



جامعة حلب

كلية الحقوق

قسم القانون العام

دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن

رسالة أعدت لنيل درجة الماجستير في الحقوق

إعداد الطالب:

محمد أديب رافع الطماس

إشراف الدكتور:

حمّود تنّار

عميد كلية الحقوق – جامعة حلب

أستاذ مساعد في قسم القانون العام – كلية الحقوق – جامعة حلب

1435هـ - 2014م



جامعة حلب

كلية الحقوق

قسم القانون العام

دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن

رسالة أعدت لنيل درجة الماجستير في الحقوق

إعداد الطالب:

محمد أديب رافع الطماس

لجنة الحكم :

د. رضوان الحاف

د. حمود تنار

د. عبد الحميد جلبي

رئيساً

عضواً ومشرفاً

عضواً

1435 هـ - 2014 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال المولى عز وجل: ﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ
بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا
لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾ الآية {14} سورة الروم.

صدق الله العظيم

الإهداء

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة... ونصح الأمة... إلى نبي الرحمة ونور العالمين... منبع العلم الذي انتشر مضيئاً الظلمات حاملاً رسالة الحق...
حبيبي وسيدي محمد ﷺ

إلى المتربعة على عرش الأيام الطفلة التي عمرت بيتها من الحب والحجارة... المهرة الأصيلة التي طالما سبقت دنياها وزمانها...
سورية فرج الله عنك ما حل بك

إلى من قال عنهم الله في كتابه الكريم { وَلَا تَحْسَبَنَّ الَّذِينَ قُتِلُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ أَمْواتًا بَلْ أَحْيَاءٌ عِنْدَ رَبِّهِمْ يُرْزَقُونَ } سورة آل عمران آية (169)
الشهداء الأبرار

إلى من كلفه الله بالهبة والوقار... إلى من علمني العطاء بدون انتظار... إلى من أحمل اسمه بكل افتخار... أرجو من الله أن يمد من عمرك لتري ثماراً قد حان قطافها بعد طول انتظار... وستبقى كلماتك نجوم أهتدي بها اليوم وفي الغد...
والدي الغالي

إلى ملاكي في الحياة... إلى معنى الحب والتفاني... إلى بسمه الحياة وسر الوجود... إلى من كان دعائها سرّاً نجاحي وبلسم جراحي... إلى أغلى الحبايب
أمي الحنونة

إلى من علموني علم الحياة... إلى من أظهروا لي ما هو أجمل من الحياة... إلى أصحاب القلوب الطيبة والنوايا الصادقة
إخوتي الأعزاء

إلى من كنت أتمنى أن يكون في جانبي... إلى من أودع الله طفلتان... إلى من أدعو الله أن يتغمده برحمته ويسكنه فسيح جناته
صهري الغالي حسين رحمك الله

إلى العصافير التي تغرد في فناء روحي...

فيضفون الجمال والسعادة على كل شيء
أبناء أخواتي

إلى من كانوا ملاذي وملجأني... إلى من تذوقت معهم أجمل اللحظات... إلى من سأفتقدهم... وأتمنى أن يفتقدوني... إلى من أحببتهم في الله
أصدقائي الأحبة

شكر وتقدير

أُتقدم بالشكر الجزيل والعرفان بالجميل والاحترام والتقدير لمن غمرني بالفضل واختصني بالنصح وتفضل علي بقبول الإشراف على رسالة الماجستير، أستاذي ومعلمي الفاضل: الدكتور حمود تنار، ولعلي لا أعدو الحق إذ أقول أنه كان لي نعم الناصح الأمين ونعم الأب الوقور ونعم الأخ الحليم أفاض علي بعلمه وشملي بفضلته ومنحني الثقة وغرس في نفسي قوة العزيمة ولم يدخر جهداً، ولم يبخل علي بشيء من وقته الثمين. أبقاه الله ذخراً لطلبة العلم وجعل ذلك في ميزان حسناته وأرضاه بما قسم له.

ماذا أجازيك فضلاً يا معلمنا يرعاك ربي ودمتم مفخراً فينا

مهما أقول فلن أوفيك حقكمُ يا من بذلت الجهد كي للوعي ترسينا

كما أتقدم من الدكتور رضوان الحاف رئيس قسم القانون الدولي، بوافر الشكر وجزيل العرفان لقبوله عضوية ورئاسة لجنة الحكم، باذلاً من وقته وجهده الثمينين في قراءة سطور البحث وما بينها، ليت سطوري تصادف فيها قبولاً، وتتهل من علمه وحلمه إثراءً وإغناء.

كما لا يفوتني تقديم جل امتناني ووافر عرفاني للدكتور عبد الحميد جلبي وكيل كلية الحقوق للشؤون العلمية، لتفضله بالاشتراك في عضوية لجنة الحكم على الرسالة، مضيفاً بنقده السديد إليها قيمة علمية نوعية.

كما أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة إلى جميع أساتذتنا في كلية الحقوق الذين يبذلون جهود كبيرة من أجل بناء جيل الغد لتبعث الأمة من جديد.

أبدي احترامي لمن بالعلم سيرني لولاه ما عمت الأفكار واديننا

شهادة

نشهد بأنّ العمل المقدم في هذه الأطروحة هو نتيجة بحث علمي قام به المرشح محمد أديب الطماس تحت إشراف الدكتور حمّود تنّار، عميد كلية الحقوق بجامعة حلب وأستاذ مساعد في قسم القانون العام بكلية الحقوق بجامعة حلب. وإنّ المراجع التي ذكرت في هذا العمل موثقة في نص هذه الرسالة.

الأستاذ المشرف
الدكتور: حمّود تنّار

ﺗﺼﺮﯨﺢ

أﺻﺮﺡ ﺑﺎﻥَ ﻫﺬﺍ ﺑﺤﺚ:

"ﺩﻭﺭ ﺗﺸﺮﯨﻊ ﺍﻟﺴﻮﺭﯨ ﻓﯩ ﺣﻤﺎﯾﺔ ﺍﻟﺒﯩﺌﺔ ﺍﻟﺒﺤﺮﯨﺔ ﻣﻦ ﺗﻠﻮﺙ ﺍﻟﻨﺎﺟﻢ ﻋﻦ ﺍﻟﺴﻔﻦ"

ﻟﻢ ﯾﺴﺒﻖ ﺃﻥ ﻗﺒﻞ ﻟﻠﺤﺼﻮﻝ ﻋﻠﻰ ﺃﯾِّ ﺷﻬﺎﺩﺓ، ﻭﻻ ﻫﻮ ﻣﻘﺪﻡ ﺣﺎﻟﯩﺎً ﻟﻠﺤﺼﻮﻝ ﻋﻠﻰ ﺷﻬﺎﺩﺓٍ ﺃﺧﺮﻯ، ﺩﺍﺧﻞ ﺍﻟﻘﻄﺮ ﺍﻟﻌﺮﺑﯩ ﺍﻟﺴﻮﺭﯨ ﺃﻭ ﺧﺎﺭﺟﻪ.

ﺍﻟﻤﺮﺷﺢ: ﻣﺤﻤﺪ ﺃﺩﯨﺐ ﺍﻟﻄﻤﺎﺱ

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله القائل في كتابه الكريم إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ. (١) وأفضل الصلاة وأتم التسليم على محمد (صلى الله عليه وسلم) وعلى آله وصحبه أجمعين ومن اتبعه إلى يوم الدين. أما بعد:

تعد البيئة أحد أهم العناصر الأساسية التي يرتبط وجود الإنسان وقدرته على العيش ببقائها سليمة ونظيفة من كل ما يمكن أن يلحق بها من أضرار، أو ما يصيبها من جراء الاستخدام السيئ والمفرط، وصولاً بها إلى اضمحلال مواردها وحتى انعدامها فالبيئة هي المحيط الحيوي الذي تعيش فيه الأحياء، ومنها الإنسان والذي يؤثر ويتأثر بها كغيره، ولكن يبقى له الأثر الكبير لأنه المخلوق الذي خصه الله بنعمة العقل فإذا اعتدل بالاستفادة منها صلح شأنها، وعادت عليه بالفائدة أكثر ومنحته خيراتها أما إذا أفرط وأساء استعمالها، ساء حالها وكان أكثر المتضررين من ذلك.

ومشاكل البيئة أصبحت تأخذ أهمية كبرى على كافة المستويات وانشغلت بها جميع الدول وانهقدت من أجلها الكثير من الاتفاقيات والمؤتمرات، وانشغلت بقضاياها الكثير من المحاكم والمنظمات الدولية العالمية منها والإقليمية، واهتم بها الكثير من المفكرين والعلماء حتى عامة الناس.

إن هذا الاهتمام بمشاكل البيئة، إن كان على الصعيد المحلي أو الدولي، جسده خطورة وجسامة الآثار التي تترتب على تلوث البيئة، إذ يترك التلوث آثاراً خطيرة على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي، فعلى الصعيد الاجتماعي، يشكل تلوث البيئة اليوم عائقاً أمام تقدم الإنسان ورفقيه، في وقت سعى وما زال يسعى، لإيجاد كل ما من شأنه أن يحقق سعادته، ويوفر له أسباب العيش الكريم. فتلوث الموارد الطبيعية، سيحرم الإنسان من الانتفاع بما تدره من ثروات، أو الانتفاع بها ولكن بشكل منقوص، أو بشكل يسبب له ضرراً، إن في جسمه أو في أملاكه، فينكبد خسارة تتمثل بمصاريف المعالجة والتطبيب، نتيجة الإصابة بالأمراض، أو دفع كلفة إزالة آثار الملوثات التي تعرضت لها أملاكه، أو نقص بالقيمة الفعلية لأملكه (كانخفاض سعر العقار عن سعره الحقيقي) بسبب تعرضها للتلوث.

فالإنسان أصبح له الحق في العيش ضمن بيئة سليمة وخالية من التلوث، وبالتالي هناك صلة ما بين المصالح الفردية، ومشكلة التلوث البيئي. وقد تأكد ذلك في محضر اجتماع للحكومة الأمريكية عند مناقشتها لقانون السياسة البيئي الوطني (NEPA) في مطلع العام ١٩٧٠، حيث أشارت إلى أن أحد غايات السياسة البيئية لهذا القانون، هو تحقيق الرفاهية العامة (general welfare) لأبناء المجتمع الأمريكي، في ظل بيئة خالية من التلوث (١).

أما على الصعيد الاقتصادي (٢)، فنجد أن هنالك علاقة وطيدة بين تلوث البيئة، وعملية تطوير الاقتصاد وازدهاره، لاسيما متى كانت الدول تعتمد في اقتصادها على الموارد الطبيعية، أو بعضها، كاستغلال الغابات لتصدير الأخشاب، أو تعدين الثروات البحرية وتصديرها، أو الاعتماد على الأحواض المائية والأنهار لتوزيع مياه الشرب على السكان.....الخ. فتلوث تلك الموارد وغيرها، سيضع اقتصاديات هذه الدول في مأزق. ولكن ما تجب ملاحظته، هو أن فرض القيود على ممارسة الأنشطة الصناعية و التجارية التي تلوث البيئة، قد يكون مهمة صعبة على العلماء وواضعي القانون، ويرجع سبب ذلك إلى أن أي قانون يصدر بهذا الخصوص، يجب أن يوازن بين الآثار المفيدة لهذه الأنشطة على المجتمع، وبين ما يتصور أن تخلفه من مخاطر على البيئة وصحة الأفراد، فحماية البيئة من التلوث، تشكل اليوم ضمانة جدية وفعالة، بل ومتطلب أساسي لأجل تطوير الاقتصاد والنهوض به، كما تشكل الحد الأدنى من متطلبات العيش الكريم للإنسان داخل مجتمعه.

وترتيباً على ذلك، نجد بأن الحاجة إلى مكافحة مشكلة التلوث البيئي، لما لها من تأثير على عجلة الاقتصاد، وتقدم المجتمع وازدهاره، قد دفعت الدول إلى سن العديد من التشريعات البيئية، وضمنتها أحكام تعالج كافة صور التلوث البيئي، وتحديد أشكال الجزاءات التي تترتب حال مخالفة تلك الأحكام، وتتوعد تلك الجزاءات بحسب أهمية المسائل البيئية التي تعالجها، ولم يكد قانون بيئي يخلو من فرض جزاءات جنائية وإدارية ومدنية، وذلك لكثرة الجرائم التي ترتكب بحق الأوساط البيئية المختلفة،

١- J. Gordon Arbuckle (and others), Environmental Law Hand book (fifth edition), Government institutes, inc, 1978 P.60.

٢- يمكن أن ينجم عن تلوث البيئة أضرار اقتصادية واجتماعية في آن واحد. فالحكم بإغلاق المصانع الملوثة، إن بقرار من المحكمة، أو بأمر من الإدارة، سيجعل عمال تلك المصانع بدون عمل، إذ إن عملهم في تلك المصانع، كان يؤمن لهم ولأفراد أسرهم مورد رزق يعناشون منه، بالإضافة إلى أن أصحاب المصانع الملوثة، سيتوقفون عن دفع المستحقات المترتبة عليهم، فيتعرضون مع مؤسساتهم للإفلاس، وما يتصور أن ينجم عنه من آثار سلبية تنعكس على الاقتصاد بشكل عام.

فمع تزايد حجم الجرائم التي تتعرض لها تلك الأوساط، وتدميرها وإفساد نظامها الطبيعي، أصبح البعض يتحدث عما يسمى بالإرهاب البيئي (trrorisme ecologic)، إذ أن عدم احترام القواعد المتعلقة بالبيئة، يمثل اليوم سلوكاً خطيراً على الوسط الاجتماعي، الأمر الذي يستوجب التشدد في معاملة الانتهاكات البيئية، كي تعامل معاملة الأفعال الجرمية الأخرى، التي تمس الإنسان في حياته وحيثه والمجتمع والدولة، المنصوص عليها في قانون العقوبات الأساسي، وذلك بوصفها جرائم (أي جرائم التلوث) تقع على الحق والملكية، واعتبار الملوث بمستوى صفة السارق والقاتل، حيث إن حياة الأسماك تكون محمية بنظام قانوني، أكثر صرامة من صحة الإنسان (١).

وإن مضمون البيئة يشمل كلاً من البيئة البرية والبيئة المائية والبيئة الجوية، والبيئة المائية بدورها تشمل كلاً من بيئة البحار والمحيطات وبيئة المياه العذبة. وللبحار والمحيطات أهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به البحار والمحيطات من خصائص تتفرد بها جعلتها محورا للاهتمام الإنساني منذ أقدم العصور وبوجه عام تغطي البحار والمحيطات ما يزيد عن ٧١% من مساحة الكرة الأرضية وتحتوي على ٩٧% من المياه الطليقة الموجودة على سطح الأرض (٢).

كما تضم أكثر من ٩٠% من أنواع الحيوانات الموجودة على كوكب الأرض، وتنتج البحار ما يقارب ثلاثة أرباع الأوكسجين الذي نتفسه، وبالتالي تضمن مزيداً من التنوع البيولوجي وتلعب دوراً حاسماً في المناخ، والبحر عبارة عن خزان هائل وكبير للطاقة ويساعد في تنقية جو الأرض عن طريق عملية التمثيل الضوئي، ولذلك يعد تلوث البحار والمحيطات، في المحصلة الأخيرة، تلوثاً لكامل الكرة الأرضية (٣).

وبما أن البحار والمحيطات تشغل الجزء الأكبر من مساحة الكرة الأرضية، فإن صلاح كوكب الأرض وقابليته للحياة يتوقف على صلاح البحار والمحيطات وسلامة بيئتها. ومظاهر كثيرة من حياة الإنسان ارتبطت منذ القدم وحتى الآن بالبحار والمحيطات من حيث كونها طرقاً للمواصلات والاتصالات ومستودعاً غنياً بالثروات الطبيعية الحية وغير الحية بما يجعلها مورداً أساسياً للغذاء والمواد اللازمة للتنمية والتقدم الاقتصادي.

١- Michel PRIEUR, Droit de l'environnement, Dalloz, Delta, 2001, P,N, 856.

٢- د. محمد نبهان سويلم، التلوث البيئي وسبل مواجهته، الهيئة المصرية للكتاب، ١٩٩٩م، ص ٦٧.

٣- د. سعيد محمد الحفار، الموسوعة البيئية العربية، المجلد الثاني، التلوث واقتصادياته، جامعة قطر، ١٩٩٨م، ص ١٣٥١.

هذا بالإضافة إلى احتياج الإنسان لها في مجالات علمية وترفيهية لا تقل أهمية عن الاحتياجات الأخرى، من هنا كان طبيعياً أن تشعر الدول بأهمية الحفاظ على البحار وبيئتها وتجنّبها ما قد يهددها من مخاطر التلوث التي تضر وتعرقل الاستخدامات البشرية للبحار وقد ظل الإنسان لأحقاب طويلة ينظر إلى البحار والمحيطات بوصفها قادرة بنسب مساحتها الفسيحة على استيعاب كل ما يلقي فيها من مخلفات ومواد (١). وأنها قادرة على تنظيف نفسها بنفسها، غير أن الدراسات الحديثة أثبتت خطأ هذا التصور وكشفت ما تعاني منه البيئة البحرية من تلوث حاد بسبب ما يلقي فيها من فضلات ومواد وأشياء ضارة بحيث أصبحت مشكلة تلوث البيئة البحرية من المشكلات الخطيرة التي تهدد الإنسان ذاته فضلاً عن سائر الكائنات الحية الأخرى النباتية والحيوانية (٢) .

كل هذه الأسباب جعلت مشكلة تلوث البيئة البحرية واحدةً من أهم المشاكل التي تواجه الجنس البشري، وذلك نظراً لتداخلها بعضها ببعض وكونها وحدة طبيعية واحدة، مما يجعل الأخطار المترتبة على تلوثها تمتد إلى كل جزء منها، كون المحيطات رئة الأرض ومصدر للخيرات الغذائية وللمواد الخام.

وإن البيئة البحرية تتعرض لأخطار متعددة من التلوث الذي يمكن حصر مصادره فيما يلي:

أولاً : المخلفات والنفايات الخطرة التي تصرف من البر إلى البحر .

ثانياً : نواتج أعمال التجهيزات الهندسية في البحر .

ثالثاً : آثار العمليات الإرهابية للتجارة الدولية للنفايات الخطرة المهلكة بكافة أشكالها .

رابعاً: عمليات التنقيب عن البترول والغاز الطبيعي في الحقول البحرية وعمليات الإنتاج البحري للبترول وحوادث الحفرات البحرية.

خامساً : المواد الإشعاعية التي تدخل إلى البحار والسواحل بطرق مباشرة أو غير مباشرة كنتيجة لأنشطة متعددة للإنسان.

سادساً : إبحار السفن ناقلات الصلب السائل أو الصلب الجاف بعد تفريغها لشحناتها في الميناء ثم قيامها بغسيل صهاريجها أو عنابرها وطردها المخلفات أو الفضلات المتبقية في صهاريجها إلى البحر بدلاً من طردها إلى الأماكن المخصصة لها.

سابعاً : مخلفات السفن من الصرف الصحي والفضلات والنفايات والقمامة التي تلقى في البحر بدلاً من تحويلها إلى التتكات الخاصة لتفريغها بعد ذلك في التسهيلات أو التجهيزات المخصصة لذلك بالموانئ.

١- د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، ١٩٨٣م، ص/٤٦٤.

٢- جيلدا زاخيا، مشكلة التلوث في البحر المتوسط، معهد الإنماء العربي، بيروت، ١٩٨٢م، ص/٢٥ وما بعدها .

ثامناً : حوادث سفن البضاعة العامة الناقلة لشحنات من البضائع الخطرة الضارة أو المؤذية معبئة في وسائل تعبئه أو في أوعية احتواء الغازات المضغوطة أو في صهاريج أو في حمولة حاويات.

تاسعاً : حوادث السفن ناقلات البضائع الصلب السائل وناقلات الغاز المسال وناقلات الكيماويات الصلبة وناقلات الصلب الجاف.

عاشراً : حوادث التلوث البحري من السفن بالزيت (النفط).

ويعد التلوث من السفن من أهم وأخطر المصادر التي تهدد البيئة البحرية بالتلوث، وذلك نتيجة لتزايد حركة السفن وناقلات والتطور في حجمها والتطور الكبير في صناعتها لتنتقل شحنات ضخمة عبر الدول مما يجعلها مصدراً خطيراً ينادى بالبيئة البحرية بالتهديد بخطر التلوث. ومن المعروف أن للبيئة طاقة محدودة على استيعاب ما يطرأ عليها من تغيرات نتيجة نشاط الإنسان، فإذا تجاوزت حدود طاقتها أدى ذلك إلى خلل يصعب علاجه أو تعويض خسائره (١).

ولذلك تنبه الإنسان إلى ذلك الخطر وذهب إلى مواجهته وحماية البيئة بكافة الطرق العلمية والاجتماعية والقانونية، وبالتالي فحماية البيئة من التلوث يتركز على جوانب ثلاثة علمي واجتماعي وقانوني.

وفي الحقيقة إن دور المشرع لا يقل أهمية عن دور العالم والباحث في مجال علم البيئة، فالعلماء والباحثون في مجال البيئة يثبتون ويبينون من خلال الأبحاث والدراسات التي يقومون بها حجم المخاطر التي تهدد الموارد الطبيعية ويبينون في نفس الوقت أسباب هذه المخاطر التي ترجع في معظمها إلى الإنسان نفسه وما يقوم به من أعمال تخريبية مقصودة وغير مقصودة. ولكن نتائج هذه الدراسات على الرغم من أهميتها في بيان المخاطر التي تهدد الحياة الإنسانية وأسبابها لن تبلغ غايتها أو بالأحرى لن ينتفع بها، إن لم يتضمنها نص قانوني جامع مانع لما يحتويه من إجراءات وترتيبات وعقوبات يكون ملزماً لكافة الأطراف المعنية سواء أكان هذا الطرف هو مسبب التلوث ومصدره أو المكلف بإجراءات الرقابة، والحماية الواجبة تحمي في النهاية المجتمع الإنساني من أي تلوث يؤثر على سلامة إقامتهم على الأرض. (٢)

١- المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، منشآت المعارف، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر، ص ١ وما بعدها.

٢- د.حمود تار، نوبة ألقبت على طلاب الماجستير في كلية الحقوق، جامعة حلب، ٢٠٠٩.

فتوصيف حالة الخطر التي تهدد البيئة الإنسانية دولياً أو محلياً وبيان أسبابها لن يؤدي إلى نفع إن لم يتم اتخاذ الإجراءات القانونية الضرورية التي من شأنها مكافحة هذه المخاطر. وبالتالي فإن دور المشرع لا يمكن فصله عن دور الباحث أو العالم فعمل كل منهما يكمل الآخر. فالمشرع من دون دراسات علمية تبين المخاطر البيئية وأسبابها قد لا يجد مبرراً لاتخاذ أي إجراء قانوني لأنه سيكون اعتباطي وغير موضوعي وغير مبرر. (١)

وعلاقة الإنسان بالبيئة الطبيعية هي من أهم الجوانب والأبعاد ذات الصلة بمصالحه العامة التي تحتاج إلى قواعد منظمة، وما من شك فإن حماية البيئة الطبيعية تقع في موقع متقدم من هذه العلاقة، وحتى يتحكم الإنسان بالبيئة الطبيعية لأبد من أن يتحكم بنفسه أولاً، والتشريع هو أداة مهمة ليتحكم الإنسان بنفسه.

وبما أن التلوث من السفن يعد من أخطر المصادر التي تهدد البيئة البحرية بالتلوث، فقد نشطت الدول على وضع القواعد القانونية التي ترمي إلى منع تلوث البيئة البحرية، أو خفضه أو السيطرة عليه، أو الحد منه. ومن هذه الدول التي نشطت إلى وضع قواعد قانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث، الدولة السورية، حيث أصدر المشرع السوري تشريعات خاصة بحماية البيئة الطبيعية، ومن بين هذه التشريعات تشريع خاص بحماية البيئة البحرية.

ومن هنا سيكون بحثنا مركز على دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، وبالتالي سيكون نطاق البحث كالاتي

نطاق البحث

يتركز نطاق هذا البحث وهو (دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن) على الجوانب القانونية حيث جرى إيراد التعريفات الخاصة بالبيئة البحرية والسفن المسببة لتلوث البيئة البحرية، ووضعها في إطار المفهوم القانوني للتلوث على أن هذا المفهوم لا يقتصر على الأفعال المباشرة وغير المباشرة التي يتسبب في حدوثها الإنسان، وإنما قد يكون لإرادة غير الإنسان سبب فيها كأفعال الطبيعة أو القضاء والقدر.

كما تم التعرف على أهمية البيئة البحرية التي دفعت المشرع السوري إلى حمايتها من التلوث الذي يمكن أن تتعرض له، وجرى التعرف على أقسام هذه البيئة من أجل التعرف على السلطات الممنوحة للدولة السورية التي يمكن أن تتخذها في كل قسم من أقسام هذه البيئة في حال تعرضها للتلوث.

وبالنسبة للحماية الوقائية والتنظيمية للبيئة البحرية، فقد تم التعرف عليها من ناحيتين، من ناحية أولى تم التعرف على أهم القواعد القانونية الوقائية والتنظيمية الواردة في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها سوريا وأصبحت جزءاً من التشريع الوطني. ومن ناحية ثانية تم التعرف على أهم القواعد والإجراءات القانونية التي يتضمنها التشريع البيئي الوطني.

أما عن المسؤولية الناجمة عن عدم احترام الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث ومؤیداتها، فتتضمن كل من المسؤولية القانونية عن تلوث البيئة البحرية، والمؤیدات القانونية التي تفرض على الملوث للبيئة البحرية. فبالنسبة للمسؤولية القانونية عن تلوث البيئة البحرية تم التعرف على مسؤولية الأشخاص في مجال تلوث البيئة البحرية، والتعرف أيضاً على مسؤولية الدولة في هذا المجال. وأما بالنسبة للمؤیدات القانونية فقد تم التعرف على صور هذه المؤیدات التي يمكن أن تفرض على المسؤول قانوناً عن التلوث الحاصل للبيئة البحرية.

أهمية البحث

تشكل الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث موضوعاً أساسياً ، وهو من المواضيع المهمة التي تفرض نفسها على الواقع الدولي والوطني. وللبيئة البحرية أهمية جوهرية من عدة نواحي، تجارية و ثقافية و سياسية و عسكرية والخ تجعلها محط أنظار الجميع. وإن لمخاطر التلوث التي تتعرض لها البيئة البحرية آثار ضارة من حيث الاقتصاد والسياحةالخ. وإن من مخاطر تلوث البيئة البحرية، تهديداً لطبيعة حياة الإنسان وهي أيضاً تهدد حياة النباتات والحيوانات البحرية بالفناء والتي هي مصدر الحياة فوق الأرض، فما يوجد من موارد طبيعية في عالم البحار لا يقدر بثمن وهي من النعم التي أنعم الله بها على الإنسان لاستغلالها والاستفادة منها، لا للقضاء عليها وتدميرها عن طريق تلويث البحار .

لذلك كان لزاماً علينا أن نقوم بدراسة أهم القواعد القانونية التي تساعد على حماية البيئة البحرية من التلوث. ولا بد أيضاً من التعرف على أهم الإجراءات القانونية التي نص عليها المشرع السوري لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن.

أهداف البحث

إن سوريا قامت بسن تشريعات عديدة للحد من تدهور البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص وأقامت المؤسسات والأجهزة الوطنية والمحلية بهدف السهر على تطبيق وتنفيذ هذه التشريعات، كما أنها انضمت إلى العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالبيئة البحرية.

ونلاحظ أن القصور في حماية البيئة البحرية من التلوث، إما أن يكون ناتجاً عن سوء التعميم في القوانين، أو إلى نقص في القدرات لتنفيذ هذه القوانين، أو عن عدم كفاية النظم الأساسية التي تفرض القوانين بواسطتها، إما لأنها غير مناسبة أو لأنها تسفر عن نتائج اقتصادية وخيمة. إلا أن العقبات الرئيسية التي تواجه تنفيذ التشريعات الخاصة بحماية البيئة البحرية تتمثل في قصور قدرات الإنفاذ وضعف الموارد المالية، أو محدودية الجهود البشرية المتخصصة والازدواجية الناتجة عن تشتت المؤسسات الإدارية المكلفة بحماية البيئة، وضعف التنسيق بين الإدارات والمنظمات والجمعيات البيئية، وغياب الرقابة الذاتية الفعالة، وغياب أو ضعف نظام العقوبات، والاستهتار في تنفيذ المعاهدات والاتفاقيات الدولية البيئية، والفشل في تحقيق التوازن بين متطلبات التنمية وحماية البيئة البحرية من التلوث وتضارب وتناقض القوانين.

ومن هنا وإيماناً منا بأهمية البيئة البحرية وإدراكاً منا بأن التلوث الناجم عن السفن يعد من أخطر أنواع التلوث التي تهدد البيئة البحرية. فإن هذا البحث يهدف إلى عرض أهم القواعد القانونية الوطنية التي تساعد على منع تلوث البيئة البحرية عن السفن أو الحد من تلوثها وذلك من خلال التشريعات البيئية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

إشكالية البحث

إن سوريا من الدول التي قامت بسن تشريعات خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث وكما أنها انضمت إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث.

ومما يطرح هنا هو: هل هذه التشريعات كافية للحد من تلوث البيئة البحرية أو منع تلوثها؟ هل هناك تضارب بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية؟ أم كل منهما يكمل بعضه البعض. ما هي القواعد والإجراءات القانونية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية؟ وهل هذه القواعد قادرة على منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه؟ من هو المسؤول عن تلوث البيئة البحرية؟ هل هم الأشخاص الطبيعيين فقط؟ أم أن الدولة أيضاً يمكن أن تكون مسؤولة عن تلوث البيئة البحرية؟ ما هو الجزاء الذي فرضه التشريع السوري على المسؤول عن تلوث البيئة البحرية؟ هل هذا الجزاء قادر على تحقيق الردع العام والخاص أم لا؟ .

منهج البحث

سنقوم بدراسة أهم التشريعات الوطنية التي تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن وأهم الاتفاقيات الدولية. وتحليل نصوصها لاستنباط أهم الضمانات والإجراءات والآليات التي تضمنتها هذه القوانين والاتفاقيات لحماية البيئة البحرية من التلوث.

صعوبات البحث

١. ندرة المراجع التي تعالج مسائل تلوث البيئة بشكل عام، والبيئة البحرية بشكل خاص، في الجمهورية العربية السورية.
٢. ندرة أو عدم وجود أحكام قضائية بشأن مسائل تلوث البيئة البحرية في المحاكم السورية.
٣. صعوبة التنقل بين المحافظات، وحتى إلى البلدان المجاورة، للحصول على المراجع المطلوبة، وذلك نتيجة الظروف التي تتعرض لها الجمهورية العربية السورية.

خطة البحث

في هذه الدراسة جرى تناول الموضوع (دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن) من خلال مبحث تمهيدي وفصلين رئيسيين، وفقاً للخطة التالية:

المبحث التمهيدي: فقد خصص لدراسة المفهوم القانوني للبيئة البحرية وتلوثها من السفن، حيث قسم هذا المبحث إلى مطلبين:

تناول المطلب الأول: البيئة البحرية (مفهومها - أهميتها - نطاقها القانوني)، حيث تم التعرف على مفهوم البيئة البحرية، وأهمية البيئة البحرية، كما تم تحديد النطاق القانوني للبيئة البحرية.

وتناول المطلب الثاني: تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، حيث تم تحديد المفهوم القانوني للتلوث، وتحديد مفهوم السفن المسببة للتلوث.

الفصل الأول: فقد خصص لدراسة الحماية التنظيمية والوقائية للبيئة البحرية من التلوث. وقسم هذا الفصل إلى مبحثين.

تتاول المبحث الأول، الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من الاتفاقيات البيئية الدولية. حيث قسم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث تم التعرف في المطلب الأول على المنظمات الدولية التي لها علاقة بحماية البيئة البحرية. أما في المطلب الثاني فقد تم التعرف فيه على الأحكام العامة والنوعية لحماية البيئة البحرية.

أما المبحث الثاني، فقد تتاول الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من القانون البيئي السوري. وقسم هذا المبحث إلى مطلبين، تم التعرف في المطلب الأول على هيئات حماية البيئة. أما المطلب الثاني حيث التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦ ونطاق تطبيقه.

الفصل الثاني: فقد خصص لدراسة المسؤولية الناجمة عن عدم احترام الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث ومؤیداتها، وقسم إلى مبحثين:

حيث تتاول المبحث الأول، تحديد المسؤولية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية. وقسم هذا المبحث إلى مطلبين، تتاول المطلب الأول، مسؤولية الأشخاص عن تلوث البيئة البحرية. أما المطلب الثاني، فقد تتاول مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية.

أما المبحث الثاني، فقد تتاول المؤیدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية. وقسم هذا المبحث إلى مطلبين، تتاول المطلب الأول، صور المؤیدات القانونية المترتبة على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية. أما المطلب الثاني، فقد تتاول آلية فرض الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري.

الخاتمة: تتاولت النتائج التي تم التوصل إليها، والتوصيات.

المبحث التمهيدي

المفهوم القانوني للبيئة البحرية وتلوثها من السفن

إن البيئة البحرية تتعرض لأخطار متعددة من التلوث ومن أنواع التلوث الذي تتعرض له هو التلوث الناجم من السفن، حيث يعد التلوث من السفن من أخطر المصادر التي تهدد البيئة البحرية بالتلوث، وذلك نتيجة لتزايد حركة السفن والناقلات والتطور في حجمها لتتنقل شحنات ضخمة عبر الدول.

وإن الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث من السفن، تعتمد بالدرجة الأولى على التعرف على البيئة البحرية التي نريد حمايتها من التلوث، وذلك من خلال التعرف على مفهوم هذه البيئة والتعرف على مدى أهمية هذه البيئة التي دفعت المشرع إلى القيام بحمايتها، كما أن البحار والمحيطات تغطي ما يزيد عن (٧١ ٠١٠) من مساحة الكرة الأرضية أي أن النطاق الجغرافي للبيئة البحرية كبير، ومن هنا علينا أن نحدد النطاق القانوني لهذه البيئة من أجل معرفة الحقوق والواجبات المترتبة على كل منطقة من مناطق هذه البيئة. وبما أننا نتحدث عن تلوث البيئة البحرية من السفن. فعلى أن نتعرف عن مفهوم التلوث الذي تتعرض له البيئة البحرية، والتعرف على السفن التي تسبب التلوث في البيئة البحرية وما أنواع هذه السفن. ومن هنا سنقوم بتقسيم هذا المبحث إلى ما يلي:

المطلب الأول: البيئة البحرية (مفهومها - أهميتها - نطاقها القانوني).

المطلب الثاني: تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن.

المطلب الأول

البيئة البحرية (مفهومها- أهميتها- نطاقها القانوني)

لابد في البداية من أن نحدد ما هو المقصود بالبيئة البحرية، وذلك من خلال تحديد مفهوم البيئة البحرية، ومن ثمَّ ما أهمية البيئة البحرية التي تدفعنا لحمايتها من التلوث، وهل البيئة البحرية وحدة متكاملة من الناحية القانونية أم لها تقسيمات. ولذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع:

الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية.

الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية.

الفرع الثالث: التحديد القانوني للبيئة البحرية.

الفرع الأول

مفهوم البيئة البحرية

إن مصطلح البيئة في اللغة مشتق من الفعل الثلاثي (بوأ) كما ورد في القرآن الكريم في قوله تعالى: {وَالَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ لَنُبَوِّئَنَّهُمْ مِنَ الْجَنَّةِ غُرَفًا} (١)، فالبيئة في اللغة العربية تعني مكان الإقامة أو المنزل أو الحالة أو الهيئة، ويقال: أبائه منزلاً وبوأه إياه وبوأه له وبوأه فيه، بمعنى هياه له وأنزله ومكن له فيه (٢)، كقوله تعالى {وَالَّذِينَ تَبَوَّعُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ} (٣)، وكقوله تعالى { وَأَوْحَيْنَا إِلَىٰ مُوسَىٰ وَأَخِيهِ أَنْ تَبَوَّأَ لِقَوْمِكُمْ بِمِصْرَ بَيْوتًا وَاجْعَلُوا بُيُوتَكُمْ قِبْلَةً وَأَقِيمُوا الصَّلَاةَ وَبَشِّرِ الْمُؤْمِنِينَ} (٤). والبيئة بالكسر تعني الحالة، فيقال بيئة طبيعية، واجتماعية، واقتصادية، وسياسية.....الخ.

فالبيئة إذاً هي المكان أو المنزل، الذي يعيش فيه الكائن الحي، أو الحالة التي يكون عليها الكائن الحي. وقد ورد مصطلح البيئة في معجم لاروس للدلالة على أنها (مجموعة العناصر الطبيعية والاصطناعية، التي تشكل إطار حياة الفرد). وفي معجم رويرر يدل على أنها (مجموعة الظروف الطبيعية والفيزيائية والكيميائية والبيولوجية والثقافية والاجتماعية، القابلة للتأثير على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية) (٥).

من جانب آخر فإن العلوم الحيوية والطبيعية تتطوي على مجالات مختلفة لمعنى البيئة التي تركز على التفاعلات العضوية وغير العضوية، والتفاعلات الكيميائية والفيزيائية بين الكائن الحي والوسط المحيط به.

-
- ١- سورة العنكبوت، آية ٥٨/. وانظر إبراهيم مصطفى، حسن الزيات، محمد النجار، حامد عبد القادر، المعجم الوسيط، المكتبة الإسلامية، اسطنبول، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٧٥.
 - ٢- انظر معجم لسان العرب، للعلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، المجلد الأول، دار صادر، بيروت، الطبعة السادسة، ١٩٩٧م، ص ٣٩.
 - ٣- سورة الحشر، آية رقم ١٩.
 - ٤- سورة يونس، آية رقم ٨٧.
 - ٥- انظر د. خالد خليل الظاهر، قانون حماية البيئة في الأردن، المكتبة الوطنية، عمان، ١٩٩٩م، ص ٨ وما بعدها.

فقد اتفق العلماء هنا على مفهومين اصطلاحيين للبيئة كليهما يكمل الآخر (١)، المفهوم الأول وهو البيئة الحيوية، وتعني كل ما يختص بالإنسان لا بحياته- من تكاثر ووراثة فحسب- بل تشمل أيضا علاقته بالمخلوقات الحية- حيوانية أم نباتية- والتي تعيش في صعيد واحد (٢). المفهوم الثاني وهو البيئة الطبيعية أو الفيزيائية وتعني موارد المياه والفضلات والتخلص منها، والحشرات وتربة الأرض، والمسكن والجو ونقاوته وتلوته، والطقس، وغير ذلك من الخصائص الطبيعية للوسط، ولقد عرفها الدكتور ماجد راغب الحلو بأنها (المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان بما يشمل من ماء وهواء، وفضاء وتربة وكائنات حية، ومنشآت أقامها لإشباع حاجاته) (٣).

أما فيما يتعلق بتعريف البيئة وفق المفهوم القانوني، فلقد كان هنالك محاولات تشريعية لتعريف البيئة وتحديد مفهومها باعتبارها موضوعا للحماية القانونية، حيث وجد أن هنالك تشريعات حددت معنى البيئة، وتشريعات أخرى لم تحدد أي تعريف للبيئة (٤). وهذا يعود في حقيقة الأمر إلى أن بعض رجال القانون يرون أن لفظ بيئة يخلو من أي مضمون قانوني حقيقي لكونه لفظ يشير إلى الوسط الذي ينشأ فيه النظام (system) مثل أي نظام سياسي أو اجتماعي أو اقتصادي أو قانوني. (٥)

وكان التشريع السوري من التشريعات التي وضعت تعريف للبيئة، حيث ورد هذا التعريف في القانون السوري رقم ١١٢ لعام ٢٠١٢م المتعلق بإرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث، وذلك في المادة الأولى منه، حيث نصت على أن البيئة هي (المحيط الذي تعيش فيه الأحياء من إنسان وحيوان ونبات ويشمل الماء والهواء والأرض وما تحويه من مواد وما يؤثر على ذلك المحيط).

-
- ١- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، دون ذكر مكان النشر، ٢٠٠٦م، ص ٢١.
 - ٢- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالنظم الوضعية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م، ص ٢٥.
 - ٣- انظر د. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ٣٩.
 - ٤- من الدول التي لم تحدد معنى البيئة، السعودية، قطر، دولة الإمارات العربية المتحدة، للمزيد راجع، مجموعة القوانين الإطارية وقوانين أخرى لحماية البيئة في بلدان غرب آسيا، سلسلة التقارير والمطبوعات، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ١٩٩٦م.
 - ٥- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالنظم الوضعية، مرجع سابق، ص ٥.

ومن خلال هذا التعريف نرى أن المشرع السوري أخذ بالمفهوم الواسع للبيئة، حيث أنه لم يقتصر على الوسط الطبيعي بل شمل كل ما له علاقة وتأثير في المحيط الذي يحيا به الإنسان، وذلك عندما أضاف المشرع السوري في نهاية التعريف عبارة (وما يؤثر على ذلك المحيط).

كما أن المشرع المصري كان أيضا من بين التشريعات التي حددت تعريف للبيئة، حيث عرف البيئة في المادة ١١-١١ من القانون رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م بأنها (المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من ماء وهواء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت). ويلاحظ من خلال هذا التعريف أن المشرع المصري قد اعتنق المفهوم الواسع للبيئة الذي يشمل الوسط الطبيعي والصناعي.

إلا أن المشرع المصري عاد وأدرج نص آخر قيد هذه المادة بتحديد البيئة بالمادة ١١-١٩ بحيث نص على أن (حماية البيئة هي: المحافظة على مكونات البيئة والارتقاء بها ومنع تدهورها أو تلوثها أو الإقلال من حدة التلوث وتشمل هذه المكونات الهواء والبحار والمياه الداخلية متضمنة نهر النيل والبحيرات والمياه الجوفية والأراضي والمحميات الطبيعية والموارد الطبيعية الأخرى)(١). وبهذا النص يكون المشرع المصري قد عاد إلى المفهوم الضيق للبيئة حيث قصره على الوسط الطبيعي فقط.

أما المشرع اليمني فقد أخذ بالمفهوم الواسع للبيئة عندما عرفها بالقانون رقم ١٢٦١ لعام ١٩٩٥م في المادة ٢١-١٣ بأنها(٢): (المحيط الحيوي الذي تتجلى فيه مظاهر الحياة بأشكالها المختلفة). ويتكون هذا المحيط من عنصرين:

- أ- عنصر كوني: يضم الكائنات الحية من إنسان ونبات وحيوان، وموارد طبيعية من ماء وهواء وتربة وموارد عضوية وغير عضوية، وكذلك الأنظمة الطبيعية.
- ب- عنصر إنساني: ويشمل كل ما أضافه الإنسان للبيئة الطبيعية من منشآت ثابتة، وغير ثابتة، وجسور ومطارات ووسائل نقل وما استحدثه من صناعات ومبتكرات وتقنيات.

