي لعقد مؤتمر دعت من خلاله الأطراف لوضع اتفاقية جديدة تعالج جميع المسائل المتعلقة بقانون البحار، هذه الجهود أدت في النهاية إلى إصدار قانون البحار الجديد في جامايكا سنة 1982م، وبدأت تلك الاتفاقية على جميع الدول المصادقة عليها، ووفقاً لقانون البحار الجديد المنوه عنه فإن البيئة البحرية تنقسم على خمسة أقسام وفق التالي:

أولاً: البحر الإقليمي:

وهو الجزء الذي يجاور إقليم كل دولة، وبالتالي سيادة الدولة تمتد فيه⁽²¹⁾، إذن: هو النطاق البحري المتصل

بشواطئ الدولة، ويمتد في العمق البحري لمسافة معينة، أي هو جزء من البحر يمتد مع امتداد ساحل إقليم الدولة، وتمارس عليه تلك الدولة مجموعة من الحقوق، إذن هو قسم خاص من إقليم الدولة الساحلية مغمور بالمياه البحرية⁽²²⁾، وبالرغم من أحقية الدول الساحلية في بحرها الإقليمي إلا أن هذا الحق يقابله

التزام يتمثل في الحفاظ على البيئة البحرية، فيمنع على الدول الساحلية القيام بأنشطة قد تؤدي إلى تلويث البيئة، كذلك عليها أن تخبر عن أي أخطار داخل بحرهما الإقليمي قد تشكل خطراً على الملاحة البحرية وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (24) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد لسنة 1982م، كذلك عليها عدم التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة، أو ضد السفن التي تحمل بضائع من، أو إلى، أو لحساب أي دولة.

ثانياً: المنطقة المتاخمة:

وهي المنطقة البحرية الملاصقة أو المجاورة للبحر الإقليمي، وتبدأ من نهاية البحر الإقليمي نحو البحر العالي وتقدر مسافتها باثني عشر ميلاً بحرياً، ووفقاً لأحكام قانون البحار فإن البحرين الإقليميين والمنطقة المتاخمة لا ينبغي أن تمتد مساحتهما بما يزيد عن أربعة وعشرين ميلاً بحرياً من الخط الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، أما فيما يتعلق بالنفوذ فإن سلطات الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة تكون أقل من تلك المقررة لها على منطقة البحر الإقليمي⁽²³⁾، ويقع على الدول التزام التعاون مع بعضهم بالحفاظ على البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة خالية من التلوث، وعليها اتخاذ التدابير الاحترازية اللازمة لمراقبة ومنع أي تلوث قد يحصل، والسيطرة عليه وقت حصوله.

ثالثاً: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

وهي المنطقة التي تقع بعد البحر وتعد ملاصقة له، وتمتد مسافتها بحيث لا تتجاوز مائتي ميل بحري من بداية

قياس عرض البحر الإقليمي⁽²⁴⁾، وبالرغم من اعتراف قانون البحار الجديد بحقوق الدول الساحلية في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية، وغير الحية في المياه التي تعلو قاع البحار والمحيطات وباطن قاع البحار والمحيطات، وحفظ تلك الموارد وحسن التصرف فيها، وكذلك حق إنتاج الطاقة من الماء والتيارات البحرية، إلا إنه فرض على تلك الدول إلزامية حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لصيانتها من التلوث.

رابعاً: الجرف القاري:

ويسمى أيضاً الامتداد القاري، ويشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة بالماء التي تمتد إلى ما وراء بحر الدولة الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية؛ أو حتى مسافة مائتي ميل بحري من بداية قياس عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة، وينبغي الإشارة إلى أن الحد الأقصى لامتداد الجرف القاري لأية دولة ساحلية هو (350) ميلاً بحرياً يقاس من بداية عرض البحر الإقليمي⁽²⁵⁾. إن الدول الساحلية لها حقوق في منطقة الجرف القاري تتمثل في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية لقاع البحار والمحيطات، وباطن أرض البحار والمحيطات، كما أنه يقع التزام على الدول الساحلية

يتمثل في رقابة البيئة البحرية لمنطقة الجرف القاري، ومراقبة، ورصد أي تغير قد يطرأ عليها، أيضاً الامتاع عن أي نشاط قد يحدث تلويث لمنطقة الجرف القاري، والعمل على صيانة المنطقة والمحافظة عليها.

خامساً: أعالي البحار:

أعالي البحار: هي البحر الذي لا يشمل البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري لدولة ما، أيضاً لا تشملها المياه الأرخيبيلية للدول الأرخيبيلية. ومنطقة أعالي البحار: منطقة مفتوحة لجميع الدول ساحلية أو غير ساحلية⁽²⁶⁾، فلا يجوز لأي دولة أن تحاول إخضاع أعالي البحار لسيطرتها، وبالتالي يترتب عليه أن كل الدول سواء أكانت تتمتع بسواحل بحرية أو لا تتمتع بذلك تكون متساوية في ممارسة عدة حريات في منطقة أعالي البحار مثل: حرية الصيد، وحرية الملاحة البحرية، وحرية الطيران، وحرية البحث العلمي، وحرية إرساء الكابلات، وحرية إنشاء الجزر الصناعية⁽²⁷⁾، إلا إنه يقع على كل الدول التزام يتمثل في عدم الإضرار بالبيئة البحرية في منطقة أعالي البحار، والمحافظة عليها من كل أنواع التلوث البحري؛ لأنها تمثل تراث مشترك للإنسانية جمعاء وفقاً للمبادئ والقواعد الواردة في المواد من م150 إلى المادة م184 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م، حيث نصت المادة 192 من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث على التالي: " الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ".

المبحث الثاني: الحكم القانوني لتلويث البيئة البحرية الناتج عن سوء استخدام الموارد الطبيعية (البترول):

إن الخوض في مسألة التلوث البيئي من المسائل المهمة التي تواجه البُحاث وأصحاب الشأن باعتبارها مشكلة بيئية متعددة العناصر، ولما كان محور دراستنا متعلق بحماية البيئة البحرية من خطر الاستغلال السيء للموارد الطبيعية (البترول) والذي يعد من أخطر أنواع التلوث البيئي، لذا فسناقش هذا المبحث في مطلبين وفق التالي:

المطلب الأول: تلوث البيئة البحرية: مفهومه ومصادره:

تتعدد مفاهيم التلوث بين المفهوم اللغوي والاصطلاحي، وكلاً منهما ينطلق من زاوية مغايرة، إلا أن ما يهتما في

موضوع دراستنا هو: المفهوم القانوني للتلوث، وهذا ما سنركز عليه في الفرع الأول. وفي مساحة أخرى سنتعرض

باختصار لمصادر التلوث البحري عموماً، ونتعمق في معرفة أسباب ومصادر تلوثه بالبترول في الفرع الثاني.

الفرع الأول: مفهوم التلوث عامةً.

في هذا الفرع سنناقش بشيء من التفصيل مفهوم كلمة التلوث في اللغة والاصطلاح، ثم مفهومها في القانون وفق السياق التالي.

أولاً: مفهوم التلوث في اللغة:

جاء في معنى كلمة (تلوث) ⁽²⁸⁾ تلطخ، حيث يقال: تلوث الطين بالتبن، والحصى بالرمل، ولوث الطفل ثيابه بالطين، ولوث الماء أي كدره. ويقصد كذلك ⁽²⁹⁾، خلط الشيء بما هو خارج عنه، فيقال: لوث الشيء بالشيء، أي خلطه ومرسه به، وتلوث الماء أو الهواء ونحوه، خالطته مواد غريبة وضارة ⁽³⁰⁾. وبالتالي فإن معنى التلوث: يدور حول معنى واحد وهو تغيير الحالة الطبيعية للشيء بخلطه بما ليس من تركيبته وماهيته، أي بعناصر أخرى غريبة فيؤدي إلى تغييره عن أصله، ويجعله شيء آخر، مما يؤدي إلى إلحاق ضرر به، ومن ثم يعيقه عن أداء وظيفته. كما أن القرآن الكريم أورد معنى

التلوث بلفظ آخر وهو: الفساد. فقال تعالى: (ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون) ⁽³¹⁾ بلفظ آخر وهو: الفساد. فقال تعالى: ﴿ وَإِذَا تَوَلَّىٰ وَوَالَّذِينَ كَفَرُوا لِيُذِيقَهُم بَعْضَ الَّذِي كَانُوا يَعْمَلُونَ ﴾ ⁽³²⁾، وقال تعالى: ﴿ وَإِذَا تَوَلَّىٰ سَعَىٰ فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ ﴾ ⁽³³⁾، وإذا أمعنا الفكر في كلمة (فساد) فهذا يقودنا إلى نتيجة أنها أدق من كلمة (تلوث) فالفساد: نقيض الإصلاح فهو الاضطراب والخلل الذي يدخل على الشيء، وإذا كان هذا مفهوم الفساد، فهو إذن مفهوم يتسع لكل الأعمال الضارة بالبيئة، أو كل ما يؤدي إلى إحداث الخلل والاضطراب فيها، بحيث يستغرق الفساد التلوث، وبالتالي يعني الفساد: تلويث البيئة، واستنزاف مواردها، والتبذير في استخدام الموارد بشكل يهدد دوامها للأجيال المستقبلية وقال تعالى: ﴿ ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي كَانُوا يَعْمَلُونَ ﴾ ⁽³⁴⁾، أما لفظ التلوث المستخدم في الخطاب الفكري والعلمي من قبل العلماء فهو ذو معنى غير دقيق، لأنه يدل على خلط الشيء بما ليس من جنسه ونوعه فيكدره، ويغير خواصه وبالتالي يضره.

وقال تعالى: ﴿ وَإِذَا تَوَلَّىٰ سَعَىٰ فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ ﴾ ⁽³⁵⁾، وإذا أمعنا الفكر في كلمة (فساد) فهذا يقودنا إلى نتيجة أنها أدق من كلمة (تلوث) فالفساد نقيض الإصلاح فهو الاضطراب والخلل الذي يدخل على الشيء، وإذا كان هذا مفهوم الفساد، فهو إذن مفهوم يتسع لكل الأعمال الضارة بالبيئة، أو كل ما يؤدي إلى إحداث الخلل والاضطراب فيها، بحيث يستغرق الفساد التلوث، وبالتالي يعني الفساد: تلويث البيئة، واستنزاف مواردها، والتبذير في استخدام الموارد بشكل يهدد دوامها للأجيال القادمة ⁽³⁶⁾، أما لفظ التلوث المستخدم في الخطاب الفكري والعلمي من قبل العلماء فهو: ذو معنى غير دقيق، لأنه يدل على خلط الشيء بما ليس من جنسه ونوعه فيكدره، ويغير خواصه وبالتالي يضره.