١- انظر القانون رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م في شأن البيئة ولائحته التنفيذية لجمهورية مصر العربية، ١٩٩٧م، ص ٣.
 ٢- انظر الجريدة الرسمية للجمهورية اليمنية، وزارة الشؤون القانونية ومجلس النواب، العدد ١٢٠ صادر بتاريخ ١٧١/جمادى الثاني ١٤١٦هـ، الموافق ١٠/١٣١/١٩٩٥م، ص ١.

مما سبق يتضح أن للبيئة مفهومين، مفهوم ضيق يقتصر على البيئة الطبيعية ويراد بها كل ما يحيط بالإنسان من عناصر حية وغير حية ليس للإنسان دور في وجودها. ومفهوم واسع يشمل بالإضافة للبيئة الطبيعية البيئة الاصطناعية، وتعني كل ما أوجده تدخل الإنسان وتعامله مع المكونات الطبيعية للبيئة، وتشمل:

أ- بيئة تكنولوجية: وتضم كل ما تم تشييده وبنائه بواسطة أنشطة الإنسان مثل المدن والمراكز الصناعية والتجارية، وطرق المواصلات. (١)

ب- بيئة اجتماعية: وهي النظام الذي تدار في إطاره العلاقات الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية مثل الأعراف والعادات الاجتماعية والقانون والتنظيمات الإدارية. (٢)

كل ما تقدم هو تعريف الجزء الأول من مصطلح البيئة البحرية ألا وهو البيئة، وحتى نتوصل إلى تعريف البيئة البحرية، يقتضي ذلك تعريف الجزء الثاني من مصطلح البيئة البحرية ألا وهو البحر.

إن تعريف البحر لغة يعني (الماء الواسع الكثير ويغلب فيه الملح) (٣). وقد عرف في معجم لسان العرب بأنه (الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا). وفي القرآن الكريم يطلق على البحر باليم كقوله تعالى {فَأَخَذْنَا مِنْهُ الْجُودَةَ فَتَبَدَّلْنَاهُمْ فِي الْيَمِّ فَاَنْظُرْ كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الظَّالِمِينَ} (٤)، ويطلق لفظ البحر على الماء سواء أكان مالحاً أو عذبا، وهذا ما أكده القرآن الكريم في قوله تعالى { وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٍ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمَنْ كُلَّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَبْلًا تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لِيَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} (٥). غير أن الغلبة تجري لتقييد لفظ البحر على الماء المالح دون العذب (٦)، وبهذا المعنى يتصف البحر بصفتين أساسيتين وهما الملوحة والكثرة.

-
- ١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالنظم الوضعية، مرجع سابق، ص ٦ .
 - ٢- انظر د.مها مختار، مختار كامل، البيئة وعوامل التلوث البيئي، الإسكندرية، ١٩٩٧م، ص ١٣.
 - ٣- انظر إبراهيم مصطفى، وآخرون، المعجم الوسيط، مرجع سابق، ص ٤٠.
 - ٤- سورة القصص، آية رقم ١٤٠١.
 - ٥- سورة فاطر، آية رقم ١١٢١.
 - ٦- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ٢٣.

أما من الناحية الاصطلاحية فقد جرى تعريف البحر بأنه (المسطحات الواسعة من المياه المالحة، وما يسفل تلك المسطحات من يابسة)(١)، أو بأنه (مسطحات المياه المالحة التي يجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجرافي واحد)(٢)، أو بأنه (مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً)(٣)، ومن ذلك نلاحظ أن الدلالة القانونية للبحر تنصرف إلى سطح البحر وقاعه وباطن تربته، وتشتمل على المعاني الجغرافية وسبل الملاحة فيها.

بعد أن عرفنا كل من البيئة والبحر، ننتقل إلى تحديد مفهوم مصطلح البيئة البحرية (marine environment) حيث تم التوصل إلى هذا المصطلح في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقد في جنيف في سويسرا ونيويورك ١٩٧٨م الذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية (marine life)(٤)، وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية، والنباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية حية وغير حية(٥) الأمر الذي أكدته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ونظرت إليها بأنه نظام بيئي (ecosystem) أو مجموعة من النظم البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة، في الزمان والمكان وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.

١- انظر د.محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٠م، ص ٩٨٤.

٢- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٩١م، ص ١٤.

٣- انظر د.محمد نيهان سويلم، التلوث البيئي وسبل مواجهته، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م، ص ٦٨.

٤- تعليق أوكس مان العالم الأمريكي للدورة السابعة المنشورة في المجلة الأمريكية. وذلك نقلا عن د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩م، ص ٤٦٥.

٥- انظر د.صلاح الدين عامر، المرجع السابق. ود.محمد نيهان سويلم، التلوث البيئي وسبل مواجهته، مرجع سابق، ص ٦٨.

ومن الناحية القانونية فقد عرف المشرع السوري مصطلح البيئة البحرية في القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦م الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث وذلك في المادة ١١١ فقرة ١٥١ بأنها (المياه البحرية وما فيه من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى والفضاء الجوي الذي يعلوها وما هو مقام عليها من منشآت ثابتة أو متحركة وتبلغ حدودها حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة التي تقع وراء البحر الإقليمي بما فيها المنطقة المتاخمة وتمتد باتجاه البحر العام إلى حد أقصى يبلغ مائتي ميل (١) بحري وهو ما يدعى أعالي البحار نظراً لأن للدولة حقوقاً سيادية على هذه المنطقة لاستغلال ثرواتها وفق الأحكام الدولية).

وعلى ضوء ما سبق فالبيئة البحرية تعني (مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً حرّاً طبيعياً، وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية، ونباتية، وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا) (٢). ويلاحظ أن هذا التعريف يكاد يكون جامعاً مانعاً لمفهوم البيئة البحرية لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن الكريم من دلالة على البحر بأنه الرقعة المائية الواسعة والتي سخرها الله سبحانه وتعالى لمنفعة البشر بقوله تعالى { اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَسْتَبْتَعُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ } (٣)، فالتسخير والبحث والابتغاء من فضل الله تعالى، تتم وفق عوامل تؤثر وتتأثر بالإنسان في عرض البحر على نحو يتفق مع معاني البيئة البحرية. (٤)

١- الميل البحري : الدقيقة القوسية المقاسة على دائرة العرض العظمى للكرة الأرضية ويساوي ١٨٥٢ متراً.

٢- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص ١٦.

٣- سورة الجاثية، الآية/١٢.

٤- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع

سابق، ص ٢٤.

الفرع الثاني

أهمية البيئة البحرية

تعد البيئة البحرية أكمل النظم البيئية في مجالنا الحيوي إذ تحتوي على كافة العناصر اللازمة لنشأة الحياة واستمرارها بل إن الآراء العلمية تكاد تتفق على أن أول مظاهر الحياة على الأرض كانت قد نشأت في البحر باعتبارها الوسط المثالي لنشأت تلك الحياة. (١)

فلبينة البحرية أهمية اقتصادية من حيث أنها مصدر للثروات، ومصدر للغذاء، ومصدر للطاقة، بالإضافة إلى أنها طريقاً للمواصلات. كما أن لها أهمية حيوية من حيث أنها مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون، ومصدراً للأمطار، ولها دور في تحقيق التوازن المناخي. وبالتالي سنقوم بدراسة أهمية البيئة البحرية. وفق ما يلي:

أولاً : الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية:

إن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية تكمن في جوانب متعددة، ومن أهم هذه الجوانب، أنها مصدر للثروات الهامة، ومصدر للغذاء، ومصدر للطاقة، وطريق من طرق المواصلات. وسنقوم بشرح هذه الجوانب فيما يلي:

١- مصدر للثروات الهامة:

تحتوي البحار حوالي ٩٨% من مياه الكرة الأرضية وتتضمن مياه البحر إضافة للأملاح كميات ضئيلة من عناصر أخرى كالنتروجين والأوكسجين والسيلكون والكربون والليثيوم والفسفور والحديد واليود (٢) والبروم (٣) والروبيديوم والزرنيخ والنحاس والرصاص والمنغنيز (٤) والسيليونيوم وهذه العناصر

١- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص ١٦.

٢- اليود: وهي مادة تتكون في بعض الكائنات النباتية والحيوانية مثل الطحالب والإسفنج ويستخدم في صناعة بعض العقاقير والمواد المطهرة.

٣- البروم: ويستخلص من ماء البحر ويستخدم في صناعة بعض الأصباغ وبعض المواد المستخدمة في التصوير الفوتوغرافي.

٤- المنغنيز: وهو فلز شديد الصلابة يحل محل الحديد في صناعة بعض الآلات الحربية و الطائرات، يستخرج من بعض صخور اليابسة، ومن ماء البحر.

على الرغم من كميتها القليلة فإنها لها أهمية حيوية كبيرة، فالأكسجين المذاب مهم جداً لحياة الكائنات الحية المائية، وثاني أكسيد الكربون المذاب يكون محلول حامض الكربونيك (H_2CO_3) الذي ينظم حموضة ماء البحر فيجعله قليلاً نوعاً ما، كما أن ثاني أكسيد الكربون يدخل في عمليات التمثيل الضوئي في الماء بطريقة مماثلة تماماً كالتي تتم في النباتات على اليابسة وتقدر كمية المواد العضوية التي يتم تكوينها عن طريق عملية التمثيل الضوئي في مياه البحر بحوالي ١٣٠٠١ ألف مليون طن في السنة، ويمكن القول بأن البحار تربة سائلة تنتج لنا الخيرات الكثيرة من الأسماك والأحياء المائية والنباتات والمعادن البحرية(١).

كما تتركز البيئة البحرية بكميات هائلة من الثروات المعدنية والبتترول، التي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك، بالإضافة إلى وجود كميات هائلة من المعادن كمخزون عالمي في قاع البحار والمحيطات مثل احتياطي عقد المنجنيز والتي تحتوي على معادن أخرى مثل النحاس والكوبلت وكذا عقد الفسفور. كما أن الاستثمار المتزايد للبتترول أثبت أن ١٦% من إجمالي بتترول العالم في عام ١٩٦٥م كان من المحيطات، حيث يوجد عدة آبار بتترول محفورة تحت الماء في الخليج العربي، والسويس وبحر الشمال وساحل فنزويلا، وتكساس الأمريكية.

كما تحتوي البيئة البحرية على كمية هائلة متباينة الأنواع من الكائنات الحية الدقيقة وحيدة الخلية وتنتهي بالأسماك والثدييات البحرية المتطورة النمو والتي تضم كافة الأسماك والحيوانات البحرية الأخرى، كما تضم البيئة البحرية الطحالب(٢) بكافة أنواعها والهائمات والعوالق(٣).

٢- مصدر للغذاء:

تتفرد البيئة البحرية بهذه الخاصية عن غيرها من البيئات الأخرى، حيث إن الأسماك البحرية تشكل مصدراً رئيساً للغذاء لدى عدد كبير من الشعوب البحرية كما تتركز البيئة البحرية بالموارد الحية الأخرى

١- انظر د.حسن شحاتة، التلوث البيئي فيروس العصر، دار النهضة العربية القاهرة، ١٩٩٨م، ص ١٢٣.

٢- الطحالب تنمو على صخور شاطئ البحر في صورة نباتات وأعشاب بحرية. انظر د.محمد نبهان سويلم، التلوث البيئي وسبل مواجهته، مرجع سابق، ص ٧٠.

٣- وهي تلك الأجسام متناهية الصغر التي تنتشر في مياه البحر بكميات كبيرة فتعد غذاء أساسياً للحيوانات البحرية إذ تبلغ نسبتها حوالي ٩٩% من مجموع نباتات البيئة البحرية. انظر أ.محمد عبد القادر الفقي، البيئة مشاكلها وقضاياها وحمايتها من التلوث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م، ص ٢١.

بخلاف الأسماك التي تأتي في مقدمة الموارد الحية للبيئة البحرية، فهناك الحيوانات البحرية المعروفة لنا مثل القشريات واللؤلؤ والمرجان إضافة للنباتات البحرية. وهذا ما أكدته القرآن الكريم بقوله تعالى {وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} (١) وقوله تعالى {مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ (*) بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ (*) فَبِأَيِّ آيَةٍ رَبُّكُمَا تُكذَّبَانِ (*) يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّوْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ (*) فَبِأَيِّ آيَةٍ رَبُّكُمَا تُكذَّبَانِ (*)} (٢). ويمكن الاستفادة من مياه البحر عن طريق تحليتها بهدف الحصول على مياه عذبة صالحة للشرب، ومن أهم طرق تحلية مياه البحار، طريقة فصل الأملاح بالأغشية، طريقة التقطير، طريقة التجميد.

٣- البيئة البحرية طريقا للمواصلات:

إن البيئة البحرية تقوم بدور الوسيط في تبادل السلع حيث يعتبر النقل البحري أفضل وسائل النقل في تبادل كميات كبيرة من السلع عبر المسافات الطويلة. لذلك اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات ولأجل ذلك قام ببناء وتشديد السفن والأساطيل البحرية، وبها تم اكتشاف المدن والجزر والقارات.

ومن أهم مزايا المواصلات البحرية أنها تتم بأقل تكلفة، وتحقق نجاح أفضل في نقل الأوزان المختلفة. والقرآن الكريم أكد هذه الأهمية للبحار بقوله تعالى {اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} (٣)، وقوله تعالى {أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَةِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ} (٤)، وقوله تعالى {وَلَهُ الْجَوَارِي الْمُنشآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ} (٥).

٤- مصدر للطاقة:

يمكن استخدام مياه البحر لتوليد الطاقة. حيث أنه يوجد طريقتين لتوليد الطاقة الكهربائية من حركة مياه البحر وهما:

أ- حركة الأمواج.

ب- حركة المد والجزر.

١- سورة النحل، أية رقم ١١٤١.

٢- سورة الرحمن، الآيات رقم ١، ١١٩، ١٢٠، ١٢١، ١٢٢.

٣- سورة الجاثية، أية رقم ١١٢١.

٤- سورة لقمان، أية رقم ١٣١١.

٥- سورة الرحمن، أية رقم ١٢٤١.

فيما يتعلق بالطريقة الأولى وهي حركة الأمواج، فيتم توجيه الأمواج عبر أنابيب ذات سعة معينة فتؤدي قوة اندفاعها إلى تحويل توربونات خاصة لتوليد طاقة كهربائية تكفي لشحن عدة بطاريات، أو إعطاء ضوء قوته ١٦٠٠٠١ شمعة.

أما الطريقة الثانية وهي حركة المد والجزر، فيتم توليد الكهرباء من ارتفاع مياه المد وذلك عن طريق بناء سدود على مداخل الوديان والخلجان لحجز المياه عند ارتفاع المد ثم إطلاقها عند حدوث الجزر من فتحات خاصة لإدارة التوربينات المولدة للكهرباء، وتتوقف كمية الطاقة التي يمكن الحصول عليها في هذه الطريقة على مقدار الفرق بين منسوب المد، ومنسوب الجزر (١). وقد استخدمت هذه الطريقة في فرنسا لتوليد الكهرباء عند مصب نهر رانس قرب سان مالو.

ثانياً : الأهمية الحيوية:

بسبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار، وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها، وامتدادها لتحيط باليابسة، فإنها تؤثر على اليابسة والجو، في إطار نظام كوني بالغ بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، كما تقوم البحار بالتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون وذلك بامتصاصه من الجو، كما تقوم البحار بتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، وذلك على النحو التالي:

١- تعد البيئة البحرية مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون، ويرجع ذلك إلى وجود البلاكتونات والتي تقوم بعملية التمثيل الكلوروفيلي والتي تتمثل بعملية امتصاص هذا الغاز وفي هذه العملية التنفسية تفصل ذرات الكربون لتتحول إلى مواد عضوية وينطلق غاز الأوكسجين الذي يذوب في الماء وتتغذى به الكائنات الحية في البيئة البحرية. (٢)

٢- مصدر للأمطار: حيث ثبت علمياً أن تعرض البحار للأشعة الشمسية ودرجات الحرارة المرتفعة يؤدي إلى تبخر مياه البحار وارتفاع ذراتها إلى الأعلى بفعل الرياح الصاعدة حيث تتجمع على هيئة سحب تندفع باتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح والعوامل الجوية الأخرى مكونة الأمطار مصدر الماء العذب. وهذا ما كان قد تحدث عنه القرآن الكريم منذ زمن بعيد بقوله تعالى { وَهُوَ الَّذِي أَرْسَلَ الرِّيحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ وَأَنْزَلْنَا مِنَ السَّمَاءِ مَاءً طَهُورًا } (*) لِنُحْيِيَ بِهِ بَلْدَةً مَيِّتًا وَنُسْقِيَهُ مِمَّا خَلَقْنَا أَنْعَامًا وَأَنَاسِيَّ كَثِيرًا (*) (٣).

١- انظر د. أحمد مدحت إسلام، الماء سائل الحياة، خواصه، أنواعه، تنقيته، تحليته، تلوثه، موارده في الوطن العربي، حرب المياه، دار الفكر العربي، ١٩٩٩م، ص ١٣٨-١٣٩.

٢- انظر د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص ٢١ وما بعدها.

٣- سورة الفرقان، أية رقم ١٤٨١، ١٤٩١.

٣- دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي، ذلك لأن درجة حرارة البحار النوعية مرتفعة، مما يجعل البحار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار والمحيطات تفقد قدرًا من حرارتها لتدفئة اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة(١).

ومما سبق نرى أن للبيئة البحرية أهمية اقتصادية من حيث أنها مصدر للثروات، ومصدر للغذاء، ومصدر للطاقة، بالإضافة إلا أنها طريقًا للمواصلات. كما أن لها أهمية حيوية من حيث أنها مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون، ومصدرًا للأمطار، ولها دور في تحقيق التوازن المناخي. ونتيجة لهذه الأهمية شرعت الدول إلى إصدار التشريعات الناظمة لحماية هذه البيئة من التلوث الذي يمكن أن تتعرض له.

١- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ٢٥.

الفرع الثالث

تحديد النطاق القانوني للبيئة البحرية

تأتي أهمية تحديد نطاق البيئة البحرية من حيث بيان نطاق سريان بعض القواعد القانونية الاتفاقية والوطنية، ذلك أن القواعد الوطنية لمكافحة التلوث البحري تسري في نطاق إقليمي محدد من المساحة البحرية وكذلك القواعد الاتفاقية الدولية.

والقصد من تحديد نطاق البيئة البحرية، هو تحديد ما للدولة من سلطات على البحار وأقسامها المختلفة وما عليها من التزامات في المناطق المختلفة التي تشكل البيئة البحرية، وطبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م فإنه يمكن القول أن النطاق القانوني للبيئة البحرية يشمل، المياه الداخلية والمياه الإقليمية أو البحر الإقليمي كما تشمل المنطقة المجاورة المتاخمة أو الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو الاستثمارية والامتداد القاري، وأعلى البحار أو البحر العالي. حيث أن لكل منطقة من هذه المناطق مساحتها المحددة والتي ينبغي لكل دولة عدم تجاوزها، حيث وضعت هذه الاتفاقية حداً للمنازعات الدولية التي كانت قائمة بين الدول في شأن تحديد مسافة عرض بحرها الإقليمي بصفة عامة. وسوف نستعرض كل منطقة من هذه المناطق المكونة للبيئة البحرية بشيء من التفصيل.

أولاً : البيئة البحرية للمياه الداخلية (interior water):

يقصد بالمياه الداخلية، المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمراسي ومياه البحار الداخلية أي المغلقة وشبه المغلقة مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات (١) وتحددها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في المادة الثامنة (٢) بأنها (المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس في البحر الإقليمي). أي المساحات المائية الأكثر قرباً والتصاقاً بالساحل والتي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

١- انظر د. عبد المنعم داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية الطبعة الأولى، ١٩٩٩م، ص ٤٥.

٢- انظر المادة ١٨١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، المجلة المصرية للقانون الدولي عدد ١٣٨ لعام ١٩٨٢م.

والمياه الداخلية تحكمها ذات القواعد التي تحكم الإقليم البري للدولة بمعنى أن الدولة تباشر عليها حقوقاً انفرادية وممانعة لا تشاركها فيها سلطة أو هيئة أخرى، بمعنى أن هذا الجزء من البيئة البحرية يخضع لسيادة الدولة الساحلية فهي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية. (١)

ثانياً : البيئة البحرية للبحر الإقليمي (territorial sea):

ويقصد به ذلك القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة، ويمتد نحو البحر العالي، أو ذلك الجزء من البحر الذي يجاور إقليم الدولة وتمتد سيادة الدولة على هذا الجزء من البحر الذي يعتبر جزءاً من إقليمها. وتم تحديد حدود البحر الإقليمي طبقاً للمادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م حيث نصت على أن (لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية) (٢). وهذا ما تضمنه المشرع السوري عندما عدل المرسوم ١٣٠٤١ لعام ١٩٦٣م بالقانون ١٢٨١ لعام ٢٠٠٣م وأصبح عرض البحر الإقليمي ١١٢ ميلاً بحرياً. وكان قد تضمن ذلك المرسوم مد الدولة سيادتها على البحر الإقليمي.

وتمارس الدولة الساحلية سيادتها على البحر الإقليمي، فلها حق وضع نظم الملاحة فيه، والنظم الجمركية والصحية وإقامة المنشأة الخاصة بالملاحة وأعمال الإرشاد والمساعدة والإنقاذ البحري. كما أنها لها حق استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في بحرها الإقليمي، بما لا يؤدي إلى إعاقة حق المرور البحري فيه. (٣)

وهذا الحق السيادي يقابله التزام بالحفاظ على البيئة البحرية. فيمتنع على الدولة الساحلية القيام بأنشطة تؤدي إلى تلويث تلك البيئة، والإخلال بتوازنها الإيكولوجي. كما أن عليها اتخاذ التدابير الملائمة لرصد ملوثاتها، ووضع المستويات والمعايير القصوى للتلوث، بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة ومع الدول الأخرى، منعاً للإضرار ببيئة بحرها الإقليمي، أو امتداد تأثير الملوثات إلى البيئات البحرية الأخرى. (٤)

١- انظر د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥م، ص ١٣.

٢- انظر المادة ١٣١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، المجلة المصرية للقانون الدولي عدد ١٣٨١ لعام ١٩٨٢م.

٣- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مطابع الملك فهد، الرياض، ١٩٩٨م، ص ٨٣.

٤- انظر ذات المرجع السابق، ذات الصفحة.

ثالثاً : البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة (contiguous zone):

يقصد بالمنطقة المجاورة أو الملاصقة أو المتاخمة ذلك الجزء يبدأ من نهاية البحر الإقليمي ويمتد نحو البحر العالي بمسافة لا تتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً. وعلى ضوء المادة ١٣٣١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م يتعين أن لا يتجاوز عرض البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة أربع وعشرين ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

وسلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرها الإقليمي وذلك من ناحيتين، الناحية الأولى بالنظر إلى الهدف من تلك السلطات، وهو الوقاية من الأنشطة التي تشكل إخلالاً بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد. الناحية الثانية بالنظر إلى أن تلك المنطقة لا تعد أصلاً امتداداً للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي، وتعد أساساً جزء من البحر العالي. (١)

ويمكن القول أن الدولة الساحلية تتمتع بهذه المنطقة بسلطة وضع القوانين واللوائح الجمركية والضريبية والصحية والمتعلقة بالهجرة، وكذا معاقبة أي خرق للقانون الدولي. (٢)

ولما كانت سلامة تلك المنطقة والحفاظ عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية، فذلك من حق الدولة أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.

رابعاً : البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة (exclusive economic zone):

طبقاً للمادة ١٥١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية ولايتها وحقوق الدول الأخرى وحرياتها للأحكام ذات الصلة بهذه الاتفاقية.

١- انظر ذات المرجع السابق، ذات الصفحة.

٢- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع

وطبقاً للمادة ١٥٦ من نفس الاتفاقية فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوقاً سيادية لفرص استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية. وتنص المادة ١٥٧ أيضاً على أنه لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من ١٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

وتمثل هذه المنطقة تطور قانون البحار الذي قام بالتوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مساحات شاسعة من البحار، وبين رغبة العديد من دول العالم الثالث من الاستفادة من الثروات الطبيعية في المياه البحرية المجاورة لها لتتمكن من تحقيق التنمية الاقتصادية لديها، فكانت المنطقة الاقتصادية الخالصة تهدف لمساعدة الدول النامية على وجه الخصوص في استغلال مصادر الثروة الكامنة في المنطقة الاقتصادية وحمايتها من منافسة الدول المتطورة والمتقدمة التي كانت تقوم بالسيطرة على استغلال موارد تلك المنطقة بما لديها من قدرات ووسائل التقدم العلمي (١) وقد خصصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م الجزء الخامس منها لبيان النظام القانوني لتلك المنطقة، مظهرة مدى حقوق الدولة الساحلية وولايتها وواجباتها عليها وكذلك حقوق وواجبات الدول الأخرى، وللدولة الساحلية ممارسة حق الولاية فيما يتصل بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة والحفاظ عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية (٢) والحفاظ عليها من التلوث فهي ولاية تنطوي في مضمونها على الالتزام بالقيام بالتدابير اللازمة لصيانة البيئة البحرية وحمايتها من التلوث. (٣)

خامساً : البيئة البحرية للإفريز القاري (continental shelf):

طبقاً للمادة ١٧٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م يشمل الإفريز القاري أو كما يسمى أحياناً الجرف أو الامتداد القاري، بالنسبة لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البحري حتى

١- انظر محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراة، جامعة عين شمس ٢٠٠١، ص ٣٩.

٢- انظر المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٢٦.

٣- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ٨٤.

الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة ١٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى هذه المسافة ولا تبعد الحدود الخارجية للجرف القاري في الارتفاعات المتطاولة المغمورة بأكثر من ١٣٥٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

وطبقاً للمادة ١٧٧ من نفس الاتفاقية تمارس الدولة على الجرف أو الامتداد القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية. لكن بمقابل هذه الحقوق السيادية للدولة الساحلية، فإن عليها بالمقابل التزام برقابة الحالة الطبيعية للبيئة البحرية لتلك المنطقة. وتقويم أي تغيير فيها، والامتناع عن القيام بأي أنشطة يكون من شأنها تلويث تلك البيئة، والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها. (١)

سادساً : البيئة البحرية لأعالي البحار (high seas):

بحسب المادة ١١٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م فإنه يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية.

وبحسب المادة ١٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م فإن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وأن لتلك الدول بالتساوي ممارسة حريات في أعالي البحار - بمقتضى الشروط التي بينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى - كحرية الملاحة والتخليق، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب، وإقامة الجزر الصناعية وحرية الصيد والبحث العلمي، لكن مقابل هذه الحرية فإن هنالك التزام عام ومشترك يقع على عاتق جميع الدول، أن لا تأتي من الأنشطة ما يضر البيئة البحرية لأعالي البحار، باعتبار أن البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء.

وهكذا نلاحظ مما سبق أن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد نطاق سريانه ليشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل ولاية أو سيادة الدول الساحلية وتلك التي تخرج عن نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة. أي إن الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث يمتد نطاقه ليشمل كافة مناطق البيئة البحرية.

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ٨٥.

المطلب الثاني

مفهوم تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن

حتى نصل إلى تحديد دقيق لمفهوم تلوث البيئة البحرية لابد من تعريف تلوث البيئة بشكل عام ومن ثم الانتقال إلى تحديد مفهوم تلوث البيئة البحرية. وبعد تحديد مفهوم التلوث ننتقل إلى تحديد مفهوم السفن المسببة للتلوث وأنواعها. وبالتالي سنقسم هذا المطلب إلى فرعين وهما:

الفرع الأول: تعريف تلوث البيئة البحرية.

أولاً : تعريف تلوث البيئة بشكل عام.

ثانياً :تعريف تلوث البيئة البحرية.

الفرع الثاني: السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية.

أولاً : تحديد مفهوم السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية.

ثانياً : أنواع السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول

تعريف تلوث البيئة البحرية

إن تعريف تلوث البيئة البحرية، يقتضي أن نقوم بتعريف تلوث البيئة بشكل عام، ومن ثم ننتقل لتحديد تعريف تلوث البيئة البحرية. وذلك وفق ما يلي:

أولاً : تعريف تلوث البيئة بشكل عام:

يشمل تعريف تلوث البيئة بشكل عام، تعريفها من عدة نواحي، الناحية الأولى تعريفها لغة، الناحية الثانية تعريفها اصطلاحاً، الناحية الثالثة تعريفها قانوناً. وذلك وفق ما يلي:

الناحية الأولى: تعريف تلوث البيئة لغة: ورد في المعجم الوسيط أن التلوث هو (خلط الشيء بما هو خارج عنه ومرسه، ويقال لوث الشيء بالتراب أي لطخه، ولوث الماء أي كدره وخلطه بمواد غريبة وضارة)(١). وورد في الصحاح: لوث ثيابه بالطين تلويثاً أي لطخها(٢). وقد ورد في اللغة الفرنسية عند روبرير يلوث تعني polluer أي يلطخ salir، ووسخ الشيء أي رده خطراً وجعله غير سليم أو عكره، ولوث الماء أو الهواء أي جعله معيباً، وهو عكس ينقي epurer أو يصفى(٣). وجاء في معجم (dictionary of environmental) أن التلوث هو إفساد مباشر للخصائص العضوية أو الحرارية أو البيولوجية أو الإشعاعية لأي جزء من البيئة. ممثلاً بتفريغ أو بإطلاق أو إيداع نفايات أو مواد من شأنها التأثير على الاستعمال المفيد، أو بمعنى آخر تسبب وضعاً يكون ضاراً أو يحتمل الإضرار بالصحة العامة أو بسلامة الحيوانات والطيور والأسماك والحشرات والمواد الحية والنباتات.(٤)

١- انظر إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، مرجع سابق، ص ٨٤٤.

٢- انظر مختار الصحاح، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، الطبعة الأولى، دار الإيمان، دمشق، ١٩٩٦-١٩٩٧م، ص ٥٣٤.

٣- انظر د.سحر الحافظ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٥م، ص ٩٠.

٤- انظر المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ٣٠.

الناحية الثانية: تعريف تلوث البيئة اصطلاحاً: لقد جرت محاولات متعددة لتحديد مفهوم محدد للتلوث من قبل الفقه وبعض المنظمات المتخصصة، نعرض بعضاً منها فيما يلي:

عرف الدكتور ماجد راغب الحلو التلوث بأنه (وجود مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية يغير كميتها أو كفاءتها أو يغير في مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو بالإنسان في أمنه أو صحته أو راحته). (١)

وعرف الدكتور جابر الراوي التلوث بأنه (كل تغير في أنظمة البيئة من تدخل الإنسان يسبب ضرر بشكل مباشر أو غير مباشر للكائنات الحية وتشمل الماء والهواء والتربة والغذاء). (٢)

ومن التعاريف العامة للتلوث ذلك التعريف الذي جاء في تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام ١٩٦٥م حول تلوث الوسط والتدابير المتخذة لمكافحته والذي جاء على النحو التالي: (التلوث هو التغير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر للأنشطة الأساسية في تكوين أو في حالة الوسط على نحو يخل ببعض الاستعلامات أو الأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط). (٣)

كما جاء في وثائق منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية من أن التلوث هو إدخال الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة لمواد أو طاقة في البيئة ينتج آثار ضارة بالطبيعة أو تهدد بالخطر الصحة الإنسانية وبضر بالموارد الحية وبالأنظمة البيئية ويقفل من قيم التمتع بالعناصر البيئية أو يعرقل الاستخدامات المشروعة لها. (٤)

ويرى الدكتور علي عبد الله بأن التلوث هو معنى عام ومطلق ليس له حدود أو إطار يغلف المعنى بصورة علمية صحيحة، وأنه يجب أن نعرف أن كلمة تلوث هي معنى مطلق لما ألم بالبشرية والمخلوقات الأرضية من أضرار من فعل التقدم الإنساني. (٥)

١- انظر د. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، مرجع سابق، ص ٤١.

٢- انظر د. جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية الناتجة عن تلوث البيئة، مطبعة الإدارة المحلية، بغداد، ١٩٨٣م، ص ١١.

٣- انظر المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ٢٩.

٤- Kiss(Alexander): droit international de l'environnement, Paris 1989m .p.6.

٥- انظر د. علي عبد الله، التلوث البيئي والهندسة الوراثية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م، ص ٣٣.

وقد سبق القرآن الكريم بإيراد معنى التلوث وتبين ذلك في قوله تعالى { ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمَلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ } (١)، والفساد المشار إليه في هذه الآية يعني التلوث والتدهور معاً، والهبوط بمستوى البيئة والتقليل من قيمتها، فيقال فسدت الأمور إذا اضطربت وأدركها الخلل، وكما يعني التلف والعطب(٢).

ويلاحظ أن لفظ الفساد الذي أتى به القرآن الكريم هو أعم وأوسع من اللفظ الذي توصل إليه العلم الحديث وهو (تلوث) ذلك أن الأول -الفساد- يعني الاضطراب الذي يلحق بالبيئة مشتتاً على التلوث والاستغلال الجائر والاستنزاف لمواردها. حيث أن هنالك عدد من التشريعات تأثر بمفهوم التلوث الذي أتى به القرآن الكريم فأخذ به، وهذا ما سيتضح لنا عند تحديد المفهوم القانوني للتلوث فيما يلي.

الناحية الثالثة: المفهوم القانوني للتلوث:

لقد عرفت المادة ٤١-١٩ من قانون سلطنة عمان رقم ١١٠ لعام ١٩٨٢م التلوث بأنه (أي تغيير أو فساد حاد طارئ أو خفيف مزمن في خصائص النظم والعوامل والمواد البيئية(٣) المشار إليها سابقاً، أو في نوعيتها بالدرجة التي تجعلها غير صالحة للاستعمال المفيد في الأغراض المخصصة لها، أو يؤدي استخدامها إلى أضرار صحية أو اقتصادية أو اجتماعية في السلطنة على المدى القريب أو البعيد).

نلاحظ أن المشرع العماني عرف تلوث البيئة بأنه إفساد للبيئة، حيث أن الأخير أشمل و أوسع من الأول، فإن المشرع العماني قد تأثر بمفهوم التلوث بالقرآن الكريم.(٤)

أما المشرع المصري فقد أوضح في المادة ١١-١٧ من القانون رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م أن التلوث يعني (أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالكائنات الحية أو المنشأة أو يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية).

١- سورة الروم، أية رقم ١٤١١.

٢- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارناً بالقوانين الوضعية، مرجع سابق، ص ٤٠.

٣- لقد تضمن هذا التشريع تحديد للمواد البيئية وما تعنيه وذلك خلال الفقرات(٣-٤-٥-٦-٧) من المادة الرابعة تعاريف، حيث عرف الهواء والماء والحياة البرية والحياة البحرية، مصادر الطاقة، وأدرج أيضاً تحديد لمكونات البيئة في الفقرة(١٠) من المادة الرابعة.

٤- راجع في نفس المعنى: د.عبد المجيد عمر النجار، قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز البحوث والدراسات

قطر، الطبعة الأولى، ١٩٩٩م، ص ٧٢.

كما أوضح المشرع المصري أن أي تغيير في خصائص الوسط الذي تحيا به الكائنات الحية ستكون هناك نتائج سلبية له، لذا أفرد الفقرة الثامنة من المادة الأولى لتوضيح تدهور البيئة، حيث نص على أن تدهور البيئة يعني (التأثير على البيئة بما يقلل قيمتها أو يشوه من طبيعتها البيئية أو يستنزف مواردها أو يضر بالكائنات الحية).

أما المشرع السوري فقد أوضح تلوث البيئة في المادة الأولى من القانون رقم ١١٢ لعام ٢٠١٢م حيث نص على أن تلوث البيئة هو (كل تغيير كمي أو كيميائي أو نوعي بفعل الملوثات في الصفات الفيزيائية أو الكيميائية أو الحيوية لعنصر أو أكثر من عناصر البيئة ينتج عنه أضرار تهدد صحة الإنسان وحياته وصحة الكائنات الحية والنباتات وحياتها وصحة وسلامة الموارد الطبيعية).

مما سبق نلاحظ أنه اتسمت معظم التعاريف وبوجه عام على أنها اشتملت على عناصر التلوث الآتية:

أ- أن يتم حدوث تغيير كمي أو كيميائي في مكونات البيئة نتيجة وجود مادة أو أكثر ضارة بالبيئة.

ب- أن يقترب هذا التغيير بحدوث ضرر بيئي.

ج- أن يكون سبب التلوث عائداً للإنسان.

لكن يمكن أن يحدث التلوث دون أي تدخل من أي نشاط إنساني، فالتلوث ممكن أن يحدث بفعل الأحداث الطبيعية كالبراكين والزلازل والفيضانات وغيرها أي عن الأحداث الناشئة عن القضاء والقدر (acts of god).

لذلك يمكن أن نعرف التلوث بأنه (وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها أو حدوث خلل في نسب مكونات البيئة أو أحد عناصرها على نحو يمكن أن يؤدي إلى أضرار) (١). وهذا التعريف في الحقيقة تفادي الانتقادات الموجهة إلى سابقه من التعاريف حيث شمل التلوث الحاصل بفعل النشاط الإنساني وكذلك الحاصل بفعل عوامل طبيعية.

١- انظر د.صلاح الدين عامر، مقدمات القانون الدولي للبيئة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الخاص، العيد المئوي

لكلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٨٣م، ص ٧٢٣.

ثانياً : تعريف تلوث البيئة البحرية:

من أجل تحديد مفهوم دقيق لمفهوم تلوث البيئة البحرية عمد العديد من الشراح وبعض الهيئات العلمية ذات الصلة وكذلك بعض المنظمات الدولية المختصة المعنية بالبيئة البحرية إلى تحديد المعنى المقصود بتلوث البيئة البحرية في إطار بيان مفهومه. فيرى الفقيه H.A.cole أن التلوث البحري يقصد به (أي نشاط إنساني يغير من البيئة والحياة 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، وكذلك التخلص من النفايات المشعة)(١)، ويرى الفقيه G.i.marin أن التلوث البحري يدخل فيه (وجود مواد غريبة ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني، أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية) (٢).

وهناك تعريف تقليدي أخذت به لجنة جغرافية المحيطات، التي تضم ممثلي الحكومات، وقد أدخلت تعديلات طفيفة على هذا التعريف التقليدي بمعرفة مجموعة خبراء التلوث البحري(JESAMP)(٣). ونص هذا التعريف هو التالي (إضافة مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل الإنسان في البيئة البحرية . بما فيها مصب الأنهار. ويكون لها آثار ضارة للموارد الحية أو صحة الإنسان أو بما من شأنه أن يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد أو التأثير في خواص استخدام مياه البحر وخفض الاستفادة منها)(٤).

١- H.A .cole , marine pollution. Oceanologie international.1969,v.4,p.1.

٢- J.I.marin, La pollution des mers au regard du droit International in: The protection of the Environment and international Law, 1975.p.243.

٣- وهم خبراء المنظمة الاستشارية البحرية ومنظمة الأغذية والزراعة ومنظمة اليونسكو ومنظمة الصحة العالمية للأرصاد الجوية والأمم المتحدة وغيرهم.

٤- انظر الفقيه كلارك مؤلف التلوث البحري، - Clark R.B (Marine pollution)fourth edition- clarendon press ox ford ,1997,p.6.

وهناك عدد من الاتفاقيات التي عرفت التلوث الذي ينال البيئة البحرية، ومن هذه الاتفاقيات، اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المنعقدة في برشلونة عام ١٩٧٦م، حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة الثالثة على أنه (يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو صنوف من الطاقة إلى البيئة مما يسبب أثراً مؤذياً كالحاق الضرر بالموارد الحية أو تكون مصدراً خطراً على الصحة البشرية وعائفاً للنشاطات البحرية بما في ذلك الصيد وإفساداً لنوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصاً لمدى التمتع بها). (١)

وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م بشأن قانون البحار، حيث تنص الفقرة الرابعة من البند الأول من المادة الأولى على أنه (يعني تلوث البيئة البحرية، إدخال الإنسان بالبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والحد من الترفيه). (٢)

كما ورد تعريف تلوث البيئة البحرية في عدد من القوانين الوطنية، ومن هذه القوانين، القانون اليمني رقم ١١١ لعام ١٩٩٣م حيث نص في المادة ٢١-ي على أنه يقصد بالتلوث البحري (إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية مواد أو طاقة تتجم عنها مباشرة أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية كالإضرار بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للأخطار أو إعاقة الأنشطة البحرية الأخرى بما في ذلك صيد الأسماك والاستخدامات المشروعة للبحار والمحيطات والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال وخفض إمكانية استخدامها للترويح) (٣)، ونلاحظ أن هذا التعريف نقل حرفياً من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، وهذا نفس المسلك الذي اتبعه المشرع المصري في القانون رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م في المادة الأولى بنسبته ١١٢ منه.

١- انظر اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولي العدد ١٣٢١

لسنة ١٩٧٦م، ص ٣١٢ وما بعدها.

٢- للنص الانكليزي انظر ، brownlie,I, (ed) basic documents in international law fourth edition , ox ford ,1995.p.87.

٣- مجموعة القوانين الصادرة عن مجلس النواب من الفترة مايو ١٩٩٩م وحتى ٢٠٠١م، ص ٧٩.

أما المشرع السوري فقد عرف التلوث البحري بأنه (إدخال أية مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان يؤدي إلى إلحاق الأذى أو الضرر بالصحة البشرية والأحياء المائية والشواطئ والاستخدامات المشروعة للبحر). (١)

ومن التعاريف السابقة، نلاحظ أن التعريف الذي جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جاء أكثر شمولاً ودقة، حيث أنه لم يقتصر على الضرر الحالي إنما تناول الضرر المستقبلي أيضاً، كما أنه لم يقتصر على المنهج العلاجي لظاهرة التلوث البحري إنما تناول أيضاً المنهج الوقائي، ولم يعتبر أن التلوث قائم فقط في حالة الإضرار بالصحة البشرية أو النشاطات الإنسانية، بل اعتبر التلوث قائم في أي تغير ضار بالحياة البحرية.

لكن مع ذلك يوجد نقد يوجه إلى هذا التعريف، وغيره من التعريفات السابقة بأنها، ترجع التلوث لإرادة الإنسان المباشرة أو غير المباشرة دون الاعتداد بأنه قد تكون لإرادة غير الإنسان مساهمة في حدوث تلك الظاهرة.

لذلك يمكن أن نعرف تلوث البيئة البحرية بأنه (أي فساد في البيئة البحرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان أو بواسطة العوامل الطبيعية للبيئة ينجم عنه أو يحتمل أن ينجم عنه آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والحد من الترفيه).