ثانياً: مفهوم التلوث في الاصطلاح:

يرى بعض الباحثين⁽³⁷⁾، وبعض المراكز العلمية ذات الصلة، وبعض المنظمات الدولية المعنية بالبيئة البحرية بتحديد المقصود بالتلوث البحري، حيث أورد الفقيه جولي أن التلوث البحري هو: "أي نشاط إنساني يغير من البيئة البحرية ونباتاتها، ومصايدها، والصحة العامة كما يؤثر في المنافع البحرية، ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل والشواطئ، واستغلال مصادر البترول والغاز، واستخراج الحصى، وكذلك أنشطة أخرى مثل التخلص من الصرف الصحي والمخلفات الصناعية، ونفايات البترول، والنفايات المشعة"، أما الفقيه كلارك فيرى أن كلمة تلوث تستخدم للدلالة على: الضرر البيئي الناتج عن إلقاء الفضلات في البحر، كما أنه فرق بين مصطلحين، حيث يرى بأن مصطلح (contamination) يعني: وجود مواد مركزة في الماء تتجاوز المستوى الطبيعي في الوسط، أما مصطلح (pollution) فيعني: "إدخال مواد، أو طاقة بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة بواسطة الإنسان إلى البيئة البحرية يترتب عليها تأثيرات ضارة، كإلحاق الأذى بالموارد الحية، وتعرض صحة الإنسان للخطر، وإعاقة الأنشطة البحرية كالصيد، والتقليل من صلاحية الانتفاع بالمياه البحرية، والإقلال من الترويح. نتجت عن إدخال الإنسان للبيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية، والأخطار على الصحة الإنسانية، وعرقلة النشاطات البحرية كصيد السمك، وإفساد مزايا البحر والحد من التمتع بها في مجالات الترفيه)، كما أنه هناك من يعرف التلوث⁽³⁸⁾، بأنه: (كل تغيير ناتج عن تدخل الإنسان في أنظمة البيئة يؤدي ضرراً للكائنات الحية بشكل مباشر أو غير مباشر، ويشمل: الماء والهواء والتربة والغذاء). وفي مجال البيئة البحرية عرّف التلوث بأنه (كل تغيير في الصفات الطبيعية للماء بحيث يصير له لون أو طعم أو رائحة، وذلك بإضافة مواد غريبة عليه، تؤثر على حياة الكائنات المتواجدة فيه)⁽³⁹⁾.

ثالثاً: مفهوم التلوث في القانون:

حسب التقرير الذي أعده المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة سنة 1965م فقد عرف التلوث: بأنه (التغير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر، وغير المباشر للأنشطة الإنسانية في تكوين أو في حالة الوسط على نحو مخل ببعض الاستعلامات أو الأنشطة التي كان في المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط)⁽⁴⁰⁾، ويعرف قانون حماية البيئة الليبي التلوث بأنه: "حدوث أية حالة أو ظرف ينشأ عنه تعرض صحة الإنسان أو سلامة البيئة للخطر نتيجة لتلوث الهواء، أو مياه البحر، أو المصادر المائية، أو التربة، أو اختلال توازن الكائنات الحية بما في ذلك الضوضاء، والضجيج، والاهتزازات، والروائح الكريهة، وأية ملوثات أخرى تكون ناتجة عن الأنشطة والأعمال التي يمارسها الشخص الطبيعي أو المعنوي"⁽⁴¹⁾. كما أوردت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م تعريف لتلوث البيئة البحرية بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد وطاقة يترتب عليها، أو يحتمل أن يترتب عليها آثاراً مؤذية، مثل الإضرار بموارد

الحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد السمك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح⁽⁴²⁾، ويتطابق هذا التعريف مع التعريف الوارد في الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر لسنة 1982م والتي عرّفت التلوث بأنه: "قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال الطاقة إلى البيئة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد صلاحية مياه البحر الأحمر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية"⁽⁴³⁾، وأيضاً مع التعريف الذي أورده اتفاقية حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والذي نص على أن التلوث هو: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو أي صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب أثراً مؤذية كالحاق الضرر بالمواد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائق للنشاطات البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، وإفساد لنوعية ماء البحر والإقلال من التمتع" البحر والإقلال من التمتع"⁽⁴⁴⁾.

مما سبق نلاحظ: أن كل التعريفات السابقة اتفقت على أن المقصود بالتلوث البحري: "إدخال الإنسان للبيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية، وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك، وإفساد مزايا البحر عوضاً عن استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترقية"، ورغم أن هذا التعريف العام يقر بأن نشاط الإنسان هو السبب الرئيس في تلوث البحر، وأنه هو الضحية الرئيسية لتلوث البيئة البحرية إلا أنه غفل عن أمرين هما:

- 1 - تناسى التعريف مبدأ التوازن الطبيعي الأساس الذي يشكل قاعدة المراقبة البيئية.
- 2 - تناسى التعريف مشكلات الاستثمار البحري الكثيرة، التي تشكل جزءاً من النشاطات البحرية التي بالتأكيد لها آثار سلبية على البيئة البحرية وتوازنها.

وبالتالي يمكن القول: أن المقصود بالتلوث البحري النفطي في ضوء التعريف السابق، وفي ضوء ما اعتمده اتفاقية ما ربول 1973م، 1978م للتمييز بين أنواع التلوث البحري المختلفة هو: "تغيير في التوازن الطبيعي للبحر ناتج عن الطرح المقصود أو العارض للنفط الناجم عن النشاطات البشرية يؤدي إلى نتائج ضارة أو مؤذية للإنسان أو عناصر البيئة البحرية على السواء" آثار سلبية على البيئة البحرية وتوازنها⁽⁴⁵⁾.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري بالبتروول:

التلوث البحري على جهة العموم يعني: تلوث البحار والمحيطات والمسطحات المائية بالأنشطة البشرية، وبالتالي فإن مصادره مختلفة ومتنوعة بين مصادر تلوث عامة، ومصادر تلوث خاصة، لذلك سوف نتعرض في البداية لمجمل مصادر التلوث العامة التي تؤدي لتلوث البيئة البحرية بشيء من الاختصار، بعدها نركز على محور دراستنا المتمثل في مصادر التلوث الخاصة، والذي يعد الأخطر بالنسبة

للبيئة البحرية وهو: التلوث بالبترول ومشتقاته، وعادةً ما يكون في صورة تسرب الزيوت، وتسرب مستخرجات البترول الخام - البنزين، الديزل، الكيروسين - وبالتالي يأخذ تلوث البيئة البحرية عدة صور. أولاً: مصادر التلوث العامة:

مصادر التلوث العامة هي: أيضاً متنوعة، تبدأ بتصريف النفايات من السفن، ثم تصريف نفايات الأنشطة الصناعية، وكذلك تصريف مياه الصرف الصحي، وأخيراً عن طريق الجريان السطحي الزراعي.

1- المخلفات الصناعية: وهي تلك الفضلات التي تنتج عن عمليات التصنيع، وهي خطيرة لاحتوائها على ملوثات كيميائية ضارة بالصحة، ولتأثيرها المباشر على حياة الكائنات الحية، وعلى الوسط الطبيعي بصفة عامة⁽⁴⁶⁾. وهي أحد أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية.

2- مخلفات الصرف الصحي والقمامة: وهي المخلفات التي تُلقي في المجاري المائية وتحتوي على الفضلات البشرية، والقمامة الصلبة الناتجة عن سلع الاستهلاك المعمرة، ومواد التعبئة، وغيرها من القمامة الناتجة عن الاستهلاك البشري اليومي. وهي تعد أحد أهم مصادر تلوث البيئة البحرية⁽⁴⁷⁾. هذا وقد أشار برنامج الأمم المتحدة للبيئة بأن: معظم الشواطئ التي يقع على جوارها التجمعات السكانية تمتلئ بالفضلات البلاستيكية والقاذورات التي تُجرّف للبحار والأنهار أو تُلقى من السفن، أو تلك المخلفات التي يدفنونها مقابلو القمامة المخالفون، أو يلقي بها مرتادو الشواطئ⁽⁴⁸⁾.

3- التلوث الإشعاعي: ويسمى بالتلوث النووي، وهو احد الأخطار التي أصبحت تهدد البيئة وبالتالي حياة الإنسان. وهذا التلوث يحدث نتيجة التجارب النووية التي تقوم بها الدول في البحار والمحيطات، وهذه التجارب تشكل خرقاً لمبدأ حرية الإبحار في أعالي البحار، بسبب تعارضها مع عدد من العناصر المهمة لذلك المبدأ، مثل حرية الملاحة البحرية، وحرية الصيد، بالإضافة إلى ما تسببه من تدمير للموارد الحية وغير الحية للبيئة البحرية⁽⁴⁹⁾.

4- مخلفات النفايات: نظراً لعدم خضوع المحيطات والبحار لسيادة الدول، لذا أساءت دول العالم ولاسيما الدول المتقدمة في استعمال حقها تجاه أعالي البحار والمحيطات، واتخذتها مكباً لنفاياتها المختلفة، ساعداً على ذلك امتلاكها للأساطيل البحرية، والجوية التي تحمل بها حاويات القمامة والنفايات وتلقي بها في أعالي البحار والمحيطات دون حسيب ولا رقيب وهذا التلوث يحدث نتيجة التجارب النووية التي تقوم بها الدول في البحار والمحيطات، وهذه التجارب تشكل خرقاً لمبدأ حرية الإبحار في أعالي البحار، بسبب تعارضها مع عدد من العناصر المهمة لذلك المبدأ، مثل حرية الملاحة البحرية، وحرية الصيد، بالإضافة إلى ما تسببه من تدمير للموارد الحية وغير الحية للبيئة البحرية⁽⁵⁰⁾.

. ولا ريب أن كل ذلك يشكل خطراً كبيراً على البيئة البحرية فضلاً عن إعاقة حركة الملاحة في بعض مواقع المحيطات والبحار.

ثانياً: مصادر التلوث الخاصة (التلوث البترولي):

يعد التلوث بالنفط أو بالزيت البترولي من أكثر وأهم مصادر التلوث انتشاراً في البيئة البحرية، ذلك لأن بلايين الأطنان من البترول تتسرب إلى المحيطات والبحار وتؤثر بالسلب على البيئة البحرية نتيجة عمليات تنقيب واستخراج البترول من الآبار البحرية للإنسان. وهذا التلوث يحدث نتيجة التجارب النووية التي تقوم بها الدول في البحار والمحيطات، وهذه التجارب تشكل خرقاً لمبدأ حرية الإبحار في أعالي البحار، بسبب تعارضها مع عدد من العناصر المهمة لذلك المبدأ، مثل: حرية الملاحة البحرية، وحرية الصيد، بالإضافة إلى ما تسببه من تدمير للموارد الحية وغير الحية للبيئة البحرية⁽⁵¹⁾.

. أيضاً يحدث التلوث من ناقلات النفط البحرية المحملة بشحنات من البترول الخام أو المكرر، والحوادث البحرية التي شهدتها البيئة البحرية المتمثلة في غرق سفن أو ناقلات بترول ضخمة أو تسرب كميات كبيرة من النفط ومشتقاته مازالت ماثلة للعيان، كما أن التلوث يحدث بسبب التسرب من أنابيب نقل البترول المارة في أعماق البحار والمحيطات، كل ذلك ينتج عنه بلا ريب العديد من الأخطار والمشاكل للبيئة البحرية سواء الحية أو غير الحية.