ومما يؤكد أن التلوث قد يرجع لإرادة غير الإنسان، ما أشارت إليه النصوص التالية: المادة ١١٩٤ من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، والتي تقضي أن تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره. ونص المادة ٤-١٣ من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث ١٩٧٦م، بنصها على أن تتعهد الأطراف المتعاقدة، كذلك بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره في منطقة البحر المتوسط.... .

١- انظر المادة ١١ فقره ١٨ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦م الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث في سورية.

الفرع الثاني

السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية

سنتناول في هذا الفرع كلا من مفهوم السفن البحرية التي تسبب تلوث البيئة البحرية، كما سنتناول أنواع السفن البحرية والتي تقسم بالنظر إلى القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية إلى سفن عامة وسفن خاصة بالإضافة إلى ناقلات النفط.

أولاً : تحديد مفهوم السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية:

من أجل تحديد مفهوم دقيق للسفن المسببة لتلوث البيئة البحرية، لا بد من التعرف على هذه السفن في كل من القانون الوطني، ومن ثم في الاتفاقيات الدولية.

١- مفهوم السفن المسببة للتلوث في القانون الوطني:

عرف قانون التجارة البحرية السوري في المادة الأولى منه السفينة بقوله (السفينة في عرف هذا القانون هي كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن)(١)، ومن خلال هذا التعريف يتضح أن هناك ركنين أساسيين للسفينة وهما: الركن الأول، كونها مركباً أي جسماً عائماً قادراً على استيعاب الأشخاص والبضائع. الركن الثاني، كونها صالحة للملاحة، أي قادرة على التنقل على الماء بوسائلها الذاتية. وإن ما أورده النص السابق من تفصيل إضافي، يشكل شرحاً وإيضاحاً لمفهوم السفينة يخرج عن إطار التعريف المجرد الذي يجب أن يقتصر على إيضاح أركان المؤسسة الحقوقية دون تفصيل أحكامها، فعدم الالتفات إلى محمول السفينة أو تسميتها لا يشكل ركن من أركانها، كما أن عدم الالتفات إلى استغلالها التجاري يؤكد إبقاء مفهومها على شموله دون استثناء، فيدخل فيه كل مركب صالح للملاحة يقوم فعلاً بملاحة بحرية، سواء أكان سفينة تجارية أو سفينة معدة للصيد أو للنزهة أو للاختبارات العلمية أو غير ذلك(٢).

١- انظر قانون التجارة البحرية السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ١٨٦ تاريخ ١١٢ آذار ١٩٥٠م، وانظر في

شرح المادة الأولى كذلك د. نهاد السباعي ود. رزق الله أنطاكي، الحقوق التجارية البحرية، الجزء الخامس، مطبعة

جامعة دمشق، ١٩٦٢م، ص ٤٠.

٢- انظر د. جاك الحكيم، الحقوق التجارية، مقتطفات من الحقوق البحرية، جامعة دمشق، ١٩٨٨م، ص ٣-٤.

ولقد حدد الدكتور جاك الحكيم تعريفاً للسفينة يعتبره جامعاً مانعاً وهو (السفينة كل مركب صالح للملاحة يقوم على الغالب بملاحة بحرية) ويرى أن هذا التعريف يحتوي ثلاث أركان للسفينة وهي:

الركن الأول: السفينة مركب أي جسم عائم قادر على احتواء الأشخاص والبضائع، فالإنشاءات العامة على البحر سواء للإشارة إلى ممر أو عائق أو حدود مياه معينة دون أن تصلح لاستيعاب الأشخاص أو الأشياء لا تشكل سفناً، وهذا أيضاً حكم الروافع العائمة المعدة لسوق وتفرغ البضائع دون استيعابها، والأرصفة العائمة التي تصل بين السفن والرصيف.

الركن الثاني: لاعتبار ذلك المركب سفينة لا بد أن يكون صالحاً للملاحة بأن يتم تجهيز المركب بقوة دافعة ذاتية وبملاحين (طاقم) وعليه فإن المراكب التي ترسو باستمرار في مكان معين من البحر وتستخدم كمنزل أو فندق أو مطعم، ليس لها صفة السفينة لافتقارها إلى قوة دافعة ذاتية وبضيف الدكتور جاك الحكيم أنه متى فقدت السفينة نهائياً قابليتها للملاحة تحولت إلى حطام وزالت عنها صفتها كسفينة بحرية.

الركن الثالث: لاعتبار ذلك المركب سفينة يجب أن يقوم على الغالب بملاحة بحرية وذلك بأن يقوم فعلاً بالتنقل على وجه البحر في جميع رحلاته أو معظمها فإذا كان المركب قادراً على الملاحة ومجهزاً بالمحركات والملاحين ولكنه متوقف بصورة ثابتة في مكان ما، إما لاستعماله مدرسة بحرية أو لاستخدامه في أشغال داخل مرفأ أو خليج داخلي أو لتفتيش السفن دون الخروج إلى عرض البحر، فلا يعتبر سفينة بحرية، وكذلك إذا كان المركب قادراً على مواجهة أخطار البحر ولكنه لم يستخدم فعلاً في معظم رحلاته إلا في الملاحة النهرية أو داخل البحيرات فيعتبر في هذه الحالة مركباً نهرياً لا سفينة بحرية. (١)

كما عرف الأستاذ الدكتور هشام فرعون السفينة بأنها (كل مركب صالح ومعد للملاحة بإمكانياته الذاتية في البحر بشكل رئيس) ويوضح هذا التعريف قائلاً أن السفينة هي:

أ: مركب، والمركب يتطلب بالضرورة أن يكون جسماً يتحرك فوق سطح الماء، ولا تعتبر سفناً بالمفهوم الذي يقصده القانون، الأجسام التي تطفو على سطح الماء فحسب، من دون أن تتحرك فوقه كالفواشات (المعالم) التي ترسم حدود الطريق التي يتوجب أن تسلكها السفن في اقترابها من الميناء في الدول ذات

الشواطئ الضحلة أو الصخرية، وكذلك لا تعتبر سفناً للسبب ذاته المنصات التي تنصب فوق سطح مياه البحار للتقيب عن النفط.(١)

ب: مركب صالح للملاحة، ويشترط في المركب أيضاً حتى يوصف بأنه سفينة أن يكون صالحاً للملاحة البحرية ويكون ذلك باكتمال بنائه وتجهيزه بالمعدات اللازمة حتى يضطلع بهذه المهمة بإمكانياته الذاتية، وكذلك إن قيام السفينة بالملاحة البحرية يتطلب بالضرورة تزويدها بطاقم بحري مناسب لها، وتصبح الحركة الذاتية والطاقم جزءاً من تعريف السفينة، والمراكب الصالحة للملاحة تعتبر سفناً بغض النظر عن المهام التي خصصت لها، وعلى هذا تعتبر سفناً سواء أكانت معدة لنقل البضائع أم لنقل الأشخاص أم للصيد أم للبحث العلمي، فالغرض من استثمار السفينة لا يغير من وصفها القانوني مادامت صالحة للملاحة البحرية.(٢)

ج: مركب معد للملاحة البحرية، فيضيف الدكتور هشام أن اشتراط ضرورة كون السفينة صالحة للملاحة البحرية ليس هدف بحد ذاته ولكن الهدف أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية بالفعل، فالذي يكسب صفة السفينة هو بالإضافة للطاقم والتجهيزات قيامها بنشاط بحري معين. وعليه لا تعتبر سفناً المراكب النهرية المعدة للملاحة النهرية أو في البحيرات أساساً حتى وإن قامت في بعض الأحيان بملاحة بحرية وكذلك لا تعتبر سفناً بالمعنى الفني، المراكب التي تقدم الخدمات في المرافئ، ولا تخضع بالتالي للقانون البحري إلا استثناءً، هذا ويدخل تحت مفهوم السفينة المركب المعد للملاحة البحرية أيّاً كان حجمه أو محموله أو القوة المحركة له ما دام صالحاً للملاحة في البحر.

أما إذا كان المركب غير صالح للملاحة في البحر فلا يعتبر سفينة بالمعنى القانوني كالمواعين التي تقطر لنقل البضائع من السفن إلى اليابسة، والمراكب الراسية أمام الشاطئ لتستعمل فنادق ومطاعم.(٣) هذا فيما يتعلق بقانون التجارة البحري السوري، أمّا مفهوم السفينة في قانون حماية البيئة البحرية السوري سنذكره في الفقرة التالية.

١- انظر د. هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٩٥م، ص ١٧.

٢- المرجع السابق، ص ١٨.

٣- المرجع السابق، ص ١٨-١٩.

لقد عرف قانون حماية البيئة البحرية السوري رقم ١٩ لعام ٢٠٠٦ في المادة الأولى الفقرة السابعة عشر السفينة بأنها (أي وحدة بحرية عائمة تسير بذاتها أو بالقطر مهما كان عملها في البيئة البحرية لأغراض تجارية أو لأغراض أخرى، ويشمل ذلك القوارب التي تسير على الزلاقات والمراكب التي تسير على وسائد هوائية فوق سطح الماء).

بالمقارنة بين تعريف السفينة الوارد في قانون التجارة البحرية السورية وقانون حماية البيئة البحرية السوري، نجد أن التعريف الوارد في قانون حماية البيئة البحرية أوسع من التعريف الوارد في قانون التجارة البحري. حيث أن قانون التجارة البحري اشترط في المركب حتى يكون سفينة أن يكون هذا المركب صالح للملاحة. بينما قانون البيئة البحرية نص على أن السفينة هي أي وحدة بحرية مهما كان عملها في البيئة البحرية وهذا التعريف يتوافق مع متطلبات حماية البيئة البحرية من السفن (١).

٢- مفهوم السفن المسببة للتلوث في الاتفاقيات الدولية:

لقد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع تلوث البيئة البحرية والبحار، وانضمت الجمهورية العربية السورية إلى عدد من هذه الاتفاقيات، وبذلك أصبحت هذه الاتفاقيات جزءاً من التشريع السوري. وإن هذه الاتفاقيات اعتبرت السفن مصدراً من مصادر تلوث البيئة البحرية، لذلك تبنت هذه الاتفاقيات مفهوماً للسفن الملوثة للبيئة البحرية. فعلى سبيل المثال نجد أن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالزيت لعام ١٩٥٤م (٢) تبنت مفهوم السفينة في المادة الأولى من تعديل ١٩٦٢م متلافية النقص الذي وقعت به عام ١٩٥٤م فنصت على أن السفينة هي (أي سفينة من أي نوع تعبر البحار، بما في ذلك الوحدات البحرية العائمة، أثناء قيامها برحلة بحرية سواء أكانت تسير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى والقائمة برحلة بحرية) (٣).

١- وهذا ما أخذ به القانون البيئي المصري حيث عرف السفينة بأنها (أي وحدة عائمة من أي طراز أو تسير فوق وسائد هوائية أو المنشأة المغمورة وكذلك كل منشأ ثابت أو متحرك يقام على السواحل أو سطح المياه بهدف مزاوله نشاط تجاري أو صناعي أو سياحي أو علمي). انظر المادة الأولى الفقرة الثلاثون من الفصل الأول من قانون البيئة في مصر رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م.

٢- أقرت الجمهورية العربية السورية هذه الاتفاقية بموجب المرسوم التشريعي رقم ١١٠ تاريخ ٢٤/٨/١٩٦٨م.

٣- انظر د. عبد الهادي محمد عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، جامعة الزقازيق، ١٩٨٩م، ص ١٣٣. ود. نبيلة كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣م، ص ٣٠٨. ومحمد وسيم غالي، القانون البحري ومعاملات السفن لضباط أعالي البحار، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٧٩م، ص ٤٧٩.

كما عرفت المادة الثانية من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩م (١) السفينة بأنها (أي سفينة من أي نوع بما في ذلك المراكب العائمة باستثناء المنشأة المخصصة لاستكشاف قاع البحار والمحيطات وباطن تربتها)(٢).

وقد ورد تعريف السفينة في الفقرة من المادة الأولى من معاهدة المسؤولية المدنية المترتبة على أضرار التلوث البحري بالزيت والموقعة في بروكسل عام ١٩٦٩م، بأنها (أي منشأة أو أداة بحرية أيًا ما كانت تنقل فعلا الزيوت سائبة كبضاعة)(٣).

ويلاحظ أن هذه الاتفاقية قد توسعت في تعريف السفينة بحيث شملت في تعريفها للسفينة كافة الأدوات البحرية التي يمكن أن تدخل في تعريف السفينة في القوانين الوطنية، ولكن من جهة أخرى يلاحظ أنها ضيقت من مفهوم السفينة عندما اشترطت أن تنقل السفينة بالفعل الزيوت سائبة كبضاعة، حيث أنها بهذا الشرط قصدت ناقلات النفط فقط دون غيرها من السفن الأخرى، وهذا يتفق مع الغرض الذي تسعى إليه هذه الاتفاقية والمتعلق بالتلوث البحري بالزيت(البترو).

كما ورد تعريف السفينة في اتفاقية مار بول (MAR POLL) والتي أصدرها المؤتمر الدولي للتلوث سنة ١٩٧٣م في لندن، حيث رأت هذه الاتفاقية بأنه من أجل تأمين القدر الكبير من الحماية للبحار من التلوث من السفن، لا بد من الأخذ بمفهوم واسع للسفينة بعدما ثبت أن اتفاقية ١٩٥٤م وتعديلاتها غير كافية لمواجهة التلوث البحري بسبب تزايد كميات النفط التي تنقل عبر البحار، فجاء نص الفقرة الرابعة من المادة الثانية من اتفاقية مار بول لعام ١٩٧٣م شاملاً كل أنواع المركبات البحرية، كالسفن أيًا كان نوعها ما دامت تعمل في البيئة البحرية، متضمنة قوارب الهيدروفيل والمركبات المزودة بوسائد هوائية والغواصات والطائرات العائمة والأرصفة الثابتة أو العائمة(٤).

١- أقرت الجمهورية العربية السورية هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ٢٥١ تاريخ ٢٣/٣/١٩٧٢م.

٢- انظر رسالة الدكتوراه بعنوان تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، ص ٧٢ من الهامش، مرجع سابق.

٣- انظر المرجع السابق الصفحة ٧٣ من الهامش.

٤- انظر المرجع السابق الصفحة ٧٤ من الهامش.

ثانياً : أنواع السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية:

بالنظر إلى معظم القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية نلاحظ أنه تم تقسيم السفن إلى نوعين اثنين، الأول وهو السفن العامة والتي على الغالب تملك حصانة ولا تتخذ ضدها إجراءات منع التلوث، أما النوع الثاني وهو السفن الخاصة وهي تنطبق عليها كل الإجراءات القانونية الخاصة بمنع التلوث البحري. وبالإضافة إلى هذين النوعين يوجد الناقلات النفطية التي تتميز عن السفن بمميزات خاصة سنذكرها. وبالتالي سنحدد في هذه الفقرة مفهوم كل من السفن العامة والخاصة ومميزات الناقلات النفطية.

١- السفن العامة: يمكن تعريفها بأنها تلك السفن المستخدمة من قبل السلطات العامة في الدولة وذلك لأداء خدمات عامة، ولغير الأغراض التجارية. وإن السفن العامة بدورها تنقسم إلى قسمين، القسم الأول وهو السفن الحربية، والقسم الثاني وهو السفن الغير حربية.

وقد عرف القانون البحري السوري رقم ٢٨ لعام ٢٠٠٣ السفينة الحربية بأنها (سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة لها وتعمل تحت إمرة ضابط معين من قبل حكومة تلك الدولة ، ويشغلها طاقم يخضع لقواعد الانضباط العسكري الخاصة بها).

كما نصت المادة ١٢٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م على تعريف السفن الحربية على أنها (السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية)(١).

أما السفينة العامة غير الحربية فقد عرفها قانون البيئة في مصر لعام ١٩٩٤م بأنها (السفينة التي تملكها الدولة وتقوم باستخدامها لأغراض حكومية وغير تجارية وأطلق عليها القانون اسم السفينة الحكومية)(٢)، ومن أمثلة هذه السفن، السفن المخصصة للبحث العلمي وسفن الجمارك والسفن المخصصة لنقل البريد وسفن الأرصاد وغيرها من السفن. وعرفها القانون البحري السوري بأنها (سفينة تمتلكها أو تستأجرها دولة ما و تقوم بتشغيلها واستعمالها لأغراض غير تجارية).

١- انظر المادة ١٢٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، المجلة المصرية للقانون الدولي عدد ١٣٨ لسنة ١٩٨٢م.

٢- انظر المادة الأولى الفقرة ١٣٢ من الفصل الأول من قانون البيئة في مصر رقم ١٤ لعام ١٩٩٤م.

وتتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانوني خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها في أعالي البحار حيث تحيطها حصانة كاملة تجاه اختصاص أي دولة أخرى غير دولة العلم. كما تنفرد بأحكام خاصة أثناء ممارستها لحق المرور البريء والمرور العابر في المناطق البحرية التي تمارس فيها هذه الحقوق(١).

٢- السفن الخاصة: وهي السفن الغير حكومية والتي تستخدمها الهيئات والشركات والأفراد في أعمال تجارية ووفقا لتطورات الجديدة لقانون البحار يندرج تحت هذا النوع من السفن، السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية كما يندرج تحت هذا النوع من السفن أيضا السفن التجارية وناقلات البترول والغاز بأنواعها وأحجامها المختلفة وسفن الصيد وسفن النزهة(٢). ويختلف مركز السفينة التجارية عن مركز السفينة الحربية من حيث البناء والتجهيز والطاقم والمهام التي توكل إلى كل منها وكل ذلك يترتب عليه اختلاف في المراكز القانونية وفيما يتعلق بوضع السفينة في أعالي البحار، اتفق الفقه والقضاء الدولي على ضرورة أن توجد رابطة معينة بين هذه السفينة الخاصة والدولة التي تتبعها(٣).

ولابد من الإشارة إلى أن هناك اشتراطات دولية في مجال بناء السفن وتجهيزها وتنظيمها وتشغيلها بالأفراد اللازمين، ففي مجال بناء السفن، هنالك اشتراطات دولية يجب توافرها في المواد المستخدمة في البناء طبقا للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٦٠م (٤) وتعديلاتها، وفي مجال التجهيز هناك ما تفرضه اتفاقيات منع التلوث من السفن من ضرورة وجود أجهزة لفصل الزيوت عن المياه المستخدمة لاتزان السفن أو تلك المستخدمة في غسل صهاريجها بحيث تضمن نقاء المياه الملقاة في البحر وكذلك ما استحدثته الاتفاقيات الجديدة تجنباً لاستمرار مياه الاتزان كمصدر دائم للتلوث رغم كل ما يتخذ حيالها من احتياطات بالمطالبة بإنشاء صهاريج منفصلة دائمة تستخدم للاتزان ولا تستخدم للشحن، أما عن التشغيل فتوجد العديد من الاشتراطات الدولية التي يتطلب توافرها في السفينة، منها ما يتعلق بسلامة المعدات لمقاومة الحريق ومنها ما يتعلق بسلامة معدات الإنقاذ، والتحقق من ذلك عادة يكون لدولة علم السفينة كما يكون وفقاً للأحكام الدولية التي تحكم قوانين الدولة التي تتواجد السفينة في موانئها، وفي مجال التنظيم نجد أن هناك أرقام دولية تشترط حد أدنى للمقدرة الفنية الواجب توفرها على

-
- ١- انظر د.محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام أو قانون الأمم في زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢م، ص ٧٢٤. ود.إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٠٢.
 - ٢- انظر د.علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية ١٩٨٨م، ص ٣١.
 - ٣- انظر د.عبد الهادي محمد العشري، ص ١٣٦، مرجع سابق.
 - ٤- أقرت الجمهورية العربية السورية هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ١١٠ تاريخ ١٩٦٨/٨/٢٤م.

كل سفينة وبين أفراد طاقم السفينة الواحدة، وبمعنى آخر ضرورة توافر عدد من الشهادات الفنية البحرية من ريان وضباط بحرية ومهندسين وضباط لاسلكي بأعداد تتناسب ضروريا مع حمولة السفينة وقوة آلاتها. (١)

٣- الناقلات النفطية: لقد ورد تعريف الناقلات النفطية (ناقلة الزيت) في المادة الأولى فقرة ١١٨ من قانون حماية البيئة البحرية السوري بأنها (سفينة بحرية مصممة أساساً لنقل الزيت أو مشتقاته على شكل دكمة (سائبة) في خزاناتها ومحمولها القائم يزيد على ١١٥٠١ طنا وفق ما ورد في اتفاقية مار بول). أما قانون البيئة في مصر لعام ١٩٩٤م فقد أدرج الناقلات النفطية ضمن ناقلات الموارد الضارة حيث عرف ناقلات الموارد الضارة في المادة ١-١٣٣ بأنها (السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البترول عند شحنها كلياً أو جزئياً بمواد ضارة غير معبئة). من خلال هذه التعاريف نلاحظ أن الناقلات النفطية أصبحت تتميز عن سفن نقل البضائع الأخرى كونها تنقل النفط بكميات كبيرة فهي بذلك تتمتع بسعة كبيرة وتتميز أيضاً بتجهيزها بمعدات تتطلبها دواعي منع التلوث البحري.

ولقد عرفت اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت (النفط) لعام ١٩٥٤م في المادة الأولى الناقلات بأنها (تعني السفينة التي يكون فيها الجزء الأكبر من القسم الخاص لشحن البضائع قد بني أو جهز لغرض نقل البضائع السائلة التي هي في الوقت الحاضر لا تحمل بضائع غير الزيوت في الجزء المذكور) (٢).

ونتيجة لتطور بناء الناقلات الحديثة وتخصصها بنقل المواد النفطية وتبعاً للمعدات الخاصة التي تستخدمها للنقل وتطلبها بذلك موانئ خاصة بها لتفريغ حمولتها وتحميلها بكمولات أخرى، أصبحت الناقلات من الأهمية والتخصص بحيث يكون مبرراً إخضاعها لبعض القواعد القانونية الخاصة بها والتي تميزها عن السفن العادية.

١- انظر د. إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار

النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨م، ص ٣٧٥.

٢- المؤسسة العامة للموانئ والمنائر (مجموعة اتفاقيات ومعاهدات التلوث البحري الساري في ليبيا)، إدارة الشؤون

البحرية، كتيب باللغة العربية، دون تاريخ نشر، ص ١٠.

نلاحظ أن هنالك فروق فنية تميز الناقلات النفطية عن السفن العادية المستخدمة لنقل البضائع وهذه الفروق هي:

الفرق الأول: تتميز الناقلات في بنائها وتصميمها ومعداتنا من حيث وجود أنواع مختلفة من المضخات وخطوط أنابيب التحميل والتفريغ وهو ما يسمى بنظام البضاعة للسفينة الذي يختلف في الناقلات عنه في سفن نقل البضائع الصلبة كما تجهز الناقلات بصمامات خاصة للتحكم في الانسياب وعدادات حسابية للكميات التي يتم تفريغها ومعدات إطلاق الغاز والتنظيف، ومعدات التلوث ومعدات إدخال وإخراج مياه الصابورة(١).

الفرق الثاني: كما تتميز الناقلات نتيجة لتخصصها بنقل المواد النفطية بوجود جهاز خاص لتبريد بعض أنواع البترول، يحتاج إليه للسيطرة على نسب الانبساط والتقلص (expansion and contortion) التي تحصل للكميات الكبيرة المشحونة وأجهزة خاصة للتسخين أنواع أخرى من النفط بمقتضى اختلاف المناطق التي تعبرها الناقلات.

الفرق الثالث: كذلك تتميز الناقلات النفطية بوجود أجهزة ومعدات خاصة بالتهوية تقلل من نسب التبخر وتمنع تسرب الغازات الخطرة وتستعمل معدات التهوية عند تحميل الناقلات وتفريغها لمنع حدوث شرارات في الفراغات العليا من الصهاريج كما تحتوي الناقلات النفطية على معدات وأجهزة خاصة لملء الفراغات في الصهاريج بالغاز لأغراض السلامة حسب نظام الغاز الراكن (inert gas) system وتحمل الناقلات من موانئ خاصة وتفرغ في موانئ متخصصة وتختلف النواحي الفنية في تزويد الناقلات بالمهمات والوقود عن تزويد السفن العادية(٢).

بعد أن حددنا مفهوم البيئة البحرية وتلوثها، ومفهوم السفن المسببة للتلوث، ننتقل للتعرف على أهم الإجراءات القانونية الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه وذلك من خلال التعرف على القواعد القانونية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها المشرع السوري، والقواعد القانونية التي تضمنها القانون الوطني الناظم لحماية البيئة البحرية من التلوث. وذلك في الفصل الأول من هذه الرسالة.

١- انظر د. عبد الحكيم عثمان، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض، دار الثقافة الجامعية القاهرة، ١٩٩٢م، ص ٣٤-٣٥.

٢- انظر محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراة، مرجع سابق، ص ٨٠-٨١ من الهامش.

الفصل الأول

الحماية التنظيمية والوقائية للبيئة البحرية من التلوث

يقصد بالحماية التنظيمية والوقائية التنظيمات التشريعية والمؤسسية والفعاليات الضبطية التي أقامها المجتمع بغية الوصول إلى بيئة نقية، من خلال ضوابط وشروط تطبيقها، تهدف إلى منع التلوث قبل حصوله أو التقليل منه والسيطرة عليه بعد حصوله، ولذلك فسوف نتناول في هذا المبحث القواعد القانونية التي اشتملت على جوانب الحماية الوقائية والتنظيمية للبيئة البحرية.

وسندرس هذه الإجراءات والقواعد القانونية النازمة لحماية البيئة البحرية من جانبيين، الجانب الأول وهي مجموعة القواعد القانونية التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه والتي تضمنتها الاتفاقيات الدولية، والتي تعد جزءاً من التشريع السوري، بعد مصادقة الجهة المختصة على هذه الاتفاقية.

أما الجانب الثاني، فهو مجموعة القواعد القانونية التي نص عليها القانون الوطني السوري الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية السورية أو التقليل منه. وبالتالي سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين هما:

المبحث الأول: الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من الاتفاقيات البيئية الدولية.

المبحث الثاني: الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من القانون البيئي السوري.

المبحث الأول

الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من الاتفاقيات البيئية الدولية

إن الاستفادة من البيئة البحرية قد ارتبطت باحتمال تلويثها، إذ أن أنشطة استغلالها سينجم عنها أنشطة ضارة بالبيئة البحرية. لذلك فقد تنبه المهتمون بحماية البيئة البحرية من التلوث إلى تلك الخطورة، وعملوا على إيجاد منظمات دولية وقواعد قانونية على المستوى الدولي تحمي البيئة البحرية من التلوث في ظل تداخل الأنشطة التي تجري فيها.

وقد أظهرت تلك الجهود آثارها في عدد من الاتفاقيات العالمية التي شرعت لتخاطب الملزمين بها لحماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي، وقد سلكت ذلك بصورة تدريجية إذ بدأت تحاكي أنواعاً معينة من الملوثات، كتلك المبرمة في لندن ١٩٥٤م وتعديلاتها في (١٩٦٩، ١٩٦٢، ١٩٧١) والمرتبطة بمصدر النفط من الملوثات، وثلاثها اتفاقية بروكسل ١٩٦٩ المرتبطة بتنظيم قواعد التدخل الممنوحة للدولة الساحلية لمواجهة حوادث السفن والناقلات التي تحمل مادة النفط، واتفاقية أوصلو ١٩٧٢م، واتفاقية لندن ١٩٧٢ اللتين وضعتا بشأن مصدر التلوث من السفن الناجم عن إغراق النفايات والملوثات. وفي لندن أبرمت اتفاقية ١٩٧٣م ولحقها بروتوكول ١٩٧٨م بشأن مصدر التلوث من السفن الناتج عن حركة النقل الاعتيادي للسفن، وسميت الاتفاقية وبروتوكولها باتفاقية (مار بول). وقد انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية وبروتوكولها بموجب المرسوم رقم ١١٢٧ تاريخ ١٩٨٨/١٦/١١٣ وانضمت إلى الملحق ٣١-٤-١٥ من هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ١٤٩٣١ تاريخ ٢٠٠٥/١٢/٢١ وكذلك إلى الملحق ١٦١ تلوث الهواء من السفن بموجب المرسوم التشريعي رقم ١٣٠١ تاريخ ٢٠٠٦/١٧/١٠.

وقد انتهى الأمر بهذه الجهود على المستوى العالمي إلى أن توصلت إلى اتفاقية عامة تحمي البيئة البحرية عموماً من جميع مصادر التلوث وهي اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ١٩٨٢م، حيث خصصت هذه الاتفاقية الجزء الثاني عشر منها لتناول موضوع حماية البيئة البحرية بصورة مباشرة. وإن الدولة السورية لم توقع على هذه الاتفاقية، وهنا نوصي أن يصادق على هذه الاتفاقية وذلك لما تحويه من قواعد قانونية تساعد على حماية البيئة البحرية من التلوث.

كما أن المختصين بالموضوع سارعوا الخطى على المستوى الإقليمي لأجل وضع قواعد قانونية أشد صرامة وأكثر دقة تتناسب مع الأوضاع الخاصة بالبيئة البحرية الإقليمية، وقد أبرزوا للواقع القانوني عدة اتفاقيات من ضمنها اتفاقية برشلونة ١٩٧٦م لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط، واتفاقية الكويت ١٩٧٨م لحماية بيئة الخليج، واتفاقية جدة ١٩٨٢م لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن.

وبما أن سورية من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط فسنقوم بدراسة القواعد القانونية التي تضمنتها اتفاقية برشلونة، حيث انضمت سورية إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم التنظيمي رقم ١٣٧٥١ تاريخ ١٩٧٨/٥/٢٠، وصادقت على تعديلات ١٩٩٥ بموجب المرسوم رقم ١٢٤١ تاريخ ٢٠٠٣/١٧/١٣. ومن هنا سندرس هذا المبحث بتقسيمه إلى مطلبين هما:

المطلب الأول: المنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية.

المطلب الثاني: الأحكام العامة والنوعية لحماية البيئة البحرية.

المطلب الأول

المنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية

شكلت المنظمات الدولية (١) الآلية والإطار التنظيمي لتوحيد الجهود الدولية في مجال حماية البيئة والتنسيق بينها، على الرغم من غموض الكثير من الموثائق المنشئة لبعض هذه المنظمات فيما يتعلق بالأساس القانوني الذي يجيز لها الاضطلاع بوظائف معينة في مجال المحافظة على البيئة وحمايتها والحد من خطورة المشكلات المرتبطة بها، وقد اضطلعت هذه المنظمات بالدور المذكور عن طريق إنشاء أجهزة فرعية خاصة، وقد كان للأمم المتحدة فضل السبق في هذا الخصوص.

وتمثل المنظمات الدولية بجميع أنواعها، إطار مناسب لبذل الجهود الرامية إلى حماية البيئة، باعتبار أن حماية البيئة تتطلب الكثير من الإمكانيات والخبرات الفنية تعجز الدول بمفردها عن توفيرها، وتملك المنظمات العديد من الوسائل التي تمكنها من أن تلعب دوراً هاماً في مجال حماية البيئة، ويمكن أن نذكر منها: الدعوة إلى مؤتمرات دولية والإشراف على العديد من النشاطات وإعداد الاتفاقيات الدولية، وإجراء الدراسات والأبحاث العلمية اللازمة، وإصدار المعايير وتبادل الآراء والبرامج، وتنسيق التعاون بين الدول، وإصدار الإعلانات والتوصيات والقرارات واللوائح والتوجيهات وإنشاء الأجهزة اللازمة لذلك، وهذه الإعلانات والقرارات قد لا تتمتع في بعض الأحيان بحجية قانونية لأنها غير ملزمة ولكنها تعد بحق دليلاً مرشداً للدول وللاتفاقيات الدولية وللممارسات الدولية.

ولقد قامت بعض المنظمات الدولية المتخصصة بدورها بتوفير آليات خاصة بقضايا البيئة، ويصدق ذلك بشكل ملحوظ على المنظمات الآتية: المنظمة البحرية الدولية واليونسكو ومنظمة الأغذية والزراعة، منظمة العمل الدولية. وغيرها من المنظمات ويقوم المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة بمهمة التنسيق بين أنشطة هذه المنظمات والأجهزة النوعية التي تنشئها تلافياً للازدواج الذي يمكن أن يحدث بينها.

١- تعرف المنظمة الدولية بأنها شخص معنوي من أشخاص القانون الدولي العام، ينشأ من اتحاد إرادات مجموعة من الدول لرعاية مصالح مشتركة دائمة بينها، ويتمتع بإرادة ذاتية في المجتمع الدولي وفي مواجهة الدول الأعضاء. ولابد من توافر عناصر رئيسة لنشأة المنظمة الدولية حتى تكون منتمية بالشخصية القانونية الدولية وهي: الديمومة أو الاستمرار، والإرادة الذاتية أو الشخصية المستقلة، والصفة الدولية، والصفة الاتفاقية. انظر د.محمود مرشحة، المنظمات الدولية النظرية العامة، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة دمشق، ص ٢٥-٢٦، ١٩٩٦م.

ومن هنا سندرس في هذا المطلب أهم المنظمات الدولية التي لها دور في منع تلوث البيئة البحرية.

وذلك بتقسيم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة UN.

الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية IMO.

الفرع الثالث: السلطة الدولية لقاع البحار.

الفرع الرابع: المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول).

الفرع الأول

منظمة الأمم المتحدة UN

انتشرت فكرة المنظمات الدولية خلال القرن العشرين بشكل كبير، وهي تعتبر وفقاً للقانون الدولي كياناً نشأ بالاتفاق بين الدول التي تمثل الأعضاء الأساسية في المنظمة الدولية. ونجد أن الجهود الدولية على المستوى الدولي للمحافظة على البيئة قد بدأ خلال وقبل الحرب العالمية الثانية، ثم جاءت الأمم المتحدة وأنشأت العديد من الوكالات المتخصصة في مجال البيئة وأهمها في مجال البيئة البحرية: برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP).

حيث قامت الجمعية العامة بإنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة، في أعقاب مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية الذي عقد في ستوكهولم في حزيران/يونيه 1972، وذلك بمقتضى قرارها 2997(د-27) المؤرخ 15 كانون الأول/ديسمبر 1972، وبمقتضى هذا القرار يتكون برنامج الأمم المتحدة من أربعة أجهزة وهي مجلس إدارة برامج الأمم المتحدة للبيئة الذي يتكون من 58 عضواً تنتخبهم الجمعية العامة، وسكرتارية البيئة وصندوق البيئة ولجنة التنسيق، ومقره الدائم بمدينة نيويورك بكينيا. (١)

ويمكن تلخيص أهداف برامج الأمم المتحدة للبيئة ووظائف ومسؤوليات مجلس إدارتها بما يلي:

- ١- النهوض بالتعاون الدولي في ميدان البيئة والتوصية بالسياسات التي تتبع لهذا الغرض، بحسب الاقتضاء. (٢)
- ٢- رسم السياسات العامة لبرنامج الأمم المتحدة من أجل توجيه وتنسيق البرنامج البيئية داخل منظومة الأمم المتحدة. (٣)
- ٣- تلقي واستعراض التقارير الدورية للمدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن تنفيذ البرامج البيئية داخل منظومة الأمم المتحدة.

-
- ١- للمزيد حول أجهزة برنامج الأمم المتحدة يمكن الرجوع إلى د.رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولي العام في مجال حماية البيئة، دار النهضة العربية، ط٢، ٢٠١٠م، ص ٩٩ و. د.رضوان الحاف، رسالة دكتوراة بعنوان حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام، جامعة القاهرة، ١٩٩٨م، ص ١٩٩-٢٠٠.
 - ٢- تقرير يستعرض ثلاثين عام من ستكهولم إلى جوهانسبرج ضمن أنشطة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في ميدان القانون البيئي، منتدى القضاة العالمي، جوهانسبرج ١٨-٢٠ آب/أغسطس، ٢٠٠٢م، ص ٥.
 - ٣- انظر د.رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص ٩٩.

- ٤- إبقاء حالة البيئة العالمية قيد الاستعراض من أجل كفالة أن تحظى المشاكل البيئية البازغة ذات الأهمية الدولية الواسعة بالاهتمام الملائم والوافي من الحكومات.
- ٥- النهوض بمساهمة المجتمعات العلمية الدولية الوثيقة الصلة و غيرها من المجتمعات المهنية في تقييم وتبادل المعارف والمعلومات البيئية بحسب الاقتضاء، وفي الجوانب التقنية من صياغة وتنفيذ البرامج البيئية داخل منظومة الأمم المتحدة.
- ٦- إبقاء تأثير السياسات و التدابير البيئية الوطنية والدولية على البلدان النامية، علاوة على مشاكل التكاليف الإضافية التي قد تتكبدها البلدان النامية في غضون تنفيذ البرامج و المشاريع الإنمائية، قيد الاستعراض المستمر، وكفالة توافق تلك البرامج والمشاريع مع الخطط والأولويات الإنمائية لتلك البلدان.
- ٧- استعراض برنامج الاستفادة من موارد صندوق البيئة و إقرارها.
- ٨- تشجيع إبرام الاتفاقيات الدولية و الصكوك القانونية العالمية و الإقليمية الملزمة، في القضايا التي تتناول البيئة العالمية و اعتمادها ومن الأمثلة على ذلك الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث. (١)
- ٩- النهوض بالامتثال للقانون البيئي، وبإنفاذه، بما في ذلك الاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف، ومتابعة تنفيذ البرامج البيئية وجعل الوضع البيئي تحت البحث و المراجعة المستمرة. (٢)
- ١٠- تقديم المساعدة إلى البلدان النامية و البلدان التي تمر اقتصادياتها بمرحلة انتقال من أجل وضع التشريعات البيئية الوطنية، بما في ذلك القوانين الوطنية الخاصة بتنفيذ الاتفاقيات البيئية المتعددة الأطراف. (٣)

ويهتم البرنامج كذلك بمراقبة البيئة العالمية ويلعب دور الوسيط والمنسق في مجالات الرصد البيئي والأنظمة البيئية الأرضية ، والبيئة والتنمية ، والمحيطات ، وبالبحار الإقليمية ، وصحة البيئة وغير ذلك من المواضيع. ويهدف يونيب (UNEP) (٤) إلى تنمية الكثير من برامج ومشاريعه البيئية عبر المنظمات التطوعية و الهيئات الخاصة والخيرية و الإغاثية في كافة أنحاء العالم.

- ١- انظر د.صلاح عبد الرحمن الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠١٠، ص١١٣.
- ٢- انظر د.رياض صالح أبو العطا، مرجع سابق، ص١٠١.
- ٣- منتدى القضاة العالمي، جوهانسبرج ١٨-٢٠ آب/أغسطس، ٢٠٠٢م، ص٥، مرجع سابق.
- ٤- يونيب (UNEP) هو اختصار بالإنكليزية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

كما أن برنامج الأمم المتحدة للبيئة نشط جداً في وضع القانون البيئي الإقليمي، فيوفر بالدرجة الأولى مساعدة تقنية للبلدان من أجل وضع الصكوك القانونية الإقليمية. وقد ساهم برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عمليات التنمية الهامة التي حدثت للعديد من الاتفاقات البيئية المتعددة الأطراف ووفرت المشورة القانونية والدعم للاجتماعات الحكومية الدولية في سياق العديد من الاتفاقات الإقليمية.

ومن أهم الأمثلة لأهم المبادرات في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث نذكر: برنامج البحار الإقليمية حيث يعتبر هذا البرنامج الذي أنشئ في عام 1974 من أهم مبادرات برنامج الأمم المتحدة للبيئة في مجال الإدارة البيئية للمناطق البحرية والساحلية. وفي هذا السياق، تم اعتماد العديد من الاتفاقات والبروتوكولات وخطط العمل من أجل حماية البيئة البحرية والساحلية لما فيه صالح العديد من المناطق البحرية والساحلية الإقليمية.

وفيما يلي قائمة بأهم الاتفاقات وخطط العمل التي اعتمدت:

- ١- البحر المتوسط: اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (1976) والبروتوكولات ذات الصلة.
- ٢- الكويت: اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون على حماية البيئة البحرية من التلوث (1979) والبروتوكولات ذات الصلة.
- ٣- غرب وسط إفريقيا: اتفاقية أبيدجان للتعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غرب ووسط إفريقيا (1981) والبروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة التلوث في حالات الطوارئ في منطقة غرب ووسط إفريقيا.
- ٤- منطقة البحر الكاريبي: اتفاقية حماية وتطوير البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى (1981) والبروتوكولات ذات الصلة.
- ٥- جنوب شرق المحيط الهادئ: اتفاقية ليا لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادئ (1981)، والاتفاقيات والبروتوكولات ذات الصلة.
- ٦- البحر الأحمر وخليج عدن: اتفاقية جدة الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (1982) والبروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي في حالات الطوارئ على مكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى.
- ٧- جنوب المحيط الهادئ (1982): اتفاقية نومييا لحماية الموارد الطبيعية والبيئة في منطقة جنوب المحيط الهادئ (1986)، والاتفاقيات والبروتوكولات ذات الصلة.

٨- شرق إفريقيا: اتفاقية نيروبي لحماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرق إفريقيا (1985)، والبروتوكولات ذات الصلة.

٩- البحر الأسود (١٩٩٣): اتفاقية بوخارست لحماية البحر الأسود من التلوث (١٩٩٢) والبروتوكولات ذات الصلة. (١)

ووضع برنامج الأمم المتحدة للبيئة برامج عمل عديدة على الصعد الدولية والإقليمية، ومن أهمها برنامج العمل العالمي لحماية البيئة البحرية من الأنشطة البرية المصدر الذي يستكمل اتفاقية الأمم المتحدة الدولية لقانون البحار (٢).

كما أن إعلان نيروبي لعام ١٩٩٧ الذي اعتمده مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وصدقت عليه الجمعية العامة للأمم المتحدة، يجعل من برنامج الأمم المتحدة للبيئة بجلاء الهيئة الرئيسة للأمم المتحدة في مجال البيئة ويوضح دوره على أنه (السلطة البيئية العالمية الرئيسة التي تضع جدول الأعمال البيئي العالمي، والتي تنهض بالتنفيذ المتلاحم للبعد البيئي من التنمية المستدامة، والتي تعمل كمناصر موثوق به للبيئة العالمية). (٣)

أي أن برنامج الأمم المتحدة للبيئة يقوم بدور هام في حماية البيئة بمفهومها الواسع، كقيمة في ذاتها، أو من أجل صحة الجنس البشري ورفاهيته، ممثلاً بأجياله الحالية واللاحقة (٤)

١- منتدى القضاة العالمي، جوهانسبرج ١٨-٢٠ آب/أغسطس، ٢٠٠٢م، مرجع سابق، ص ٩.

٢- المرجع السابق، ص ١٢.

٣- انظر د.صلاح الدين حسن السيسي، النظم والمنظمات الإقليمية والدولية، دار الفكر العربي، ط ١، ٢٠٠٧، ص ٣٧٧.

٤- انظر د.رضوان الحاف، رسالة دكتوراة بعنوان حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٢١٢.

الفرع الثاني

المنظمة البحرية الدولية IMO (١)

تأسست هذه المنظمة عام 1948 بعد أن عقدت الأمم المتحدة مؤتمراً بحرياً في جنيف عام 1948 وانتهى هذا المؤتمر باعتماد اتفاقية دولية لتعزيز أشكال التعاون الدولي المختلفة في مجال التقليل من مخاطر الملاحة البحرية، وأنشأت هذه الاتفاقية منظمة دولية حكومية لهذا الغرض، أطلق عليها تسمية "المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (امكو) واتخذت من لندن مقراً لها. (٢)

ويمكن تعريف المنظمة البحرية الدولية بأنها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن اتخاذ تدابير لتحسين سلامة وأمن الملاحة البحرية، ومنع التلوث البحري الناجم عن السفن.

وتعتبر المنظمة البحرية الدولية هي المنظمة ذات الاختصاص في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن وتظل المنظمة البحرية الدولية الهيئة الدولية التي يسمح لها تخصصها في هذا المجال وتجربتها الطويلة الممتدة من عام 1958 م تظل لها حق الاقتراح وإصدار القرارات والإشراف على مؤتمرات دبلوماسية لصياغة قواعد ومعايير دولية لمنع التلوث من السفن وخاصة التلوث النفطي منه، وتتفرد المنظمة بصلاحيه التنظيم الدولي في هذا الميدان. (٣)

أولاً: أهداف المنظمة:

ويمكن تلخيص أهداف المنظمة: كما ورد في المادة /١/ من الاتفاقية بما يلي:

- ١- توفير آلية للتعاون بين الحكومات في مجال التنظيم الحكومي والممارسات المتعلقة بالمسائل التقنية بجميع أنواعها التي تؤثر على النقل البحري العاملة في مجال التجارة الدولية، وتشجيع اعتماد أعلى المعايير عملياً في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة. (٤)

١- IMO هو اختصار لـ International Maritime Organization

٢- دخلت الاتفاقية في حيز النفاذ في السابع من آذار عام ١٩٥٨ بانضمام ٢١ دولة إلى الاتفاقية وتضم حالياً ١٦٩ دولة، تغير اسم المنظمة إلى (imo) المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٨٢. أقرتها سورية بموجب القانون رقم ٣١٩ تاريخ ١٦/٢/١٩٥٦.

٣- انظر د.محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف الإسكندرية، ٢٠٠٦م، ص ١٤٤.

٤- انظر د.حسين عمر، المنظمات الدولية، دار الفكر العربي، ١٩٩٣، ص ٤٢٠.

٢- التشجيع على إزالة الإجراءات التمييزية والقيود التي لا داعي لها من جانب الحكومات التي تؤثر على النقل البحري، وذلك من أجل تعزيز توافر خدمات النقل البحري للتجارة في العالم دون تمييز، ولا تشكل المساعدة والتشجيع الذي تقدمه الحكومات لتطوير النقل البحري وطنياً وذلك لأغراض الأمن في حد ذاته تمييز، شريطة أن تكون هذه المساعدة والتشجيع لا يقوم على تدابير ترمي إلى تقييد حرية الملاحة.

٣- تقديم وجهات النظر من جانب المنظمة في أي من المسائل التي تتعلق بالشحن التي يمكن أن تحال إليها من أي جهاز أو وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.

٤- توفير وتبادل المعلومات بين الحكومات بشأن المسائل قيد النظر من جانب المنظمة.

٥- توحيد الأنظمة واللوائح في مجال الملاحة البحرية، ومنع تلويث البحار من قبل السفن والطائرات.

٦- السعي من أجل تحقيق أعلى معايير عملية السلامة الملاحية وكفاءة البحرية.

٧- التحكم في التلوث الملاحي بسبب السفن وغيرها والموانئ، وناقلات البترول، وتشجيع التخلص من عوائق خدمات الشحن الدولية.

٨- وتهتم المنظمة البحرية الدولية (IMO) منذ إنشائها عام 1959 بالسلامة البحرية بشكل عام وبسلامة الملاحة البحرية بشكل خاص في إقرارها للعديد من الاتفاقيات والمعاهدات والقرارات ذات الصلة. (١)

وفيما يتعلق بالنقطة الأخيرة قامت منظمة الـ IMO بإعداد حوالي 40 اتفاقية وبروتوكول وأكثر من 700 من المعايير والإرشادات والتوصيات التي تتعلق بالسلامة الملاحية ومنع التلوث وأمور أخرى ذات علاقة. والهدف من هذه الوسائل هو ضمان أن يكون بناء السفن وإعدادها وتشغيلها بطريقة آمنة وسليمة من الناحية البيئية للحد من المخاطر التي قد تتعرض لها البيئة البحرية في حال اصطدام السفن أو في حال وقوع حوادث أخرى.

١- يتمثل أسلوب العمل الانفرادي المتبع من قبل المنظمة البحرية الدولية في إصدار قرارات تتناول ثلاث فرضيات: الفرضية الأولى، قرارات متعلقة بتسوية المنازعات وقرارات ذات صيغة عامة، الفرضية الثانية، قرارات تنشأ قواعد بشأن الميادين التي تدخل في اختصاص المنظمة البحرية، الفرضية الثالثة، تندرج تحتها أغلب القرارات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية ومنها المتعلقة بحماية البيئة البحرية من السفن، ومثالها إصدار قرارات تبين كيفية إعداد تقارير عند وقوع حوادث بحرية أو عند حصول حالات تلوث. وتعتبر هذه القرارات توصيات ولا تتمتع بالقوة القانونية الإلزامية. انظر د. محمد اليزاز، مرجع سابق، ص ١٥٦-١٥٧.

ومن أهم الاتفاقيات في مجال حماية البيئة البحرية التي أقرتها المنظمة (الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر 1974) و (اتفاقية منع التلوث البحري بإلقاء المخلفات والمواد الأخرى 1972). وفي عام 1965 صدقت منظمة الـ IMO على الكود الدولي الخاص بالبضائع البحرية الخطرة، ويتم تحديث هذا الكود بانتظام استجابة للتغيرات الواردة في "توصيات الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع الخطرة" (الجزء 110304) وتم تطوير أكواد دولية منفصلة خاصة بعمليات الشحن الضخمة للكيمياويات الخطرة والغازات السائلة لتقديم معايير دولية لسلامة نقلها عن طريق البحر.

وتساهم منظمة الـ Imo في تحسين التدريب الملاحي وذلك بتطويرها لمعايير وقوانين لاستخدامها على المستويين الوطني والدولي وبتقديمها المساعدة العملية والمشورة للدول التي هي في حاجة للمعرفة الفنية والموارد اللازمة لتشغيل صناعة الشحن بنجاح وكذلك بمساعدة الدول في التصديق على الاتفاقيات والعمل بمقتضاها.

ويتم تحقيق هذا عن طريق الإصدارات الخاصة بالاستعداد والاستجابة وإجراءات حالات الطوارئ الخاصة بالسفن الحاملة للبضائع الخطرة وتقديم المعلومات والتعليم والتدريب والخدمات الفنية والمساعدات للحكومات باستخدام الوثائق وأفلام الفيديو وعمل مناقشات وورش عمل وغيرها من الوسائل الأخرى.

ومن أبرز ما تم التطرق إليه وإقراره وتعديله في السنوات الأخيرة إقرار الكود الدولي لإدارة السلامة البحرية (ISM) والتعديلات المتعلقة بمستويات التدريب والتأهيل (STCW1995) ودعمها وتشجيعها للدول الأعضاء فيها بالعمل على إنشاء تحالفات لمذكرات تفاهم إقليمية فيما بينهم لرقابة الدولة على الميناء (PSC) والإقرارات المتعلقة باتفاقية ماربول (MARPOL 73/78) ودخول الفصل السادس منها حيز التنفيذ في 2005/5/19 وإقرارها لكود المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS) في ديسمبر من عام 2002 ودخوله حيز التنفيذ في 2004/7/1.

وعليه فإن عنصري سلامة السفن والملاحة البحرية من أهم عناصر منظومة السلامة البحرية الذي تهدف المنظمة من خلالها إلى تحقيق هدفها المتمثل في (سفن أكثر أمناً وبحار ومحيطات أكثر نظافة)، في حين تقع مسؤولية تنفيذ وتطبيق ما تم إقراره على الدول والجهات المعنية الأخرى المهمة بسلامة السفن ومنظومة النقل البحري.

ثانياً: أجهزة المنظمة :

تتكون المنظمة من أربعة أجهزة رئيسية هي : الجمعية العامة، والمجلس، ولجنة السلامة البحرية (لجنة الأمن البحري)، والأمانة العامة، وتضم بالإضافة إلى ذلك الأجهزة الثانوية الآتية: لجنة حماية البيئة البحرية، واللجنة القانونية والتقنية، ولجنة التعاون الفني ولجنة التسهيلات، إضافة إلى عدد آخر من اللجان الفرعية الفنية المختلفة.

١- الجمعية العامة:

الهيئة العليا للمنظمة، تتألف من جميع الدول الأعضاء، وتجتمع مرة كل سنتين في مقرها في لندن، مع تقديم لدورات استثنائية إذا قضت الضرورة . مهامها الرئيسية هي في التصويت على الميزانية وتقرير الترتيبات المالية، لتحديد السياسة العامة للمنظمة لتحقيق أغراض المادة ١/، وإلى اعتماد القرارات المقدمة إليها من مجلس الأمن البحري وتتخذ قرارات بشأن المؤتمرات الدولية .

٢- المجلس:

يتألف أصلاً من 16 دولة من الدول الأعضاء وطراً عليها تعديلات كثيرة والآن يتألف من 40 دولة، إذاً حسب التعديل الأخير لاتفاقية المنظمة البحرية الدولية يتألف المجلس الآن من 40 عضواً تنتخبهم الجمعية العامة لمدة سنتين: عشرة أعضاء يمثلون الدول التي لها أكبر مصلحة في توفير خدمات النقل البحري العالمية، و عشرة دول يمثلون الدول التي لديها أكبر مصلحة في التجارة البحرية الدولية، و عشرون دولة يمثلون الدول التي لها مصالح خاصة في مجال النقل البحري أو الملاحة، ويضمن انتخاب هذه الفئات تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم(١)، ويجتمع المجلس عادة مرتين في السنة. المهام الرئيسية للمجلس هو الحصول على توصيات وتقارير من لجنة السلامة البحرية وإحالتها إلى الجمعية العامة، أن يعين الأمين العام بموافقة الجمعية، أن يقدم تقديرات الميزانية، ويدخل اتفاقيات مع المنظمات الأخرى.

٣- لجنة السلامة البحرية:

كانت تتألف من 14 عضواً تنتخبهم الجمعية (في وقت لاحق تم توسيع نطاقها لتشمل جميع الدول الأعضاء) واجبات لجنة السلامة البحرية (المادة 29) كانت للنظر في "العمل الفني للمنظمة

١- حول التعديلات التي طرأت على عدد المجلس، انظر د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص ١٤٨.

مثل وسائل الملاحة البحرية، بناء وتجهيز السفن، وقواعد لمنع حوادث الاصطدام، وتنظيم نقل الشحنات الخطرة، والإجراءات ومتطلبات السلامة البحرية، والمعلومات الهيدروغرافية، سجل الكتب والسجلات الملاحية والبحرية وإجراءات التحقيق في الحوادث والإنقاذ والانتشال وأية أمور أخرى تؤثر بشكل مباشر على سلامة الملاحة البحرية".

وأحد المواضيع الهامة للجنة السلامة البحرية هو تطوير مستويات تحقيق الهدف والذي يستند على المقدمة المنطقية وهي أن المستويات يجب أن تكون عريضة تشمل الأهداف بحيث يمكن من التحقق أن سلامة السفينة قد تم تأكيدها خلال مراحل التصميم والبناء وخبرات تشغيل السفينة وليس الغرض وضع متطلبات إرشادية أو وضع حلول معينة ولكن الغرض الرئيسي هو تقديم مستويات من خلالها يمكن تقييم سلامة السفينة خلال مراحل التصميم والإنشاء ولاحقاً خلال التشغيل.(١)

٤- لجنة حماية البيئة البحرية:

أسستها الجمعية عام 1973م وتقوم هذه اللجنة بتنسيق نشاطات المنظمة البحرية الدولية في منع ومكافحة التلوث الناجم عن السفن، وخاصة تلك المتعلقة بالتلوث النفطي وهي المسؤولة عن جميع المسائل المتعلقة بمنع ومكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن. هذه اللجنة هي المسؤولة عن اتفاقية ماربول الذي ينظم التدابير اللازمة لمنع تلوث البحار بواسطة السفن.

٥- اللجنة القانونية:

أسسها المجلس عام 1967 م وهي المسؤولة عن المسائل القانونية التي تنشأ داخل نطاق المنظمة البحرية الدولية ولقد أنشئت في أعقاب الكارثة الناجمة عن توري كانيون لعام 1967 للتعامل مع المشاكل القانونية الناجمة عن ذلك الحادث.

٦- لجنة التعاون التقني:

أسسها المجلس عام 1967 م، وهي المسؤولة عن تنسيق المساعدة التقنية التي تقدمها المنظمة البحرية الدولية، ويهدف إلى مساعدة الحكومات التي تفتقر إلى المعرفة التقنية والموارد اللازمة لتشغيل صناعة الشحن بنجاح وخاصة حكومات بلدان العالم الثالث. ومن أهم الأمثلة على هذه المساعدات نذكر ما يلي: رسم خرائط حساسية لتحديد أي أجزاء من الساحل معرضة بشكل خاص للخطر، والتدريب

١- انظر د.عبد السلام صالح عرفة، المنظمات الإقليمية والدولية، الدار الجماهيرية، ط٢، ١٩٩٩، ص٢٧٣.

على التصدي للانسكاب النفطي والتخطيط لحالات الطوارئ، والمشاريع التي تعالج قضايا إدارة مياه الصابورة.

٧- لجنة التسهيلات:

وهي هيئة فرعية تابعة للمجلس. وقد أنشأت في أيار/ مايو 1972 م ويتناول عمل المنظمة البحرية الدولية في القضاء على الشكليات غير الضرورية و"الروتين" في مجال النقل البحري الدولي وهي المسؤولة عن أنشطة المنظمة البحرية الدولية لتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية، على سبيل المثال، الحد من الشكليات وتبسيط الوثائق اللازمة للسفن عند دخول ومغادرة الموانئ .

٨- الأمانة العامة (المعين من قبل المجلس مع موافقة الجمعية):

ويتكون من الأمين العام ونحو 300 موظف دولي يتمتعون بالحصانة والامتيازات التي تقرر اعتيادياً لأمثالهم من موظفي المنظمات الدولية ويوجد مقرها في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن وتتكون الأمانة العامة من عدد من الأقسام التي يختص كل منها بجانب معين من نشاطات المنظمة.

٩- اللجان الفرعية: ومن أهم هذه اللجان:

- أ- اللجنة الفرعية لأمن الملاحة.
- ب- الاتصالات اللاسلكية والبحث والإنقاذ.
- ج- اللجنة الفرعية للتدريب والمراقبة.
- د- هيئة خبراء الأقمار الصناعية البحرية.
- هـ- مجموعة خبراء البحث والإنقاذ.
- و- تصميم السفن و المعدات.
- ز- اللجنة الفرعية للوقاية من الحرائق.
- ح- اللجنة الفرعية لخطوط التحميل واستقرار وسلامة سفن الصيد.
- ط- اللجنة الفرعية المعنية بتنفيذ دولة العلم.
- ي- اللجنة الفرعية لتحميل البضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات.
- ك- اللجنة الفرعية للمخازن والبضائع.
- ل- اللجنة الفرعية لأمن قوارب الصيد.

ثالثاً: دور المنظمة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن:

في عام 1954 تم اعتماد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لندن 1954. و عند نشوء المنظمة وبداية عملها في عام 1959 م اضطلعت بمسئوليتها عن مسائل التلوث بصفتها جهة الإبداع لاتفاقية لندن 1954.

ومنذ عام 1967 م، عندما جنت الناقله توري كانيون قبالة سواحل المملكة المتحدة اعتمدت المنظمة البحرية الدولية سلسلة من الاتفاقيات تشمل منع التلوث البحري الناجم عن السفن، والاستعداد والاستجابة للحوادث التي تشمل النفط والمواد الخطرة والضارة، ومنع استخدام النظم الضارة المانعة للقاذورات، والاتفاقية الدولية بشأن إدارة مياه الصابورة للحيلولة دون انتشار الكائنات المائية الضارة في مياه الصابورة .

وتعد هذه المنظمة بحق بمثابة السكرتارية التنفيذية لمعظم الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث البيئي البحري، فنشاطها ينحصر في مجال حماية البيئة البحرية وحل مشاكل التلوث البحري وخاصة منها الناتجة من السفن.(١)

واحتلت قضية البيئة البحرية من التلوث النفطي الاهتمام الأبرز من هذه المنظمة حيث تخصصت لها لجنة حماية البيئة البحرية حيث تتعامل هذه اللجنة مع جميع القضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية من حيث صلتها بالشحن.

وحماية البيئة البحرية لا يقتصر فقط على لوائح محددة تمنع السفن من إلقاء النفط والقمامة أو الصرف الصحي. فهو يشمل أيضاً التحسينات في مجال السلامة - من نظم تحديد خطوط الملاحة وتدريب البحارة - والتي تساعد على منع الحوادث التي قد تقع.(٢)

والحفاظ على المناطق الخاصة والمناطق البحرية الشديدة الحساسية هو جانب هام من جوانب عمل المنظمة البحرية الدولية، فالمنظمة البحرية الدولية هي التي تتبنى هذه المناطق ونتيجة لتبني المناطق الخاصة فإن عدد حوادث الاصطدام قد انخفض بشكل كبير في المناطق التي وافقت المنظمة البحرية الدولية اعتمادها كمناطق خاصة.

وإن المؤشرات تدل على أن هناك تحسناً ملحوظاً في انخفاض كمية التلوث الناجم عن السفن خلال

١- انظر د.صلاح عبد الرحمن الحديثي، مرجع سابق، ص ١٢٠.

٢- المرجع السابق.

العقدين الماضيين. ويرجع هذا جزئياً إلى تشديد الرقابة من خلال اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، مثل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة بيروتوكول عام 1978 المتعلق بها (ماربول 78/73) ووفقاً لدراسة قامت بها الأكاديمية الوطنية للعلوم في الولايات المتحدة أن التلوث النفطي من السفن انخفض بنسبة 60% خلال 1980م، بالتزامن مع بدء سريان اتفاقية ماربول 78/73 .

وحسب إحصائيات 2006 م أن متوسط الحوادث التي تزيد فيها كمية النفط المنسكب عن 700 طن قد انخفض من أكثر من 25 حادثة في السبعينات إلى حوالي 3 إلى 7 حادثة، وتجدر الإشارة أن أكبر نسبة انخفاض في عدد الحوادث من عقد إلى آخر حدث بين السبعينات والثمانينات من القرن الماضي واقترن باعتماد اتفاقيات ماربول ودخولها حيز النفاذ. (١)

والمنظمة البحرية الدولية كان لها دور كبير في إنشاء نظام لدفع تعويضات لأولئك الذين عانوا من الناحية المالية نتيجة التلوث. واعتمدت اثنان من المعاهدات، في عام 1969 و 1971، والتي مكنت ضحايا التلوث النفطي من الحصول على تعويض كامل ببساطة وبسرعة أكبر مما كان ممكناً من قبل.

وبالإضافة إلى تشجيع اعتماد الاتفاقيات تتبنى جمعية المنظمة البحرية الدولية توصيات ومدونات لحماية البيئة البحرية، ومن أهم هذه التوصيات والمدونات: مدونة الممارسات الآمنة للشحنات الصلبة (1965)، وقانون لبناء وتجهيز السفن تحمل مواد كيميائية خطيرة سائبة (1971)، ومدونة سلامة الصيادين وسفن الصيد (1974)، وقانون لبناء وتجهيز السفن التي تنقل الغازات المسالة السائبة (1975)، وقانون لبناء وتجهيز الحفر البحرية المتقلة (1979)، والمدونة الدولية لنقل الغاز (1983)، ومدونة السلامة لأنظمة الغوص (1983).

أما بالنسبة للرقابة من قبل المنظمة فيمكن للمنظمة البحرية الدولية أن تدقق في مدى امتثال وإنفاذ إحدى دول العلم أو دول الميناء أو الدول الساحلية لمتطلبات اتفاقيات المنظمة التي هي طرف فيها، وذلك بناء على طلب من تلك الدولة، ووفقاً لإطار وإجراءات خطة المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة التي اعتمدها جمعية المنظمة البحرية الدولية في ١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥ قرار الجمعية (A.974-24) وبيشر اعتماد الخطة بعصر جديد للمنظمة البحرية الدولية تتوفر لها فيه أداة لتحقيق التنفيذ المتسق و المتوائم لمعايير المنظمة على المستوى العالمي. (٢)

١- انظر السيد Efthimios E.Mitropoulosh الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، مواجهة المنظمة البحرية الدولية للتحديات الراهنة، رسالة موجهة من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بمناسبة يوم البحرية العالمي، ٢٠٠٧، ص ٤.===

الفرع الثالث

السلطة الدولية لقاع البحار

هي المنظمة التي تقوم الدول الأطراف عن طريقها بتنظيم الأنشطة في المنطقة ورقابتها بصورة خاصة بغية إدارة موارد المنطقة. (١)

ونشأت السلطة بموجب المادة 159 من اتفاقية قانون البحار 1982، ومقرها في جامايكا، وجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية يكونون أعضاء في السلطة. (٢)

بدأ عمل السلطة فور دخول اتفاقية البحار حيز النفاذ في تشرين الثاني / نوفمبر 1994، ويتمثل اختصاصها في منطقة قاع البحر وتحتة خارج نطاق الولايات الإقليمية للدول، ورقابتها وإدارة مواردها، والسلطة من حيث الطبيعة منظمة دولية ذات شخصية قانونية دولية. (٣) وتتألف من أجهزة هي:

- ١- الجمعية وتضم جميع أعضاء السلطة.
- ٢- المجلس ويضم 36 من أعضاء السلطة تقوم الجمعية بانتخابهم.
- ٣- الأمانة وهي الجهاز الإداري للسلطة.
- ٤- المؤسسة وهي الهيئة التي تقوم بمباشرة النشاطات من نقل المعادن في المنطقة وإعدادها وتسويقها أي مباشرة النشاط المادي. (٤)

أما في مجال دور السلطة في حماية البيئة البحرية فتتخذ التدابير اللازمة فيما يتعلق بالأنشطة في منطقة قاع البحر لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقاً لهذه الغاية تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف إلى: منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة لأنشطة مثل الثقب والحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل وصيانة المنشأة وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة. (م145فقرة أ)

٢- انظر د.صلاح الدين حسن السيسي، مرجع سابق، ص ٣٩٤. ود.عبد السلام صالح عرفة، مرجع سابق، ص ٢٧٣. ومحمد البزاز، مرجع سابق، ص ٤٤٤ وما بعدها.

١- انظر المادة ١٥٧ الفقرة ١ من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢.

٢- انظر المادة ١٥٦ من الاتفاقية السابقة.

٣- انظر صلحية علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قان بونس، بنغازي، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م ص ٢٢٤.

٤- انظر د.أحمد أبو الوفا القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م، ص ٣٨٠. للتعرف أكثر على تشكيل أجهزة السلطة ووظائفها.

وحماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية. (١)

وتلزم اتفاقية قانون البحار السلطة الدولية لقاع البحار بحماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة والحيلولة دون إلحاق الضرر بالثروة الحيوانية والنباتية في البيئة البحرية من جراء أنشطة التعدين في المنطقة. وتمارس السلطة الرقابة على الأنشطة في المنطقة ما يكون ضروريا لغرض تأمين الامتثال للأحكام ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار، وتساعد الدول الأطراف السلطة باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان هذا الامتثال، وللسلطة الحق في أن تتخذ التدابير المنصوص عليها في اتفاقية البحار لضمان الامتثال لإحكامه ولأداء مهام الرقابة والتنظيم الموكلة إليها، ويكون للسلطة الحق في تفتيش جميع ما في المنطقة من المنشآت المستخدمة بصدد الأنشطة في المنطقة.

١- انظر المادة ١٤٦ فقرة ب من الاتفاقية السابقة.

٢- انظر المادة ١٥٣ فقرة ٤-٥ من الاتفاقية السابقة.

الفرع الرابع

المنطقة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)

اتخذت المنظمة الدولية للشرطة الجنائية الإنتربول والدول الأعضاء فيها مؤخراً تدابير ترمي إلى معالجة عمليات تفريغ النفط من السفن بصورة غير قانونية من أجل تشديد العقوبات على التفريغ غير القانوني للنفط من أجل ردع أي عمل من أعمال التلوث في المستقبل. وسعيًا لتسهيل الإنفاذ الفعلي للقانون من جانب دول العلم وتعكف منظمة الإنتربول حالياً على إعداد كتيب عن أفضل الممارسات للتحقيق في العمليات غير القانونية لتفريغ النفط من السفن .

واستحدثت الأمم المتحدة أيضاً وكالات متخصصة ونفذت برامج متصلة بالبيئة وفقاً لولاية كل منها. وتشمل الوكالات المتخصصة التي لديها ولاية في المجالات المتصلة بالبيئة، منظمة الأمم المتحدة للزراعة والأغذية (الزراعة، والغابات، ومصائد الأسماك، وإدارة التربة، وحماية النباتات)(١)، ومنظمة الصحة العالمية (الصحة والبيئة)(٢)، واليونسكو (التثقيف البيئي، والأنشطة العالمية مثل تلك المتعلقة بالمحيطات والطاقة الشمسية)(٣)، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية (الطقس والمناخ، بما في ذلك الفريق الحكومي الدولي المعني بتغيير المناخ)، ومنظمة العمل الدولية (بيئة العمل والسلامة المهنية)، والمنظمة البحرية الدولية (التلوث البحري، وإغراق النفايات الخطرة في البحر، والسلامة في النقل البحري للمواد الخطرة)، والمنظمة الدولية للطيران المدني (الجوانب البيئية من الطيران المدني). والوكالة الدولية للطاقة الذرية مسؤولة عن الأمور المتعلقة بالمواد النووية، بما في ذلك قضايا السلامة النووية والنفايات المشعة(٤). وقد كانت منظمة الأغذية والزراعة ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية نشطة في النهوض بوضع اتفاقيات وبروتوكولات تتعلق بالبيئة في حدود اختصاصات كل منها، والبنك الدولي لديه دور هام يقوم به في حماية البيئة والتنمية المستدامة، لاسيما من خلال حجم الموارد الموجودة تحت تصرفه. وقد أولت منظمة التجارة العالمية، من خلال لجنة التجارة و البيئة التابعة لها، النظر في العلاقة بين هذين المجالين. وتتعاون المنظمة مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل النظر في أوجه الصلة القائمة ما بين البيئة والتجارة والتنمية.

١- للمزيد حول هذه المنظمة ونشاطها حول البيئة انظر د.محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، ط١، ٢٠٠٦، ص٤١٦.

٢- للمزيد حول هذه المنظمة ونشاطها انظر المرجع السابق، ص٤١٧.

٣- حول أنشطة اليونسكو في مجال حماية البيئة البحرية، انظر صليحة علي صداقة، مرجع سابق، ص٢٢٥.

٤- للمزيد حول هذه المنظمة ونشاطها حول البيئة انظر د.محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص٤٢٠.

المطلب الثاني

الأحكام العامة والتنوعية لحماية البيئة البحرية

من البديهي ألا تتجاهل الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بتنظيم حقوق الدول وسلطاتها على البيئة البحرية، مسألة واجبات الدول تجاه هذه الأخيرة. ولعل أهم تلك الواجبات الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث، وكل أنواع التعدي على توازنها الإيكولوجي. ويفرض ذلك التقدم التكنولوجي في مجال استغلال البحار، والصراع بين الدول في محاولة السيطرة على البحار، واستنزاف ثرواتها، بأحدث ما قدّمه التقدم العلمي، والذي أضحى يهدد البيئة البحرية، في مجموعها، نتيجة لما يخلفه ذلك من ملوثات ضارة.

وهنا نصت بعض الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية على قواعد قانونية محلها التزامات وأحكام عامة، فهي لا تعالج وتكافح مصادر التلوث في قطاع أو منطقة إقليمية معينة من البيئة البحرية، بل البيئة البحرية بوجه عام دون تخصيص. كما تضمنت بعض الاتفاقيات على عدد من القواعد القانونية هدفها منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه، وهذه القواعد تنتوع بحسب نوع المادة الملوثة وبحسب المنطقة البحرية وبحسب صفة الدولة. ومن هنا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين هما:

الفرع الأول: الأحكام العامة.

الفرع الثاني: الأحكام النوعية.

الفرع الأول

الأحكام العامة

ويقصد بالأحكام العامة مجموعة القواعد القانونية التي محلها التزامات وأحكام عامة تعالج التلوث في البيئة البحرية بوجه عام دون تخصيص.

أولاً: الالتزام العام الوارد في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢:

لقد ولدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ نتيجة للجهود الدولية التي تمت تحت إشراف الأمم المتحدة، التي دعت إلى عقد مؤتمر دولي لقانون البحار، وبالفعل عقد هذا المؤتمر أحد عشر دورة بدأت في كانون الثاني ١٩٧٣م واستمرت حتى أيلول ١٩٨٢م تحت مسمى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وكان من نتائج الدورة الختامية لهذا المؤتمر في مونتيجرباي بجمايكا في العاشر من كانون الثاني ١٩٨٢م ولادة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢. (١)

وتعتبر هذه الاتفاقية تحولاً جذرياً في تاريخ العلاقات الدولية البحرية وعلامة بارزة من علامات النظام القانوني الدولي المعاصر. (٢)

حيث تضمنت هذه الاتفاقية في الجزء الثاني عشر منها، الأحكام الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية وصيانتها، بحيث اشتمل على /٤٦/ مادة، وهي المواد من /١٩٢/ إلى /٢٣٧/. وما يهمننا هنا التعرف على الالتزام العام والأحكام العامة التي تضمنتها هذه الاتفاقية.

١- انظر حول ولادة هذه الاتفاقية، د.صلاح الدين عامر القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية

الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، مرجع سابق، ص ٤٩٧. وأيضاً د.أحمد أبو الوفا القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢م، مرجع سابق، ص ٢١.

٢- انظر د.أحمد أبو الوفا، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، ص ٢٢.

١- الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث:

نصت المادة/١٩٢/ من اتفاقية قانون البحار على التزام عام على جميع الدول بحماية البيئة والحفاظ عليها بقولها (الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)، ومقابل هذا الالتزام العام الملقى على عاتق الدول، أكدت هذه الاتفاقية على حق الدول في استغلال ثرواتها الطبيعية والانتفاع بثروات البحار تحقيقاً لتقدمها ورفاهيتها على نحو يمكن معه التوفيق بين حق الدولة السيادي في استغلال الثروات والالتزام بحماية البيئة والحفاظ عليها، وهذا ما تضمنته المادة/١٩٣/ من الاتفاقية بقولها (للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها). حيث أن هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية يمتد إلى كافة الدول الساحلية منها الموقعة على الاتفاقية وغير الموقعة، لأن السند القانوني لهذا الالتزام هو العرف العام الدولي، إضافة إلى كون هذا الالتزام يتعلق بمسألة موضوعية تهتم المجتمع الدولي بأكمله وهي حماية البيئة البحرية(١).

ولكي تقطع الاتفاقية الطريق أمام الدول من التهرب من تنفيذ هذا الالتزام، فقد ألمحت إلى مضمون هذا الأخير ونطاقه(٢). بحيث أوجبت على الدول مشتركة أو منفردة أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أياً كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل ما لديها من الوسائل العلمية المتاحة والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد(٣).

كما ألفت هذه الاتفاقية التزاماً على الدول باتخاذ جميع ما يلزم لتضمن أن لا تؤدي الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها إلى إلحاق ضرر التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية(٤).

١- انظر د. إبراهيم محمد العناني، منع التلوث ومكافحته في ضوء قانون البحار، بحث مقدم لندوة حماية البيئة

البحرية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، معهد الدراسات الدبلوماسية، الرياض ٢٠٠١م، ص ١٣٧.

٢- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٣٧.

٣- انظر المادة /١٩٤/ الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٤- انظر المادة /١٩٤/ الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

كما ألزمت الاتفاقية أن تكون تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، مشتملة على تلك التدابير التي تكون ضرورية لحماية النظم الايكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وكذلك الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها. (١)

وعندما بدأت الدول ولاسيما المتقدمة منها، بالاستعانة بالوسائل التي تكشف عنها العلم الحديث، في استغلال ثروات البحار، وكان يلزم استعمال تلك الوسائل مخاطر تلوث البيئة البحرية، فقد كان من الملائم الالتفات إلى هذا المصدر الحديث للتلوث (٢). ولذلك ألزمت الاتفاقية الدول على اتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه، والسيطرة على هذا التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيا الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة قصداً أو عرضاً، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغيرات كبيرة وضارة بتلك البيئة. (٣)

على الرغم من أن الاتفاقية ألزمت الدول على اتخاذ تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، فقد قيدت هذه الاتفاقية سلطة الدولة في اتخاذ هذه التدابير وذلك عندما أوجبت على الدول، عندما تتخذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية، أن تمتنع عن التعرض، الذي لا يمكن تبريره، للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملاً بواجباتها، طبقاً لهذه الاتفاقية (٤).

وأيضاً أوجبت على الدول عند اتخاذ التدابير السابقة أن تتصرف، بحيث لا تتقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى، أو تحول نوع من التلوث إلى آخر منه. (٥)

١- انظر المادة /١٩٤/ الفقرة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م.

٢- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٣٨.

٣- انظر المادة /١٩٦/ الفقرة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م.

٤- انظر المادة /١٩٤/ الفقرة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م.

٥- انظر المادة /١٩٥/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ م.

٢- آليات تنفيذ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه:

حددت الاتفاقية عدد من الآليات التي تساعد الدول مجتمعة أو منفردة على الوفاء بالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث. وهذه الآليات هي:

أ- التعاون العالمي والإقليمي في مجال وضع المعايير والمستويات وبرامج الدراسات والبحث ووضع خطط الطوارئ ضد التلوث:

إن خطر التلوث لا يعرف حدود والسيطرة على التلوث لا يمكن الوفاء بها بغير التعاون بين الدول، لتجتمع الجهود، على المستويين العالمي والإقليمي، وذلك لوضع الترتيبات الملائمة بهذا الخصوص. ولهذا أوجدت الاتفاقية عدة وجوه للتعاون ففي المادة/١٩٧/ أوجبت أن تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بصياغة ووضع قواعد ومعايير دولية وممارسات وإجراءات دولية موصى بها تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة(١).

ومن أوجه التعاون، ذلك التعاون الذي يهدف إلى توقي تفاقم أخطار تلوث البيئة البحرية والوقاية منه والمبادرة إلى منعه قبل وقوعه، فقد أوجبت الاتفاقية على أنه عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، تخطر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر وكذلك المنظمات الدولية المختصة(٢).

ومن أوجه التعاون، التعاون على وضع وتعزيز خطط طوارئ ضد التلوث للقضاء على آثار التلوث ومنع الضرر وخفضه، حيث نصت على ذلك المادة/١٩٩/ على أنه في الحالات المشار إليها في المادة/١٩٨/ تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة وفقاً لقدراتها، والمنظمات الدولية المختصة، قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث، وكذلك منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، وتحقيقاً لهذه الغاية تعمل الدول معاً على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية.

١- انظر المادة/١٩٧/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر د.عبد المنعم داود ، المشكلات البحرية في الخليج العربي، مرجع سابق، ص٢٦٩. وأيضاً المادة

/١٩٨/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

كما ينبغي أن تتعاون الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لغرض تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وتسعى إلى المشاركة مشاركة نشطة، في البرامج الإقليمية والعالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقويم طبيعة التلوث ومداه، ولتقويم التعرض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه.

وهذا النوع من التعاون يمتد، وعلى ضوء المعلومات والبيانات المكتسبة من الدراسات وبرامج البحث العلمي، إلى وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط، وما يوصى به من ممارسات وإجراءات، لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه(١).

ومن أوجه التعاون أيضاً ، واجب التعاون بين الدول المتقدمة والدول النامية التي لا تمتلك القدرات العلمية والتقنية، حيث إن حماية البيئة البحرية قد تتطلب خبرات علمية ومعدات تقنية متطورة وتكاليف باهظة لا تتوفر عند الكثير من بلدان العالم الثالث، لذلك نصت الاتفاقية على تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وذلك من قبل الدول الأخرى مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، وتشمل هذه المساعدة على ما يلي(٢):

أ- تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وتشمل هذه المساعدة، على ما يلي:

- ١- تدريب عاملي تلك الدول العلميين والتقنيين.
 - ٢- تيسير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة .
 - ٣- تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة.
 - ٤- دعم قدرتها على صنع تلك المعدات.
 - ٥- تقديم المشورة بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها.
- ب- تقديم المساعدة المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية، من أجل التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثاً للبيئة البحرية.
- ج- تقديم المساعدة المناسبة، وخاصة إلى الدول النامية، فيما يتعلق بإعداد التعليمات البيئية.

١- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٤٠. وأيضاً المادة /٢٠٠ و٢٠١/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر المادة /٢٠٢/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

مما سبق نرى أن هنالك واجب على الدول المتقدمة اتجاه الدول النامية وهو واجب التعاون لتحقيق هدف حماية البيئة البحرية من التلوث، وأنه في حال إغفال الدول المتقدمة لواجب التعاون فيرى الفقيه (باكسيتر) أن ذلك أمراً غير مشروع ويستوجب المسؤولية الدولية على الدول المصدرة للملوثات(١).

ب - إقامة نظم الرصد والتقويم البيئي: (٢)

من أجل إكمال النظام القانوني للإجراءات الفنية والوقائية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، فقد ألزمت الاتفاقية، الدول الأعضاء بإقامة نظم رصد التلوث ورفدها بالأجهزة والبرامج اللازمة حتى تستطيع تقييم وتحليل وملاحظة وقياس الملوثات وأثارها على البيئة البحرية. بحيث تسعى الدول إلى أقصى درجة ممكنة عملياً وبما يتماشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة لأجل رصد التلوث وأثاره على البيئة البحرية بالطرق العلمية المعترف بها. كما ألزمت الدول أيضاً بالإبقاء قيد المراقبة الآثار الناتجة عن الأنشطة التي تسمح بها أو تقوم بها بقصد تقييم حالة البيئة البحرية، والتي تحتل هذه الأنشطة إحداث التلوث فيها(٣).

كما ألزمت الاتفاقية وبموجب المادة /٢٠٥/ منها، الدول على نشر التقارير المتضمنة للنتائج التي تم الحصول عليها، عند تقييم الآثار المحتملة وملاحظة وتحليل وقياس وتقويم الملوثات، أو على فترات مناسبة تقديم تلك التقارير إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول.

كما ألزمت الدول بموجب المادة /٢٠٦/ على تقييم الآثار المحتملة عندما يكون لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن الأنشطة التي يعتمد القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها تحتل وقوع تلوث كبير للبيئة البحرية.

١- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص ٥٣٤.

٢- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٤١.

٣- انظر المادة /٢٠٤/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

ج - القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه:

إن القواعد الاتفاقية قد لا تكفي لمواجهة مخاطر ظاهرة تلوث البيئة البحرية، ولا بد أن تدعمها الأنظمة والقوانين الوضعية الخاصة بحماية البيئة، أو التي تستقبل تلك القواعد الاتفاقية، وتدمجها في مضمون القواعد الوطنية. وبالنظر إلى أهمية تكاتف الأعمال القانونية لحماية البيئة، فإن اتفاقية قانون البحار، لم تكتف بتأييد التزام الدول أطرافها باحترام أحكامها المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بل دعت تلك الدول إلى وضع وسن القوانين والأنظمة اللازمة في هذا الخصوص.

فلقد تضمن الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار، قواعد دولية وتشريعات وطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من كافة مصادر التلوث، مثل التلوث من مصادر في البر والتلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحار والتلوث عن طريق الإغراق، والتلوث من الجو أو من خلاله، والتلوث من السفن. وما يهمننا في بحثنا هو التلوث من السفن، حيث تضمنت الاتفاقية في هذا المجال عدة قواعد قانونية ومنها:

يحق للدولة الساحلية حسب الأعراف الدولية وحسب الاتفاقية، فرض معاييرها الوطنية وتدابير مكافحة التلوث داخل مياهها الإقليمية، وتسمح هذه الولاية القضائية للدول الساحلية مراقبة ومنع وتقليل التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء، على أن لا تعرقل هذه القوانين والأنظمة المرور البريء للسفن الأجنبية وتمنح أيضاً كل دولة ساحلية ولاية قضائية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية ويمكن للدول الساحلية ممارسة الولاية القضائية لإنفاذ القوانين واللوائح المعتمدة بشرط أن تكون متفقة مع الاتفاقية أو مع القواعد والمعايير الدولية المتعارف عليها، وهذه القواعد والمعايير تكون غالباً موضوعاً من قبل المنظمة الدولية المختصة وهي المنظمة البحرية الدولية(١).

وإذا كانت الاتفاقية قد حضت الدول على ضرورة وضع الأنظمة والقوانين اللازمة لحماية البيئة البحرية، فإنها لم تطلق يد هذه الدول، لتضع ما تشاء من تلك الأنظمة بما يخدم مصالحها الوطنية، وهو ما قد يؤدي إلى الإضرار بالمصالح العامة في الحفاظ على البيئة البحرية، والتي تحميها القواعد الاتفاقية(٢).

١- انظر د. إبراهيم العناني، منع التلوث ومكافحته في ضوء قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٤٣. وأيضاً المادة /٢١١/

من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق،

فقد استلزمت أن لا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير الوطنية أقل فعالية، في منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من القواعد والمعايير المعترف بها عموماً والموضوعة من قبل المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام وهذا يشكل ضماناً مهماً لتنفيذ القواعد الدولية، ولا سيما في المياه الواقعة خارج الولاية الوطنية للدولة الساحلية، أي في أعالي البحار(١).

كما ألزمت الاتفاقية أنه يجب أن تعاد دراسة تلك القوانين والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة، وذلك تماشياً مع الطابع التطوري للقانون عموماً، وحرصاً على استمرار فعالية القوانين والأنظمة البيئية البحرية لمواجهة المستجدات من مصادر التلوث البحري(٢).