ونظراً لتعدد مصادر التلوث البحري بالبترول، سنحاول التركيز على أكثر هذه المصادر خطورة، ألا وهو التلوث الناتج من تأثير أعمال الملاحة والنقل البحري السلبية، وبالتحديد التلوث البحري الناتج عن السفن، وناقلات النفط، باعتبار أن النقل البحري يشكل حوالي (65%) من إجمالي مصادر التلوث البترولي، حيث تقدر كميات النفط التي تلوث البيئة البحرية نتيجة عمليات النقل البحري (2) مليون طن سنوياً، والجدير بالذكر: إن العمليات الملاحية التي تسفر عن التلوث بالبترول تنقسم على قسمين:

القسم الأول: يشمل التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب نسبة حدوثها، وتتحصر تلك العمليات في نوعين:

النوع الأول: عمليات دائمة. وهي تلك العمليات التي يتكرر حدوثها كل يوم طيلة السنة، ومنها يأتي الخطر على البيئة البحرية مثل⁽⁵²⁾.

1- عملية تفريغ مياه التوازن (مياه الصابورة): تعد تلك العملية أحد الأسباب الأساسية في تلوث البيئة البحرية بالبترول، وتحدث بعد قيام ناقلات النفط الفارغة وقت رحلاتها إلى ميناء الشحن بتعبئة ما يساوي 30% من سعة خزاناتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها أثناء الإبحار، ولما كانت تلك الناقلات لا تُفَرِّغ كل محتوياتها من الزيت، بحيث يبقى في خزاناتها شيء قليل من الزيت وبالتالي يختلط ذلك الزيت مع مياه عملية حفظ التوازن، وعند تفريغ مياه عملية حفظ التوازن يخرج الزيت المختلط به ليمتزج بمياه البحر.

2- عملية شحن وتفريغ النفط: وهي العملية التي يشحن فيها النفط ويفرغ من وإلى الموانئ والناقلات، وذلك عن طريق طوافات عائمة، قلما تكون الطوافات آمنة بشكل كبير، هذه العملية عادةً ما تكون على بعد كيلو مترات من الموانئ، ويترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام إلى البحر.

3- عملية غسل خزانات الناقلات: لما كانت عملية تنظيف ناقلات البترول تحتاج لاستخدام الغاز من خزانات بطريقة غير مشروعة ليلاً، وتلك العملية لا يمكن إغفال خطورتها، لأن هناك عدد كبير من الناقلات التي تقوم بتلك العمليات بشكل مستمر.

النوع الثاني: عمليات عارضة. وهي تلك العمليات التي لا تتميز بصفة الاستمرار، فلا تحدث يومياً، وتتحصر في حوادث الناقلات البترولية، إن ما ينجم من آثار عن تلك الحوادث يعد خطيراً على البيئة البحرية التي تكون مسرحاً لتلك الحوادث، بحيث تنتشر آثار الحادث إلى أبعاد واسعة، ولعل ما حدث من آثار بيئية خطيرة بعد غرق ناقلة البترول (أكسون فالديز) يوم 24/3/1989 خير دليل على ذلك، حيث اصطدمت الناقلة بالصخور المرجانية أمام خليج (بوس وليام) بالأسكا عندما حاولت الناقلة تفادي الارتطام بجبل جليدي عائم، مما أسفر عن تسرب 40000 طن من زيت البترول، وانتشاره على مسافة 1000 ميل.

القسم الثاني: التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب الجزاءات المفروضة حال ارتكابها. وتتحصر تلك العمليات الملاحية حال ارتكابها في نوعين من الموانئ، ويترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام إلى البحر من الموانئ، ويترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام إلى البحر (53).

النوع الأول: عمليات مقصودة. وهي تلك العمليات التي تتم بناءً على إدارة المسؤولين عن قيادة السفينة، ومن أمثلتها: تفرغ الزيت من سفينة لغرض تأمين سلامتها، أو لتجنب حدوث عطب للسفينة أو شحناتها، أو لغرض إنقاذ أرواح البحارة مثل.

1- إغراق السفينة عمداً في عرض البحر، أو تفرغ حمولتها في البحر عمداً في الحالة التي يرى فيها مالك أو صاحب الحمولة، أن الحصول على التأمين أفضل من الإبقاء على السفينة أو الحمولة، وإن هذا الفعل يتنافى مع مبدأ حسن النية في المعاملات التجارية.

2- عملية تصريف مياه تنظيف الناقلات في عرض البحار والمحيطات، يجب أن يتبع فيه نظام خاص لا يضر بالبيئة البحرية.

النوع الثاني: عمليات غير مقصودة. وهي تلك العمليات التي تتم لأسباب خارجة عن إرادة المسؤولين عن قيادة السفينة مثل:

1- عمليات التصادم أو جنوح السفن الذي قد يحصل نتيجة للتصادم مع العوارض الطبيعية الموجودة في البحار، أو نتيجة للعوارض الجوية التي تؤدي لاصطدام السفينة ببعض العوارض الطبيعية في عرض البحر، أو قرب الشواطئ، أو لاصطدامها بسفينة أخرى.

2- شرب الزيت بسبب عطب في السفينة، أو لأن الشرب لا يمكن تجنبه، بشرط أن تكون كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التسرب أو التقليل منه قد اتخذت بعد حدوث العطب.

لكل ذلك خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م جزء من نصوصها لحماية البيئة البحرية فكان النص: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياستها البيئية ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها"⁽⁵⁴⁾، كما جاء النص: "على الدول منفردة أو مشتركة، حسب الاقتضاء، اتخاذ الإجراءات والتدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية التي من شأنها منع التلوث أو خفضه والسيطرة عليه في البيئة البحرية أياً كان مصدره، وذلك باستخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها وفي حدود إمكانياتها مع السعي للتنسيق بين سياستها في هذا المجال"⁽⁵⁵⁾.

المطلب الثاني: الأسس القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن (البترول):

لم تحظ البيئة البحرية بالأحكام القانونية اللازمة لحمايتها إلا منذ وقت قريب نسبياً، على الرغم من أن المساس بها والاعتداء عليها بدأ منذ بدء الخليقة. حيث بدأ الاهتمام الفعلي بحماية البيئة البحرية في أواخر القرن العشرين، وقد كان هذا الاهتمام بالبيئة البحرية في خطواته الأولى من جانب المجتمع الدولي الذي أدرك ما آلت إليه البيئة البحرية من فساد وما لحقها من دمار، نتيجة التعديت الصارخة عليها، ونتيجة لدور البحر في تحقيق التنمية المستدامة، فالبحر يمثل مصدراً اقتصادياً للشعوب بما يحويه من ثروات حية ومعادن متعددة، ومصدراً مهماً لأكسیر الحياة في ظل الأزمة المائية التي بدأت أثارها تظهر بوضوح في عديد البلدان، بالإضافة لكون البحر مصدراً أساسياً لغذاء الإنسانية خاصة مع تزايد مؤشرات المجاعة لدى الكثير من الشعوب، والأهم هو أن البحر يمثل المخزن الاحتياطي للنفط العالمي في ظل الحاجة المتزايدة على الطاقة، لكل تلك الأسباب استفاق ضمير الإنسانية، واندفعت منظمات المجتمع الدولي لإبرام الاتفاقيات، وعقد المؤتمرات الداعية لحماية البيئة البحرية والاعتناء بها. وقد انعكس هذا الاهتمام الدولي على جميع دول العالم، حيث بدأت بإصدار القوانين اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية، ولم تكن ليبيا في معزل عن هذه الموجة التشريعية التي تهدف لحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث سارعت بالرغم من ضعفها التكنولوجي إلى سن عديد القوانين التي تهدف للحد من التلوث الذي يهدد البيئة البحرية على وجه العموم، والتلوث البترولي على وجه الخصوص. لذلك سنناقش في هذا المطلب التالي: آليات المجتمع الدولي القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث البترولي، وآليات المشرع الليبي القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث البترولي.

الفرع الأول: آليات المجتمع الدولي القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن سوء استغلال الموارد الطبيعية (البترول):

مما لا شك فيه التسليم بوجود تعاون دولي في المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث الواقع عليها من جميع المصادر من خلال الاتفاقيات الدولية والمنظمات الدولية والسوابق القضائية، حيث لعبت منظمة الأمم المتحدة دوراً بارزاً من خلال عدة طرق أهمها تنظيم مؤتمرات دولية حول البيئة، وإنشاء الأجهزة واللجان والبرامج المعنية بحماية البيئة، وتشجيع التعاون الدولي لصيانة مواردها، وإصدار القرارات

والتوصيات التي تؤكد على مطالبة الحكومات بالتعاون الوثيق لوضع وتطبيق سياسة جماعية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية من بين أهدافها حماية البيئة. وفي هذا الخصوص يعد مؤتمر استوكهولم للبيئة الإنسانية لسنة 1972م العمل التقني الأول في مجال القانون الدولي البيئي، لكونه يحتوي على مجموعة من المبادئ المتعارف عليها، والكافية لتنظيم العلاقة في مجال حماية البيئة بكافة عناصرها، وقد نتج عنه إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، ومن أهم اهتماماتها وضع مبادئ مؤتمر استوكهولم موضع التنفيذ، خاصةً مبدأ مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب البيئة، وحث الدول على الانضمام للاتفاقيات الدولية والثنائية بشأن قضايا بيئية محددة في مناطق جغرافية معينة مثل: الأنهار الدولية، والبحار المغلقة وشبه المغلقة، والحد من الملوثات عبر الحدود الوطنية وغيرها، وإجراء دراسات مقارنة على المستوى الوطني بشأن القوانين البيئية بهدف تطبيق تلك المبادئ والقواعد على مستوى واسع في تلك الدول وتكييفها مع متطلبات القانون الدولي البيئي، وتقديم المساعدات الفنية للدول النامية لتطوير تشريعاتها البيئية. وقد تم إنشاء العديد من المنظمات المتخصصة التي من أهم أهدافها حماية البيئة ولعل ما يهمنا منها هو ما تعلق بموضوع دراستنا المنظمة البحرية الدولية الاستشارية (imo)، ويقع مقرها في لندن وهي مكلفة بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية، وتحسين أمن الملاحة، ورقابة مياه البحار من التلوث الناجم عن السفن، والعمل على إعداد الاتفاقيات الدولية وعقد المؤتمرات الدولية المتعلقة بشؤون الملاحة الدولية. وتمارس هذه الوكالة عملها من خلال القرارات التي تصدرها، أو من خلال الملاحق والبروتوكولات التي تلحق بالاتفاقيات الدولية البحرية بعد الموافقة عليها من الدول الأعضاء.

لذلك صدرت مجموعة مهمة من الاتفاقيات الدولية المتنوعة المتعلقة بالبيئة البحرية سنتناول منها ما تعلق بموضوع دراستنا وفق التقسيم التالي:

أولاً: القواعد الاتفاقية النوعية:

ويقصد بها: تلك القواعد الاتفاقية الدولية المصاغة في قالب اتفاقي دولي خاص بمكافحة التلوث البترولي للبيئة البحرية، أي أن تلك الاتفاقيات الدولية خصصت كل قواعدها لمكافحة تلوث البيئة البحرية الناتج من البترول فقط، ولم يكن مكافحة التلوث البترولي جزءاً من اتفاقية دولية عامة لحماية البيئة البحرية من كافة أشكال التلوث، ولعل أهم تلك القواعد الاتفاقية هي:

1 - القواعد الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت لندن 1954م:

نظراً لكثرة حوادث تلوث البيئة البحرية الناتج عن البترول أبرم المجتمع الدولي أول اتفاقية دولية خاصة بمكافحة تلويث البيئة البحرية بالبترول، وسميت باتفاقية لندن، وقد كان ذلك في 12/5/1954، وقد عدلت تلك الاتفاقية في عديد المرات أولها في للتنسيق بين سياستها في هذا المجال⁽⁵⁶⁾.