١- انظر المادة /٢١١/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع

سابق، ص ١٤٤.

ثانياً: الالتزام الوارد في اتفاقية برشلونة ١٩٧٦:

تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات التي ظهرت في مجال الحماية الإقليمية للبيئة البحرية وذلك لأنها أول اتفاقية إقليمية غطت بشكل واسع كل مصادر التلوث البحري (١). وذلك لأنها لم تكافح مصدراً معيناً من مصادر التلوث، بل عالجت المصادر المختلفة للتلوث. ومما يؤكد ذلك ما نصت عليه المادة/٤-٣ من هذه الاتفاقية على أن (تتعهد الدول الأطراف المتعاقدة كذلك بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره، في منطقة البحر المتوسط) (٢). وتعتبر إقليمية لأنها تختص في البحر الأبيض المتوسط فقط. ولقد تضمنت هذه الاتفاقية وملحقاتها تفصيلات عديدة ولكن ما يهمنا هنا ما هي الالتزامات التي تضمنتها هذه الاتفاقية. (٣)

١- الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن والطائرات:

حيث ألزمت هذه الاتفاقية الدول الأطراف في اتخاذ كافة التدابير والإجراءات اللازمة لحماية البحر المتوسط من هذا المصدر من الملوثات، سواء أكان ناتجاً عن إلقاء الفضلات من السفن أو الطائرات، أم ذلك الذي ينجم عن التشغيل الاعتيادي لها (٤). كما أوجبت هذه الاتفاقية أن تتخذ الدول الأطراف التدابير كافة التي تتوافق والقانون الدولي، لوقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن، والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته، كما تعمل على ضمان التنفيذ الفعال في هذه المنطقة، للأنظمة المعترف بها عموماً على المستوى الدولي فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث في المنطقة المذكورة (٥).

وهنا يعاب على الاتفاقية الإحالة على قواعد القانون الدولي، وذلك لأن القواعد العالمية قد أصبحت

-
- ١- انظر عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص ٢٦.
 - ٢- انظر المادة/٤-٣ من الملحق الأول من كتاب النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، صلحية علي صداقة، مرجع سابق، ص ٣٩٢.
 - ٣- تم التوقيع على هذه الاتفاقية في ١٦/٢/١٩٧٦.
 - ٤- المرجع السابق، المادة/٥ من الملحق الأول، ص ٣٩٢.
 - ٥- المرجع السابق المادة/٦ من الملحق الأول، ص ٣٩٢-٣٩٣. وأيضاً انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٦١.

عاجزة عن تحقيق الحماية للبيئة البحرية إلا بصورة نسبية، ومما زاد من نسبية الحماية المقررة من هذا المصدر من التلوث هو جعل التدابير الدولية معياراً وسقفاً علوياً لا يمكن تجاوزه، وهو متناهي مع مبررات وجود المعايير والقواعد الإقليمية(١).

٢- الالتزام بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية:

فقد أسندت هذه الاتفاقية مهام تنفيذها لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEB)(٢)، إضافة إلى الدور الفعال الذي يلعبه المركز الإقليمي لحماية البحر الأبيض من التلوث بالبترول في مهام التنفيذ، فضلاً عما تضمنته المادة/٢١/ من إلزام للدول الأطراف بالتعاون في وضع الإجراءات والتدابير التنفيذية لأحكامها وأحكام البروتوكولات الملحقة بها(٣). أي أن الاتفاقية أرجعت إلى الدول الأطراف سلطة تنفيذ أحكامها وفي هذا الجانب يظهر ضعف أثر الاتفاقية، إذ يقاس بالنجاح في الاتفاقية على مدى قدرتها بالوصول إلى إيجاد شخصية اعتبارية تذوب فيها سيادة الدول المتعاقدة وتصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الاتفاق عليه بدون أي تقصير(٤).

وفي سبيل تنفيذ أحكام الاتفاقية، قررت الاتفاقية في مجال التعاون العلمي والتكنولوجي أنه ينبغي على الأطراف أن تتعاون، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية أو الإقليمية المختصة، في مجال العلم والتكنولوجيا، ويتبادل البيانات وغيرها من المعلومات العلمية، وكذلك تتعهد الدول الأطراف بتطوير وتنسيق برامجها الوطنية للبحوث المتعلقة بجميع أنواع التلوث البحري في منطقة البحر المتوسط، والتعاون في إعداد وتنفيذ برامج إقليمية ودولية للبحوث، وتوفير المعونة الفنية وغيرها في المجالات المتعلقة بالتلوث البحري في منطقة البحر المتوسط، مع إسناد الأولوية للاحتياجات الخاصة في البلدان النامية في إقليم البحر المتوسط(٥).

١- انظر د.عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ١٦٠.

٢- انظر د.محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، ١٩٩٦م، ص ٩١.

٣- انظر المادة /٢١/ من الملحق الأول، من كتاب النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، صلحية علي صداقة، مرجع سابق، ص ٤٠٠.

٤- انظر د.عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ١٦٥.

٥- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٦٤.

كما رأَت الاتفاقية إسناد مهمة السكرتارية والإشراف على تنفيذ الاتفاقية إلى برنامج الأمم المتحدة للبيئة، بحيث تضمنت المادة/١٣ من الاتفاقية على أن يعين الأطراف المتعاقدة برنامج الأمم المتحدة للبيئة للإطلاع بمسؤولية وظائف السكرتارية التي منها: أ- الدعوة إلى اجتماعات الأطراف والمؤتمرات ب- إحاطة الأطراف بالإخطارات والتقارير وغيرها من المعلومات ج- النظر في الاستفسارات والمعلومات الواردة من الأطراف والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بالاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها د- تأمين التنسيق الضروري مع الهيئات الدولية الأخرى التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة هـ- القيام بوضع الترتيبات الإدارية من أجل مباشرة وظائف السكرتارية على نحو فعال(١).

ومن هنا نرى أن جانب التنفيذ هو أضعف جزء في الجهود الدولية لإحكام الرقابة على التلوث البحري(٢). إذ ترجع فعاليته بموجب الاتفاقية إلى عزم وصدق الدول المتعاقدة الملقى على عاتقها تنفيذ الاتفاقية والتي ستتولى بلورة أحكام الاتفاقية في إجراءاتها التشريعية والتنفيذية والقضائية، وسيكون ذلك على جانب من الأهمية إذا ما وجدت سلطة تسهر على ضمان تنفيذ الدول الأطراف لتلك الأحكام، وأما إنها هي التي تضع القاعدة ومن ثم تنفذها وتسهر على ضماناتها، فإنها ستجعل ذلك بما يتفق مع مصالحها الذاتية ولو كان على حساب حماية البيئة البحرية من التلوث(٣).

ومما يؤكد هذا الرأي نص المادة/١٢ من الاتفاقية حيث أظهرت عدم التوصل إلى نظام قانوني مستقل فيما يتعلق بقواعد المسؤولية كضمانة لتنفيذ أحكامها لما يترتب من إجراءات مدنية وجنائية حيال الانتهاكات التي قد تتعرض لها أحكام الاتفاقية، حيث نصت هذه المادة على أن (تتعهد الأطراف المتعاقدة بالتعاون في أقرب وقت ممكن في صياغة واتخاذ الإجراءات المناسبة المتعلقة بتحديد المسؤولية القانونية، والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، بسبب خرق الاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها)(٤). وفي هذا النص دلالة واضحة على عدم الاتفاق بين الأطراف بخصوص وضع قواعد محددة للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تنجم عن انتهاك أحكامها.

١- انظر المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، مرجع سابق، ص ٨٩. ود. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٦٥.

٢- انظر د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٤٧.

٣- انظر د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ١٦٧.

٤- انظر المادة /١٢ من الملحق الأول، من كتاب النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، صلحيه علي صداقة، مرجع سابق، ص ٣٩٥.

وفي هذه الدلالة تقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها هذه الاتفاقية، ذلك أن القاعدة القانونية تختلف عن غيرها من القواعد الأخلاقية بعنصر الإلزام والذي لن يأتي ما لم تتوفر القاعدة القانونية على نظام المسؤولية القانونية فيها غير أنه يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي والتي تجعل من العمل غير المشروع أي المخالف لأحكام الاتفاقية الدولية كأساس لترتيبها(١).

وبشأن الرصد المستمر للتلوث فقد ألزمت الاتفاقية في المادة/١٠/ منها الدول في وضع برنامج رصد مستمر لأجل اكتشاف التلوث في وقت مبكر. ويتم ذلك بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية المختصة والتي ستساعد على إيجاد برامج تكميلية مشتركة من أجل رصد ملوثات البحر المتوسط وبصورة مستمرة وعلى الدول تسمية سلطاتها الوطنية المختصة بهذا النظام، وكل ذلك يحتاج إلى صياغة قواعد وإجراءات مشتركة لتحقيق نظام الرصد المستمر للمنطقة.(٢)

كما ألزمت هذه الاتفاقية في المادة/٩/ منها الدول الأطراف على اتخاذ الإجراءات الضرورية لمواجهة حالات الطوارئ الملوثة للمنطقة مهما كانت أسبابها، والحد من الضرر الناجم عنها أو إزالته. وتنفيذاً لذلك أوجبت هذه المادة على الدول عند علمها بحالة التلوث الطارئة القيام بدون إبطاء بإخطار المنظمة أو أي طرف يحتمل أن يتأثر بهذه الحالة بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمة(٣).

وبعد دراسة الأحكام المختلفة لهذه الاتفاقية، نرى أن هذه الاتفاقية شكلت نموذجاً للتعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى، حيث تضمنت الاتفاقية وبروتوكولاتها وملحقاتها تفصيلات عديدة تتضمن اتخاذ كافة الوسائل لحماية البحر المتوسط من التلوث من كافة مصادر التلوث، ومع ذلك يؤخذ على هذه الاتفاقية كثرة الاستثناءات والتقييد بصيغ العموم وكذا الإحالة إلى القواعد العالمية في بعض أمورها وإغفالها وضع قواعد قانونية لموضوع المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن مخالفة أحكامها(٤).

١- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص٢٢٨.

٢- انظر د.أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، تلوث البحر الأبيض، سلسلة دائرة المعارف، الدار العربي للنشر، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠م، ص٣٧٨.

٣- انظر د.معوض عبد التواب، د.مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف الإسكندرية، ١٩٨٦م، ص٤٢٩.

٤- انظر نبيلة كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، ص٢٩٨. مرجع سابق. ود. عبد الهادي عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية، ص١١٦، مرجع سابق. انظر د.عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص١٧٢.

الفرع الثاني

الأحكام النوعية

إن القواعد القانونية المستمدة من الاتفاقيات الدولية تمثل مجموعة من الإجراءات والتدابير التي تتخذها الدول وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه، وهذه القواعد متنوعة وذلك بحسب نوع المادة الملوثة للبيئة البحرية، وبحسب المنطقة البحرية التي يراد حمايتها من التلوث، وبحسب صفة الدولة التي تقوم بالتدابير المانعة لتلوث تلك البيئة. ومن هنا سنقسم هذا الفرع إلى ما يلي:

أولاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية وفقاً لنوع المادة الملوثة.

ثانياً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بحسب المنطقة البحرية.

ثالثاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية تبعاً لصفة الدولة.

أولاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية وفقاً لنوع المادة الملوثة:

تتنوع المواد التي تسبب تلوث البيئة البحرية، ومن هنا لا بد من وجود قواعد قانونية تهدف إلى منع تلوث تلك البيئة بهذه المواد.

١- تدابير منع التلوث بالزيت:

لقد عرفت اتفاقية ماريبول (١) الزيت وذلك في المادة الأولى من المرفق الأول بأنه (النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والحمئة والحثالة الزيتية والمواد المكررة - عدا المواد البتروكيميائية التي تخضع لأحكام الملحق الثاني - وكذلك المواد المدرجة في المرفق الأول لهذا الملحق، دون الحد من الطابع العام لما سبق ذكره. كما عرفت الوقود الزيتي وذلك في اللائحة الأولى تحت عنوان تعاريف من هذه الاتفاقية بأنه (زيت يستخدم كوقود في جهاز دفع السفينة التي تحمل هذا الزيت، وفي الآلات المساعدة). أما الخليط الزيتي فهو خليط ذو محتوى زيتي ما.

١- هذه الاتفاقية كانت نتاج مؤتمر عقد في لندن في الفترة ما بين تشرين الأول/أكتوبر إلى تشرين الثاني/نوفمبر سنة ١٩٧٣، وكان هذا المؤتمر من المنظمة الدولية البحرية بعد أن رأت أن اتفاقية ١٩٥٤ غير قادرة على مواجهة المشاكل الجديدة للتلوث البحري خاصة بعد حادث توري كاينون الذي أثار تساؤلات حول الإجراءات القائمة لمنع التلوث البحري بواسطة السفن في ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٣، وهذه الاتفاقية أدرجت الكثير من فقرات اتفاقية لندن عام ١٩٥٤ وتعديلاته في المرفق الأول الذي يغطي النفط وهي واحدة من أهم الاتفاقيات البيئية البحرية الدولية، وقد صممت للحد من تلوث البحار، بما في ذلك الإغراق والنفط والعدم من التلوث، وهدفها المعلن هو: الحفاظ على البيئة البحرية من خلال القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى وتقليل التصريف العرضي لتلك المواد. وتطلبت اتفاقية عام ١٩٧٣ تصديق ١٥ دولة، مع خمسين في المائة من مجموع إجمالي حمولة السفن التجارية في العالم لتدخل حيز النفاذ، وبحلول عام ١٩٧٦، كانت قد تلقت ثلاث تصديقات فقط (الأردن وكينيا وتونس) التي تمثل أقل من واحد في المائة فقط من إجمالي حمولة السفن التجارية في العالم ويعزى ذلك جزئياً إلى المشاكل التقنية في التصديق على الملحق الثاني.

وبدأت تبدو مخاوف كثيرة في أن اتفاقية عام ١٩٧٣ قد لا تدخل حيز التنفيذ، على الرغم من أهميتها، وعدم التصديق على اتفاقية منع التلوث قد ولد قلقاً كبيراً، وفي الوقت نفسه، حدثت سلسلة من حوادث ناقلات النفط في عامي ١٩٧٦ و١٩٧٧، أدى إلى مطالب لاتخاذ إجراءات أكثر صرامة للحد من التلوث العرضي والتشغيلي النفطي، وبما أن أكثر المتضررين من حوادث التسرب النفطي كانت الولايات المتحدة لذلك فقد أخذت زمام المبادرة في طلب مجلس المنظمة البحرية الدولية، مايو ١٩٧٧، إلى النظر في اعتماد لوائح أخرى لسلامة الناقلات وتحسين مستويات أداء ناقلات النفط عن طريق الاهتمام بأساليب تشييدها وصناعتها====

حيث حظرت اتفاقية ماربول تصريف الزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من السفن، باستثناء الحالات التي تلي فيها جميع الشروط التالية:

فيما يتعلق بناقلات الزيت، فيشترط حتى يسمح لها بالتصريف أن لا تكون الناقلة داخل منطقة خاصة، وأن تكون الناقلة على مسافة تتجاوز /٥٠/ ميلاً بحرياً من أقرب أرض، وأن تكون السفينة مبحرة، وأن لا يتجاوز المعدل اللحظي لتصريف المحتوى الزيتي ثلاثون ليترًا في الميل البحري الواحد، وأن لا تتجاوز الكمية الكلية للزيت المصروف في البحر فيما يتعلق بالناقلات الموجودة بنسبة ١/١٥٠٠٠ من مجموع كمية البضاعة المعينة، وأن لا تزيد هذه النسبة فيما يتعلق بالناقلات الجديدة عن ١/٣٠٠٠٠، وأن تكون الناقلة مجهزة بنظام لرصد وضبط تصريف الزيت وترتيب لصهاريج النفايات الزيتية. أما فيما يتعلق بالسفن غير ناقلات الزيت ذات الحمولة الإجمالية البالغة (٤٠٠) طن فأكثر، وجمام غرف الآلات في ناقلات الزيت فيشترط حتى يسمح لها بالتصريف أن تكون السفينة مبحرة وأن لا تكون داخل منطقة خاصة، وأن لا يتجاوز المحتوى الزيتي للدقيق دون تخفيف خمسة عشر جزءاً بالمليون، وأن تكون المعدات المطلوبة في اللائحة (١٦) من المرفق الأول من هذه الاتفاقية قيد التشغيل في هذه السفينة (١).

وتزويدها بالمعدات المناسبة. ووافق المجلس على عقد مؤتمر في شباط/ فبراير ١٩٧٨ حول سلامة الناقلات ومنع التلوث. وبالفعل عقد المؤتمر الدولي لسلامة الناقلات وللوقاية من التلوث في ٦-١٧ شباط عام ١٩٧٨، وكان أمام المؤتمر ثلاث مقترحات: إما الإعداد لاتفاقية جديدة، أو إعداد بروتوكول إضافي يلحق بالاتفاقية الأصلية بحيث يعتبر الانضمام إلى البروتوكول شرط لتنفيذ الاتفاقية أو أن يعد بروتوكول يتضمن في ثناياه نصوص الاتفاقية، وبالفعل تم تبني المقترح الأخير (انظر محمد مصطفى يونس، مرجع سابق، ص ١٦٦) ، ونتج عن المؤتمر بروتوكولين الأول: بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق باتفاقية عام ١٩٧٤ بشأن سلامة الأرواح في البحار (سولاس ١٩٧٨) والثاني بروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بالاتفاقية الدولية لعام ١٩٧٣ لمنع التلوث الناجم عن السفن (١٩٧٨ بروتوكول اتفاقية التلوث البحري) الذي اعتمد في ١٧ شباط/ فبراير ١٩٧٨.

ولقد دمج بروتوكول اتفاقية التلوث البحري عام ١٩٧٨ بالاتفاقية الأصل (ماربول ١٩٧٣) وأصبحت كاتفاقية واحدة وكأداة قانونية واحدة سميت بالسلم (ماربول ١٩٧٣/١٩٧٨) أو الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام ١٩٧٣ بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها (١٩٧٣ /١٩٧٨) وتحمل هذه الاتفاقية اسم التلوث البحري. فيما كان الغرض من اتفاقية ١٩٥٤ المنعقدة في لندن ٢٦/٤/١٩٥٤ منع التلوث بالنفط، فإن اتفاقية ماربول ١٩٧٣ /١٩٧٨ تسعى لمنع التلوث من السفن من أي مصدر كان.

١- انظر المرفق الأول من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، اللائحة/٩/ (بعنوان ضبط تصريف الزيوت) الفقرة الأولى ، الطبعة الجامعة لعام ٢٠٠٢م، منشورات المنظمة البحرية الدولية لندن، ٢٠٠٣، طباعة بريطانيا العظمى، رقم المبيع: ib518a، ص ٥٩.

كما منعت أن يحتوي أي تصريف في البحر على مواد كيميائية أو مواد أخرى بكميات أو درجات تركيز تشكل خطراً على البيئة البحرية(١).

وأوجب أيضاً إبقاء المخلفات الزيتية التي لا يمكن تصريفها في البحر بمقتضى الفقرات (١ و ٢ و ٤) من هذه اللائحة على متن السفينة، أو تصريفها في مرافق الاستقبال.(٢)

كما أوجب على ناقلات الزيت الخام الجديدة التي تزيد حمولتها عن /٤٠/ ألف طن وأكثر، وأيضاً ناقلات منتجات الزيت التي حمولتها /٤٠/ ألف طن وأكثر، أن تجهز بصهاريج صابورة نظيفة أو ما يسمى بنظام الخزانات النظيفة وهي خزانات حمولة مخصصة للاستخدام الدائم كخزانات توازن(٣)، و الصابورة النظيفة هي الصابورة في صهريج للنفط قد تم تنظيف النفايات السائلة وتعتبر الصابورة نظيفة إذا كانت نسبة الزيت في مياه المجاري لا تتجاوز خمسة عشر جزءاً في المليون(٤). وأوجب على كل من ناقلات الزيت الخام الجديدة التي حمولتها /٢٠/ ألف طن وأكثر وجميع ناقلات منتجات الزيت، أن تجهز بصهاريج صابورة مفصولة، ويمكن تعريفها بأنها مياه الصابورة المعبأة في صهاريج مفصولة تماماً عن شبكات الشحنات الزيتية وزيت الوقود، والتي تم تخصيصها بشكل دائم لنقل الصابورة أو لنقل بضائع أخرى غير النفط أو مواد ضارة مختلفة.

وأوجب على كل السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية /٤٠٠/ طن فأكثر أن تجهز بصهريج أو صهاريج ذا سعة كافية، لتلقي المخلفات الزيتية(الحمأة) التي لا يمكن معالجتها بطريقة أخرى(٥) وعلى جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية /٤٠٠/ طن فأكثر ونقل عن /١٠٠٠٠/ طن التزود بمعدات لترشيح الزيوت.

١- انظر اللائحة(٩-٥)، المرجع السابق، ص ٦٠.

٢- انظر اللائحة(٩-٦)، المرجع السابق، ص ٦٠.

٣- انظر سعيد محمد الحفار، الموسوعة البيئية العربية، المجلد الثاني، التلوث واقتصادياته، جامعة قطر ١٩٩٨م، ص ١٣٧٤.

٤- انظر اللائحة/١/ من المرفق الأول من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٤٧-٤٨.

٥- انظر اللائحة/١٧/ من المرفق الأول من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٩٣.

كما ألزمت اتفاقية ماريبول الدول الأعضاء بإخضاع كل ناقلة بترول يبلغ وزنها /١٥٠/ طن فأكثر، وكل سفينة يزيد وزنها على /٤٠٠/ طن، لفحوص تشمل هيكل السفينة ومعداتنا ومدى صلاحيتها للإبحار ويجب أن تكون موضحة بالتفصيل من قبل حكومة الدولة المرخصة للسفينة، وبعد إتمام هذه الفحوصات تصدر لها شهادة دولية خاصة بمنع تلوث البحار بالزيت. بحيث لا يسمح بتشغيل أي سفينة قبل إصدار هذه الشهادة، وتصدر هذه الشهادة من قبل حكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها (١). كما حددت المادة /٥/ من الاتفاقية أثر هذه الشهادة، ووجوب الاعتراف المتبادل بها بين الدول الأعضاء.

٢- تدابير منع التلوث من المواد السائلة الضارة وتصريفها:

لقد عرفت اتفاقية ماريبول المواد السائلة الضارة، وذلك في الملحق الثاني بأنها (أي مادة مدرجة في المرفق الثاني (٢) من هذا الملحق أو مصنفة بصورة مؤقتة بمقتضى اللائحة (٤،٣) وفي الملحق الثالث من هذه الاتفاقية وهو بعنوان لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات أو حاويات شحن، وعرفت المواد المؤذية بأنها (تلك المواد المحددة كمادة ملوثة بحرية في مدونة المواد الخطرة الدولية).

حيث تم تقسيم المواد السائلة الضارة في المرفق الثاني من اتفاقية ماريبول إلى أربعة أقسام وهي، (A,B,C,D) وذلك تبعاً لفداحة الضرر، فكلما كان الضرر فادحاً كانت الإجراءات بدرجة من الاحتياط الكافي. فبالنسبة للفئة (A) يمكن تعريفها على أنها المواد السائلة الضارة التي تؤدي - إذا ما صرفت في البحر بعد عمليات تنظيف الصهاريج أو تفريغ الصابورة - إلى تعريض الموارد البحرية أو الصحة البشرية إلى خطر شديد أو إلى إلحاق ضرر خطير بالمرافق الاستجمامية أو غيرها من الاستخدامات المشروعة للبحر، مما يبرر اتخاذ تدابير صارمة لمكافحة التلوث.

١- انظر عاشور عبد الجواد عبد الحميد، حماية الخليج العربي من التلوث بالزيت في ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الوطنية، مؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها الإمارات العربية، ١٩٩٩م، ص ٢٨.

٢- المرفق الثاني بعنوان (أحكام ولوائح الرقابة على التلوث من المواد السائلة الضارة وتصريفها).

أما الفئة الثانية (B) فهي تختلف عن الفئة A من حيث جسامة الضرر والتدابير المتخذة، فالضرر الناجم عن هذه الفئة هو خطر مما يبرر اتخاذ تدابير خاصة لمكافحة التلوث، أما الفئة C فالضرر الناجم عنها ثانوي مما يتطلب فرض شروط تشغيلية خاصة، وأخيراً الفئة D فالضرر الناجم عنها طفيف مما يتطلب إيلاء شيء من العناية للظروف التشغيلية (٢).

أما بالنسبة لتصريف هذه المواد، فقد نصت الاتفاقية على الحظر النسبي لتصريف هذه المواد، بحيث يحظر تصريف هذه المواد في البيئة البحرية إلا إذا اشتملت على شروط محددة.

فبالنسبة للشروط الواجب توفرها في الفئة (A) من هذه المواد هي، ١- أن تكون السفينة مبحرة بسرعة سبعة عقد على الأقل في حالة السفن ذاتية الدفع أو أربعة عقد على الأقل بالنسبة للسفن غير ذاتية الدفع ٢- أن يجري التصريف تحت خط الماء وعلى مسافة لا تقل عن اثني عشر ميلاً بحرياً من أقرب يابسة وفي عمق لا يقل عن خمس وعشرون متراً . وبالنسبة للشروط الواجب توفرها في الفئة (B) فهي نفس الشروط الواجب توفرها في الفئة A لكن مع إضافة شرط ألا وهو، أن تحظى إجراءات التصريف وترتيباته بموافقة الإدارة وأن لا تتجاوز الكمية القصوى المصروفة من كل صهريج عن (٣م١/٣٠٠٠) من سعة الصهريج. أما فيما يتعلق بالشروط الواجب توفرها في الفئة (C) فهي نفس الشروط الواردة في الفئة B لكن تختلف عنها في الكمية المصروفة بحيث يجب أن لا تتجاوز الكمية المصروفة (٣م١/١٠٠٠) من سعة الصهريج. أما بالنسبة للفئة (D) فيشترط فيها أن تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن (٧-٤) عقدة بحرية، وأن يجري التصريف على مسافة لا تقل عن اثني عشر ميل بحري، ولا يجوز في حال المادة المخلوطة أن يزيد التفريغ على جزء من المادة المتخلفة مقابل كل عشر أجزاء من الماء. (٢)

٣- تدابير منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات:

حيث عرّفت المواد المؤذية وذلك بالمرفق الثالث من اتفاقية ماريبول بأنها المواد المعرفة كملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة مدونة (IMDG)، ومن هنا حظرت الاتفاقية نقل هذه المواد إلا إذا كان ذلك يتماشى مع أحكام هذه الاتفاقية (٣).

١- انظر اللائحة ٣/١- من المرفق الثاني من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٢٦٦.

٢- انظر اللائحة ٥/٥ من المرفق الثاني من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٢٦٨.

٣- انظر اللائحة ١/١ من المرفق الثالث بعنوان (لوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات) من

اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٣٩١.

كما أوجبت على كل سفينة تنقل مواد مؤذية التزود بقائمة خاصة أو بيان شحن يوضح المواد المؤذية الموجودة على متنها ومواقع هذه المواد، كما أنه يجب أن يحتفظ مالك السفينة أو ممثله بنسخ عن هذه الوثائق إلى البر حتى يتم تفريغ هذه المواد (١). إذاً فالمواد المؤذية المنقولة في عبوات يحظر إلقاءها في البحر. ومع ذلك هنالك استثناء نصت عليه اللائحة السابعة من هذا المرفق بحيث يجوز إلقاء المواد المؤذية في البحر عندما يكون ذلك ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار.

٤- تدابير منع التلوث بقاذورات مجارير السفن:

حيث عرفت القاذورات في اللائحة الأولى من المرفق الرابع (٢) من اتفاقية ماربول بأنها ١- مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض، المياول، وبالوعات دورات المياه ٢- مياه الصرف من المرافق الطبيعية (العيادات،.... الخ) من خلال أحواض الغسل والاستحمام الموجودة في هذه المرافق ٣- مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية ٤- أي مياه عادمة أخرى عندما تختلط بمياه الصرف السابقة (٣). وإن قاذورات المجارير محظورة من التصريف في البيئة البحرية ما لم تستوف عدة شروط وهي، أن تكون قاذورات المجارير مسحوقة ومطهرة، وأن يكون التصريف على مسافة تتجاوز أربعة أميال بحرية من أقرب يابسة وفي حال لم تكن القاذورات مسحوقة ومطهرة، يجب أن يكون التصريف على مسافة تتجاوز اثني عشر ميل بحري من أقرب يابسة وأن تكون السفينة مبحرة بسرعة لا تقل عن أربعة عقد بحرية (٤).

٥- تدابير منع التلوث من قمامة السفن:

وفي المرفق الخامس (٥) من اتفاقية ماربول عرفت القمامة بأنها، جميع فضلات الطعام والفضلات المنزلية والتشغيلية باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها المولدة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة دورية فيما عدا المواد المعروفة أو المدرجة في ملاحق أخرى من الاتفاقية الحالية.

١- انظر اللائحة ٤/٣- من المرفق الثالث من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٣٩٣.

٢- وهو بعنوان (لوائح منع التلوث بقاذورات مجارير السفن).

٣- انظر اللائحة ١/ من المرفق الرابع من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٤٠١.

٤- انظر اللائحة ٨/ من المرفق الرابع من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٤٠٦.

٥- وهو بعنوان (لوائح منع التلوث من قمامة السفن).

حيث نص هذا المرفق على حظر التخلص من النفايات في البيئة البحرية بما فيها على سبيل المثال، الحبال، شباك الصيد، أكياس القمامة البلاستيكية، وفيما يتعلق بالحشايا والبطانات ومواد التعبئة التي تطفو فوق سطح الماء فيكون التخلص منها على أبعد مسافة من اليابسة وبما لا يقل عن خمس وعشرون ميل بحري. وبالنسبة لمخلفات الطعام، وجميع أنواع القمامة الأخرى مثل (الورق، الخرق، الزجاج، القوارير، ...الخ) فيكون التخلص منها على أبعد مسافة من اليابسة وبما لا يقل عن اثني عشر ميل بحري.

٦- تدابير منع التلوث بالإغراق وتصريف النفايات:

منذ مئات السنين استخدمت البحار كمكان للتخلص من النفايات الناتجة عن الأنشطة البشرية، وقد تم التخلص من العديد من النفايات في مياه البحر، ويعد الآن التصريف والإغراق من بين أهم الأسباب التي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، والتي تؤدي إلى القضاء على الأحياء البحرية.

حيث تم تنظيم هذا المصدر من التلوث في اتفاقية برشلونة ١٩٧٦ وذلك في بروتوكول ملحق بعنوان حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات، برشلونة ١٩٧٦م، حيث حدد هذا البروتوكول في المادة ٣-٣/ منه المقصود بتصريف النفايات (الإغراق) بأنه (أ- أي تخلص متعمد من الفضلات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات، ب- أي تخلص متعمد في البحر من السفن والطائرات) وأشارت الفقرة الرابعة من نفس المادة أنه لا يشمل تصريف النفايات أ- التخلص في البحر من الفضلات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل العادي للسفن أو الطائرات وكذا معدات أو التخلص من مثل هذه المواد أو الناجم عن معالجة مثل هذه الفضلات والمواد الأخرى على مثل هذه السفن والطائرات، ب- إيداع المواد بهدف آخر غير مجرد التخلص منها شريطة أن لا يتعارض ذلك مع أهداف هذا البروتوكول.

وعرف قانون حماية البيئة البحرية السوري رقم ٩ لعام ٢٠٠٦ الإغراق بأنه: كل طرح متعمد في البحر للنفايات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات والمنصات أو المنشآت المستخدمة، وكل إغراق متعمد في البحر للسفن والطائرات والمنصات والمنشآت المستخدمة في البحر. (١) أما التصريف فهو كل تسرب أو انسكاب أو انبعاث أو إفراغ أي نوع من المواد الملوثة أو التخلص منها في البيئة البحرية. (٢)

١- انظر المادة الأولى فقرة ٢٠.

٢- انظر المادة الأولى فقرة ١٥.

حيث تم تقسيم المواد الملوثة للبيئة في البروتوكول السابق إلى ثلاث أنواع، فبالنسبة للنوع الأول من هذه المواد الملوثة فقد نص هذا البروتوكول على الحظر المطلق لهذا النوع من المواد الملوثة والنفايات (١) وقد ورد تعداد هذا النوع من المواد في الملحق الأول من هذا البروتوكول.

أما النوع الثاني من النفايات والمواد الملوثة فإنه يلزم لإغراقها تصريح خاص (٢) مسبق وذلك حتى تستطيع الجهات المختصة إجراء الدراسة اللازمة لتقييم أثار تلك المواد على بيئة البحر المتوسط، وعلى ضوء تلك الدراسات تمنح طالب الترخيص وتأذن له في الإغراق، وقد ورد تعداد هذه المواد في الملحق الثاني من هذا البروتوكول. أما النوع الثالث والأخير من النفايات والمواد الملوثة التي لم يرد ذكرها في الملحقين الأول والثاني من البروتوكول، فلا يجوز تصريفها في البحر المتوسط إلا بعد استصدار تصريح عام مسبق من السلطات الوطنية المختصة (٣) التي تراعي خصائص المادة وتكوينها وخصائص الموقع وطريقة الإلقاء.

كما أوجبت الاتفاقية في هذا البروتوكول على كل طرف بتسمية سلطة واحدة مختصة أو أكثر لإصدار التصاريح الخاصة المنصوص عليها في المادة ٥/ والتصاريح العامة المنصوص عليها في المادة ٦/، وللاحتفاظ بسجلات لماهية الفضلات أو المواد الأخرى التي يجوز تصريفها وكميات التصريف، ولمواقع التصريف وتاريخه وأسلوبه. كما تصدر السلطات المختصة لدى كل طرف من الأطراف التصاريح المنصوص عليها في المادتين ٥/ و٦/ فيما يتعلق بالنفايات أو المواد الأخرى التي يزعم تصريفها مما يتم تحميلها في أراضيها أو مما يتم تحميلها في سفينة أو طائرة مسجلة في أراضيها أو ترفع علمها عندما يتم التحميل في أراضي دولة غير طرف في هذا البروتوكول (٤).

كما يتعهد كل طرف من الأطراف بأن يصدر تعليمات إلى سفنه وطائراته الخاصة بالتنقيش البحري وإلى الإدارات المعنية الأخرى بضرورة إخطار سلطاته بأية حوادث أو حالات في منطقة البحر الأبيض يشتهه بأن عمليات تصريف نفايات قد حدثت أو توشك أن تحدث فيها بما يخالف أحكام هذا البروتوكول. وعلى ذلك الطرف أن يخطر أي طرف معين آخر، إذا رأى ذلك مناسباً (٥).

١- انظر المادة ٤/ من بروتوكول الإغراق، من كتاب من كتاب النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في

البحر المتوسط، صلحية علي صداقة، مرجع سابق، ص ٤٠٩.

٢- انظر المرجع السابق، المادة ٥/ من بروتوكول الإغراق.

٣- انظر المرجع السابق، المادة ٦/ من بروتوكول الإغراق.

٤- انظر المرجع السابق، المادة ١٠/ من بروتوكول الإغراق، ص ٤١٠.

٥- انظر المرجع السابق، المادة ١٢/ من بروتوكول الإغراق، ص ٤١١.

ومن العيوب التي توجه إلى هذه الاتفاقية أنها اشتملت على استثناءات بهذا البروتوكول وذلك في نص المادة/٨/ منه والتي تنص على أنه لا تنطبق أحكام هذا البروتوكول في حالة القوة القاهرة بسبب الظروف المناخية القاسية أو أي سبب آخر إذا ما هددت تلك الظروف الحياة الإنسانية أو السفينة أو الطائرة. وكذلك ما ورد في المادة /٩/ من هذا البروتوكول بشأن عدم تطبيق أحكامه في حالة الظروف الأرضية الطارئة وهي الظروف الحرجة والتي لها طبيعة إنسانية، ولغرض كفالة سلامة الحياة الإنسانية(١). ويلاحظ أن هذه الاستثناءات ترد على حظر إغراق النفايات المطلق الذي ورد في المادة /٤/ ومن ثم فهو يجعل من إمكانية انتهاك أحكام الاتفاقية وبجدة أن الذي دفع بالملوث إلى القيام بمثل ذلك التصرف هو القوة القاهرة أو الظروف الأرضية الطارئة والتي تتسم بالغموض وعدم الدقة والتحديد.

ومن هنا نرى أن هذا البروتوكول جاء لتنظيم عملية الإغراق وليس لمنعه، حيث يتم الإغراق لمواد ومواد أخرى يشترط بها الترخيص الخاص لكل عملية على حدا، وتقترح المجال أيضا للتلوث بالإغراق لتلك المواد التي تحتاج تصريح عام. وهذا التنظيم يقلل من حماية البيئة البحرية للبحر المتوسط وفقا لأحكام هذه الاتفاقية الإقليمية.

٧- تدابير منع التلوث من السفن بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة:

حيث ورد هذا المصدر من التلوث في اتفاقية برشلونة وذلك في البروتوكول الخاص بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، حيث قررت المادة الأولى من هذا البروتوكول على أن تتعاون الدول الأطراف في اتخاذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد والوشيك، التي تحيط بالبيئة البحرية، وبساحل طرف واحد أو أكثر أو بمصالحها المرتبطة، بسبب وجود كميات كبيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية، أو عن تراكم إفرزات ضئيلة أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث ضمن منطقة البحر الأبيض المتوسط(٢).

١- انظر د.محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص١٢٥ وما بعدها.

٢- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص١٦٣.

كما ألزم البروتوكول في المادة الخامسة منه الأطراف بأن تقوم، كلما كان ذلك ممكناً في حالة إطلاق أو فقدان مواد ضارة من مراكب، معبأة في طرود أو عبوات شحن أو صهاريج متقلبة أو عربات نقل بري أو سكة حديد، بالتعاون فيما بينها لإنقاذ تلك المواد واستعادتها، للحد من أخطار تلوث البيئة البحرية (١).

كما تضمنت المادة/٨/ من هذا البروتوكول على تعهد الأطراف بإصدار تعليمات إلى رابنة السفن التي ترفع علمها، تطالبهم بإخطار الأطراف الأخرى أو المركز الإقليمي بأسرع الطرق وأكثرها كفاية في الظروف السائدة بخصوص: أ- جميع الحوادث التي تتسبب أو يحتمل أن تتسبب في تلوث مياه البحر بالنفط أو المواد الضارة الأخرى. ب- تواجد، وخصائص، ومدى انسكاب النفط أو غيره من المواد الضارة الأخرى التي تشاهد في البحر والتي يحتمل أن تشكل تهديداً خطراً ووشيكاً للبيئة البحرية أو للساحل أو للمصالح المرتبطة لطرف أو أكثر من الأطراف.

كما تضمنت المادة/٦/ من نفس البروتوكول، أنه على الأطراف أن تعمم على الأطراف الأخرى معلومات عن سلطاتها الوطنية المختصة بمكافحة التلوث، وعن تقارير التلوث وعن المسائل المتعلقة بتدابير المساعدة وعن الأساليب الجديدة لنقادي التلوث والتدابير الجديدة لمجابهته وعن وضع برامج متصلة بذلك، وعلى الأطراف التي اتفقت على تبادل المعلومات فيما بينها بطريقة مباشرة أن تقوم مع ذلك بإبلاغ هذه المعلومات إلى المركز الإقليمي، وهذا المركز يحيط بدوره الأطراف الأخرى بما ورد إليه من معلومات.

١- انظر المادة/٥/ من بروتوكول التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، من كتاب النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، صلحية علي صداقة، مرجع سابق، ص ٤٢٠.

ثانياً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بحسب المنطقة البحرية:

إن التلوث في البيئة البحرية ليس ثابتاً بدرجة متساوية، إذ قد تزيد كمية الملوثات في البحر الإقليمي عنه في الجرف القاري أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، أو نقل إلى حد ما. وترجع تلك النسب المتفاوتة إلى تفاوت في الأحكام القانونية التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه، حيث يخضع كل تقسيم من البيئة البحرية إلى نظام قانوني يحدده ويقرر له نظام الحماية من التلوث، بصورة مختلفة عن القسم الآخر. وبالتالي سنورد الأحكام القانونية الخاصة بكل قسم من أقسام البيئة البحرية بالإضافة للمناطق البحرية ذات الحالات الخاصة، وفق ما يلي:

١- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الإقليمي:

يلاحظ في هذا الجزء من البيئة البحرية كثرة التلوث وذلك نتيجة لضحالة المياه في هذا الجزء من البيئة البحرية، حيث منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول الساحلية دوراً مهماً وحيوياً بالنسبة لمواجهة التلوث من السفن، وخاصة إذا ما علمنا أن هذه المنطقة قريبة من اليابسة، وبالتالي ستكتظ بحركة المرور البريء لتلك السفن والناقلات (١) ومن هنا ألزمت هذه الاتفاقية الدول الساحلية في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث وهذا ما تضمنته المادة (١، ٢١-و) من الاتفاقية والتي تنص على أن ((١- للدولة الساحلية أن تعتمد طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عند البحر الإقليمي تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها أ- ب- ج- و- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضها)).

كما ألزمت الاتفاقية الدول الساحلية باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع المرور الغير البريء، وفق نص المادة/٢٥/ منها المتعلقة بحقوق الحماية للدولة الساحلية. كما أعطت الاتفاقية الحق للدول الساحلية بموجب المادة (٢، ١٩-ل) بمنع مرور السفن الأجنبية إذا مارست هذه الأخيرة نشاطاً يتعارض مع سلم وأمن ونظام الدولة الساحلية المشروط بالمرور البريء لها في البحار الإقليمية.

١- انظر د. عبد المنعم داود، المشكلات البحرية في الخليج العربي، مرجع سابق، ص ٢٣١.

وفيما يتعلق بالسفن والناقلات العاملة بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية، ومواد خطرة، فلقد ألزمتها الاتفاقية بحمل الوثائق اللازمة، وأن تراعي التدابير الوقائية التي تقررها الاتفاقيات النوعية المتعلقة بها. بحيث يجب على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والتي تحمل مواد نووية أثناء ممارستها لحق المرور البريء في البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن(١).

كما يحق للدولة الساحلية أن تعتمد القوانين والأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن بما فيها التي تمارس حق المرور البريء، وذلك بموجب نص المادة (٢١١-٤) من الاتفاقية والتي تنص على أنه ((للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء ولا تعرقل هذه القوانين وفقا للفرع/١/ من الجزء/٢/ المرور البريء للسفن الأجنبية)).

٢- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة:

إن للدولة الساحلية في هذه المنطقة حقوقاً سيادية و حقوقاً ولائية، إذ يعتبر لها حق ولائي بموجب المادة (١٠٦،١-ب-٣) من الاتفاقية والتي تنص على أن ((للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: أ- ... ب-ولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة في الاتفاقية فيما يتعلق ب.....٣- حماية البيئة البحرية من التلوث))، وهي ولاية يجب أن تفهم على أنها التزام بصيانة وحماية البيئة البحرية من التلوث بوجه عام.(٢)

كما أعطت المادة(٢١١-٥) من الاتفاقية الحق للدول الساحلية سلطات وضع قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وبما يتفق مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة من قبل المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام وتكون هذه القوانين منفاذة لتلك المعايير.

١- انظر المادة /٢٥/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع

سابق، ص ٨٤.

وأجازت المادة (٢١١-٦) من الاتفاقية في حالات خاصة إمكانية الدولة الساحلية تقديم طلب إلى المنظمة المختصة يقتضي جعل مناطق خاصة لأسباب تقنية وجغرافية معتبرة تخضع لقواعد وتدابير وطنية تكون إلزامية وكافية لتقدير الحماية من التلوث من السفن في تلك المناطق. وتبت المنظمة المختصة بذلك الطلب في غضون اثني عشر شهراً من تاريخ تقديم الطلب وبعد مرور ثلاث أشهر من قبول الطلب، ويمكن للدولة الساحلية فرض القوانين والتدابير الوطنية على تلك القطاعات لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، تنفيذاً للقواعد والمعايير الدولية، وتقرر المنظمة تطبيقها على السفن الأجنبية بعد مرور ١٥/ شهراً من تقديم التبليغ إلى المنظمة. (١)

وتضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن، كما تلتزم دولة العلم وتؤمن التنفيذ الفعال لتلك القوانين بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك (٢).

٣- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث ضمن الجرف القاري:

إن منطقة الجرف القاري هي منطقة معينة بقاع البحر وباطن تربتها باعتبار أن العمود المائي خاضع لأحكام أعالي البحار حالة الامتداد إلى مسافة ٣٥٠/ ميلاً، عند عدم التساوي العمقي، وفيما يخص موضوع الحماية من التلوث الناجم عن حركة النقل التي تقوم به السفن والناقلات فهو خاضع للنظام القانوني المشار إليه في الفقرة السابقة، أي النظام القانوني المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. أما في حال ٣٥٠/ ميل بحري فإنه يخضع للنظام القانوني لأعالي البحار. ومن هنا يظهر أن الجرف القاري لا يتعرض للتلوث الناجم عن حركة النقل للسفن أو الناقلات بصورة مباشرة، إذ لا يخلو أن يكون الجرف القاري منطقة اقتصادية أو بحر عالي.

وما يمكن القول في هذه المنطقة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار منحت الدولة الساحلية الحق في تنظيم حركة مرور السفن وإقامة مناطق الأمان المساعدة والمكملة للنشاطات التي تمارس في الجرف القاري، لأجل التقليل من الحوادث التي تؤدي إلى التلوث (٣).

١- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ١٢٠.

٢- انظر د.صلاح الدين عامر القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، مرجع سابق، ص ٢٣٩.

٣- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق، ص ١٢٢.

٤- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار:

في هذه المنطقة تخضع السفن إلى ولاية دولة العلم، ومن ثم فإن دولة العلم ملزمة بوضع الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع السفن التي تحمل علمها من أي تلوث أثناء ممارستها للملاحة الحرة في أعالي البحار، وبمقابل الحقوق الممنوحة للدول جميعاً فهي ملزمة، بأن لا تأتي من الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية لذلك الجزء منها، وفقاً لأحكام المادة ٩٤/ من الاتفاقية.

٥- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في بعض المناطق ذات الحالات الخاصة:

بالإضافة إلى تقسيم البيئة البحرية وفق هذه الاتفاقية إلى بحر إقليمي، ومنطقة متاخمة، ومنطقة اقتصادية خالصة، وجرف قاري، وأعالي البحار. فقد تخلل هذا التقسيم الإشارة إلى حالات خاصة لبعض المناطق ومنها، المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والبحار المغلقة أو شبه المغلقة. وبالتالي ما هي الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في هذه المناطق هذا ما سنتعرف عليه وفق ما يلي:

أ- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

حيث تضمنت هذه الاتفاقية قيوداً على حق المرور العابر في هذه المضائق متضمنة الحماية من التلوث الذي قد ينتج عن المرور العابر. فنصت على أنه ((تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه)). كما نصت المادة (٤٢،١- ب) من الاتفاقية على أنه ((يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر.....تتناول منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق)). فإذا ما اقتربت السفن أو الناقلات التي تستخدم المرور العابر انتهاكاً يحدث تلويثاً، يحق للدولة الساحلية إبلاغ دولة العلم بذلك، لتستخدم هذه الأخيرة ما تراه ضرورياً لمنع التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه، وتحمل المسؤولية الدولية عن الأضرار أو الخسارة التي لحقت بالدولة الساحلية، عملاً بأحكام المادة/٢٣٣/ من الاتفاقية. وبشأن السفن أو الناقلات العامة ألزمت الاتفاقية العامة للبحار ١٩٨٢م في المادة /٢٣٦/ الدول التي تطلق سفنها في مثل هذه المضائق وبشكل عام بالتقيد التام بإجراءات عدم التلويث(١).

١- انظر عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، مرجع سابق،

ج- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحار المغلقة أو شبه المغلقة:

تعرف البحار المغلقة أو شبه المغلقة بحسب المادة/١٢٢ من الاتفاقية بأنها خليج أو حوض أو بحر تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كلياً أو أساساً من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر.

وقد وجهت هذه الاتفاقية الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة أن تتعاون فيما بينها في ممارسة ما لها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة عليها بشكل عام. حيث نصت المادة(١٢٣-ب) من الاتفاقية على أنه ((ينبغي أن تتعاون الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق، فيما بينها.....وتحقيقاً لهذه الغاية تسعى مباشرة أو عن طريق منظمات إقليمية مناسبة إلى أ-، ب- تنسيق أعمال حقوقها وواجباتها فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)).

د- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية في المناطق الخاصة (special areas):

وتعرف المنطقة الخاصة بأنها منطقة بحرية تستدعي ولأسباب فنية معترف بها تتعلق بظروفها الإيكولوجية و الأوقيانوغرافية، والطابع الخاص للملاحة فيها، مما يستدعي بشأنها اعتماد إجراءات إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري بها.

وهناك عدة معايير لاختيار المنطقة الخاصة من أهمها، ١- سبب علمي بحري، بسبب وجود تركيز أو احتباس للمواد الضارة في الماء لأسباب مثل التيارات البحرية وبقاء المياه راكدة دون تغير وحالات التجمد العالية في المنطقة(١)، ٢- سبب رئيس، الحاجة إلى حماية المنطقة من المواد الضارة لأسباب أهمها تهديد الأحياء البحرية المهددة بالانقراض، وهذه المناطق ذات إنتاج طبيعي عالي أو أنها مناطق تبيض وتفريغ كائنات بحرية(٢)، ٣- الحركة الملاحية، وذلك عندما تكون فيها هذه الحركة عالية(٣).

وقد أعلن حتى الآن عن العديد من المناطق البحرية بأنها مناطق خاصة، وحددت هذه المناطق في الملحق الأول والثاني والثالث والخامس من هذه الاتفاقية، وهي تتضمن منطقة البحر الأبيض

-
- ١- انظر عبد العزيز بن إبراهيم الصعب، الإجراءات الدولية لمنع التلوث من السفن وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، من الندوة العلمية الثانية والأربعون(أمن وحماية البيئة) ١٩٩٦م، أكاديمية نايف للعلوم، ص ٢١٨.
 - ٢- المرجع السابق، ص ٢١٩.
 - ٣- محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ١٦٧.

المتوسط وخلقجانه وبحاره والحدود بين البحر المتوسط والبحر الأسود على امتداد خط/٤١/ درجة شمالاً ثم إلى الغرب حيث مضيق جبل طارق بدرجة/٣٦/ درجة غرباً(١). كما تشمل منطقة الخليج العربي، وأيضاً منطقة بحر البلطيق، والبحر الأسود، وخليج عدن، ومنطقة القطب الجنوبي، ومياه شمال غرب أوربا وبحر عمان. وفي آخر تعديل للمناطق الخاصة في عام ٢٠٠٦م تم اعتبار المياه الجنوبية لجنوب إفريقيا مياه خاصة.

أما فيما يتعلق بالقواعد الخاصة بحماية البيئة البحرية في تلك المناطق، فإنه يحظر كلياً على أي ناقلة بترول أو سفينة حمولتها القائمة/٤٠٠/ طن فأكثر، تفريغ البترول أو المواد المخلوطة بالبترول في المناطق الخاصة، وعلى تلك السفن في حال تواجدها في المنطقة الخاصة، أن تستبقي على ظهرها كل البترول ومواد الصرف والنفايات ومياه غسيل الصهاريج، ولا يتم التخلص منها إلا في المناطق المخصصة لاستقبال تلك النفايات.

أما بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن/٤٠٠/ طن، فإنه يحظر عليها تفريغ البترول أو المزيج البترولي إلا إذا تحققت عدة شروط وهي، أن يكون محتوى السائل لا يزيد عن خمسة عشر جزء من المليون، وأن لا يزيد التفريغ خلال السير على ١٠٠ جزء في المليون، وأن يكون التفريغ على مسافة تبعد اثني عشر ميل بحري من أقرب يابسة(٢).

على الرغم من أن هذه المنطقة خاصة وتتطلب إجراءات شديدة، فقد استنتج من الحظر السابق حالتين بحيث يسمح فيهما بتصريف البترول أو المواد المخلوطة بالبترول، وهما، الحالة الأولى التفريغ اللازم لضمان سلامة السفينة أو لإنقاذ الحياة في البحر أو لنتيجة عطب في السفينة أو تلف معداتها، أما الحالة الثانية وهي الحالة التي ترخص فيها الحكومة، أي حكومة دولة طرف في الاتفاقية، ويكون الهدف هو مكافحة حوادث التلوث(٣).

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٣٠.

٢- انظر اللائحة/١٠-٢/ من المرفق الأول من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٦٢ وما بعدها.

٣- انظر اللائحة/١١/ من المرفق الأول من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، مرجع سابق، ص ٦٦.

كل ما سبق كان بخصوص التلوث بالبترول، أما بالنسبة للتلوث بالمواد السائلة الضارة، فنصت هذه الاتفاقية على أنه بالنسبة للمواد من الفئة A فإنه يحظر تفريغها في المناطق الخاصة. أما المواد من الفئة B فلا يجوز تفريغها إلا عندما تكون الصهاريج نظيفة وأن لا تقل سرعة السفينة وهي مبحرة عن ٤-٧ عقدات بحرية، وأن تكون وسائل التفريغ معتمدة من السلطات الحكومية المختصة، وأن يكون التفريغ تحت الماء بعمق لا يقل عن خمس وعشرون متراً وعلى مسافة لا تقل عن اثني عشر ميل بحري من أقرب أرض. وبالنسبة للمواد من الفئة C فتتطبق عليها أحكام الفئة B مع اختلافات ضئيلة. وبالنسبة للمواد من الفئة D فيجوز تفريغها بشرط أن لا تقل السرعة عن ٤-٧ عقد بحرية، وأن لا يزيد التفريغ في حالة المواد الضارة المركزة على جزء من المادة المتخلفة مقابل كل عشرة أجزاء من الماء، وأن يتم التفريغ على مسافة لا تقل عن اثني عشر ميل بحري من أقرب اليابسة.

كما يحظر التخلص من النفايات في البحر في المناطق الخاصة مثل أكياس البلاستيك أو الحبال، أما مخلفات الطعام food wastes فيكون التخلص منها على أبعد مسافة من اليابسة وبما لا يقل عن اثني عشر ميل بحري، كما تلزم المادة (٤-٥) من المرفق الخامس الدول المطللة على شواطئ المناطق الخاصة أن تزود بأسرع وقت ممكن كافة الموانئ في المنطقة بتسهيلات للتخلص من تلك المخلفات والنفايات، وأن تضع في اعتبارها الاحتياجات الخاصة للسفن التي تعمل في تلك المناطق (١).

١- انظر محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ١٧٠ وما بعدها.

ثالثاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية تبعاً لصفة الدولة:

لقد شغل موضوع التلوث من السفن واختصاصات الدولة الساحلية ودولة العلم في الحد من تلوث البيئة البحرية من السفن حيزاً كبيراً من المناقشات التي دارت بين ممثلي الدول الأطراف في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بحيث انقسمت هذه الدول إلى فريقين، الأول هو مجموعة الدول البحرية الكبرى التي تحوز الأساطيل البحرية الضخمة ووقفت معهم أيضاً الدول الحبيسة التي تحوز أساطيل ولا تملك شواطئ أو بحار تطل عليها، أما الفريق الثاني فهو مجموعة الدول الساحلية ومعظمها من الدول النامية والتي وإن كانت تملك قدرًا من الأساطيل البحرية إلا أن مصالحها في حماية البيئة البحرية باتت مهددة من طغيان أساطيل الدول الكبرى. (١)

وكانت وجهة نظر الدول الكبرى استمرار العمل بالقاعدة التقليدية التي تعطي لدولة العلم الولاية الخالصة على سفنها في أعالي البحار، وتمنحها أيضاً صلاحيات إصدار القوانين والنظم والتدابير التي تؤدي إلى حماية البيئة البحرية، بالمقابل طلبت تقييد سلطات الدولة الساحلية في هذا المجال. أما الدول الساحلية فقد طالبت بامتداد ولايتها على السفن الأجنبية وفرض رقابة فعالة على تلك السفن أثناء تواجدها في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، ذلك بهدف منع المساس بسلامة البيئة البحرية، مع منح الدول الساحلية أيضاً الحق في فرض العقوبات الملائمة تجاه السفن المخالفة. (٢)

نتيجة هذا الانقسام بين هذين الفريقين، وسعيًا للتوفيق بينهما، ظهر فريق ثالث عرض حلاً وسطاً، بالإبقاء على القواعد والنظم والتدابير الدولية السارية كما طالبت الدول المتقدمة، مع الاعتراف بنفس الوقت للدول الساحلية بالحق بوضع قواعد ومعايير قد تقتضيها طبيعة مناطق معينة كما طالبت الدول الساحلية، بشرط أن تراعي هذه الأخيرة القواعد والمعايير الدولية المعترف بها.

وهذا الحل أيضاً تبنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وذلك في المادة ١٢١١ منها، حيث جاءت معبرة عن التوفيق بين هذه الاتجاهات المختلفة. وكما في وضع المعايير والنظم الخاصة بحماية البيئة البحرية، أيضاً حصل تقسيم للاختصاصات والمسؤوليات في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بين كلاً من الدول الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء. وهنا سنقوم بالتعرف على هذه الاختصاصات والمسؤوليات المفروضة على الدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية، وباعتبارها دولة علم، وباعتبارها دولة ميناء.

١- انظر د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص ٥٠٨.

٢- انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص ٢٦٦.

١- الحقوق والواجبات المفروضة على الدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية:

كما هو معلوم، فإن الدولة السورية هي من الدولة الساحلية في الشرق الأوسط، حيث أنها تطل على البحر الأبيض المتوسط. ومن هنا فإنه يترتب عليها عدد من الحقوق والواجبات لحماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك بموجب القواعد الدولية. حيث أن من حقها أن تفرض معاييرها الوطنية لمكافحة التلوث البحري، كما يحق لها أن تنفذ معاييرها الوطنية والمعايير الدولية على المنطقة الساحلية التي تقع تحت سيطرتها قانوناً، كما أنه من حقها مطاردة وتتبع السفن التي لا تلتزم بالتشريعات والتدابير التي تضعها لحماية البيئة البحرية ضمن بحرها الإقليمي. وهنا سنفصل هذه الحقوق فيما يلي:

أ. حق الدولة السورية في فرض معاييرها الوطنية:

يحق للدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية فرض معاييرها الوطنية وتدابير مكافحة التلوث داخل مياهها الإقليمية. وتمنح الدولة السورية ولاية لحماية البيئة البحرية وللحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة. وللدولة الساحلية، في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء. ولا تعرقل هذه القوانين والأنظمة المرور البريء للسفن الأجنبية(١).

كما يحق للدولة الساحلية، أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية الخالصة قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة(٢) أو مؤتمر دبلوماسي عام، ويكون فيها أعمال لهذه القواعد والمعايير الدولية(٣).

وعندما تكون القواعد والمعايير الدولية غير كافية لمواجهة ظروف خاصة وتكون لدى الدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية، أسباب معقولة للاعتقاد أن قطاع معين واضح التحديد في منطقتها الاقتصادية الخالصة هو قطاع ضروري، لأسباب تقنية معترف بها وتتعلق بأحواله الاوقيانوغرافية والإيكولوجية وكذلك باستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص للمرور فيه، أن تعتمد بالنسبة لذلك القطاع وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعنيه الأمر عن طريق المنظمة الدولية

١- انظر المادة ٢١١١فقرة ١٤١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- المنظمة الدولية المختصة هي، المنظمة الدولية البحرية.

٣- انظر المادة ٢١١١ فقرة ١٥١ من الاتفاقية السابقة.

المختصة، إلى توجيه تبليغ بشأن هذا القطاع إلى تلك المنظمة تورّد فيه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لذلك ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية. وتبّت المنظمة الدولية بشأن هذا التبليغ في غضون ١١٢١ شهر من تاريخ استلام هذا التبليغ، فإذا قررت المنظمة أن الأحوال في ذلك القطاع تتطابق مع المتطلبات المبينة أعلاه. جاز للدولة السورية أن تعتمد لذلك القطاع قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تنفذ بها القواعد والمعايير الدولية بانطباقها على القطاعات الخاصة.

ولا تصبح هذه القوانين والأنظمة سارية على السفن الأجنبية إلا بعد مضي ١١٥١ شهر من تقديم التبليغ إلى المنظمة. وتنتشر الدولة السورية إعلاناً بحدود أي قطاع معين واضح التحديد من هذا القبيل. وإذا كانت الدولة السورية تعتمد اعتماد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه فإن عليها في نفس الوقت الذي تقدم فيه التبليغ السابق الذكر أن تخطر المنظمة بذلك. ويجوز أن تتناول هذه القوانين والأنظمة الإضافية حالات التصريف والممارسات الملاحية ولكن يتعين أن لا تتطلب من السفن الأجنبية أن تراعي، في تصميمها أو بنائها أو تكوين طاقمها أو في معداتها، معايير غير القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، وتصبح هذه القوانين والأنظمة الإضافية سارية على السفن الأجنبية بعد مضي ١١٥١ شهراً من تقديم التبليغ إلى المنظمة، بشرط أن توافق عليها المنظمة في غضون ١١٢١ شهراً من تقديم التبليغ. (١)

ب - حق الدولة السورية في تنفيذ المعايير الوطنية والدولية لمنع التلوث البحري:

وهنا تتنوع إجراءات التنفيذ، وذلك بحسب المنطقة البحرية التي يراد تنفيذ هذه المعايير فيها. سواء أكانت في بحرها الإقليمي أم في منطقتها الاقتصادية.

١- في البحر الإقليمي:

كما نعلم فإن للدولة السورية سيادة على بحرها الإقليمي، وفقاً للقواعد الدولية. وبذلك يكون للدولة السورية عدد من الحقوق على هذه المنطقة استناداً لما لها من سيادة على بحرها الإقليمي، ومن هذه الحقوق:

- حق القيام بأعمال الشرطة في هذا الجزء من البحر، ويشمل حقها في وضع نظام للملاحة فيه ونظام للمسائل الجمركية والشؤون الصحية، كما يشمل حقها في أن تقيم فيه المنشأة اللازمة لضمان الملاحة وإرشاد السفن والمساعدة في أعمال الإنقاذ وغير ذلك.
- حق قصر التجارة الساحلية والصيد في حدود البحر الإقليمي على رعاياها.
- حق تحديد المراسم البحرية التي يجب على السفن التجارية مراعاتها في أثناء وجودها في البحر الإقليمي.
- حق القضاء في بحرها الإقليمي على السفن التجارية الأجنبية في كل ما يمس أمن الدولة الساحلية وسلامتها.
- حقها في حال قيام حرب ليست طرفاً فيها أن تطلب من الدول المتحاربة عدم القيام بأعمال حربية في مياهها الإقليمية احتراماً لحيادها.

لكن كما نعلم أنه مقابل كل حق من الحقوق يترتب بمقابله واجب من الواجبات، وهنا مقابل حق الدولة السورية بالسيادة على بحرها الإقليمي يترتب عليها واجب وهو حق المرور البريء للسفن الأجنبية. (١)

ومن صفات المرور البريء، أنه يجب أن يكون سريعاً ومتواصلاً ولا يشتمل على التوقف والرسو إلا بقدر ما يكون ذلك متصل بالملاحة العادية، أو حين تستلزمه قوة قاهرة أو حالة خطر شديد أو عندما يكون لغرض تقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة. (٢)

كما استقر العرف الدولي على أن تكون البحار الإقليمية مفتوحة للمرور البريء لمراكب جميع الدول، وتتصرف حرية المرور إلى عبور البحر الإقليمي للتوجه إلى أحد موانئ الدولة أو التوجه منها إلى أعالي البحار، كما تتصرف إلى مجرد المرور بالمياه الإقليمية في محاذاة الشاطئ للتوجه إلى مياه دولة أخرى مجاورة أو في الطريق إلى عرض البحر. ويشمل المرور إمكان الوقوف أو الرسو في المياه الإقليمية في الحدود التي تستلزمها الملاحة العادية، أو إذا اقتضت ذلك قوة قاهرة أو حالة خطرة. (٣)

- ١- بشأن التوسع في المرور البريء، انظر د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٢٠٤.
- ٢- انظر المادة ٦١-ب من القانون البحري السوري رقم ١٢٨ لعام ٢٠٠٣م. ومن أجل تعريف المرور البريء انظر النطاق المكاني لقانون حماية البيئة البحرية من هذه الرسالة، ص ١٠٨.
- ٣- انظر د. محمد عمر مدني، المناطق البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي للبحار، مجلة الدبلوماسية، العدد الثامن، تموز، ١٩٨٧م، ص ٥٤.

وبهذا يقتضي المرور البريء عدم قيام السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأعمال من شأنها أن تمس سلامة الدولة الساحلية أو نظامها العام أو مصالحها المالية أو الإضرار بالبيئة البحرية، وللدولة الساحلية أن تتخذ جميع الوسائل اللازمة لمنع وقوع هذه الأعمال في مياهها الإقليمية، كما للدولة الساحلية أن تعتمد أنظمة وقوانين للمرور البريء عبر بحرها الإقليمي، وعلى السفن الأجنبية التي تستعمل حقها في المرور أن تراعي القوانين واللوائح التي تضعها الدولة الساحلية في هذا الشأن تطبيقاً لما جرى عليه العرف الدولي ولا سيما في مجال صيانة المياه الإقليمية والبيئة البحرية من التلوث الذي قد تسببه السفن ومنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الثروات الطبيعية للبحر الإقليمي. (١)

ومن هنا فإن على الدولة السورية باعتبارها صاحبة الإقليم أن لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية في مياهها الإقليمية أو تقيم في وجهه عقبات لا تقتضى لها، ومع ذلك تبقى السفن التي تمارس المرور البريء خاضعة للقوانين الوطنية السورية، والتي تهدف على الحفاظ على البيئة البحرية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه، وإذا مارست السفينة الأجنبية أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير اعتبر مرورها ضاراً بسلم الدولة السورية وبنظامها وأمنها، وبالتالي يحق للدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية اتخاذ الإجراءات اللازمة بحق هذه السفينة الأجنبية.

٢- في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حق مباشرة صيانة البيئة البحرية والحفاظ عليها، إذ يحق للدولة الساحلية في مجال التلوث من السفن اعتماد قوانين وأنظمة لمنطقتها الاقتصادية الخالصة لمنع التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه بشرط أن تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، والتي تضعها منظمة دولية أو مؤتمر دبلوماسي. (٢)

وفيما يتعلق بالتنفيذ من قبل الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه يحق للدولة الساحلية ممارسة اختصاصات تمارسها على السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي بهدف منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه. وفي هذا المجال ظهرت عدة فروض، فالفرض الأول يظهر عندما تكون السفينة موجودة في أحد الموانئ أو مبحرة في البحر الإقليمي، وهنا تنتزع سلطة الدولة الساحلية بين إقامة الدعوى، أو التفتيش مع إقامة الدعوى. (٣)

١- انظر المواد ١٢١-١٩-١٢١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.

٢- انظر المادة ١٢١١١ الفقرة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. =====

فإذا كانت السفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ الدولة الساحلية، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، كان للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى الجنائية إذا توافر شرطان:

١- أن تنتهك أنظمتها وقوانينها المعتمدة وفقاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بخصوص منع التلوث من السفن و خفضه والسيطرة عليه.

٢- أن يكون ذلك الانتهاك وقع في المنطقة الاقتصادية أو في البحر الإقليمي.

أما إذا كانت السفينة مبحرة في البحر الإقليمي لتلك الدولة وتوافرت بيانات واضحة للاعتقاد بوقوع انتهاك لقوانينها وأنظمتها المشار إليها، فإن للدولة الساحلية سلطتين:

١- أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً فيما يتعلق بتلك المخالفة.

٢- أن ترفع الدعوى الجنائية، إذا كانت الأدلة قوية تبرر ذلك، ولها طلب حق احتجاز السفينة.

أما الفرض الثاني (١)، وهو فرض السفينة المبحرة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإذا كانت السفينة مبحرة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، وتتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأنها قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن أو خفضه و السيطرة عليه، فإن للدولة الساحلية ثلاث سلطات في هذه الحالة، وهي:

السلطة الأولى، أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها، وميناء تسجيلها، وميناء زيارتها الأخيرة، وميناء زيارتها التالية، وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان هناك انتهاك قد وقع أم لا.

السلطة الثانية، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشاً مادياً. لكن بشروط، وهي: أ- إذا كانت السفينة قد رفضت تقديم المعلومات المشار إليها سابقاً أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الوافية الظاهرة، وكانت ظروف القضية تبرر إجراء التفتيش. ب- إذا كان الانتهاك يؤدي إلى تصريف كبير يسبب تلوث مهم أو يهدد بحدوث تلوث مهم للبيئة البحرية.

٣- انظر المادة ١٢٢٠١ فقرة ١-١٢ من الاتفاقية السابقة.

١- انظر المادة ١٢٢٠١ فقرة ٣٦-٥-١٦ من الاتفاقية السابقة.

السلطة الثالثة، أن ترفع دعوى تشمل احتجاز السفينة. لكن يجب توافر عدة شروط، وهي: أ- أن يتوافر دليل واضح على انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة. ب- أن يؤدي الانتهاك إلى تصريف يسبب ضرر جسيم، أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم، بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية.

وبصفة عامة بخصوص الدولة الساحلية في الفرضين السابقين، فإن على الدولة الساحلية مراعاة أنه حينما تكون إجراءات مناسبة قد وضعت، سواء عن طريق المنظمة الدولية المختصة، أو وفق ما اتفق عليه بأي طريقة أخرى، وتم بها تأمين الامتثال لمتطلبات تقديم كفالة أو ضمان مالي مناسب آخر، على الدولة الساحلية، إذا كانت ملزمة بالإجراءات المذكورة، أن تسمح للسفينة بالمضي في طريقها. (١)

ج - حق الدولة السورية في المطاردة الحثيثة والتتبع:

إن حق التتبع والمطاردة الحثيثة، هو أداة الدولة في ممارسة شؤون السيادة على بحرها الإقليمي فيما يتصل بالسفن الأجنبية، لضمان احترام السفن الأجنبية للالتزامات التشريعية والنظم التي تضعها الدولة الساحلية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث، فإذا وقع من إحدى هذه السفن في أثناء مرورها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية فعل من الأفعال التي تخضع فيها لسلطان تلك الدولة ثم حاولت الإفلات من البحر الإقليمي بعد أن طلبت منها السلطات الإقليمية المختصة التوقف، كان لمراكب هذه السلطات أن تتبعا إلى عرض البحر وأن تطاردها حتى تتمكن من إيقافها إذا استطاعت، واتخاذ الإجراءات التي تقتضيها الأحوال.

وإن حق التتبع والمطاردة الحثيثة قاعدة ثابتة لا نزاع فيها (٢)، استقرت منذ زمن عن طريق العرف، ثم جاءت اتفاقية جنيف للبحر العالي وأكدت هذا الحق في المادة (٢٣) منها، وأقرته أيضاً اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ في المادة ١٢١١ منه وقد اشترطت هذه الاتفاقية شروط تكون من دونها المطاردة في عرض البحر غير مشروعة، وهذه الشروط هي:

١- أن تكون هناك قرينة قوية على وقوع انتهاك لأنظمة الدولة الساحلية الموضوعة لحماية البيئة البحرية من جانب السفينة الأجنبية أثناء وجودها في المياه الإقليمية. وأن تكون هذه الجريمة أو هذا الفعل مما يخضع لسلطان الدولة صاحبة الإقليم.

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ١٥٢.

٢- انظر للمزيد حول المطاردة الحثيثة، د. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٣٥٢.

- ٢- أن توجد السفينة أو إحدى القطع التابعة لها في المياه الإقليمية وقت صدور الأمر بالتوقف.
- ٣- أن تكون المطاردة مستمرة غير متقطعة تتولاها سفن الدول الساحلية وطائراتها.
- ٤- يجب توقف المطاردة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطارتها إلى البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.
- ٥- يجب أن لا تعرض الدول، عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ ضد سفن أجنبية بموجب هذه الاتفاقية، سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأي طريقة أخرى مخاطر لسفينة ما أو تقناتها إلى ميناء غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول (١). ويجب أيضاً أن لا تميز الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذا الجزء، قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أخرى (٢).

كما أن الدولة التي تقوم مراكبها بالمطاردة الحثيثة، تتحمل كل النتائج التي تترتب على تلك المطاردة إذا اتضح أنها لم تكن محقة فيه، أو كانت محقة ولكنها أتت من التصرفات أو أعمال العنف نحو السفينة المطاردة ما لا مسوغ له ولا تقتضيه الأحوال.

١- انظر المادة ١٢٢٥ من الاتفاقية السابقة.

٢- انظر المادة ١٢٢٧ من الاتفاقية السابقة.

٢- اختصاصات الدولة السورية باعتبارها دولة علم في منع تلوث البيئة البحرية من التلوث:

تتمتع دولة العلم باختصاصات مطلقة على السفن التي ترفع علمها (١) في أعالي البحار في ما عدا استثناءات محددة على سبيل الحصر وهي حق التتبع والقرصنة ومكافحة الاتجار بالرقيق وحالة التدخل في أعالي البحار لتلافي أضرار التلوث الناجمة عن الحوادث البحرية (٢).

وهنا يمكن أن نذكر أهم الحقوق والواجبات التي تتمتع بها دولة العلم من أجل حماية البيئة البحرية ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وهي:

أ- اعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من قبل دولة العلم تجاه السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة. ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام. (٣)

ب- إجراء وقائي يتمثل، بأن دولة العلم تضمن امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المطبقة، والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة، من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه وتعتمد، تبعاً لذلك، من القوانين والأنظمة، وتتخذ من التدابير الأخرى بما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة. وتؤمن دولة العلم التنفيذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك. (٤)

ج- أيضاً إجراء وقائي، يتمثل، أنه يجب على دولة العلم أن لا تسمح للسفن التي ترفع علمها أن تبحر من موانئها قبل أن تكون حائزة على الشهادات التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية، والمتعلقة بتصميم السفينة وبنائها ومعداتها وتكوين طاقمها، ويجب على سلطة دولة العلم أن تقوم بتفتيش دوري لسفنها لضمان احترامها لتلك القواعد الدولية. (٥)

١- على كل سفينة أن تبحر وهي رافعة علم دولة واحدة ولا يجوز تغيير العلم أثناء الرحلة أو أثناء التوقف، ولذلك إذا أبحرت السفينة وهي ترفع علم دولتين فقد استقر الفقه على عدم جواز تمسكها بجنسية أي دولة أمام دولة أخرى أخرى، بل يجوز اعتبارها عديمة الجنسية. انظر د. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٣٣٤.

٢- انظر صلحية علي صداقة، مرجع سابق، ص ٢٤٤.

٣- انظر المادة ١٢١١ الفقرة الثانية من الاتفاقية السابقة.

٤- انظر المادة ١٢١٧ الفقرة الأولى من الاتفاقية السابقة.

٥- انظر د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص ٥١٤. والمادة ١٢١٧ الفقرات ٢-٣ من الاتفاقية السابقة.

د- يتمثل هذا الإجراء، بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى(١)، ففي حال انتهاك سفينة للقواعد والمعايير الموضوعية عن طريق منظمة دولية أو مؤتمر دبلوماسي عام، فعلى دولة العلم، مع مراعاة الأحكام المقررة بشأن سلطات دولة الميناء والدولة الساحلية، أن تجري تحقيقاً فورياً وتقيم الدعوى الجنائية، حينما كان ذلك مناسباً بشأن الانتهاك المدعى به بغض النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك ولها أن تطلب مساعدة أي دولة أخرى متى كان ذلك مفيداً في ظروف القضية وتعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم.

ويجوز لأي دولة أن تطلب كتابةً من دولة العلم أن تجري تحقيق في أي انتهاك يدعي أن سفنها قد ارتكبه. وتعمل دولة العلم دون تأخير على إقامة الدعوى وفقاً لقوانينها إذا اقتضت بتوافر الأدلة الكافية التي تمكنها من ذلك. وفي هذه الحالة تبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ ونتيجته وتكون هذه المعلومات متاحة للجميع.

وبشأن سير الدعوى، تتخذ الدول تدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة، من سلطات دولة أخرى أو من المنتظمة الدولية المختصة، وتسهيل حضور الممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة، ولدولة العلم وأي دولة أخرى تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك . ويكون لهؤلاء الممثلين الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي.

كما ينبغي أن تكون العقوبات التي تنص عليها قوانين وأنظمة دولة العلم شديدة إلى حد يثني عن ارتكاب انتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها.

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص١٤٧-١٤٨. والمادة ١٢١٧ الفقرات ٤-٥-٦-٧-٨ من الاتفاقية السابقة.

٣- اختصاصات الدولة السورية باعتبارها دولة ميناء:

لم تعد الدولة الساحلية ودولة العلم اللاعبان الوحيدان في ميدان الوقاية من التلوث الصادر من السفن، فقد اتجه قانون البحار الجديد إلى إقرار مفهوم دولة الميناء وذلك كبديل لتجاوز العجز المؤسسي الذي يعاني منه القانون الدولي في هذا المجال (١). حيث تتمتع دولة الميناء بنوعين من الاختصاصات. فالأول يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار، فلدولة الميناء أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عملياً، من تدابير إدارية، لمنع السفينة التي تنتهك القواعد والمعايير الدولية الخاصة بصلاحيات السفن للإبحار، مهددة بذلك بإلحاق ضرر للبيئة البحرية ويكون ذلك عندما تتأكد بناءً على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، وفي حينه تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع السفن من الإبحار ولا تسمح لها بالتحرك إلا لأقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعلى أن تسمح لها بمواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك. (٢) أما الاختصاص الثاني فيتعلق بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى، حيث يمكن اتخاذ إجراءات الدعوى، إما بمبادرة من دولة الميناء، أو بطلب من أي دولة أخرى.

فمن ناحية مبادرة دولة الميناء، فإنه لدولة الميناء، بشأن السفينة الموجودة طوعاً داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، أن تجري تحقيقاً وتقيم الدعوى، حيث تبرر الأدلة ذلك، فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة، يكون قد تم خارج المياه الداخلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، لدولة الميناء، انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المطبقة. (٣)

ومن ناحية طلب دولة أخرى، فإن على دولة الميناء أن تلبية، بقدر ما هو ممكن عملياً، الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق في أي انتهاك أو تصريف، من قبل سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، ويعتقد أنه وقع في المياه الخاضعة لولاية الدولة مقدمة الطلب - أي في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية أو في مياهها الداخلية - أو سبب لها أضرار أو جعلها عرضة له، كما تلبية دولة الميناء الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه. (٤)

-
- ١- د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، مرجع سابق، ص ١٠٧.
 - ٢- انظر د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص ١٤٥. والمادة ١٢١٩١ من الاتفاقية السابقة.
 - ٣- انظر د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص ٥٢٣.
 - ٤- انظر د. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٥٠-٥١. والمادة ١٢١٨١ الفقرة الثالثة من الاتفاقية السابقة.

ويلاحظ في الحالتين السابقتين، أنه تنقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء إلى دولة العلم وإلى الدولة الساحلية بناء على طلبها. ويجوز بناء على طلب من الدولة الساحلية، إيقاف أي دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل المياه الخاضعة لولايتها. وفي هذه الحالة، تنقل أدلة وسجلات القضية وأي كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء. (١)

وفي النهاية نرى أن الدولة السورية عندما تقوم بتنفيذ قوانين حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن، فإنها تقوم بتنفيذها مرة باعتبارها دولة ساحلية ومرة باعتبارها دولة علم ومرة باعتبارها دولة ميناء، ولكل من ذلك شروطه التي ذكرناها سابقاً، وبهذا يتحقق التوازن في المصالح المختلفة من الدول.

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مرجع

مما سبق نجد أن للاتفاقيات الدولية، سواء أكانت إقليمية أم دولية أهمية في الحد من التلوث الذي تتعرض له البيئة البحرية، فقد نصت هذه الاتفاقيات على مجموعة من الإجراءات الوقائية التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية، كما فرضت عدد من الالتزامات على عاتق الدول التي تسبب التلوث، كما فرضت عدد من الالتزامات على السفن التي تجوب البحار وذلك من أجل منع تلوث البيئة البحرية والحد منه. لكن مع ذلك فقد وجهت مجموعة من الانتقادات لهذه الاتفاقيات ومنها.

بالنسبة لاتفاقية ماريول فإنه يؤخذ عليها، أنها نصت على العديد من الاستثناءات وعلى العديد من الحالات التي يسمح فيها بتصريف المواد الملوثة في البيئة البحرية، بتحقق شروط محددة، وهذه الشروط تحتاج إلى أحكام فنية يجب أن تتوفر لدى الدول التي تحمل أعلامها السفن أو الناقلات، حتى تستطيع تحديد نسب التلوث والمسافة المسموح بها والعمق والسرعة المطلوبة للسفينة، الأمر الذي فيه إرهاق للدول النامية التي لا تقدر على توفير مثل تلك الأدوات في سفنها، بل عاجزة عن التحقق من وجودها في السفن والناقلات التي تتراد البيئة البحرية الخاضعة لسلطاتها وبالتالي ستفر عن الانضمام إلى هذه الاتفاقية.

وبالنسبة لاتفاقية برشلونة يؤخذ عليها كثرة الاستثناءات والتقييد بصيغ العموم وكذا الإحالة إلى القواعد العالمية في بعض أمورها وإغفالها وضع قواعد قانونية لموضوع المسؤولية عن الأضرار التي تنجم عن مخالفة أحكامها.

أما فيما يتعلق باتفاقية قانون البحار يؤخذ عليها أنها نزلت عند رأي الدول العظمى في تقييد الإجراءات المتخذة من قبل الدول الساحلية لكونها مجرد تنفيذ للاتفاقيات والإجراءات الدولية، ولا تمتلك في هذا الأمر أي سبيل لسلطات أوسع.

لذلك قامت الدول بسن تشريعات وطنية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي يمكن أن يهدد الحياة في هذه البيئة، لكن لم تتخلى عن الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية إنما أتت هذه التشريعات الوطنية لتكون جنبا إلى جنب مع الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية والحد منه.

ومن الدول التي قامت بسن تشريع خاص بحماية البيئة البحرية من التلوث الدولة السورية حيث أفردت قانون خاص بحماية البيئة البحرية وهو القانون رقم /٩/ لعام ٢٠٠٦م.

المبحث الثاني

الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من القانون البيئي السوري

إذا كانت البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء، فقد لا تكفي الجهود الدولية لحماية ذلك التراث. فالاتفاقيات الدولية لا تكفي لوحدها بل تحتاج إلى مساندة التشريعات والأنظمة الداخلية في كل دولة على حدة، وهي مساندة تتحقق:

من ناحية، عن طريق استيعاب الأنظمة والقوانين الوطنية لأحكام تلك الاتفاقيات الدولية، واستقبالها في النظام القانوني الداخلي.

ومن ناحية، عن طريق المبادرة بوضع قواعد قانونية جديدة، لسد ما عسى أن يوجد من ثغرات في أحكام تلك الاتفاقيات الدولية.

كما أنه لا يكفي أن نطالب بوضع الأنظمة الحمائية للبيئة البحرية، بل لا بد أن نطالب أيضاً بوجود الأجهزة المتخصصة التي تقترح الأنظمة الملائمة، وتتابع تطبيقها في الوقت ذاته.

وقد استجابت العديد من الدول - ومنها الدولة السورية - وأصدرت قوانين خاصة بحماية البيئة، وأنشأت أجهزة وطنية تعنى بالشؤون البيئية. ومن هنا سنقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: هيئات حماية البيئة

المطلب الثاني: القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦.

المطلب الأول

هيئات حماية البيئة

إن اتخاذ تدابير فعالة في مجال حماية البيئة ومكافحة التلوث على المستوى الوطني يتطلب ابتداءً ضرورة إنشاء ووضع هيئات وطنية متخصصة في مجال حماية البيئة. لذلك تحرص أغلب الدول المتحضرة على إقامة هيئات فنية متخصصة في مجال حماية البيئة تقوم بدراسة كافة السبل الكفيلة بالحفاظ على سلامة البيئة ودفع التلوث عنها، بما في ذلك إعداد مشروعات القوانين واللوائح التي تراها لازمة لحماية البيئة، وتتمتع هذه الهيئات في بعض الدول بجانب من صلاحيات السلطة العامة. ويطلق على هذه الهيئات تسميات مختلفة منها لجنة أو مجلس أو وكالة أو إدارة أو هيئة حماية البيئة. ومن هذه الهيئات وكالة حماية البيئة في الولايات المتحدة الأمريكية وتتبعها فروع متخصصة في مكافحة بعض أنواع التلوث. ومنها إدارة البيئة في كندا والإدارة الوطنية لحماية الوسط الطبيعي في السويد وهيئة مكافحة التلوث بالنرويج. ويبلغ الاهتمام بحماية البيئة في بعض الدول إلى درجة تخصيص وزير ووزارة للبيئة كما هو الشأن في بريطانيا وفرنسا والنرويج وسورية(١).

ومن أمثلة هيئات حماية البيئة في الدول العربية، جهاز شؤون البيئة في مصر ومصلحة الأرصاد وحماية البيئة في السعودية ومجلس حماية البيئة في الكويت واللجنة العليا لحماية البيئة في الإمارات ولجنة حماية البيئة في البحرين والمجلس الأعلى لحماية البيئة في سورية. وهنا سنقسم هذا المطلب إلى:

الفرع الأول: وزارة الدولة لشؤون البيئة.