11/4/1962، ثم عدلت في 21/10/1969، ثم في 15/10/1971⁽⁵⁷⁾، ويمكن إجمال أهم أحكام اتفاقية لندن لسنة 1954م على النحو التالي⁽⁵⁸⁾:

حدّرت الاتفاقية إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه تتجاوز نسبته 100 في المليون على المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة 100 ميل بحري، وتعرضت لحالات التلوث العمدي، والتلوث غير المقصود، وأشارت إلى أن نصوص الاتفاقية لا تنطبق على حالات التلوث الناجمة عن الحوادث التي لا يمكن تجاوزها. وأوضحت المادة (2) من الاتفاقية أنها تنطبق على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف عدا السفن الحربية والسفن التي تقل حمولتها عن (500) طن، شرط التزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير والخطوات لتطبيق اشتراطات الاتفاقية على تلك السفن، على النحو الذي يتلاءم مع حجمها وحمولتها، وأيضاً سفن الصيد المستخدمة في صيد الأسماك، والسفن المخصصة للملاحة في البحيرات الأمريكية الكبرى. كما أشارت الاتفاقية إلى أن جزاء مخالفة الأحكام والقواعد التي نصت عليها يتم تحديده عن طرق قوانين دولة التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم الذي تحمله دولة السفينة، كما أوضحت الاتفاقية أنه لا يجوز للدولة أن تقرر عقوبات لإلقاء زيت البترول في أعالي البحار أقل من العقوبات المقررة على الأفعال التي تتم في إطار بحرها الإقليمي.

2 - القواعد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الذي تتسبب فيه السفن لندن 1973م.

بعد ازدياد النفط المصدر عبر البحار، وبعد تطور مفهوم حماية البيئة البحرية من الناحيتين الفنية والقانونية،

وبعد تبين عجز اتفاقية لندن لسنة 1954م عن مواكبة تطورات تلوث البيئة البحرية، حيث ركزت على التلوث الناتج من البترول مع إغفال مصادر التلوث التي تتسبب فيها السفن، عقد مرة أخرى مؤتمر دولي في لندن من 8 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 1973م نتج عنه توقيع اتفاقية منع التلوث البحري بأسباب السفن، ودخلت حيز النفاذ في 2/8/1983م. هذه الاتفاقية تسري على جميع أنواع التلوث سواء كان سببه البترول أو غيره، وتسري على جميع السفن سواء كانت ناقلات أو غيرها، وبالتالي فإن الاتفاقية تعد أكثر شمولاً من اتفاقية 1954م. وقد فصلت الاتفاقية أنواع النفايات، حيث فرّقت بين النفايات المحظور إغراقها وهي الواردة في ملحق الاتفاقية الأول، وبين الأنواع الأخرى يمكن إغراقها بعد الحصول على تصريح عام أو خاص مسبق، وطبقاً للاتفاقية تخضع كل ناقلة بترول تزن 750 طن فأكثر وكل سفينة تزن 400 طن فأكثر لفحوص خاصة قبل السماح بتشغيلها، أو إصدار الشهادة الدولية المنصوص عليها في الملحق الخامس، والتي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من أشكال التلوث العديدة بأكثر دقة دون وقوع تلوث بحري بسبب تصريف الزيت من السفن⁽⁵⁹⁾. وقد قررت بحق الدول في استغلال ثرواتها البحرية وفقاً لقوانينها وسياساتها البيئية، كما قررت التزامات على الدول بحيث تتحمل كل دولة مسؤولية ضمان أن لا تسبب أنشطتها ضرراً لبيئة الدول الأخرى، أو للمناطق البحرية الواقعة خارج نطاق ولايتها⁽⁶⁰⁾، وفرضت

التزامات أيضاً على الدول الأطراف في الاتفاقية، حيث تتعهد كل دولة بتعزيز الرقابة على تلويث البيئة البحرية، واتخاذ الإجراءات العملية لمنع تلوث البحار بإغراق النفايات البترولية التي تسبب مخاطر للإنسان، وتلحق الأذى بالحياة البحرية، وتعيق الاستعمالات المشروعة للبحار، وكذلك اتخاذ كل التدابير الفعالة انفرادياً وجماعياً لمنع تلوث البيئة البحرية كل دولة حسب قدراتها العلمية، والتقنية، والاقتصادية. وتضمنت الاتفاقية بروتوكولين: الأول تناول كيفية الإبلاغ عن الحوادث، والثاني تناول وسائل حل المنازعات بين الأطراف، وكذلك خمسة ملاحق: الأول تعرض لقواعد صلاحية السفينة من حيث تفريغ البترول والنفايات الأخرى، ووسائل منع تلوث البحار والمحيطات بسبب السفن والناقلات، والثاني تضمن قواعد مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة كالبترول والسوائل الأخرى، والثالث تناول تنظيمات منع التلوث بالمواد المنقولة بحراً سواء كانت مغلقة أو في عبوات، والرابع تناول القواعد المتعلقة بمنع التلوث بمياه المجاري والمستعملة داخل السفينة، والخامس تعرض لتنظيمات منع التلوث الناتج عن نفايات السفن.

3 - القواعد الاتفاقية الدولية بشأن التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث النفطي 1990م:

وهي اتفاقية دولية بحرية مهمتها وضع إجراءات للتعامل مع حوادث التلوث البترولي البحري على الصعيد الوطني وبالتعاون مع البلدان الأخرى. وهي تهدف لتوفير إطار عالمي للتعاون الدولي في مكافحة حوادث التلوث البترولي البحري، كما حثت السفن أن تحمل خطط طوارئ النفط على ظهر السفينة، وحثت مشغلي الوحدات البحرية أن تكون لديهم خطط طوارئ للتلوث النفطي، أو ترتيبات يتم تنسيقها مع الأنظمة الوطنية للاستجابة بسرعة وفاعلية لحوادث التلوث البترولي، كما حثت السفن على إبلاغ السلطات الساحلية بالحوادث، كما دعت إلى مخزون معدات مكافحة الانسكاب البترولي، وتمارين مكافحة الانسكاب البترولي، وتطوير خطط مفصلة للتعامل مع حوادث التلوث، وطلبت من الدول الأطراف في الاتفاقية تقديم المساعدة للآخرين في حالة حدوث تلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶¹⁾.

4 - قواعد اتفاقية بروكسل الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي 1969م وبرتوكولها:

انعقد مؤتمر بروكسل سنة 1969م، بعد حادثة غرق ناقلة البترول توري كانيون (canyon torry) سنة 1967م قبالة الشواطئ الإنجليزية، وذلك بعد دعوة من المنظمة البحرية الدولية لتدارك عيوب اتفاقية لندن المشار إليها سابقاً نظراً لقصورها في معالجة حالات التلوث بالبترول الناتج عن حوادث السفن في أعالي البحار، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 6/5/1975. وهدفت الاتفاقية: لتوفير تعويض مناسب للأشخاص الذين يتكبون أضراراً بسبب التلوث الناجم عن تسرب البترول ومشتقاته، أو صرفه من السفن، وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض، في هذه الاتفاقية تم السماح للدول

الساحلية المنظمة للاتفاقية باتخاذ التدابير اللازمة لمنع أو تخفيض حدة، أو إزالة خطر جسيم ومحدق بساحلها أو مصالحها الساحلية تلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶²⁾. كما نصت على: أنه ينبغي للدول الساحلية قبل اتخاذ أي إجراء بحق السفينة إخطار دولة العلم والتشاور مع خبراء مستقلين، وأن تخطر أي شخص يتوقع بصورة معقولة أن تتأثر مصالحه بمثل هذا الإجراء، كما أنه لا يجوز أن تتخذ هذه الإجراءات في حق السفن التي تملكها الدولة وتستغلها لأغراض غير تجارية، أو في حق السفن العسكرية تلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶³⁾.

وإذا كان الحل الوقائي يعد وسيلة أولية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، فإن التعويض يعد: شقاً هاماً لا يمكن إغفاله، وهو يأتي بعد فشل القوانين الوقائية في حماية البيئة البحرية، وذلك لكفالة إحداث التوازن للبشرية، للحصول على الطاقة من جهة، وللمحافظة على البيئة البحرية من جهة أخرى، وهذا ما تناولته أيضاً اتفاقية بروكسل وبروتوكولها. حيث عقدت هذه الاتفاقية الدولية البحرية سنة 1969م، وجددت سنة 1992م، والاتفاقية تهدف لإنشاء صندوق دولي لضمان التعويض الكافي عن أضرار التلوث النفطي الناتج عن حوادث السفن وناقلات النفط البحرية للأشخاص الذين يعانون من الأضرار التي يتسبب فيها ذلك التلوث الناتج عن تسريب، أو تصريف الزيت عمداً من السفن، ودعت لتوحيد القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية، والتعويض الملائم في هكذا حالات، وقد نصت أحكامها على التالي:

أ- يكون مالك السفينة عند وقوع حادث سبب ضرراً منجزاً عن التلوث بالبتترول مسؤولاً عن أي ضرر من هذا النوع، إلا إذا كان الحادث قد وقع بسبب أعمال الحرب، أو ظاهرة طبيعية غير عادية، أو فعل متعمد قام به طرف آخر، أو إهمال من حكومة أو أي سلطة أخرى في صيانة المعينات الملاحية لتلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁴⁾.

ب- يجوز إثبات مسؤولية مساعدة من جانب المدعي في حالات معينة من التلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁵⁾.

ج- عندما تتسبب سفينتان أو أكثر في مثل هذا الضرر يتحمل المالكون المسؤولية بالتكافل والتضامن التلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁶⁾.

د- وضعت حدود لمسؤولية للتلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁷⁾.

هـ- يجب على السفن التي تحمل ما يزيد عن 2000 طن من البترول أن تحتفظ بتأمين التلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁸⁾.

و- مواعيد سقوط حق إقامة الدعوى (3) سنوات و (6) سنوات تلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁶⁹⁾.

ز- تستثنى السفن الحربية من أحكام اتفاقية تلوث، ويتم تقديم التعويضات لسداد المساعدات التي قدمت من الدول⁽⁷⁰⁾.

5- قواعد الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لسنة 1971م.

وافق مؤتمر بروكسل لسنة 1969م على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية أن تدعو لمؤتمر دولي لإعداد اتفاقية

دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن تسرب، أو تصريف البترول من السفن،

وقد انعقد ذلك المؤتمر خلال الفترة الواقعة بين 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971م وأسفر عن توقيع الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، وهدفت الاتفاقية إلى استخدام حصيلة الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عنه⁽⁷¹⁾. وضمنت هذه الاتفاقية توفير التعويض المناسب للأشخاص الذين يصابون بضرر من جراء التلوث الناجم عن تسرب أو تصريف البترول من السفن، وضمان تحميل أرباح نقل البترول جزء من التبعات الاقتصادية للضرر الحاصل نتيجة التلوث بالبترول، وذلك لتخفيف العبء الملقى على الشاحن. هذا وقد نصت الاتفاقية على التالي:

- إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالبترول⁽⁷²⁾.
- على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث، ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى شروط اتفاقية 1969 بما في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الضرر إلى الأدنى⁽⁷³⁾.
- لا يتحمل الصندوق أي التزام إذا وقع الضرر بسبب عمل من الأعمال العدوانية أو الحربية، أو بسبب تصريف البترول من سفينة عسكرية⁽⁷⁴⁾.
- على الصندوق أن يعرض مالكي السفن عن المبلغ الذي يتجاوز 1500 فرنك لكل طن من حمولة السفينة من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق 2000 فرنك لكل طن من حمولة السفينة، ولا يجب أن يتجاوز 210 مليون فرنك⁽⁷⁵⁾.
- يقوم بسداد مساهمات كل طرف للصندوق أي شخص قد تسلم كميات من البترول تتجاوز 1500 طن في السنة الميلادية قبل بدء نفاذ الاتفاقية بالنسبة لهذا الطرف، وتحسب تلك المساهمات على أساس الطن الواحد وفقاً لما تقرره الجمعية العامة للصندوق وفقاً لما تقرره الجمعية العامة للصندوق⁽⁷⁶⁾.

ثانياً: القواعد الاتفاقية الإقليمية:

يعد التعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية وسيلة لضمان الالتزام بالتنفيذ، وتجاوز العجز الفردي

للدول، بل يعد ضماناً لتنفيذ وتطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية إذا نهجت الدول هذا المنهج الذي رسمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الأمر الذي حدى بالمجتمع الدولي لعقد عديد الاتفاقيات ذات الطابع الإقليمي تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة، من تلك الاتفاقيات. اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976م، وبروتوكولاتها سنة 1976 (2)، 1980، 1982، واتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978، وبروتوكولاتها سنة 1978، 1989، 1990، واتفاقية أيدجان للتعاون في حماية وتتمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط أفريقيا لسنة 1981، وبروتوكولاتها 1981، اتفاقية لئما لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادي لسنة 1981، وبروتوكولاتها 1981، 1983 (2)، 1989، اتفاقية جدة للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لسنة 1982، وبروتوكولاتها 1982، اتفاقية كارتاخينا سديس إندياس لسنة 1983، وبروتوكولاتها 1983 و 1990، اتفاقية نيروبي لحماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق أفريقيا لسنة 1985 وبروتوكولاتها، اتفاقية نومييا لحماية الموارد الطبيعية والبيئة لمنطقة جنوب المحيط الهادي لسنة 1985 وبروتوكولاتها 1986، اتفاقية قرطاجنة لحماية وتطوير البيئة البحرية للكاريفي لسنة 1980، مع ملاحظة: أن تلك الاتفاقيات وإن كان بعضها لم يتناول مسألة التلوث البترولي بشكل حصري وكلي، إلا أنه قد تناول تلك المسألة في بنود الاتفاقية بشكل جزئي. لذلك سنتناول بعضاً من تلك الاتفاقيات بشيء من الإيجاز، بما يوضح جهود المجتمع الدولي الإقليمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الاستغلال والاستخدام السيء للموارد الطبيعية.

1- اتفاقية حماية بحر الشمال من التلوث بزيوت البترول بون لسنة 1969م:

وقد وقعتها دول بريطانيا، فرنسا، ألمانيا، هولندا، بلجيكا، الدنمارك، السويد، النرويج، وتهدف الاتفاقية لوضع نظام مشترك لوقاية بحر الشمال من التلوث، وركزت على نوع واحد من التلوث وفي منطقة محددة⁽⁷⁷⁾.

2- الاتفاقية المتعلقة بمنع التلوث البحري بالإغراق بالسفن والطائرات أو سلو لسنة 1971م، وهي تسري على كل السفن التي تحمل مواد بقصد إغراقها في أقاليم الدول الأطراف، وتسري على السفن والطائرات المسجلة في الدول الواقعة في تلك المناطق، وتمتد هذه الاتفاقية نطاق سريانها ليشمل منطقة شمال الأطلسي وبعض مناطق المحيطات القطبية⁽⁷⁸⁾.

3- الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث برشولونة لسنة 1976م⁽⁷⁹⁾.

وتعد تلك الاتفاقية من أوسع الاتفاقيات الإقليمية شمولاً وتفصيلاً، وقد جاءت إثر إدراك الدول المطللة على البحر الأبيض المتوسط الأخطار التي تحدى به، نظراً لأن أكثر من ثلاثة أرباع ناقلات النفط المتجهة لأوروبا وأمريكا تمر منه، وبالتالي يتسبب ذلك في حوادث تلوث بالبترول نتج عنه خطراً كبيراً هدد الثروة السمكية. وقد أوضحت المادة الأولى نطاق سريان الاتفاقية الجغرافي والشخصي، ثم قررت سريان

أحكامها على كل مصادر التلوث بما فيها الناجمة عن البترول ومشتقاته. ثم نصت على: ضرورة أن تتخذ الدول الأطراف كل التدابير المناسبة لحماية البحر الأبيض المتوسط من كافة أشكال ومصادر التلوث، أو التخفيف من حدته⁽⁸⁰⁾. وفي حالة التلوث الطارئ يستوجب على الدول أن تتعاون من أجل اتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من التلف الحاصل وإزالته⁽⁸¹⁾، وتطوير الخطط المتعلقة بالطوارئ، وطرق مكافحة التلوث الناجم عن البترول والمواد الأخرى الضارة⁽⁸²⁾، وألزمت الدول الأطراف التواصل مع الهيئات الدولية المتخصصة في مجال رصد التلوث وبناء نظام للرصد الدائم⁽⁸³⁾، والتعاون فيما بينها مع المنظمات الدولية المتخصصة في التكنولوجيا، وتنسيق البرامج الوطنية للبحوث، وتوفير المعونة الفنية في المجالات الخاصة بالتلوث البحري⁽⁸⁴⁾. ويحظى المركز الإقليمي لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بالبترول وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة دوراً كبيراً في تنفيذ بنود الاتفاقية. وقد ألحق بالاتفاقية بروتوكولان وقعا معها الأول⁽⁸⁵⁾ متعلق بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات، والثاني⁽⁸⁶⁾ متعلق بالتعاون في حالات الطوارئ لمكافحة التلوث الناجم عن البترول والمواد الأخرى، وبروتوكولان أبرما في مراحل تالية هما البروتوكول الثالث⁽⁸⁷⁾، وقد عالج حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف الأنهار والمنشآت الساحلية أو من مصادر أخرى من أراضي الدول المتعاقدة، والبروتوكول الرابع⁽⁸⁸⁾، وقد هدف لتحسين وحماية المواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط، وإنشاء محميات طبيعية.

4- اتفاقية حماية البيئة البحرية للخليج العربي الكويت لسنة 1978م⁽⁸⁹⁾.

وهي متعلقة بحماية الخليج العربي من التلوث بالنفط والمواد الضارة، وذلك بسبب عدة اعتبارات منها أن الدول الأطراف في الاتفاقية هي أكبر الدول التي تمد العالم بأهم مصادر الطاقة وهو البترول⁽⁹⁰⁾، كما أن الخليج العربي يعد من البحار شبه المغلقة حيث لا منفذ له عبر المحيط الهادي إلا مضيق هرمز، فضلاً عن وقوع عديد المدن الصناعية على سواحلها، الأمر الذي يبين خطورة التلوث الذي هو معرض له، وتسري أحكام هذه الاتفاقية على كل القطاعات البحرية للخليج عدا مياه الدول الأطراف الداخلية، كما تسري على السفن والطائرات غير الحكومية، عدا التي تمتلكها الدول وتديرها لأغراض غير تجارية. وقررت الاتفاقية التزاماً عاماً على الدول الأطراف بالتعاون لخفض، ومكافحة، ومنع التلوث بالنفط، والمواد الضارة في مياه الخليج فوق القاع وما تحت القاع أيضاً كان مصدره، وقررت أنه في حالات التلوث الطارئة على الدول الأطراف التعاون وفقاً لقدراتها للقضاء على آثار التلوث، أو منع ضرره، أو خفضه وتعزيز خطط الطوارئ، كما يجب على الدول الأطراف تعزيز برامج البحث العلمي وتبادل المعلومات عن تلوث البيئة البحرية، وإقامة نظم الرصد والتقييم البيئي، وعلى الدول الأعضاء الامتثال للقواعد الدولية الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن، أو عبر الإغراق من السفن والطائرات، أو الناجم عن مصادر أرضية، أو أنشطة بشرية أخرى⁽⁹¹⁾.

5- اتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن جدة لسنة (1982)⁽⁹²⁾.

تسري أحكام هذه الاتفاقية على البيئة البحرية بكل قطاعاتها عدا بيئة المياه الداخلية وفقاً لمفهوم قانون البحار، وتسري على السفن والطائرات العسكرية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية، وقد فرضت الاتفاقية على الدول الأطراف منفردة أو مشتركة باتخاذ التدابير المناسبة لمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه⁽⁹³⁾، وأن تتعاون الدول الأطراف وفقاً لقدراتها في حالات التلوث الطارئة، وفي صياغة وإقرار البروتوكولات اللازمة⁽⁹⁴⁾، كما ألزمت الدول الأطراف بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة لإعداد معايير إقليمية وإجراءات يوصي بها بغية الحفاظ على البيئة البحرية، وحثت الدول على صياغة القوانين واللوائح الوطنية للتنفيذ الفعال للاتفاقية، وتنسيق سياساتها في هذا الشأن⁽⁹⁵⁾.