الفرع الثاني: المجلس الأعلى لحماية البيئة.

الفرع الثالث: دور المديرية العامة للموائى والإجراءات المتبعة لمنع ومكافحة التلوث في البيئة البحرية

١- انظر د.حمود تنار، نوطه أقيت على طلاب الماجستير في كلية الحقوق، جامعة حلب، ٢٠٠٩م. وتعتبر سوريا أول دولة عربية أنشأت وزارة مستقلة لشؤون البيئة. انظر المحامي مروان يوسف الصباغ، البيئة وحقوق الإنسان، كومبيونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٩٢ م، ص ١١٠ وما بعد.

الفرع الأول

وزارة الدولة لشؤون البيئة

لقد أوكل لوزارة الدولة لشؤون البيئة عدد من المهام بهدف إرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث، وكذلك أوكل لها عدد من المهام التي تقوم بها بالتعاون مع الجهات المختصة لمتابعة تنفيذ أحكام القوانين والأنظمة المتعلقة بالشؤون البيئية بما يحقق سلامة البيئة وحمايتها من التلوث، كما أوكل لوزير الدولة لشؤون البيئة عدد من المهام من أجل تحقيق سلامة البيئة وحمايتها من التلوث.

أولاً: مهام وزارة الدولة لشؤون البيئة منفردة :

من أجل المحافظة على سلامة البيئة ومواردها تتولى الوزارة المهام الآتية(١):

- ١- وضع الرؤية والسياسة العامة لحماية البيئة ضمن إطار السياسة العامة للدولة وإعداد الإستراتيجية الوطنية اللازمة لذلك وتطويرها ووضع الخطط والبرامج لتنفيذها ومتابعتها بالتعاون والتنسيق مع الجهات المختصة.
- ٢- إعداد التشريعات والأنظمة والدراسات الكفيلة بالحفاظ على البيئة بمختلف عناصرها ومنهجية حمايتها والتوجه نحو الاقتصاد الأخضر بالتعاون والتنسيق مع الجهات المختصة .
- ٣- حصر المشكلات البيئية القائمة وإجراء المشاركة في البحوث والدراسات العلمية اللازمة لمعالجتها والحد من التدهور البيئي الحاصل والسعي للحد من ظهور أي مشكلات بيئية أخرى تهدد بضرر محتمل يلحق بالبيئة مستفيدة من الدراسات المحلية والدولية ذات الصلة .
- ٤- مراقبة عناصر البيئة من خلال مختبراتها والمختبرات التي يوافق على اعتمادها المجلس وفق الأسس التي تحددها لجنة مختصة تضم الوزارات المعنية وإجراء تقييم دوري لوضع ومنحى التلوث في عناصر البيئة .
- ٥- وضع الأسس والإجراءات اللازمة لتقويم الأثر البيئي بالتعاون والتنسيق مع الجهات المختصة

للنشاطات التنموية الجديدة بما فيها مشاريع البنى التحتية وأية منشأة صناعية أو زراعية أو خدمية يترتب على عملها تهديد للبيئة بسبب حجمها أو طبيعتها أو بسبب إصدارها ملوثات إلى عناصر البيئة ويشمل ذلك المنشآت المراد إقامتها ضمن المدن والمناطق الصناعية والمناطق الحرة ويصدر الوزير لائحة بالمشاريع والنشاطات التي تخضع لهذا التقويم يتم إعدادها بالتعاون مع الجهات المختصة ويعتبر اعتماد دراسة تقويم الأثر البيئي من قبل الجهة المعنية في الوزارة شرطاً للحصول على الترخيص الدائم أو المؤقت لهذه المشاريع إلا إذا تم استثناء بعضها لضرورات قصوى من قبل المجلس على أن تلتزم الجهة المستثناة بالتعويض عن الضرر الناجم عن عملها حال حدوثه والذي يحدده المجلس باقتراح من الوزير .

٦- إجراء التقويم البيئي الاستراتيجي لخطط وسياسات وبرامج عمل الوزارات .

٧- وضع الأنظمة والشروط البيئية للمنشآت الصناعية والنشاطات الأخرى التي لها تأثير ضار على البيئة أو التي تؤدي إلى الإخلال بتوازنها وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة .

٨- تحديد المنشآت التي يقتضي وجود إدارة بيئية ذاتية ضمنها ووضع أسس عمل هذه الإدارة .

٩- إعداد المواصفات والمعايير القياسية التي يجب توفرها في كل من عناصر البيئة حسب استعمالاتها في ضوء التقدم التكنولوجي وتطور المعايير المتعارف عليها دولياً بالتعاون مع الجهات المختصة تمهيداً لاعتمادها واعتبار كل تجاوز لهذه المواصفات والمعايير تلوئاً .

١٠- تحديد معايير ومؤشرات الحد الأعلى المسموح به بيئياً للضجيج بمختلف مصادره بالتعاون مع الجهات المختصة .

١١- تحديد المواد الضارة أو الخطرة على البيئة ووضع أسس تصنيفها وتخزينها وتداولها ونقلها وإتلافها والتخلص منها وتحديد ما يمنع إدخاله منها إلى الجمهورية العربية السورية وفقاً للاتفاقيات البيئية الدولية وذلك بالمشاركة مع الجهات المختصة .

١٢- إعداد خطط الطوارئ البيئية ومتابعة تطورها وتنفيذها وذلك بالتعاون مع الجهات المختصة .

١٣- مراقبة إجراءات معالجة التلوث في الوسط البيئي ومتابعتها بما يكفل عدم انتقال هذا التلوث أو اتساعه .

١٤- الرقابة والتفتيش على النشاطات ذات التأثير البيئي لدى الجهات العامة والخاصة للتحقق من مدى تقيدها بالمواصفات البيئية القياسية والمعايير المعتمدة واتخاذ الإجراءات اللازمة بالنسبة للنشاطات المخالفة العائدة للقطاع الخاص والاقتراح على المجلس الإجراءات اللازمة بالنسبة للنشاطات العائدة للقطاع العام والمشارك لتلافي المخالفات إن وجدت .

١٥- إعداد وتطوير الأدلة والاشتراطات والتعليمات اللازمة لتصنيف وإدارة النفايات الصناعية والخطرة والطبية المشار إليها بمضمون الفصول الثالث والرابع والخامس من قانون النظافة رقم ٤٩ لعام ٢٠٠٤ بالمشاركة مع وزارة الإدارة المحلية ووزارة الصحة والجهات المختصة والتعاون مع تلك الجهات في متابعة تنفيذ الأحكام الواردة في تلك الفصول .

١٦- وضع أسس إنشاء المتنزهات الوطنية والحدائق والشوارع البيئية وشروطها ووضع أسس إنشاء المحميات الطبيعية بأنواعها وفقاً للمعايير الدولية ومراقبتها وفقاً لمعطياتها وخصائصها بالمشاركة مع وزارة الزراعة والإصلاح الزراعي والجهات المختصة .

١٧- وضع المعايير البيئية لحماية مكونات التنوع الحيوي النباتية والحيوانية سواء كانت مائية أو برية .

١٨- وضع السياسات العامة لحماية مكونات التنوع الحيوي النباتية والحيوانية بالمشاركة مع الجهات المختصة ومتابعة تنفيذ إستراتيجية وخطة العمل الوطنية لحماية التنوع الحيوي .

١٩- العمل على إنشاء شبكات الرصد البيئي وتشغيلها ومتابعتها .

٢٠- إعداد بنك المعلومات البيئي وتنظيمه ومتابعة تطويره .

٢١- إعداد خارطة التلوث البيئي لكل محافظة ومتابعة تطوراتها .

٢٢- دعم الجمعيات ومنظمات المجتمع الأهلي العاملة في مجال حماية البيئة بهدف تفعيل وتسهيل نشاطاتها .

٢٣- تكليف باحثين من الوزارة أو من خارجها للقيام بالبحوث والدراسات العلمية البيئية وفقاً لأحكام القوانين والأنظمة النافذة .

٢٤- تنمية الوعي العام البيئي بمختلف الوسائل الإعلامية ونشر ما يمكن نشره من نتائج الأبحاث العلمية بهدف الحفاظ على صحة البيئة وسلامة مواردها والتوجيه باستعمال التقانات الخاصة والطاقات والمواد البديلة ومتابعة تشجيع الوقاية من التلوث والتقليل منه ومراقبته والسعي لإدخال برامج تربية بيئية في المناهج الدراسية واختصاصات بيئية جديدة في مراحل التعليم العالي .

ثانياً: مهام الوزارة بالتنسيق مع الجهات المختصة:

كما تقوم الوزارة بالتعاون والتنسيق مع الجهات المختصة بتنفيذ المهام التالية: (١)

١- وضع المعايير والاشتراطات البيئية لاستخدام تقانات الطاقات المتجددة والبديلة والإنتاج الأنظف والمشاركة في إعداد استراتيجيات وبحوث الشبكات الوطنية لتلك التقانات .

٢- وضع أسس ومعايير التخطيط البيئي المتكامل لاستعمالات الأراضي .

٣- المشاركة في البحوث العلمية البيئية والدراسات المتعلقة بالأنشطة التي تقع في أراضي الدولة ومياهها الداخلية والبحرية والحيز الجوي الذي يقع فوقها وعلى المنشآت والمواد الخطرة المضرّة بسلامة البيئة واقتراح التوصيات والإجراءات اللازمة لإزالة الخطر .

٤- المشاركة مع المنظمات الإقليمية والدولية في البحوث والمؤتمرات والندوات والاجتماعات المتعلقة بالشؤون البيئية ومتابعة تنفيذ المقترحات والتوصيات بالتعاون مع الجهات المختصة وبالتنسيق مع وزارة الخارجية والمغتربين .

٥- تدعيم العلاقات مع الدول والهيئات والمنظمات الدولية والإقليمية في الأمور والشؤون والاتفاقيات والمعاهدات المتعلقة بمهام الوزارة ووضع الأنظمة المنصوص عليها في تلك المعاهدات والاتفاقيات وذلك بالتعاون مع وزارة الخارجية والمغتربين وهيئة التخطيط والتعاون الدولي .

٦- المشاركة في حماية الساحل والبيئة البحرية من التلوث .

٧- دراسة أسباب انجراف التربة والتصحر وكل ما يؤدي إلى تلوث الأرض وجوفها ومواردها الطبيعية واقتراح الحلول المناسبة لها .

٨- وضع دراسات للنشاطات البشرية المؤثرة سلباً على مكونات التنوع الحيوي الصيد، التجارة الوطنية والدولية، إدخال الأنواع الحية الغريبة والكائنات المعدلة وراثياً وغيرها والمشاركة في مراقبة هذه النشاطات وتنظيمها لضمان نتائجها في استدامة تلك المكونات ووقف هذه النشاطات عند اللزوم .

٩- وضع دراسات لتطوير وتنظيم النشاطات البشرية التي تشكل مصادر دخل بديلة للمجتمعات المحلية التي تتعامل مباشرة مع مكونات التنوع الحيوي كالسياحة البيئية ومشاريع التنمية الريفية وغيرها .

١٠- المشاركة مع وزارة الإدارة المحلية في تطوير طرق معالجة النفايات البلدية الصلبة واستثمارها والتخلص منها وتقديم الرأي الفني من خلال مراجعة دراسات تقييم الأثر البيئي لمواقع معالجة تلك النفايات .

١١- اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع إدخال أي نفايات إلى الجمهورية العربية السورية أو طمرها فيها .

ثالثاً: مهام وزير الدولة لشؤون البيئة:

يتولى وزير الدولة لشؤون البيئة المهام التالية:(١)

١- عرض الرؤية والسياسة العامة والخطط المتعلقة بحماية البيئة والتنمية البيئية وتعديلاتها على المجلس .

٢- تقديم تقرير سنوي عن الوضع البيئي في الجمهورية العربية السورية إلى المجلس .

٣- إعداد ما يخص الوزارة من الأنظمة والتعليمات واللوائح التنفيذية اللازمة وفق أحكام هذا القانون وعرضها على المجلس لإقرارها .

كما يحق للوزير :

١- تشكيل لجنة فنية استشارية غير متفرغة من ذوي الخبرة تمثل الجهات العامة والخاصة المهتمة بشؤون البيئة .

٢- تشكيل لجان بيئية نوعية بالاتفاق مع الجهات المختصة وتحديد مهامها .

٣- إبرام العقود المتعلقة بأعمال القياسات البيئية للغير والتي تتجاوز قيمتها الخمسمائة ألف ليرة سورية وتوريد هذه القيم إلى الخزينة العامة للدولة.

كما يعاون الوزير في عمله: (١)

١- ثلاثة معاونين يؤازرون الوزير في جميع أعمال الوزارة ويكونون مسؤولين أمامه عن سير الأعمال في الأمور الإدارية والفنية والمالية والقانونية والتنظيمية العائدة للوزارة ويتم تعيينهم وتوزيع المهام والاختصاصات بينهم ويمارسون صلاحياتهم وفق أحكام القوانين النافذة .

٢- جهاز فني وإداري ومالي تحدد هيكلته وشروط شغل وظائفه في النظام الداخلي للوزارة .

وعن الموارد المالية للوزارة فإنها تتكون مما يلي: (٢)

١- الإعتمادات التي ترصد لها في الموازنة العامة للدولة .

٢- أموال صندوق دعم وحماية البيئة .

٣- أي موارد أخرى تسمح بها القوانين والأنظمة النافذة بالتنسيق مع وزارة المالية .

١- انظر المادة ٦/ من القانون /١٢/ لعام ٢٠١٢ .

٢- انظر المادة ٧/ من القانون /١٢/ لعام ٢٠١٢ .

الفرع الثاني

المجلس الأعلى لحماية البيئة

من المنطقي أن تشكل هيئات حماية البيئة في أي دولة من الدول على مستوى عالٍ لكافة الجهات المعنية بشؤون البيئة في أي جانب من جوانبها، سواء تمثلت بوزارات أو هيئات أو جمعيات أو هيئات علمية. وهنا سنتعرف على تشكيل المجلس الأعلى لحماية البيئة والمهام الموكلة إليه.

أولاً: تشكيل المجلس الأعلى لحماية البيئة:

يشكل المجلس الأعلى لحماية البيئة على النحو التالي (١):

رئيس مجلس الوزراء رئيساً

وزير الدولة لشؤون البيئة نائباً للرئيس

وزير الإدارة المحلية عضواً

وزير الصناعة عضواً

وزير الصحة عضواً

وزير النقل عضواً

وزير النفط والثروة المعدنية عضواً

وزير الداخلية عضواً

وزير السياحة عضواً

وزير الإسكان والتعمير عضواً

وزير الزراعة والإصلاح الزراعي عضواً

وزير الكهرباء عضواً

وزير التعليم العالي عضواً

وزير التربية عضواً

وزير الإعلام عضواً

وزير الري عضواً

وزير الشؤون الاجتماعية والعمل عضواً

وزير الاتصالات والتقانة عضواً

رئيس هيئة التخطيط والتعاون الدولي عضواً

رئيس الاتحاد العام لنقابات العمال عضواً

رئيس الاتحاد العام للفلاحين عضواً

مدير هيئة الاستثمار السورية عضواً

نقيب المهندسين عضواً

نقيب المهندسين الزراعيين عضواً

رئيس الاتحاد العام للحرفيين عضواً

رئيس اتحاد الغرف الصناعية عضواً

رئيس اتحاد غرف السياحة عضواً

ممثل عن الجمعيات البيئية عضواً

جمعية حماية المستهلك عضواً

الاتحاد النسائي عضواً

معاون وزير الدولة لشؤون البيئة عضواً ومقرراً

ويجتمع المجلس مرة واحدة كل ستة أشهر وكلما دعت الحاجة إلى ذلك بدعوة من الرئيس ويصدر المجلس قراراته بأكثرية أصوات الحاضرين، وللمجلس أن يدعو لحضور اجتماعاته خبراء أو مستشارين أو أي شخص للاستئناس بأرائهم في الأمور المعروضة عليه دون أن يكون لهم الحق في التصويت، كما تصدر قرارات المجلس وتعتمد توصياته بقرار من رئيسه. (١)

ثانياً: مهام المجلس الأعلى لحماية البيئة:

يتولى المجلس المهام والصلاحيات الآتية: (٢)

- ١- إقرار الرؤية والسياسة العامة لحماية البيئة والإستراتيجية الوطنية لها والخطط والبرامج الخاصة بها والتعديلات المقترحة بشأنها في إطار السياسة العامة للدولة .
- ٢- إقرار الأنظمة والشروط المتعلقة بالبيئة التي يجب توفرها في المنشآت الصناعية والنشاطات الأخرى التي لها تأثير ضار على البيئة أو التي تؤدي إلى الإخلال بتوازنها .
- ٣- اتخاذ قرارات بمنع أو توقيف أو فرض قيود على تشغيل أي منشأة أو نشاط يعود للقطاع العام أو المشترك يرى أنها تسبب ضرراً للبيئة أو خلافاً في توازنها .
- ٤- اتخاذ القرار بشأن الاستثناء وتحديد الضرر المشار إليهما في البند (٥) من المادة (٣) من هذا القانون .
- ٥- إقرار واعتماد الأنظمة والتعليمات والقرارات واللوائح التنفيذية اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون .
- ٦- الموافقة على المختبرات المعتمدة والمؤهلة لإجراء قياسات لعناصر البيئة .
- ٧- الموافقة على خطط الطوارئ لمواجهة الكوارث البيئية .
- ٨- النظر في الأمور المتعلقة بالبيئة التي يعرضها الوزير على المجلس .
- ٩- دراسة التقرير السنوي الذي يقدمه الوزير إلى المجلس عن الوضع البيئي واتخاذ ما يلزم بشأنه .

١- انظر المادة ٩/ من القانون /١٢/ لعام ٢٠١٢ .

٢- انظر المادة ١٠/ من القانون /١٢/ لعام ٢٠١٢ .

الفرع الثالث

دور المديرية العامة للموانئ والإجراءات المتبعة لمنع ومكافحة التلوث في البيئة البحرية (١)

انطلاقاً من المهام والواجبات الملقاة على المديرية العامة للموانئ وذلك باعتبارها السلطة البحرية الوطنية ومن ضمنها حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث بشتى أنواع الملوثات فمن ضمن الهيكل الإداري للمديرية يوجد دائرة مكافحة التلوث البحري والتي تأسست منذ عام ١٩٨٥ ويقع على عاتق هذه الدائرة تناول تنفيذ مهام حماية البيئة البحرية من التلوث ومكافحته على الصعيدين التاليين:

أولاً: على المستوى التشريعي والتنظيمي:

تقوم الدائرة بدراسة الاتفاقيات الدولية والإقليمية الصادرة عن الجهات المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث وأهمها المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وتقديم المقترحات اللازمة بضرورة انضمام القطر لهذه الاتفاقيات وبناءً عليه فلقد انضم القطر لمعظم تلك الاتفاقيات خلال الأعوام الماضية وتنفيذاً لقواعد ومتطلبات هذه الاتفاقيات تم إنجاز ما يلي:

١- صياغة التشريع الوطني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث وهو القانون رقم /٩/ لعام ٢٠٠٦ الذي تم صياغته اعتماداً على متطلبات الاتفاقيات الدولية والإقليمية وبعض المدونات التابعة لتلك الاتفاقيات، تضمنت مواد هذا القانون القواعد اللازمة للحد من أخطار التلوث بشتى أنواع الملوثات السائلة (النفط ومشتقاته ومخلفاته، مياه الصرف الصحي من السفن، المواد الكيماوية المخزنة) والصلبة (القاذورات) وهو يخضع للتعديل من قبل لجنة مختصة بعد الحصول على موافقة وزارة النقل.

٢- صدرت التعليمات التنفيذية اللازمة لوضع مواد القانون المذكور موضع التطبيق.

٣- صدرت التعليمات الدائمة التي توضح الخطوات الواجب إتباعها من قبل دوائر الموانئ والمخافر وأهمها المراقبة المستمرة من خلال الدوريات البحرية والبرية وإبلاغ المديرية عند وقوع أي حادث تلوث وبالسرعة القصوى وذلك أثناء وخارج أوقات الدوام الرسمي.

١- مقابلة مع المهندس علي ديوب، رئيس دائرة مكافحة التلوث البحري، في المديرية العامة للموانئ، تاريخ

٢٠١٢/٧/٢٥.

٤- تشكيل لجنة دائمة لتحقيق في حوادث التلوث، ضمت في عضويتها ممثلين عن المديرية العامة للموانئ باختصاصات مختلفة بالإضافة لممثلين عن مديريات البيئة في محافظتي اللاذقية وطرسوس.

٥- إقامة الدورات التدريبية لعناصر فريق التصدي لحوادث التلوث في الحالات الطارئة لتأهيلهم ورفع مستوى المعرفة لديهم لمواجهة والتصدي لأي حادث تلوث طارئ وذلك وفق برنامج زمني محدد.

بخصوص الاتفاقيات الثنائية لم يتم تفعيل هذه الاتفاقيات خصوصاً في حالات الطوارئ التي تتطلب مواجهة مثل تلك الحالات إلى تضافر وتعاون أكثر من دولة نتيجة حادث تلوث يمكن أن ينجم عن الحالات الطارئة (حوادث الغرق، الانفجار الذي يمكن أن تتعرض له سفينة أو ناقلة نفط).

ثانياً: على الصعيد العملي:

١- تأسيس المركز الوطني لمكافحة حوادث التلوث النفطي في بانياس عام ٢٠٠٦ وتم تزويد المركز ببعض المواد والتجهيزات اللازمة لمكافحة حوادث التلوث النفطي وهي:

أ- زورق خاص بأعمال مكافحة التلوث بالطريقتين الميكانيكية والكيمائية.

ب- حواجز مطاطية عائمة لحجز البقع النفطية ومنع انتشارها بطول كلي /٧٥٠/ متر طولي.

ج- مواد كيمائية لتبديد وتشتيت البقع النفطية ومواد كيمائية لامتصاص المواد النفطية المنسكبة في البحر.

هـ -جهاز لاسترجاع المواد النفطية المنسكبة باستطاعة حوالي ٢٥ م^٣/ساعة.

٦- مخبر مزود بجهاز كروموتوغرافيا الغازية لتحليل العينات المأخوذة من البحر أو السفن.

وهناك خطة مستقبلية لرفد مركز مكافحة التلوث البحري بمواد ومعدات إضافية ضرورية مثل:

أ- زورق آخر مزود بتجهيزات لاسترجاع المواد النفطية والمواد الصلبة المطروحة في البحر (قاذورات) وبصورة خاصة ضمن أحواض الموانئ وكذلك للمساعدة في نشر الحواجز المطاطية العائمة.

ب- تزويد المخبر ببعض التجهيزات المخبرية الأخرى اللازمة للمساعدة في قيام المخبر بالمهام الموكلة له.

ت- التزود بخزانات عائمة لتخزين المواد النفطية المسترجعة من البحر بسعة لا تقل عن ٢٥/طن.

٢- إن الأعمال المذكورة أعلاه تنفذ استناداً إلى خطة الطوارئ الوطنية للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث في الحالات الطارئة، البنود الخاصة بالإجراءات العملية الواجب القيام بها من قبل المديرية العامة للموانئ حيال أي حادث تلوث من المستوى الأول والتعاون مع الجهات الوطنية المعنية إذا كان الحادث من المستويات الأخرى الأعلى.

إذاً فالمديرية العامة للموانئ هي المسؤولة عن سلامة البيئة البحرية وحمايتها وتطبيقاً لما يترتب على تلك المديرية من مسؤوليات لتنفيذ مقتضيات الخطة الوطنية أنشئ المركز الوطني لمكافحة التلوث في بانياس لأن المنطقة هي الأكثر عرضة لحوادث التلوث نظراً لتعدد مصادر التلوث البرية والبحرية، كما تم بناء زورق خاص بأعمال مكافحة التلوث النفطي بالطريقة الكيميائية أو الميكانيكية في مطلع العام ٢٠٠٤، ويجري الآن تأهيل وتدريب طاقم من العاملين في المديرية على مكافحة التلوث النفطي، كما تم التعاقد على شراء المواد والمعدات الأساسية اللازمة لمكافحة حوادث التلوث بالنفط بالطريقة الكيميائية أو الميكانيكية بكلفة ٣٣ مليون ليرة سورية وهي حواجز مطاطية عائمة لحصر ومنع انتشار البقع النفطية تمهيداً لمكافحتها، إضافة إلى مواد كيميائية مبددة ومشتتة للمواد النفطية، ومواد كيميائية ماصة للنفط على شكلين صفائح أو رقائق ولفائف وحواجز وبأبعاد مختلفة، إضافة لنظام استرجاع المواد النفطية الخفيفة والثقيلة المنسكبة في البحر وهو عبارة عن مضخة شافطة بفعالية عالية بحيث لا تزيد نسبة الماء المسترجع مع المواد النفطية عن ٥%، هذا وجميع تلك المعدات بالإضافة إلى الزورق ستوظف لصالح عمل المركز الوطني لمكافحة التلوث في بانياس ويتم إنشاء تسهيلات استقبال مرفئية في كل من الموانئ في اللاذقية وبانياس وطرطوس، والهدف من هذا المشروع استلام وتخليص السفن وناقلات النفط من المياه والمخلفات الزيتية ومن المخلفات الصلبة الناتجة عن استهلاك الطاقم ومخلفات البضاعة في السفن وناقلات النفط، وأخيراً لا بد من الإشارة إلى تجهيز مراكز ثانوية لمكافحة التلوث في كل من ميناء اللاذقية وميناء طرطوس تكون بمثابة الرافد للمركز الوطني في بانياس في حالات حوادث التلوث المتوسطة والكبيرة وكل مركز يقوم بمكافحة حوادث التلوث الصغيرة التي تقع ضمن قطاعه. (١)

المطلب الثاني

التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦ ونطاق

تطبيقه

عندما رأَت الدول أن الاتفاقيات غير كافية لحماية البيئة البحرية فقامت بسن تشريعات وطنية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي يمكن أن يهدد الحياة في هذه البيئة، لكنها لم تتخلى عن الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية إنما أتت هذه التشريعات الوطنية لتكون جنباً إلى جنب مع الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية والحد منه.

ومن الدول التي قامت بسن تشريع خاص بحماية البيئة البحرية من التلوث الدولة السورية حيث أفردت قانون خاص بحماية البيئة البحرية وهو القانون رقم /٩/ لعام ٢٠٠٦م. وبالتالي سنقوم بتحديد أهم التدابير القانونية التي نص عليها القانون ٩ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث .

وبعد ذلك لابد من التعرف على كل من النطاق المكاني والشخصي ونطاق الأضرار التي يغطيها ذلك القانون. ومن هنا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين هما:

الفرع الأول: التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦.

الفرع الثاني: نطاق تطبيق القانون ٩ لعام ٢٠٠٦.

الفرع الأول

التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦

يمكن تعريف تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، وذلك استناداً لاتفاقية منع التلوث من السفن ١٩٧٣ (مار بول) بأنه (أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لمثل هذه المادة). (١)

ومن خلال هذا النص نلاحظ أن التلوث من السفن يكون بإفراغ مادة ضارة في المياه البحرية، وقد بينت هذه الاتفاقية مدلول الإفراغ وذلك في المادة الثانية الفقرة الثالثة من تلك الاتفاقية والتي تنص على أن الإفراغ يعني إفلات escape أو طرح disposal أو تدفق spilling أو تسرب leaking أو ضخ pumping أو قذف emitting أو انسكاب emptying لمادة ضارة في البحر.

ومما سبق نلاحظ أن التلوث من السفن كواقعة بحرية هو إفراغ لمادة ضارة في البحر، وتلك المادة تتطوي على مخاطر على الحياة البحرية والوسط البحري بكل مشتملاته، كما تتطوي على أضرار بالصحة البشرية، وتقليل الانتفاع بالمياه البحرية، وكافة الاستخدامات المشروعة للبحر. وتلك المواد الضارة التي يتم تفرغها في البحار من السفن قد تكون مواد نفطية أو مواد أخرى تتطوي على طبيعة خطيرة مثل (النفايات، المواد الخطرة والمشعة، مياه الصرف الصحي،.....).

لذلك قام المشرع السوري بالنص على عدد من التدابير القانونية الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية بهذه المواد الضارة أو تقليله أو الحد منه. وسأذكر هذه التدابير بحسب المواد الضارة وفق ما يلي:

١- انظر المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقية، مرجع سابق، ص ٣٢.

أولاً : التدابير القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن بالزيت (النفط):

تتصاعد مخاطر التلوث في البحار بالزيت (النفط) على وجه الخصوص، وذلك للزيادة المضطردة في حجم الكميات التي يتم نقلها عبر البحار والمحيطات بواسطة ناقلات النفط العملاقة. (١)

ويمكن لمعرفة ذلك التحقق من ناتج القيمة المالية الضخمة لناقلات النفط العملاقة في عصرنا الحاضر وحجم الشركات متعددة الجنسيات التي تتابع إنتاج وتوزيع ونقل النفط أو الهيدروكربون - hydrocarbures - والمقصود به هنا كل أشكال النفط الخام ومشتقاته شاملاً كل أنواع الهيدروكربونات السائلة وزيت التشحيم وزيت الوقود والزيوت المكرر وبنط الأفران والقار وغيرها من المواد المشتقة من النفط أو نفاياته. (٢)

ونظراً لطبيعة المواد الهيدروكربونية الملوثة للمياه البحرية وحجم الناقلات التي تنقلها وطرق شحنها وتفريغها وتضخم مشكلة تلوث البحار بالنفط وتفاقم أثرها، فقد تركز اهتمام المشرع السوري على موضوع التلوث الذي يسببه النقل البحري للنفط ومشتقاته، حيث نص المشرع على عدد من التدابير القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية من هذا التلوث أو الحد منه. وهذه التدابير هي:

١- قواعد الضبط والإبلاغ عن حادث التلوث:

لقد نص التشريع السوري الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث في هذا المجال على أنه يحظر على جميع السفن وناقلات الزيت سواء أكانت مسجلة في سورية أم خارجها وعلى كل شخص طبيعي أو اعتباري تصريف الزيت أو أي مادة ضارة أخرى سائلة أم صلبة على امتداد الساحل السوري وضمن المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما أوجب المشرع التخلص من الزيت والمادة الضارة طبقاً للمواصفات والمعايير المعتمدة بتسليمها إلى المرافق المرفئية المعنية. (٣)

١- ارتفعت كمية البترول (النفط) المنقولة عبر البحار من ثلاثة ملايين وخمسمائة ألف (3,500,000) طن عام ١٩١٤ إلى مائة وخمسة وثلاثون مليون طن (135,000,000 طن) عام ١٩٥٣ وإلى مليار وثلاثمائة مليون طن عام ١٩٦٩ وإلى مليارين وأربعمائة مليون طن عام ١٩٨٠. انظر د.نبيلة كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، مرجع سابق، ص ٢٤٧ من الهامش.

٢- انظر د.عبد الحكيم عثمان ، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض، مرجع سابق، ص ٤-٥.

٣- انظر المادة الثانية من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث.

وفي هذا المجال أوجب المشرع على ريان السفينة أو ناقلة النفط وأيضاً على المسؤولين عن وسائل تخزين الزيت ونقله واستخراجه أن يبادروا فوراً إلى إبلاغ أقرب سلطة بحرية عن كل حادث تلوث بحري سواء بالزيت أو بالمواد الضارة الأخرى. (١)

٢- الشروط الواجب تطبيقها من قبل المنشأة والشركات الصناعية الواقعة على الشاطئ:

أوجب قانون حماية البيئة البحرية وألزم إدارات المرافئ التجارية والمصبات النفطية بإنشاء تسهيلات استقبال مرفئيه لاستلام المياه والمخلفات الناتجة عن عمل محركات ومعدات وتجهيزات السفن وناقلات الزيت بغية نقلها لوحدة المعالجة لدى المنشآت الكفيلة بذلك. ويصدر وزير النقل قرار بشأن تنفيذ ذلك بالتنسيق مع وزارتي النفط والإدارة المحلية والبيئة. (٢)

٣- الشروط الواجب توافرها في السفن والناقلات الموجودة داخل المياه الإقليمية السورية:

حيث أوجب قانون حماية البيئة البحرية على أي سفينة أو ناقلة زيت موجودة داخل المياه الإقليمية السورية، أن تحوز على عدد من الشهادات والسجلات التي تساهم في منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه، كما أوجب على هذه السفن والناقلات التزود بمعدات وتجهيزات خاصة بمنع تلوث البيئة البحرية. وفي حال المخالفة لهذه الشروط فإنه تطبق العقوبة المناسبة المنصوص عليها في هذا القانون على تلك السفن أو الناقلات المخالفة.

أ-الشهادات والسجلات:

وفقاً لأحكام قانون حماية البيئة البحرية فإنه يلزم على كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن وعلى كل ناقلة زيت حيازة الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت مع الملحق الفني، وصلاحياتها سارية المفعول وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول)، صادرة عن دولة علم السفينة أو ناقلة الزيت أو عن هيئة تصنيف مخولة من قبل دولة العلم. (٣)

وهنا نلاحظ أن المشرع ميز بين السفينة وناقلة الزيت بشأن حيازة الشهادة السابقة الذكر، حيث ألزم السفينة التي يزيد حمولها على ١٤٠٠١ طن حيازة هذه الشهادة، وبالتالي فالسفينة التي يقل حمولها

١- انظر المادة الثالثة من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١٣٦ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٤١ من القانون السابق.

عن ١٤٠٠١ طن لا تُلزم بحيازة هذه الشهادة حتى ولو كان محمولها ١٣٩٩١ طن وهذا نقص وقع به المشرع حيث أنه كان من الأجدر أن يلزم أي سفينة بحيازة هذه الشهادة، كما فعل بالنسبة لناقلة الزيت حيث ألزمها بحيازة الشهادة السابقة مهما كان محمولها.

أما بالنسبة للهيئة المخولة بإصدار هذه الشهادة، فهي إما دولة علم السفينة أو ناقلة الزيت، وإما هيئة تصنيف مخولة بإصدار هذه الشهادة من قبل دولة العلم.

وبالإضافة للشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت، ألزم المشرع السوري وفقاً لأحكام قانون حماية البيئة البحرية، كل سفينة يزيد محمولها القائم على ١٤٠٠١ طن مسجل وعلى كل ناقلة زيت حيازة سجل زيت وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول) لتدوين العمليات الجارية في غرفة المحركات (١). ويوجه النقد السابق للمشرع بتحديد حمولة ١٤٠٠١ طن للسفينة حتى تلزم بحمل سجل زيت، حيث كان يجدر بالمشرع أن يفرض هذه الشهادة على أي سفينة طالما أن هذه الشهادة تساعد على حماية البيئة البحرية من التلوث.

ومن التدابير التي نص عليها المشرع وفقاً لأحكام قانون حماية البيئة البحرية، أنه أوجب على كل ناقلة زيت حيازة سجل خاص بالبضاعة ومياه الاتزان وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول). كما أوجب على كل سفينة يزيد محمولها القائم على ١٤٠٠١ طن وعلى كل ناقلة زيت حيازة خطة طوارئ لمكافحة حوادث التلوث بالزيت مصدقة أصلاً من دولة العلم وفق القاعدة ١٢٦١ من اتفاقية (مار بول)، وكذلك المواد والمعدات اللازمة لتطبيق هذه الخطة (٢).

كما أوجب المشرع على كل ناقلة نפט حيازة شهادة ضمان صادرة عن جهة رسمية معترف بها وفق النموذج المنصوص عليه في الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٩٢ م. (٣)

ب-المعدات والتجهيزات:

بموجب أحكام قانون حماية البيئة البحرية من التلوث، فإنه يجب على كل سفينة يبلغ محمولها القائم ١٤٠٠١ طن إلى ١١٠٠٠٠١ طن التزود بخزانات بسعة مناسبة مخصصة لاستيعاب المياه الزيتية

١- انظر المادة ١١٦١ من القانون السابق الذكر.

٢- انظر المادة ١٧٨-١١٨ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٢٢١ من القانون السابق.

والمخلفات والرواسب ومزودة بشبكة أنابيب تنتهي بوصلة بر معيارية دولية لتفريغ محتوى هذه الخزانات في تسهيلات الاستقبال المرفئية وذلك تطبيقاً للقواعد ١٧٨-١١٩ من الملحق الأول لاتفاقية (ماربول). (١)

كما أوجب التشريع السوري في المادة ١٢٠١ من القانون السابق الذكر، أنه يجب على كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١١٠٠٠٠١ طن وعلى كل ناقلة زيت التزود بأجهزة فصل للمياه الزيتية وترشيحها مع وسائل ضبط لعمل هذه الأجهزة بحيث لا يزيد محتوى المياه الناتجة عن عمل هذه الأجهزة والخارجة إلى البحر على ١١٥١ جزءاً بالمليون وذلك وفقاً للقاعدة ١١٦١ من اتفاقية مار بول. هذا بالنسبة للسفن التي يزيد حمولها على ١١٠٠٠٠١ طن، أما بالنسبة للسفن التي يقل حمولها عن النسبة المذكورة فإنه يجوز للإدارة إعفائها من التزود بأجهزة فصل للمياه الزيتية وترشيحها وذلك ضمن الشروط المحددة في القاعدة الخاصة بذلك في الملحق الأول لاتفاقية مار بول. (١)

ومن التدابير التي نص عليها المشرع السوري، أنه ألزم ريان كل سفينة أو ناقلة زيت موجودة داخل المياه الإقليمية السورية بتقديم تقرير مفصل عن محتوى خزاناتها من المياه والفضلات الزيتية، ومنع السفينة أو ناقلة الزيت من الإبحار حتى تسليم المياه والمخلفات الزيتية إلى تسهيلات الاستقبال المرفئية، وبحيث لا يسبب ذلك تأخير غير ضروري للسفينة أو ناقلة الزيت، وبعد التأكد من أن خزانات السفينة أو ناقلة الزيت يمكن أن تستوعب نواتج عمل المحركات والمعدات والتجهيزات من المياه والفضلات الزيتية خلال رحلتها إلى الميناء التالي المقصود. (٢)

ثانياً : تدابير منع التلوث البحري بالقاذورات الناجمة عن السفن وناقلات الزيت:

عرف المشرع السوري القاذورات (القمامة) وذلك في المادة الأولى من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث فقرة ١١٣١ بأنها (مواد تطرح في البحر من السفن أو المنشآت العائمة أو المتاخمة للشاطئ وتشمل فضلات الطعام والمواد البلاستيكية (خيوط صناعية- عدة صيد- الحقائب والأكياس والعلب البلاستيكية) والعلب المعدنية والزجاجية والخرفية والخرق ومواد التغليف والبطانة والمخلفات الناتجة عن أعمال الحفر والاستكشاف عن الفلزات المعدنية وتلك الناتجة عن النشاط البشري (سياحة واستجمام) وكذلك الفحم والرماد الناتج عن الحراقات والغلايات في السفن بالإضافة إلى المنتجات الورقية ومخلفات البضاعة والقمامة بأنواعها وكذلك القمامة الناتجة عن أعمال الصيانة والتنظيف وإصلاح السفن.

١- انظر المادة ١١٩١ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ٢٠١ فقرة أ- ب ١ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٢١١ من القانون السابق.

وقام المشرع بتحديد طريقة التخلص من القاذورات بالنسبة للسفن وناقلات الزيت التي يزيد طولها على ١١٢١ متر، وهذه الطريقة تكون بتسليم هذه القاذورات إلى تسهيلات الاستقبال المرفئية المخصصة لهذه الغاية وفق تعليمات تصدر عن وزير النقل بالتنسيق مع وزارة الإدارة المحلية والبيئة(١).

وفيما يتعلق بالإجراءات القانونية التي نص عليها المشرع السوري لحماية البيئة البحرية من التلوث من القاذورات الناجمة عن السفن، فقد لجأ المشرع إلى إجراء قانوني وقائي، ألا وهو الحظر، ويمكن تعريفه بأنه حظر الإتيان ببعض التصرفات التي يقدر المشرع خطورتها وضررها على البيئة وقد يكون هذا الحظر مطلق وقد يكون نسبي(٢). حيث استخدم المشرع السوري كلاً من هذين النوعين في حمايته للبيئة البحرية من هذا النوع من التلوث.

فبالنسبة للحظر المطلق والذي يعرف بأنه (منع الإتيان بأفعال معينة لما لها من آثار ضارة على البيئة منأباتاً ، لا استثناء فيه ولا ترخيص بشأنه)(٣). حيث حظر المشرع السوري رمي القاذورات ضمن المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة من أي سفينة أو ناقلة زيت(٤) حيث أن الحظر في هذه الحالة مطلق لا استثناء فيه، حيث أن الرمي في هذه المناطق السورية يضر بالبيئة البحرية، ولذلك منعه المشرع منعاً باتاً .

وأما بالنسبة للحظر النسبي والذي يعرف بأنه (منع القيام بأعمال معينة، يمكن أن تلحق ضرراً بالبيئة، إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من السلطات المختصة بذلك، وفقاً للشروط والضوابط التي تحددها القوانين واللوائح الخاصة بحماية البيئة). وهنا حدد المشرع السوري عدد من الشروط للسماح برمي فضلات الطعام فقط وفق تعريف الفضلات القاذورات، وهذه الشروط وفق ما حددها قانون حماية البيئة البحرية من التلوث، هي:

- ١- أن يكون الرمي في مواقع ضمن البحر تبعد مسافة لا تقل عن ١١٢١ ميل بحري من أقرب اليابسة.
- ٢- أن تكون فضلات الطعام خالية من أي مادة ملوثة أو ضارة بالبيئة البحرية، أو الصحة البشرية.

١- انظر المادة١٢٤ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث السوري.

٢- انظر د.عارف صالح مخلف، مرجع سابق، ص ٢٩٢.

٣- انظر د.حمود تثار، نوطة أقيت على طلاب الدراسات العليا في كلية الحقوق، جامعة حلب، ٢٠٠٩م.

٤- انظر المادة١٢٥ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث السوري.

٣- أن تكون فضلات الطعام مطحونة بحيث تكون قادرة على المرور عبر ثقوب منخل لا يزيد قطره على ٢٥١م.م.

٤- كل ذلك بعد الحصول على موافقة مسبقة من المديرية العامة للموائى وفقاً لقواعد اتفاقية مار بول.

ومن هنا نلاحظ أن المبدأ المتبع في الحظر النسبي هو المنع أو الحظر لكن هذا الحظر أو المنع ليس نهائياً بل يمكن السماح به ولكن بعد الحصول على إذن أو إتباع إجراءات معينة(١)، وهذا ما لحظناه بشأن رمي فضلات الطعام.