ثالثاً: القواعد الاتفاقية العامة:

نقصد بالقواعد الاتفاقية العامة مجموعة القواعد التي وضعتها اتفاقية دولية عامة بهدف الحفاظ على البيئة البحرية للبحار والمحيطات من تلوثها بسبب سوء استغلال واستعمال الإنسان للموارد الطبيعية، ودون الاقتصار على مناطق معينة، ولعل أنصح، وأبهر مثال لهذا النوع من الاتفاقيات الدولية هو:

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، وتبرز أهمية هذه الاتفاقية في كونها وفرت إطاراً قانونياً شاملاً لكل الأنشطة التي تجري في البحار والمحيطات، كما أنها حددت التزامات لحماية وحفظ البيئة البحرية، بالإضافة إلى أنها حددت النظام القانوني لأقسام بحار الدول الساحلية، كما أنها قامت بتنظيم قواعد لتقنين قوانين البحار، وقد قُسمت الاتفاقية على (12) جزء و (9) ملاحق و (320) بند جميعها تتضمن قواعد تختص بعدة مواضيع أهمها فيما تعلق بموضوع الدراسة مواضيع حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، والتنقيب في قاع البحار والذي خصص له الجزء الثاني عشر، حيث نصت تلك البنود على الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من التلوث، وفرضت واجباً على جميع الدول أن تخفض نسبة التلوث البحري، وتحمي البحار والمحيطات من كل مصادر التلوث، والسيطرة عليه عند حدوثه أيّاً كان مصدره، بصورة منفردة أو مشتركة بين دولة علم السفينة والدول الساحلية ودولة الميناء، مستخدمة في ذلك أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها⁽⁹⁶⁾، وتتضمن تلك التدابير الإقلال إلى أبعد مدى من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية في البيئة البحرية، خاصةً المواد الناجمة عن طريق مصادر برية أو جوية أو عن طريق الإغراق⁽⁹⁷⁾. كما نصت على: ضرورة التعاون الدولي لصياغة معايير وقواعد دولية لحماية البيئة البحرية⁽⁹⁸⁾، والحفاظ عليها وإعداد الخطط للحالات الطارئة وتعزيز الدراسات، والقيام ببرامج البحث العلمي، وتشجيع تبادل المعلومات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية⁽⁹⁹⁾، وتطرق لضرورة مساعدة الدول النامية في مجال حماية البيئة البحرية ومنع تلوثها عن طريق تزويدهم بالمعدات والتسهيلات، وتدريب عاملي تلك الدول في هذا المجال، وتيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة⁽¹⁰⁰⁾، كما نصت الاتفاقية على ضرورة ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو أثاره عن

طريق الطرق العلمية الموثوقة⁽¹⁰¹⁾، ثم تناولت بالتفصيل التلوث الناجم عن السفن والناقلات والإجراءات القانونية التي تتخذ من قبل السفن التي تتسبب في تلويث البيئة البحرية. ولعل أهم ما يمكن ملاحظته على هذه الاتفاقية هو: إنها اتخذت موقفاً محافظاً بشأن التدخل في أعالي البحار ضد التلوث المهدد للبيئة البحرية، حيث اتجهت نحو صياغة قواعد قانونية لمكافحة التلوث الذي يهدد البيئة البحرية حيث اتجهت لحلول عملية لهذه المشكلة، تمثلت في الموافقة على حق تدخل الدول الساحلية في أعالي البحار ضد السفن والناقلات البحرية المسببة للتلوث، وكذلك إرفاق ذلك الحق بعدد من الضوابط بغية تحسين شروط ممارستها. وقد وضعت تلك الاتفاقية حجر الأساس لاثنتين من أهم المنظمات الدولية وهما السلطة الدولية لقاع البحر، والمحكمة الدولية لقانون البحر.

الفرع الثاني: آليات المشرع الليبي القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن استغلال (البترو):

مع تطور نمط الحياة، وازدياد مخاطر التلوث، وتراكم مشاكل البيئة وما ترتب عن ذلك من آثار سلبية على الإنسان والبيئة، نشطت حركة التشريعات الوطنية بهدف حماية عناصر البيئة ككل، مع النص في تلك التشريعات على الجزاءات الجنائية اللازمة لضمان احترام الإنسان لهذه الضمانات القانونية. ولم يكن المشرع الليبي بمنأى عن تلك الحركة التشريعية، فأصدر عدد من القوانين التي تناولت بالتنظيم والحماية البيئة البحرية، ولعل أهم ما يشار إليه في جوهر تلك الحركة التشريعية الوطنية هو ورود عديد النصوص القانونية لحماية البيئة بشكل عام، والبيئة البحرية بشكل خاص على هيئة نصوص متفرقة بين عديد القوانين الوطنية، ومع تطور السياسة التشريعية لحماية البيئة بدأ الاتجاه التشريعي في ليبيا ينحى لإصدار قوانين خاصة مستقلة بذاتها، شاملة لكافة عناصر البيئة المختلفة من ماء، وهواء، وتربة، وغذاء، إضافة إلى احتواء تلك القوانين على نصوص تجريمه أراد المشرع من خلالها توفير الحماية الجنائية للمصلحة محل الحماية، وذلك بتجريم الأفعال التي قدر خطورتها، وفي هذا السياق جُمِعت أولى الخطوات بإصدار المشرع الوطني الليبي لعديد القوانين الخاصة بموضوع دراستنا لعل من أهمها:

أولاً: القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت:

يعد هذا القانون باكورة جهود المشرع الوطني الليبي الخاصة والمستقلة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن سوء استخدام واستغلال الموارد الطبيعية (البترو)، وبدون شك كان هذا القانون الذي احتوى على ثماني عشرة مادة بمثابة صدى إيجابي لمعاهدة لندن لسنة 1954م وتعديلاتها، ومحاكاة لبنودها بحيث سعى المشرع من خلاله إلى فرض نوع من الردع أو إلزامية التنفيذ لنصوص تلك المعاهدة. حيث نص هذا القانون على: غرامات مالية، وعقوبات تقييد للحرية على كل سفينة تحمل الجنسية الليبية وتخضع لأحكام حضر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي المنصوص عليها في معاهدة لندن لسنة 1954م، والمعدلة في سنة 1962م وقد خالف ربانها حكم المادة الثالثة من تلك المعاهدة، أو ارتكبت السفينة

مخالفة بناءً على أمر صادر من مجهز السفينة أو مالكها أو مستغلها⁽¹⁰²⁾، كما نصت: على أن العقوبات السابق ذكرها تسري على جميع جنسيات السفن المنضمة للمعاهدة أو غير المنضمة، وكل سفينة لا ترفع علم دولة إذا أُلقت الزيت أو المزيج الزيتي في المياه الإقليمية الليبية⁽¹⁰³⁾، أيضاً نصت على وجوب وجود سجلات للزيت وإدارتها من قبل الربابنة⁽¹⁰⁴⁾، وعلى الربابنة فور وصولهم إلى الموانئ الليبية أن يبادروا بإبلاغ سلط الميناء بتقرير عن كل عملية إلقاء للزيت أو المزيج الزيتي من السفينة إلى المياه الإقليمية الليبية⁽¹⁰⁵⁾، كذلك نصت على سريان حظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في المياه الإقليمية الليبية على جميع المنشآت الموجودة فوق الأراضي والمياه الليبية، كما يسري على أي جهاز ينقل الزيت من السفن أو إليها، وسواء كان الإلقاء في البحر أو على الشاطئ⁽¹⁰⁶⁾، واستثنى القانون السفن العسكرية، والعسكرية المساعدة من تطبيق أحكامه⁽¹⁰⁷⁾.

ثانياً: القانون رقم (15) لسنة 2003م في شأن حماية وتحسين البيئة:

مع تطور السياسة التشريعية لحماية البيئة، بدأ الاتجاه الوطني التشريعي ينحى نحو إصدار قوانين خاصة شاملة لكل عناصر البيئة المختلفة من هواء وماء وغذاء وتربة، أطلق عليها القوانين الموحدة أو المجموعة لحماية البيئة، وقد تناولت تلك القوانين الأحكام اللازمة في شأن تجريم أفعال الاعتداء على جميع عناصر البيئة المختلفة، والعقوبات المترتبة على مخالفة تلك الأفعال. وفي هذا السياق أصدر المشرع الليبي القانون رقم (7) لسنة 1982م المتعلق بحماية البيئة، وبعد ما يقارب من عشرين سنة تم إلغاء القانون رقم (7) وصدر القانون رقم (15) لسنة 2003م المتعلق بحماية وتحسين البيئة، واستمر العمل باللائحة التنفيذية للقانون رقم (7) لسنة 1982م. لقد تناول القانون الجديد رقم (15) لسنة 2003م، والساري الآن في فصله الثالث حماية البيئة البحرية بشكل عام، وأورد من خلال (20) مادة عديد الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من تأثيرات الاستغلال والاستعمال السيء للموارد الطبيعية (البترو)، إلا أن ما يمكننا إيراد من ملاحظات حول هذا القانون تدور حول طبيعة وجدوى الحماية التي وفرها القانون الليبي من ناحية التجريم والعقاب. فمن حيث التجريم: ربط المشرع وجود العديد من الجرائم بتوافر عناصر فنية دقيقة ينجم عن تطبيقها الكثير من الصعاب والتعقيدات الفنية التي تتطلب إمكانات مادية كبيرة، وتجهيزات متطورة، كما أن تلك العناصر والمعايير تتبدل وتتغير على الدوام مما ينتج عنه طمس معالم العديد من الجرائم والمخالفات، وعدم استقرارها وثبات عناصرها. أيضاً من المآخذ أن المشرع الليبي حصر إجراءات تحريك الدعوى العمومية في جل الجرائم المنصوص عليها، والتي حدد فيها عقوبات، بتقديم طلب من الجهة المختصة التي حددتها اللائحة التنفيذية لهذا القانون⁽¹⁰⁸⁾، ولا يخفى على أحد أن أثر هذا

القيد ينتج عنه إفلات الكثير من الجرائم عن المساءلة، خاصةً إذا كان الفاعل شخصاً اعتبارياً يتبع الدولة. كذلك الأمر بفتح المشرع باب المصالحة فيما يتعلق بالجرائم المعاقب عليها بمقتضى ذات القانون⁽¹⁰⁹⁾، الأمر الذي يقلل من جدوى الحماية التي يكرسها القانون للبيئة البحرية.

أما من حيث العقاب: فإن جل العقوبات المفروضة بسيطة وتقليدية، سواء التي نص عليها قانون العقوبات أو القانون رقم (8) لسنة 1973م الملغي، أو القانون رقم (15) لسنة 2003م، حيث لم يتبن المشرع صورة حديثة وفعّالة للعقوبات التي نعتقد أنها ستكون ملائمة لهذا النوع من جرائم البيئة بشكل عام، كعقوبة الغرامة المقرونة بوضع الفاعل تحت الاختبار، والغرامة المشروطة، والغرامة اليومية، وعقوبة الإكراه، وعدد من العقوبات التكميلية، كالوقف الدائم أو الموقت عن العمل، أو نشر الحكم بالإدانة، أو الحرمان المهني، أو قفل المنشأة، وكل العقوبات الحديثة التي تمثل رادعاً مفيداً لاحترام القانون.

الخاتمة

يعد التلوث من أخطر المشاكل التي تواجه البيئة وخاصة التلوث البترولي، لكون البترول من أكثر مصادر الطاقة استخداماً في عصرنا هذا، الأمر الذي يحمل على عاتق الدول المنتجة له التزاماً بانتهاج أساليب أكثر توافقاً مع متطلبات المحافظة على البيئة. ولا يخفى على أحد أن نشاطات الصناعة البترولية وفي جميع مراحلها من: البحث، والاستكشاف، والحفر، والإنتاج، والنقل، والتكرير، والتوزيع، والاستهلاك لا يمكن أن تتم دون أن تُحدث تأثيرات على البيئة الطبيعية، إلا أن تلك التأثيرات تتفاوت في جسامتها من مرحلة إلى أخرى، وقد اهتم القائمون على الصناعة البترولية بدراسة هذه المسألة بغية إيجاد الحلول الكفيلة لتخفيف الأضرار إلى مستويات مقبولة، لأنه ليس هناك مرحلة صفرية لعدم التلوث، وبالتالي فإن الغاية من كل الجهود في مكافحة التلوث هو التقليل منه للحد الذي يمكن للطبيعة أن تتولاه لإعادة التوازن البيئي إلى ما كان عليه. وبالنظر للاهتمام الكبير باستخدام السفن في هذا العصر باعتبارها من أهم وسائل المواصلات الدولية وأقلها تكلفة لتأمين الاتصال بين دول العالم وتنمية التجارة الدولية، إلا أن عملية نقل البترول بواسطة السفن والناقلات تشكل المصدر الرئيس الأخطر لتلوث البيئة البحرية وذلك بسبب الحوادث المتكررة التي تحدث في البحار كتصادم الناقلات ببعضها أو تصادمها بالصخور والشعاب أو انفجارها، مما يؤدي إلى تدفق البترول منها إلى البحر. كما أن بعض حالات الحفر والتنقيب تكون في المناطق المغمورة والبحرية، أي تكون أسفل قاع البحر أو الجرف القاري، الأمر الذي يصاحب تسرب النفط إلى البيئة البحرية مما يعرضها للأضرار كما وقع في المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا

الأمريكية سنة 1969م، حيث تصدع البئر فانسكب البترول منه بكميات كبيرة وصلت تقريباً إلى 80000 برميل خلال الأحد عشر يوماً الأولى، حيث غطى البترول مساحة قدرت تقريباً بـ 90 كيلومتراً من ساحل الولاية. والجدير بالذكر: أن كل ذلك يتسبب في تعريض البيئة البحرية لمخاطر جمة، تؤثر على الموارد الطبيعية الحية وعلى صحة الإنسان، ناهيك عن التكاليف الباهظة التي تستلزمها عمليات تنقية وإصلاح البيئة البحرية، لذلك سعت عدد الدول البترولية ومنها ليبيا ومن خلال سياسة حماية البيئة البحرية من التلوث البترولي إلى تخفيض الهدر، واستنزاف الموارد، وتخفيض أو تقليل انتشار الملوثات في البيئة البحرية خاصةً الناجمة عن البترول، ورقابة الأثر البيئي لمصادر المواد الخام، وترويج الوعي البيئي في المجتمع، وتعزيز ذلك بتطبيق صارم لقوانين حماية البيئة بصفة عامة، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، فأصدرت عدد القوانين، واتخذت عدد الإجراءات والتدابير الاحترازية لحماية البيئة البحرية من تلوث البترول ومشتقاته.

النتائج:-

- 1- اتضح من خلال البحث أن أهمية البيئة البحرية تكمن في سلامتها من كافة أشكال التلوث، وهذه السلامة تضمن لكافة المخلوقات التوازن الطبيعي للبيئة فوق سطح الأرض، ذلك أن البيئة البحرية تعد مصدراً مهماً لحياة جميع المخلوقات بما تحمله من كنوز و ثروات حية وغير حية.
- 2- وفقاً لاتفاقية قانون البحار الجديد بجامايكا لسنة 1982م قسم المجتمع الدولي البيئة البحرية على خمسة أقسام هي: البحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، وأعالي البحار، وحملت الاتفاقية التزامات تقع على عاتق جميع الدول بالمحافظة على البيئة البحرية من كافة أشكال التلوث، وألزمته ببذل قصارى جهدها لإبقاء البحار والمحيطات نظيفة قدر الإمكان.
- 3- اتضح تعدد مصادر التلوث البحري بالبترول إلا أن أكثر هذه المصادر خطورة هو: التلوث الناتج من تأثير أعمال الملاحة والنقل البحري السلبية، وبالتحديد التلوث البحري الناتج عن السفن، وناقلات النفط، حيث أن النقل البحري يشكل حوالي (65%) من إجمالي مصادر التلوث البترولي، وبالتالي تقدر كميات النفط التي تلوث البيئة البحرية نتيجة عمليات النقل البحري (2) مليون طن سنوياً.
- 4- اتضح أن العمليات الملاحية التي تسفر عن التلوث بالبترول تنقسم على قسمين: الأول يشمل التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب نسبة حدوثها، وهي قد تكون عمليات دائمة يتكرر حدوثها كل يوم، ومنها يأتي الخطر على البيئة البحرية، وقد تكون عمليات عارضة لا تحدث يومياً، وتتحصر في حوادث

الناقلات البترولية. والقسم الثاني: التلوث الناجم عن العمليات الملاحية حسب الجزاءات المفروضة حال ارتكابها، وهي قد تكون عمليات مقصودة تتم بناءً على إرادة المسؤولين عن قيادة السفينة، وقد تكون عمليات غير مقصودة تتم لأسباب خارجة عن إرادة المسؤولين عن قيادة السفينة.

5- نص القانون الليبي رقم (15) لسنة 2003 بشأن حماية وتحسين البيئة في المادة (9) منه على تكوين جهاز الشرطة البيئية للقيام بمهام التفتيش البيئي، إلا أن هذا الجهاز لم يتم إنشائه فعلياً وذلك راجع لعدم صدور اللائحة التنفيذية للقانون.

6- بالرغم مما حظيت به البيئة البحرية من حماية قانونية ضد مخاطر التلوث البترولي، سواء في التشريع الوطني الليبي أو في الكم الهائل من الاتفاقيات الدولية، اتضح أن مخاطر التلوث البترولي ما زالت قائمة مما يدل على ضعف الجانب العقابي الرادع في التشريع الليبي، وتهميش الجانب الإلزامي للاتفاقيات الدولية الذي يردع المخالفين.

التوصيات:-

1- أوصي المشرع الليبي أن يتبع سياسة حديثة في مجال التجريم والعقاب للمعتدين على البيئة البحرية بالتلوث البترولي وذلك بتبني صور عقوبات جديدة أكثر ملائمة في هذا المجال، وتتماشى مع الطابع الخاص والتميز لهذه الجريمة كعقوبة الغرامة المسببة للضرر مع الوضع تحت الاختبار، والغرامة المشروطة، والإكراه، وبعض العقوبات التكميلية كوقف الشركة الدائم، أو المؤقت عن الإنتاج، أو غلق المنشأة المسببة للتلوث، أو الحرمان المهني، أو نشر الحكم بالإدانة، أو الزام المتسبب في التلوث بدفع غرامة مالية مساوية لقيمة ما قد ينفق لإزالة ذلك التلوث وآثاره.

2- أوصي بضرورة النص على حماية البيئة في الدستور الليبي المرتقب، وعلى أحقية الإنسان في بيئة نظيفة، واستحداث وزارة لحماية البيئة مهمتها الرئيسية تقييم الوضع البيئي للبلاد، واقتراح السياسات والخطط لحماية وتحسين الحياة البيئية، مع تطبيق أحكام قوانين البيئة بكل صرامة وحزم.

3- أوصي بضرورة إصدار تشريع وطني يتعلق بمسؤولية الشركات النفطية عن كل تلوث بترولي يحصل في البيئة البحرية جراء عمليات تنقيب واستخراج النفط، وجراء تمريره عبر الأنابيب، وكذلك تشريع يتضمن بنود قانونية تنظم عمليات تعبئة ونقل وتفريغ البترول من وإلى السفن والناقلات، وكذلك ينظم عملية تنظيفها بما يكفل حماية البيئة البحرية، وبالتالي تحديد المسؤولية عن جميع أعمال التلوث التي قد تحدث.

4- أوصي بضرورة تفعيل النهج الدولي المتعلق بتعزيز التعاون بين الدول الساحلية من أجل حماية البحار التي تزداد تلوثاً، وتشديد الرقابة على السفن التي تزور الموانئ مثل ما اقترحت المفوضية الأوروبية، والتعامل بقسوة مع السفن التي لا تستوفي مقاييس السلامة، وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليها، خاصة وأن اتفاقية قانون البحار مونتيغيو باي لسنة 1982 قد جعلت من ضمن اختصاصات دولة الميناء، ودولة العلم مراقبة السفن، مع الأخذ في الاعتبار ضرورة مراقبة أنشطة الدول الصناعية المسببة للتلوث بالبتروول.

5- أوصي بضرورة وضع نظام دولي موحد لتقييم أنواع وآثار التلوث البتروولي، وتعزيز المبادئ الواردة في اتفاقية برشلونة كمبدأ الوقاية والحذر، وتطوير القدرة على مراقبة الشركات النفطية العاملة والمشغلة عن مدى تطبيق الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وبناء الهياكل الوطنية، وتدعيم الهياكل الإقليمية القائمة، وبناء القدرات الفنية في مجال رصد التلوث البتروولي، وتوفير التجهيزات والتكنولوجيا اللازمة والحديثة في هذا الشأن.

6- أوصي بضرورة ملائمة وتكييف تشريعات الدول مع نظام برشلونة المتعلق بحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية من التلوث البتروولي.

7- أوصي بضرورة ترسيخ مفهوم حماية البيئة بشكل عام في وجدان الأفراد، وزيادة الوعي لديهم بخطورة المساس بالبيئة بدءاً من الأسرة والمدرسة والمسجد إلى جمعيات حماية البيئة ووسائل الإعلام، وذلك من أجل تحفيز الوعي الجماعي والإحساس بالمسؤولية، وهذا ما أكدت عليه المؤتمرات الدولية بوجود تطوير مفهوم التربية البيئية وجعلها مادة تدرس في جميع مراحل التعليم.

هوامش البحث:

1. كما هو معلوم إن الماء يغطي ما نسبته 71% من مساحة الكرة الأرضية، وتمثل مياه البحار والمحيطات 97.2% من إجمالي المياه الأرضية.
2. سورة الروم، الآية (41).
3. على سبيل المثال (م35) من دستور الجمهورية اليمنية المعدل لسنة 2001م.
4. على سبيل المثال أصدرت ليبيا القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
5. موضعاً في المرجع (بواتك بيتاً: اتخذت لك بيتاً. ويقال تبوأه: أي أصلحه وهياه، وتبوأ: نزل وأقام. وأبأه منزلاً وبوأه إياه وبوأه له وبوأه فيه، بمعنى هياه وانزله ومكن له فيه. والاسم البيئية. واستبأه أي

اتخذ مباءة، وتبوأ منزلأً أي نزلته والبيئة والباءة والمباءة: المنزل وتبوأ فلان منزلأً، أي اتخذ مباءة، وتبوأ منزلأً أي نزلته. والبيئة والباءة والمباءة: المنزل، وتبوأ فلان منزلأً، أي اتخذ، وبوأته منزلأً أي جعلته ذا منزل، وأبات الإبل رددتها إلى المباءة، والمباءة بيتها أو المراح الذي تبيت فيه، والمباءة معطن الإبل حيث تناخ في الموارد).

6. سورة يوسف، الآية (56).

7. سورة البقرة، الآية (22).

8. لطفي. محمد حسام محمود، المفهوم القانوني للبيئة، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة. مصر، د ط، 1992م، ص6.

9. عبد القيوم. محمد حسين، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، النسر الذهبي للطباعة، مصر. القاهرة، د ط، 2002م، ص8.

10. عبد الجواد. أحمد عبد الوهاب، تلويث البيئة، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة. مصر، د ط، 1992م، ص 6.

11. محمد عبد القادر الفقهي، البيئة مشاكلها وقضاياها وحمايتها من التلوث رؤية إسلامية، ابن سينا للنشر والتوزيع، القاهرة. مصر، د ط، 1992م، ص 9.

12. القانون رقم (7) لسنة 1982م بشأن حماية البيئة وتحسينها. وقد الغي هذا القانون ألغي بالقانون رقم (15) لسنة 2003م الخاص بحماية البيئة والساري إلى وقتنا.

13. راجع: المادة (1) فقرة (1) من القانون رقم (15) لسنة 2003م بشأن حماية وتحسين البيئة.

14. سورة إبراهيم الآية (32).

15. سورة الأنبياء الآية (30).

16. سورة هود الآية (7).

17. حافظ. سحر مصطفى، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة في مصر، الدار العربية للنشر والتوزيع، مصر. القاهرة، الطبعة الأولى، 1995م. ص97.

18. h. slim "les pavillons de complaisance" presented at the conferene held at 2008. (online). Available: ,pavillon,the parisoceanographic institute

<https://pedone.indemer/pavillon/pavillon.html>. And

19. revue du droit maritime francais N 345 societe du journal de ،e.dupontavice ، la marine 1977. ، pp. 503–512،
20. la mer et le droit. Paris: presses ،e. du pontavice and p. cordier universitaires de franceparis (in fre). 1984.
21. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة: مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية. مصر. القاهرة، دار النهضة العربية، 2003م، ص218.
22. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية. مصر. القاهرة، دن، 1996م، ص225.
23. أبوهيف، على صادق. القانون الدولي العام. مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، 1959م. و، ص147.
24. ocean partage. Paris: a pedoneparis (in fre) ،r. j. dupuy ، 1979.
25. الخطيب. محمد سعيد، الوضع القانوني للبحر الإقليمي مع دراسة للبحار الإقليمية والأجنبية في القانون الدولي. القاهرة، دار النهضة العربية، 1975م، ص281.
26. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة: مكافحة التلوث، تنمية الموارد الطبيعية. مصر. القاهرة، دار النهضة العربية، 2003م، ص53. كذلك: محي الدين. جمال، القانون الدولي للبحار. الجزائر، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2009م ، ص116. كذلك: غانم. محمد حافظ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، مصر. القاهرة، مطبعة النهضة، 1960م، ص298 .
27. الزندانى. عبد الواحد عزيز، السير والقانون الدولي. اليمن. صنعاء، الجامعة اليمنية، 1995م، ص327.
28. عامر. صلاح الدين، القانون الدولي الجديد للبحار: دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. مصر. القاهرة، دار النهضة العربية، 1983م ، ص66.
29. عبد الحميد. محمد سامي، الجماعة الدولية: دراسة للمجتمع الدولي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2004م ، ص32.

30. عبد الحميد. محمد سامي: الدقاق. محمد السعيد: خليفة. ابراهيم احمد، القانون الدولي العام: نظرية المصادر - القانون الدبلوماسي - القانون الدولي للبحر - القانون الدولي الاقتصادي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2004م، ص 287.
31. ابن منظور. أبو الفضل محمد بن مكرم، لسان العرب المحيط، دار لسان العرب، بيروت، 1988م.
32. الرازي. محمد بن أبي بكر، والجوهري. إسماعيل بن حماد، مختار الصحاح، ط. 1، بيروت، دار الكتاب العربي، 1979م.
33. مجمع اللغة، المعجم الوجيز، القاهرة: الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، 1993م.
34. سورة الروم، الآية 41.
35. سورة البقرة، الآية 205.
36. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية. مصر. القاهرة، د. ن، 1996م، ص 39.
37. حافظ. سحر مصطفى، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة في مصر، الدار العربية للنشر والتوزيع، مصر. القاهرة، الطبعة الأولى، 1995م، ص 104.
38. الظاهر. خالد خليل، قانون حماية البيئة في الأردن، دائرة المكتبة الوطنية، د. ط، 1999م، ص 83.
39. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية. مصر. القاهرة، د. ن، 1996م، ص 215.
40. كنعان. محمد عبد الله، الحماية الدولية للبيئة البحرية: دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، القاهرة، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، 2004م.
41. راجع: المادة (1) فقرة (3)، قانون رقم (15) لسنة 2003م في شأن حماية وتحسين البيئة، مدونة التشريعات الليبية، العدد 4، السنة الثالثة، 13 يونيو 2003م.
42. بدر الدين. صالح محمد، المسئولية عن نقل النفايات الخطرة في القانون الدولي، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، 2009م، ص 197. أيضاً:
43. E. boyle, "marine pollution under the law of the sea convention," American journal of international law, vol. 79, no. 2, pp 347 – 372.
44. راجع: المادة (1)، من إتفاقية الحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، جدة، 1982م.
45. راجع: المادة (2)، فقرة (أ)، من اتفاقية حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، برشلونة، 1976م.
46. العياشي. وردة، الحماية القانونية والدولية للبحر من التلوث النفطي بالجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور الحلفة، العدد 21، ديسمبر 2015م، ص 47.

47. إسلام. أحمد مدحت، التلوث مشكلة العصر، الكويت، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، 1990م، ص73. أيضاً: الطلو. ماجد راغب، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007م، ص106.
48. النجار. عبد المجيد عمر، قضايا البيئة من منظور إسلامي، ط. 1، الدوحة، مركز البحوث والدراسات، 1999م، ص144.
49. كنعان. محمد عبد الله، الحماية الدولية للبيئة البحرية: دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، القاهرة، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، 2004م، ص283.
50. الطائي. عادل حمد، النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار. بغداد، دار واسط للدراسات والنشر والتوزيع، 1992م، ص241. أيضاً: سلطان. حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، القاهرة، دار النهضة العربية، 1972م، ص245.
51. سلامة. أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية. مصر. القاهرة، د. ن، 1996م، ص251.
52. الطلو. ماجد راغب، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2007م، ص294.
53. العياشي. وردة، الحماية القانونية والدولية للبحر من التلوث النفطي بالجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور الجلفة، ديسمبر 2015م، ص134.
54. المرجع السابق، ص136.
55. نص المادة (193) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد لسنة 1982م.
56. نص المادة (194) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد لسنة 1982م.
57. جاء هذا التعديل بناء على طلب المنظمة البحرية الدولية والتي كان تسميتها المنظمة البحرية الاستشارية.
58. أبو الوفاء. محمد أحمد، القانون الدولي للبحار، القاهرة، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 2005م، ص125.
59. عامر. صلاح الدين، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، القاهرة، دار النهضة العربية، 1983م، ص75.
60. راجع: المادة (2) من اتفاقية لندن 1973م
61. الغنيمي. محمد طلعت، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2000م، ص164.

62. بن وزة. العالفة، الءامفة القانونفة للفةفة فف الاتفاقفاء الفوففة، كلفة الءقوق والعلوم السفاسفة، قسم القانون، رسالة ماآسفر، 2019م، ءامعة عبء الءمفء بن باءفس، مسفانم الءزائر، ص68.
63. راءع: الماءة (1) من اءفاقفة بروكسل.
64. راءع: الماءة (3) من اءفاقفة بروكسل.
65. راءع: الماءة (3) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
66. راءع: الماءة (3) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
67. راءع: الماءة (4) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
68. راءع: الماءة (5) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
69. راءع: الماءة (7) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
70. راءع: الماءة (8) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
71. راءع: الماءة (11) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
72. راءع: الماءة (11) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف 1969م.
73. راءع: الماءة (2) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف المءءلة 1992م.
74. راءع: الماءة (4) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف المءءلة 1992م.
75. راءع: الماءة (4) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف المءءلة 1992م.
76. راءع: الماءة (5) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف المءءلة 1992م.
77. راءع: الماءة (5) من الاتفاقفة الفوففة بشأن المسؤلفة المءنفة عن أضرار الفلوف النفطف المءءلة 1992م.
78. عامر. صلاء الففن، القانون الفوفف للءءار: ءراسة لأهم أحكام اءفاقفة الأمم المءءة لقانون الءار لعام 1982م. مصر. الفاهرة، ءار النهضة العربفة، 1983م، ص215.
79. كنعان. مءمء عبء الله، الءامفة الفوففة للفةفة البءرفة: ءراسة قانونفة آاصة عن الءر الأحمر، الفاهرة، ءار النهضة العربفة للطف والنشر والءوزفع، 2004م، ص137.
80. وقعة على الاتفاقفة ءول اسبانفا، إفطالفا، فرنسا، فوغسلاففا، الفونان، ءركفا، مصر، لبنان، ءونس، المغرب، مالطا، قبرص، موناكو، الكفان الصهفونف. انظر فف: p. 290 (1976) i.l.m.

81. راجع المادة (6) وما بعدها من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
82. راجع المادة (9) من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
83. راجع المادة (3) من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
84. راجع المادة (10) من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
85. راجع المادة (11) من اتفاقية برشلونة لسنة 1976م المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
86. بروتوكول منع تلوث البحر المتوسط الحاصل عن إلقاء الفضلات من السفن والطائرات وقد وقع في 16/2/1967 ودخل حيز النفاذ في 12/2/1978
87. البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط ومواد ضارة في حالات الطوارئ وقد وقع في 16/2/1976 ودخل حيز النفاذ في 12/2/1978
88. بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية وقد اعتمد في 17/5/1980 ودخل حيز النفاذ في 17/6/1983
89. بروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط أعتمد في 17/5/1980 ودخل حيز النفاذ في 17/6/1983
90. راجع: سلامة. أحمد عبد الكريم، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية – دراسة قانونية في الاتفاقية الخليجية لسنة 1978 ، مجلة التعاون، 1993، العدد 32، ص117.
91. وهي العراق وايران وعمان والسعودية والإمارات والبحرين والكويت وقطر.
92. كنعان. محمد عبد الله، الحماية الدولية للبيئة البحرية: دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، القاهرة، دار النهضة العربية للطبع والنشر والتوزيع، 2004م، ص143.
93. تفاوض في تلك الاتفاقية دول السعودية والسودان والأردن واليمن الشمالي واليمن الجنوبي والصومال ولم تشارك جيبوتي رغم دعوتها للمشاركة وكذلك مصر، إلا أنها انضمت إليها فيما بعد سنة 1989.
94. المواد 4-8 من اتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن جدة 1982.
95. المادة 3/2 من اتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن جدة 1982.
96. المواد 9-12 من اتفاقية حماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن جدة 1982.
97. راجع المادة (1/194) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.

98. راجع المادة (3/194) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.
99. راجع المادة (197) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.
100. راجع المادة (200/201) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.
101. راجع المادة (202) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.
102. راجع المادة (204) من اتفاقية قانون البحار مونتيجو باي لسنة 1982م.
103. المادة (2) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
104. المادة (3) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
105. المادة (4) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
106. المادة (5) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
107. المادة (8) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
108. المادة (16) من القانون رقم (8) لسنة 1973م بشأن منع تلوث مياه البحر بالزيت.
109. راجع: المادة (69) من القانون رقم (15) لسنة 2003م بشأن حماية وتحسين البيئة.
110. راجع: المادة (69) من القانون رقم (15) لسنة 2003م بشأن حماية وتحسين البيئة.