ثالثاً: تدابير منع التلوث بالمياه الآسنة (الصرف الصحي) من السفن وناقلات الزيت:

لقد منع المشرع السوري في المادة ١٣٠١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث، تصريف المياه الآسنة من أية سفينة أو ناقلة زيت في المياه الإقليمية السورية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

كما ألزم المشرع السوري كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٢٠٠١ طن وكل ناقلة زيت عدد أفراد طاقمها يزيد على ١١٢١ شخص التزود بما يلي(٢) :

١- التزود بخزان لتجميع المياه الآسنة سعته تتناسب وعدد أفراد الطاقم مع شبكة أنابيب تنتهي بوصلة بر معيارية دولية لتفريغ محتوى الخزان في تسهيلات الاستقبال المرئية المخصصة لهذا الغرض، أو بوحدة معالجة لتلك المياه قبل تصريفها في البحر.

٢- التزود بشهادة دولية لمنع التلوث البحري بالمياه الآسنة صادرة عن دولة العلم أو من هيئة تصنيف مخولة من قبل دولة العلم سارية المفعول.

١- انظر د.حمود تنار، نوبة أقيت على طلاب الدراسات العليا، مرجع سابق.
٢- انظر المادة ١٣١١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث، قانون سابق الذكر.

رابعاً : التدابير القانونية لشحن وتفريغ وتخزين البضائع الخطرة:

تعرف البضائع الخطرة بأنها(١) (المواد التي تندرج تحت تعريف البضائع الخطرة والمصنفة في المدونة الدولية وقد يتم شحنها في السفن وتناولها وتخزينها أو نقلها براً بواسطة السيارات أو القطارات من المرفأئ السورية وإليها وتشمل: ١- المواد المتفجرة ٢- الغازات المضغوطة (مسيلة أو منحلة تحت الضغط) ٣- السوائل القابلة للاشتعال ٤- المواد القابلة للاحتراق ٥-المواد المؤكسدة (بيرو كسيدات عضوية) ٦- مواد سامة ٧- مواد مشعة ٨- مواد تسبب التخرش في الجلد والعيون وتآكل المعادن ٩- أية مواد خطرة أخرى). نلاحظ من خلال التعريف السابق أن تعداد المواد الخطرة جاء على سبيل المثال وليس على سبيل الحصر وذلك عندما أضاف المشرع السوري عبارة، أية مواد خطرة أخرى.

وبشأن التدابير القانونية المتبعة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن البضائع الخطرة، فقد نص المشرع السوري على عدد من الالتزامات المطبقة على السفينة الناقلة للبضائع الخطرة، كما نص أيضاً على عدد من المهام والواجبات الملقاة على شركة المرفأ المستقبلية للبضائع الخطرة، وذلك وفق ما يلي:

١-الالتزامات المطبقة على السفينة الناقلة للبضائع الخطرة:

فقد أوجب المشرع على الشركة الناقلة للبضائع الخطرة أو وكيلها المعتمد الحصول على موافقة المديرية، بإرسال المعلومات المتضمنة رقم الصنف ورقم الأمم المتحدة لدراستها وإعطاء القرار بقبول البضاعة أو رفضها وذلك قبل وصول السفينة الناقلة للبضائع الخطرة بمدة لا تقل عن ١٤٨١ ساعة.(٢) كما ألزم المشرع أية سفينة تنقل بضائع خطرة وضع علامات مميزة تحدد طبيعة البضاعة الخطرة ورقم الأمم المتحدة على العبوات أو حاويات البضاعة الخطرة، وأن تتناسب أبعاد هذه العلامات مع سطح العبوات أو الحاويات، بحيث تكون مقروءة بسهولة. (٣)

كما ألزم المشرع على كل سفينة تنقل بضائع خطرة حيازة قائمة بالبضاعة (المانيفست) تكون مطابقة مع ما هو موجود على متنها مع بيان وزن البضاعة وحجمها، وطبيعة المواد الإنشائية للعبوات بالإضافة إلى مخطط توزيع البضاعة وتستيفها على متن السفينة. (٤)

١- انظر المادة ١١ فقرة ١١٦٦ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١٣٣ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٣٤١ من القانون السابق.

٤- انظر المادة ١٣٥١ من القانون السابق.

وأوجب المشرع على ريان كل سفينة ناقلة للبضائع الخطرة تقديم تقرير مفصل عن أي حادث تتعرض له السفينة بسبب سقوط عبوة أو حاوية في البحر وذلك لأقرب سلطة ميناء. (١)

كما ألزم المشرع أية سفينة تنقل البضائع الخطرة من أحد الموانئ السورية، بالخضوع إلى كشف فني على بدنها ومعداتها وتجهيزاتها، بحيث تكون متوافقة مع الشروط الفنية التي تكفل الأمن والسلامة للسفينة وطاقمها وحماية البيئة البحرية. (٢)

٢- المهام والواجبات الملقاة على شركة المرفأ المستقبلية للبضائع الخطرة:

لقد فرض المشرع السوري عدد من المهام والواجبات التي تقع على كاهل الشركات المرفئية التي تقوم باستقبال البضائع الخطرة، وهذه المهام والواجبات يمكن إيجازها بما يلي: (٣)

١- على شركات المرفأ تخصيص مستودعات وذلك لتخزين البضائع الخطرة إلى حين ترحيلها، تتوفر فيها الشروط الفنية التي تكفل السلامة للأشخاص والبيئة والمنشأة المرفئية.

٢- على شركات المرفأ تعيين ساحات خاصة لاستيعاب الحاويات والعبوات التي تحتوي على مواد خطرة وتقسّم هذه الساحات على أساس أصناف البضائع الخطرة الموجودة ضمن الحاويات.

٣- على شركات المرفأ أخذ تدابير الوقاية والحذر للتقليل من أخطار أي حادث طارئ وأثره يمكن أن ينجم عنه تسرب لمواد سامة أو انفجار أو حريق، وذلك بوضع سيارات الإسعاف بحالة الجاهزية وعلى بعد من الرصيف الذي ترسو عليه السفينة الناقلة للبضائع الخطرة وذلك للتدخل الفوري.

٤- على شركات المرفأ تزويد العاملين المكلفين بشحن البضاعة الخطرة وتفريغها بالألبسة والتجهيزات الواقية لأجسامهم من خطر التعامل مع البضائع الخطرة.

ومما سبق نستنتج أن التدابير والإجراءات والآليات التي نص عليها المشرع السوري لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، كانت في مجملها عبارة عن إجراءات وقائية الهدف منها منع تلوث البيئة البحرية والحد منه، وهذه الإجراءات شملت كلاً من الحظر والإلزام والوجوب في أغلب القواعد القانونية. ونلاحظ أن هذه الإجراءات تساعد إلى حد كبير في منع تلوث البيئة البحرية وذلك في حال تم الالتزام بها من قبل السفن التي تتراد البيئة البحرية السورية.

١- انظر المادة ١٣٦ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١٣٧ من القانون السابق.

٣- انظر المواد ٣٩١-٤٠-٤١-٤٢ من القانون السابق.

الفرع الثاني

نطاق تطبيق القانون ٩ لعام ٢٠٠٦

سنتعرف في هذا الفرع على النطاق الجغرافي الذي ينطبق عليه هذا القانون، وكذلك على النطاق الشخصي من حيث تحديد الشخص المسؤول عن التلوث والشخص المضروب من التلوث، وكذلك سنحدد نطاق الأضرار التي يحميها هذا القانون من التلوث. وذلك وفق ما يلي.

أولاً : النطاق المكاني:

يتسم قانون حماية البيئة البحرية من التلوث باتساع النطاق الجغرافي لتطبيقه بحيث يشمل المياه الداخلية للجمهورية العربية السورية والمياه الساحلية ومياه المحيطات أيضاً .

وعليه، تسري نصوص هذا القانون على التلوث الذي يحصل في المياه الصالحة للملاحة وكذلك على التلوث الحاصل في مياه الشواطئ المجاورة أو الملاصقة للمنطقة الاقتصادية الخالصة للجمهورية السورية. وتشمل المياه الصالحة للملاحة في سوريا كلاً من البحر الإقليمي وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تلي البحر الإقليمي وبتد أقصى مائتي ميل بحري من خط اليابسة.

هذا ما نستنتجه من خلال تعريف البيئة البحرية الذي نص عليه قانون حماية البيئة البحرية متضمناً النطاق الجغرافي لهذا القانون، وذلك في المادة الأولى منه والتي تنص على أن البيئة البحرية هي (المياه البحرية وما فيها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى والفضاء الجوي الذي يعلوها وما هو مقام عليه من منشآت ثابتة أو متحركة وتبلغ حدودها حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة التي تقع وراء البحر الإقليمي بما فيها المنطقة المتاخمة وتمتد باتجاه البحر العام إلى حد أقصى يبلغ مائتي ميل بحري وهو ما يدعى أعالي البحار نظراً لأن للدولة حقوق سيادية على هذه المنطقة لاستغلال ثرواتها وفق الأحكام الدولية). (١)

أي أن النطاق الجغرافي لهذا القانون يشمل كلاً من المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والرصيف القاري والبحر العالي. وسنتعرف على كل منطقة من هذه المناطق بشيء من الإيجاز حسب ما حددها التشريع السوري.

١- انظر الباب الأول، المادة الأولى، الفقرة الأولى، من القانون رقم ١٩ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية

١- المياه الداخلية: حيث تشمل المياه الداخلية للجمهورية العربية السورية ما يلي (١) :

- أ- مياه الخلجان الواقعة على طول الساحل السوري وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم
الواصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي .
- ب- أي ضحضاح (٢) لا يبعد أكثر من عشرة أميال عن اليابسة أو عن أي جزيرة عربية سورية،
وتحدد ما بين خط الساحل والخط الواصل من الضحضاح خارجاً .
- ج- المياه الواقعة بين اليابسة وأي جزيرة عربية سورية لا تبعد عن اليابسة أكثر من اثنتي عشرة
ميلاً بحرياً ويعتبر الخط الخارجي لها عند أدنى حد للجزر .
- د- المياه بين الجزر العربية السورية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى أكثر من اثني عشر ميلاً
بحرياً عند أدنى حد للجزر .

٢- البحر الإقليمي: يمتد البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية باتجاه البحر، اثني عشر ميلاً
بحرياً مفاسه من خطوط الأساس. ويعتبر البحر الإقليمي للجمهورية السورية والفضاء الجوي الذي يعلوه
وقاعه وباطن أرضه خاضعاً للسيادة السورية مع احترام قواعد القانون الدولي في شأن المرور
البريء. (٣)

٣- المنطقة المتاخمة: تقع المنطقة المتاخمة وراء البحر الإقليمي وتلاصقه وتمتد باتجاه أعالي البحار
إلى ما لا يتجاوز ١٢٤١ ميل بحري مفاسه من خطوط الأساس. وتمارس السلطات السورية في هذه
المنطقة الصلاحيات اللازمة من أجل ما يلي: أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالأمن والجمرك
والصحة والهجرة والبيئة سواء في إقليمها أو في بحرهما الإقليمي. ب- ترتيب العقوبات المترتبة على
خرق القوانين والأنظمة الآتفة الذكر سواء وقع الخرق في إقليمها أو في بحرهما الإقليمي. (٤)

٤- المنطقة الاقتصادية الخالصة: حيث تقع وراء البحر الإقليمي وتشمل كامل المنطقة المتاخمة وتمتد
باتجاه البحر العام إلى ما لا يتجاوز مائتي ميل بحري مفاسه من خطوط الأساس مع مراعاة أحكام
القانون الدولي. وللجمهورية العربية السورية في منطقتها الاقتصادية الخالصة ما يلي:

- ١- انظر الباب الثاني، المادة الثانية، من القانون البحري السوري رقم ١٢٨١ لعام ٢٠٠٣م.
- ٢- الضحضاح هو: كل منطقة داخل البحر الإقليمي مغطاة بماء ضحل يبقى منه جزء غير مغمور بالمياه في أدنى
مستوى تصل إليه الجزر المنخفضة. انظر المادة ١١-١٥ من القانون البحري السوري رقم ١٢٨١ لعام ٢٠٠٣م.
- ٣- انظر الباب الثالث، المادة ٤١-١٥ من القانون البحري السوري رقم ١٢٨١ لعام ٢٠٠٣م.
- ٤- انظر الباب الرابع، المادة ١٩١-١٢٠ من نفس القانون السابق.

أ- حقوق سيادية من أجل استكشاف واستغلال وصون وإدارة الموارد الطبيعية البحرية الحية وغير الحية لقاع البحر وباطن أرضه ومياهه الفوقية، أو القيام بالأنشطة الأخرى لاستكشاف والاستغلال الاقتصاديين لهذه المنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح.

ب- ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات وإجراء البحث العلمي البحري، واتخاذ التدابير لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. (١)

٥. الرصيف القاري: بحيث يشمل هذا الرصيف الامتداد الطبيعي للإقليم البحري السوري تحت سطح البحر إلى حدود الطرف الخارجي للحافة القارية. وتمارس الجمهورية السورية على رصيفها القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية الحية وغير الحية. (٢)

٦. أعالي البحار: وهنا تتمتع الجمهورية العربية السورية بالحقوق المنصوص عليها في قواعد القانون الدولي المتعلقة بأعالي البحار. (٣)

كما يغطي قانون حماية البيئة البحرية من التلوث، التلوث غير العمدي من السفن أثناء مرورها البريء في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. حيث عرف القانون البحري السوري رقم ١٢٨١ المرور البريء بأنه (الملاحة عبر البحر الإقليمي التي لا تهدد سلم وأمن الجمهورية السورية والنظام فيها والتي تتم وفقاً لأحكام هذا القانون وقواعد القانون الدولي. واعتبر المشرع السوري مرور سفينة أجنبية عبر البحر الإقليمي مهدداً للسلم في الجمهورية السورية أو أمنه أو نظامها إذا قامت السفينة بأي عمل من أعمال التلويث المقصود للبيئة البحرية). (٤)

١- انظر الباب الخامس، المادة ٢١١-١٢٢ من نفس القانون السابق.

٢- انظر الباب السادس، المادة ٢٦١-١٢٧ من نفس القانون السابق.

٣- انظر الباب الثامن، المادة ١٣٣١ من نفس القانون السابق.

٤- انظر المادة ٧١-٧١ من نفس القانون السابق.

ثانياً: النطاق الشخصي:

ويشمل النطاق الشخصي لهذا القانون كلاً من الشخص المسؤول عن التلوث والشخص المضرور من التلوث. وذلك وفق ما يلي:

١- تحديد الشخص المسؤول عن تلوث البيئة البحرية:

لم يقصر قانون حماية البيئة البحرية من التلوث المسؤولية عن التلوث في مجال تطبيق أحكامه على شخص مالك السفينة أو الناقل، إنما بسطها أيضاً لتتال كلاً من ريان السفينة أو الناقل أو وكيلها أو مستأجرها، وأيضاً مالك الأجهزة أو مستثمرها أو حائزها بأي شكل كان إذا حصل التلوث من أجهزة حفظ الزيت أو نقله أو ضخه ضمن البحر، وأيضاً بسطها لتتال مالك المنشأة أو المنصة البحرية القائمة في البيئة البحرية ومديرها إذا وقع الضرر منها.

إذاً الشخص المسؤول عن تلوث البيئة البحرية هو أحد هؤلاء الأشخاص:

أ- مالك السفينة أو الناقل وريانها ووكيلها أو مستأجرها.

ب- مالك الأجهزة أو مستأجرها أو حائزها.

ج- مالك المنشأة أو المنصة البحرية القائمة في البيئة البحرية ومديرها.

لكن ماذا لو كان المتسبب بالتلوث من الغير بحيث كان فعله أو امتناعه عن القيام بفعل معين واتخاذ واجب معين هو السبب الوحيد بحدوث التلوث. لم ينطرق قانون حماية البيئة البحرية لذلك وليس هنالك ما يمنع من الأخذ بمسؤولية الغير إذا كان فعله أو امتناعه عن فعل هو السبب الوحيد في التلوث الحاصل.

وهذا ما تضمنه نص الفقرة (د-١-أ) من الفصل ١٠٢ من قانون التلوث بالزيت OBA على أنه إذا استطاع مالك السفينة الصادر عنها التلوث أن يثبت أن الفعل الصادر عن الغير أو امتناعه عن إتيان عمل ما أو اتخاذ واجب معين كان هو السبب الوحيد في حصول الحادث الذي نجم عنه التلوث، كان هذا الغير هو المسؤول عن التلوث. (١)

١- انظر د. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر،

لكن ما هي الصفات التي يجب أن تتوفر في الغير حتى يكون هو المسؤول عن التلوث وليس مالك السفينة، يجب حتى يعتبر الشخص من الغير أن لا يكون مرتبط بأي علاقة تعاقدية مع مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها، إذ لو توفرت مثل هذه العلاقة التعاقدية لما أمكن اعتبار الشخص من الغير، إذ يعد مجرد نائب عن المالك بموجب عقد من العقود. ومن هنا فإن شركات بناء السفن أو إصلاحها لا تعتبر من الغير لارتباطها بالمالك بعلاقات تعاقدية حتى ولو كان الحادث وقع بناء على عيوب في البناء أو الإصلاح. ويشترط حتى تتعد مسؤولية الغير أن يقوم مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها بإثبات أنه قد بذل العناية الواجبة وأنه قد اتخذ جميع الاحتياجات المعقولة لمواجهة أي أخطاء أو أفعال محتمل حصولها من الغير. (١)

وبحسب قانون التلوث بالزيت الأمريكي، لا يلزم لانعقاد مسؤولية الغير أن يصدر خطأ منه أو أن يكون مهملاً. وتطبيقاً لذلك فإن السفن غير ناقلات النفط باعتبارها من الغير عند اصطدامها بناقلة الزيت محدثة تسرب للزيت وتلوثاً للبحار تكون خاضعة لقانون OBA وتكون هي المسؤولة عن التلوث.

ومع ذلك يلاحظ بالنسبة لمسؤولية الغير في قانون OBA أن الخطأ لا يشكل ركناً لانعقاد مسؤولية الغير عن الحادث الذي أدى إلى التلوث، إذ يعتبر مسؤولاً حتى ولو لم ينسب إليه أي خطأ، طالما أن فعله أو امتناعه كان السبب الوحيد للحادث. كما أنه لا يشترط لانعقاد مسؤولية الغير حصول التلوث فعلاً بل يكفي لانعقادها وجود دلائل جديّة على التهديد بحصول التلوث. (٢)

كما أنه لا يمكن لمالك السفينة إزاحة المسؤولية عن كاهله إلا إذا أثبت أن فعل الغير أو امتناعه هو السبب الوحيد للحادث. (٣)

ومن هنا نرى أنه ليس هنالك ما يمنع بإضافة مادة لقانون حماية البيئة البحرية السورية تتضمن مسؤولية الغير عن التلوث الحاصل للبيئة البحرية.

١- المرجع السابق، ص ٦١.

٢- المرجع السابق، ص ٦٢.

٣- المرجع السابق.

٢- تحديد الشخص المضرور من تلوث البيئة البحرية:

يمكن القول بأن الشخص المضرور من تلوث البيئة البحرية هو أحد طرفين، فإما أن يكون الحكومة، بحيث يحق لها المطالبة بالتعويض باعتبارها الأمانة على مقدرات البيئة. وإما الأشخاص الخاصة من شركات وأفراد بحيث من حقهم المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيبهم في أشخاصهم أو أموالهم بسبب تلوث البيئة البحرية.

أ- الحكومة (الأشخاص العامة):

يجوز للحكومة المطالبة بالتعويض عن الأضرار والخسارة والتدمير الذي يصيبها، وعن الأضرار التي تؤدي إلى الانتقاص من استعمال موارد البيئة البحرية، وكذلك المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالأموال المملوكة للحكومة وعن فقدانها لدخول معينة وعن الخسارة الناشئة عن تقديم خدمات معينة بسبب وقوع التلوث.

ومن الهيئات التي تمثل الحكومة ويحق لها المطالبة في التعويض واتخاذ الإجراءات الكفيلة بذلك، وزارة البيئة، وزارة النقل، المديرية العامة للموانئ، المدير العام للموانئ. فمن التدابير التي يتخذها المدير العام للموانئ وذلك من أجل تحصيل التعويضات والغرامات عن التلوث، أنه يحق له طلب حجز السفينة أو الناقل وذلك في حال امتناعها عن دفع الغرامات والتعويضات المترتبة عليها جراء تلويثها للبيئة البحرية السورية. (١)

كما يحق للمديرية العامة للموانئ أيضاً اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بإزالة أثار التلوث وذلك في حال امتنع متسبب التلوث عن إزالة التلوث، ويكون ذلك على نفقة مسبب التلوث وبعد إخطاره أصولاً. (٢)

ونلاحظ أن قانون التلوث بالزيت الأمريكي أتاح للحكومة الحصول على تعويضات عن الخسارة في الضرائب التي كان يمكن تحصيلها من القائمين بالأعمال في المناطق المضرورة بالتلوث والتي انقطع السبيل في جبايتها بسبب كف هذه الأعمال عن ممارسة نشاطاتها في المناطق المنكوبة.

١- راجع نص المادة ٢١-ب من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦.

٢- راجع نص المادة ١٨١ من نفس القانون السابق.

كما يجوز للحكومة المطالبة بالتعويض عن فقدها حصيلة الرسوم وقيمة الإيجارات، وعن خسارتها لأرباح مشروعات معينة كانت تديرها وعن فقدها لأي ملكية تحوزها(١)، فضلاً عن حقها في المطالبة بالتعويض عن التكاليف والمصروفات الإضافية التي تتكبدها للقيام بخدمات عامة أثناء وبعد إزالة آثار التلوث بالزيت(٢)، وذلك مثل نفقات الرعاية الصحية لسكان المناطق المضرورة.

وكان المشرع السوري نص على التعويضات بصيغة العموم وذلك بنص المادة ١٤٦١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث على أن (.....يتحمل مالك السفينة جميع التعويضات عن قيمة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان أو بالبيئة وتقدرها اللجنة المختصة). من هذا النص نستنتج أنه يمكن للدولة أن تطالب بالخسارة الواقعة على مشروعاتها وعن الضرائب والرسوم التي كان يمكن لها تحصيلها لولا هذا التلوث الحاصل للبيئة البحرية.

ب-الأشخاص الخاصة:

ينصرف تعريف الأشخاص الخاصة إلى الأفراد بذواتهم والشركات الخاصة، إذ يجوز لأي منهما المطالبة بالتعويض عن الخسارة في المال أو عن خسارات شخصية ناشئة عن إضعاف القدرة على الحصول على الدخل بسبب حادث التلوث أو عن فوات كسب كان يمكن تحقيقه لولا الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية. وهذه التعويضات يمكن استنتاجها من المادة السابقة التي نصت على التعويضات بصيغة العموم عندما نصت على (.....جميع التعويضات عن قيمة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان). أي أن التعويض يشمل أي ضرر يمكن أن يصيب الإنسان.

وعليه، قد تكون هنالك طوائف كثيرة من الأشخاص التي تطالب بالتعويض عن الخسارة الاقتصادية لحصول التلوث البحري للموارد الطبيعية. ويتوقف عدد وتصنيف هؤلاء الأشخاص على حجم وضخامة التلوث الحاصل، وعلى مدى ملاءة الشخص المسؤول، فكلما زادت ضخامة حجم التلوث وكلما كان المسؤول مليوناً، تزايدت أعداد الأشخاص المطالبين بالتعويض. وفيما يلي ذكر لبعض من طوائف الأشخاص المضرورين من جراء تلوث البيئة البحرية:

أ- أصحاب صناعة السياحة. ب- أصحاب مكاتب و مراكز التسلية والألعاب الشاطئية. ج- أصحاب الهوايات. د- أصحاب المشروعات الاستثمارية. هـ- أصحاب مهنة الصيد. و- أصحاب صناعة الأسماك.

١- انظر د.جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص ٦٤.

٢- المرجع السابق.

ثالثاً : نطاق الضرر البيئي البحري:

لقد تبنى قانون حماية البيئة البحرية السوري أضرار التلوث البحري. حيث تضمن هذا القانون التعويض عن إزالة آثار التلوث الذي يصيب البيئة البحرية (١) كما تضمن التعويض عن جميع الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان أو البيئة (٢). وبالتالي فالأضرار التي تنجم عن تلوث البيئة البحرية إما أن تصيب الإنسان أو أن تقتصر على البيئة البحرية فقط.

١- أضرار التلوث البحري التي تصيب الإنسان: حيث إن هذه الأضرار إما أن تكون مادية وإما أن تكون معنوية.

أ- الأضرار المادية: حيث إن كل ضرر أو إتلاف يصيب أموال الغير أو عناصر البيئة البحرية، من جراء الفعل الضار يعتبر من الأضرار المادية الواجبة التعويض، مثال ذلك التلوث الذي يحصل للشواطئ نتيجة التسرب النفطي من السفن وناقلات النفط مما يؤدي إلى نقص قيمة المشروعات الاستثمارية وخسارتها نتيجة هذا التلوث. وقد ينجم الضرر المادي من جراء التعرض للإصابة بأضرار جسدية تكبد المتضرر مصاريف ونفقات معالجة وتطبيب. مثال ذلك تعرض شخص يقوم بالسباحة على أحد الشواطئ وحصل تسرب للمواد الخطرة المنقولة بالسفن على ذلك الشاطئ مما أدى إلى إصابته بالتسمم. في هذه الحالة يملك المتضرر حق الرجوع بنفقات العلاج والتعطل عن العمل وكافة المصاريف التي تكبدها على مرتكب الفعل المولد للضرر البيئي.

وغالبا ما تنجم الأضرار المادية عن الكوارث البيئية، مثال ذلك حادثة حاملة النفط آلاسكا (ALASKA) سنة ١٩٨٩م على شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تضرر من جرائها أكثر من (١٢٠٠) من صيادي الأسماك، كما أن العديد من الكائنات البحرية قد فارقت الحياة، من بينها ما يزيد على (١٠٠٠٠) من ثعالب الماء، و(٣٥٠٠) من الطيور، وعدد لا يحصى من الأسماك. (٣)

١- تنص المادة /٨/ من القانون /٦/ لعام ٢٠٠٦م على أنه يلزم المتسبب بالمخالفة إزالة آثار التلوث وذلك بالطرق الفنية المناسبة وبوسائله الخاصة ضمن المدة الزمنية والشروط التي تحددها المديرية وتحت إشرافها وفي حال إهماله أو امتناعه يحق للمديرية اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بإزالة آثار التلوث على نفقته بعد إخطاره أصولاً.

٢- حيث تنص المادة /٤٦/ على أن يتحمل مالك السفينة..... جميع التعويضات عن قيمة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان أو بالبيئة. حيث شمل التعويض عن أي ضرر يلحق بالبيئة البحرية.

٣- للتوسع حول هذه الكارثة راجع، John E Admson –Basic law and legal Environment of Business- printing in the United state of America, in 1995 , p.512.

ب-الأضرار الأدبية: لأول وهلة نجد صعوبة في التعويض عن الأضرار الأدبية، لكن يمكن أن نقول أن الشخص الذي تعرض للإصابة بأضرار ناجمة عن أنشطة ضارة بيئياً، يمكن له أن يطلب التعويض عن الأضرار الأدبية التي أصابته من جراء الفعل الضار بيئياً. فلن يعاني من أضرار أدبية جراء إصابة قريب له أو عزيز عليه أن يطلب التعويض عن الأضرار الأدبية التي أصابته. مثال ذلك الوالد الذي توفي له ابن جراء تعرضه لمواد سامة ناتجة عن تصريف السفن لها عند قيامه بالسباحة، فلهذا الوالد الحق في طلب التعويض عن هذا الضرر المعنوي الذي أصابه.

ولقد استقر الفقه والقضاء في سورية على مبدأ التعويض عن الضرر الأدبي، وقد تأيد هذا المبدأ في القانون المدني السوري بما نصت عليه المادة ١٢٢٣١ منه على أنه (يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً).

٢. الأضرار التي تصيب البيئة البحرية:

إذا كان أمر المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي تصيب الأفراد وممتلكاتهم أمراً ميسوراً، فإن أمر المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي تصيب البيئة البحرية (الضرر البيئي العام)- ويعرف بأنه: ذلك الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها- قد يكون فيه نوع من الصعوبة، وتأتي الصعوبة من عدة جوانب، منها الصعوبة في إيجاد معايير مضبوطة لتقدير قيمة التعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي تصيب البيئة البحرية، بالإضافة إلى تحديد من يملك-أي من صاحب الصفة بالإدعاء- أمر المطالبة بالتعويض عن هذه الأضرار، وفي حال الحكم بالتعويض، إلى من ستؤول هذه المبالغ؟

لأول وهلة قد يكون هناك صعوبة في تصور المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، بحجة أنها لا تصيب الفرد مباشرة، وإنما تصيب مجموعة كبيرة من الناس، حيث إن تلوث البيئة البحرية ضرره يطال كل من يستخدم هذه البيئة (صيادين-أصحاب مراكب- أصحاب فنادق- الناس الذي ترتاد الشواطئ.....) فهو لا يميز أحد عن آخر، وبالتالي يرى البعض أن هذا الضرر لا يعد قابلاً للتعويض، إلا عن طريق جماعي، بواسطة تدخل جمعيات البيئة(١).

١- انظر د.عدنان السرحان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في ضوء أحكام الفعل الضار في القانون الأردني والفرنسي، بحث منشور في مجلة المنارة التي تصدر عن جامعة آل البيت، المجلد الخامس، العدد الثاني، ٢٠٠٠م، ص ٩٧.

إلا أن ما يمكن قوله أن مسألة المطالبة بالتعويض عن الأضرار المادية والأدبية، التي تصيب البيئة البحرية لا تثير أي نقاش، ولتوضيح ذلك نضرب المثال التالي: لو أن سفينة ما قامت بطرح النفط الذي تحمله في المياه السورية، ملوثة الشاطئ السوري، ففي هذه الحالة للسلطات المعنية أن تطالب بالتعويض عن الأضرار المادية التي تكبدتها، من جراء القيام بدفع مصاريف لأجل تنظيف الشاطئ، وفي الوقت ذاته، يمكن لسكان المنطقة وأصحاب الفنادق على الشاطئ، أن يطلبوا التعويض عن أضرارهم المادية والأدبية، جراء فقدهم مباحج البيئة البحرية الخلابة، فهؤلاء قد حرّموا من التمتع بمناظر البيئة البحرية، لأنهم تعودوا في سويغات المساء بالجلوس على الشاطئ.

ولقد نص المشرع السوري في المادة /٤٦/ من قانون حماية البيئة البحرية على أن يتحمل مالك السفينة.....جميع التعويضات عن قيمة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان أو بالبيئة. حيث شمل التعويض عن أي ضرر يلحق بالبيئة البحرية.

حيث أن كثير من المحاكم استجابت في كثير من الأحيان، إلى طلب التعويض عن الضرر البيئي العام، ولكنها شددت في الوقت ذاته على فكرة المصلحة في الإدعاء، حيث اشترطت أن تكون للجمعيات أو الأندية أو المنظمات.....، التي تطالب بتعويض البيئة عن أضرارها مصلحة في الإدعاء.(١)

١- انظر J, Clarence David III and Barajas, David –the politics of pollution (second Edition), First printing in 1975, p126-127.

خاتمة الفصل الأول

درهم وقاية خير من قنطار علاج وإتباعاً لهذا المبدأ والنهج الوقائي رأى المجتمع الدولي أن الوقاية من التلوث البحري واتخاذ الإجراءات والتدابير والنظم لمنع التلوث من السفن خير بكثير من إيجاد الحلول لمكافحة التلوث بعد حدوثه وصرف المبالغ الباهظة لمعالجة نتائج التلوث والأضرار البالغة التي تنتج عن التلوث ويلحق الضرر بالبشر والحجر والمخلوقات البحرية.

وفي إطار مبدأ الوقاية خير من العلاج ذهب المجتمع الدولي إلى إقامة المؤتمرات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية والهيئات البيئية وإلى الدعوة إلى التعاون بين الدول كل ذلك في سبيل حماية البيئة البحرية من التلوث.

حيث وجدنا أن القواعد القانونية التنظيمية والوقائية لحماية البيئة من التلوث، استمدت من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، فبالنسبة للقواعد القانونية المستمدة من الاتفاقيات الدولية، انقسمت إلى قسمين:

القسم الأول تضمن التزام عام وأحكام عامة تتعلق بحماية البيئة البحرية بشكل عام فهي لا تعالج وتكافح مصادر التلوث في قطاع أو منطقة إقليمية معينة من البيئة البحرية، بل البيئة البحرية بوجه عام دون تخصيص.

أما القسم الثاني فقد تضمن قواعد قانونية متخصصة في حماية البيئة البحرية، فبعضها تضمن قواعد قانونية لمنع تلوث البيئة البحرية وفقاً لنوع المادة الملوثة، وبعضها قواعد قانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بحسب المنطقة البحرية. وبعضها قواعد قانونية لمنع تلوث البيئة البحرية تبعاً لصفة الدولة.

أما بالنسبة للقواعد القانونية المستمدة من التشريع الوطني، كانت في مجملها عبارة عن إجراءات وقائية الهدف منها منع تلوث البيئة البحرية والحد منه، وهذه الإجراءات شملت كلاً من الحظر والإلزام والوجوب في أغلب القواعد القانونية.

حيث يمكن القول أنه في حال تم الالتزام بالقواعد القانونية السابقة من قبل السفن التي ترتاد البيئة البحرية السورية، فإن ذلك سوف يحد ويمنع تلوث البيئة البحرية. لكن مع ذلك تبقى هذه القواعد معرضة للمخالفة من قبل بعض السفن ومن هنا كان لا بد من ضمانات لاحترام هذه القواعد والأحكام المتعلقة بحماية هذه البيئة، وهذا ما سنبيّنه في الفصل التالي.

الفصل الثاني

المسؤولية الناجمة عن عدم احترام الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث ومؤيداتها

إن مدى الالتزام بالأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية يتوقف على تحديد المسؤولية والمؤيدات التي ينص عليها القانون، فالنص على ضرورة الالتزام لا يكفي بل لا بد من تحديد للمسؤولية عن عدم احترام الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية ومؤيداتها، حيث إن أي نظام قانوني قائم لا بد له من مقومات تساعد على تحقيق الأهداف التي يرمي إليها، ففي مجال النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث، والهادف إلى منع تلوث هذه البيئة والحد من تلوثها، والذي يساعده في تحقيق الغاية المرجو منه ضمانتين أساسيتين وهما:

الضمانة الأولى: وهذه الضمانة تعتمد على تحديد المسؤول قانوناً عن تلوث البيئة، حيث تعتبر المسؤولية القانونية إحدى المبادئ الأساسية لأي نظام قانوني كما تعتبر القلب النابض في الجسد القانوني، ويمكن أن يكون المسؤول عن تلوث البيئة شخصاً طبيعياً كما يمكن أن يكون شخصاً معنوياً .

الضمانة الثانية: تتمثل بالمؤيد القانوني الذي يفرض على الشخص الذي سبب تلوث البيئة، حيث أنه بعد تحديد المسؤول عن تلوث البيئة لا بدّ من التعرف على الجزء الذي سيفرض على الشخص الذي خالف القواعد الحامية للبيئة من التلوث وسبب لها ضرراً وللأشخاص المتعاملين مع البيئة، وهذا الجزء يمكن أن يكون جنائي، أو مدني، أو إداري.

ومن هنا سنقسم هذا الفصل إلى ما يلي:

المبحث الأول: تحديد المسؤولية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الأول: مسؤولية الأشخاص عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الثاني: مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية.

المبحث الثاني: المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية.

المطلب الأول: صور المؤيدات القانونية المترتبة على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية.

المطلب الثاني: آلية فرض الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري.

المبحث الأول

تحديد المسؤولية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية

مما لا شك فيه أن المسؤولية تنبؤاً مكان الصدارة في شتى المجالات القانونية فهي القلب النابض في الجسد القانوني، فلا فاعلية لهذا الجسد بدون القلب، فلا يكاد يخلو مجال من المجالات القانونية إلا كانت المسؤولية نبض الحياة فيه.

وقد تعددت المحاولات الفقهية التي تناولت مفهوم المسؤولية في إطارها العام، فقد عرفها الأستاذ الدكتور سليمان مرقس بأنها: حالة الشخص الذي يستوجب المؤاخظة. وتعرفها الأستاذة الدكتورة سعاد الشرقاوي من زاوية فلسفية بقولها: المسؤولية هي وسيلة قانونية تتكون أساساً من تدخل إرادي ينقل بمقتضاه عبء الضرر الذي وقع على شخص مباشرة، بفعل قوانين الطبيعة أو البيولوجيا أو السيكولوجيا أو القوانين الاجتماعية إلى شخص آخر ينظر إليه على أنه هو الشخص الذي يجب أن يتحمل هذا العبء (١). ويعرف الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهوري المسؤولية في معناها العام بأنها (التعويض الناشئ عن عمل غير مشروع).

ومن خلال التعريفات السابقة نرى أن تعريف الدكتور السنهوري للمسؤولية، تعريف قانوني يقيم المسؤولية على أساس نظرية العمل غير المشروع، أما التعريفات الأخرى فهي تعريفات عامة لا تحدد أساس المسؤولية ولا أثارها.

وبالنسبة للمسؤولية عن تلوث البيئة فإن الأمر لا يخرج عن هذا الإطار العام، حيث يقصد بالمسؤولية التزام الملوث بإعادة البيئة إلى ما كانت عليه قبل التلوث فإن لم يستطع فبدفع التعويض لمن يصيبه أضرار نتيجة ممارسة النشاط الذي سبب التلوث.

وإن الملوث في مجال البيئة يمكن أن يكون شخص من الأشخاص العاديين، كما يمكن أن تكون الدولة ممثلة بأحد الأشخاص العامة. وهنا سنحدد هذه المسؤولية من خلال المطالبين التاليين:

المطلب الأول: مسؤولية الأشخاص عن تلوث البيئة البحرية.

المطلب الثاني: مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية.

١- د. سعاد الشرقاوي، المسؤولية الإدارية، ط٣، مطبعة دار المعارف، مصر، ١٩٧٣م، ص ٩٩.

المطلب الأول

مسؤولية الأشخاص عن تلوث البيئة البحرية

تعرف المسؤولية القانونية بأنها حالة الشخص الذي ارتكب فعلاً يسبب ضرراً سواء أصاب المجتمع أم أشخاص أم كليهما معاً، ويترتب على الضرر جزاء قانوني، أي أنها مسؤولية شخص تجاه شخص آخر، أو تجاه المجتمع.

أي أن المسؤولية لا تنهض إلا حصل ضرر، وقد تتنوع صور هذا الضرر وتختلف أوضاعه، فقد يقع على فرد معين أو قد يمتد أثره إلى المجتمع، وهنا لا بد من الإشارة إلى أن هناك نوعين من المسؤولية القانونية: (١)

١- المسؤولية الجنائية: والتي يكون أساسها في الضرر الذي يصيب المجتمع من جراء إقرار الشخص فعلاً يعاقب عليه القانون أو يخالف هذا الشخص إحدى قواعد القانون، وهي محددة على سبيل الحصر، إذ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وهذه المسؤولية تمتاز بأنها لا يجوز فيها الصلح ولا التنازل، وذلك لأن الحق فيها هو حق للمجتمع، وأن الهدف من القواعد القانونية التي تتضمنها ردع المخالفين وإيقاع الجزاء الجنائي. (٢)

٢- المسؤولية المدنية: ويكون أساسها في الضرر الذي يصيب الفرد، إذا لم يوفي الشخص التزاماته، أو أخلّ بواجب فرضه القانون، وتهدف هذه المسؤولية إلى إصلاح الأضرار أو تعويض المتضررين.

وتعد المسؤولية إحدى المبادئ الأساسية لأي نظام قانوني، والدليل على ذلك يتجسد في الأهمية القانونية في مسألة تلوث البيئة، وذلك من خلال تحديد المسؤولية المترتبة على الأضرار التي تنتج عنها نظراً لكونها تمس حياة الأفراد وأمنهم.

إن ما تتسم به مسؤولية تلوث البيئة، أن التلوث لا بد أن يتضمن عنصراً أساسياً، وهو حدوث ضرر بيئي من جراء فعل من أفعال التلوث، وعادة ما يترتب على الفعل الواحد مسؤولية قانونية (جنائية ومدنية) في وقت واحد. وبهذا يمكننا القول أن مسؤولية تلوث البيئة تدخل ضمن إطار المسؤولية القانونية التي تم التعرف عليها أنفاً.

١- د. سليمان مرقس، شرح القانون المدني في الالتزامات، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٢٨٨.

٢- المرجع السابق.

ومن خلال استقراء التشريعات البيئية نجد أنها تتضمن قواعد قانونية لحماية البيئة مصحوبة بجزاء يوقع على المخالف، وذلك بواسطة السلطة العامة عند الاقتضاء، وهذا الجزاء قد يكون جنائياً وقد يكون مدنياً .

ولا بد من الإشارة إلى أن كل التشريعات التي تضمنت نصوص قانونية بخصوص البيئة تهدف إلى منع الإضرار بالبيئة وضرورة المحافظة عليها، والمتدبر في هذه النصوص يرى أنه لم تتضمن نصاً مباشراً بإمكانية وكيفية المسائلة المدنية، مع أنه من يستتبع هذه النصوص يجد أنه يمكن إثارة المسؤولية المدنية من قبل المتضررين، حيث أن هذه النصوص قررت هذه المسؤولية بطريقة غير مباشرة.(١)

والمسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة كانت تحكمها في بادئ الأمر القواعد العامة للمسؤولية المدنية، لذلك حاول الفقهاء أن يفرغوا مشكلة التلوث وإخطارها في قالب التقليدي للمسؤولية وفقاً للنصوص المقررة قانوناً ، وهذا الإفراغ لم يدرك ما للمشكلة من تغيرات وتطورات في مجال القانون والواقع، وفي تعيين المسؤول عن المشكلة، عندما تقرر النصوص القانونية إلزامه بالتعويض ما دامت أركان المسؤولية متوفرة.

لكن بما أن المسؤولية هي أحد المبادئ الأساسية لأي نظام قانوني سواء على الصعيد الدولي أو الوطني، وتتأثر مفهوماً بتطور النظام القانوني للمجتمع، وكذلك بالتطورات الأساسية والاقتصادية والاجتماعية للعلاقات بين أشخاص القانون.(٢) وبما أن العالم شهد جملة من التطورات في جميع المجالات مما أدى إلى ظهور مخاطر وأضرار جسيمة بحيث من الصعوبة إثبات وقوع الخطأ ولهذا لم تقف حدود المسؤولية عند نظرية الفعل غير المشروع والتي تستلزم كل منها ضرورة ارتكاب تصرف يتضمن نوعاً من الخطأ أو انتهاكاً لأحد الالتزامات القانونية، بل أصبح من المتصور قيام المسؤولية بعيداً عن هذه الحدود، وذلك في ظل تطور نظام المسؤولية القانونية الذي يستند إلى فكرة الضرر، والتي تعرف بالمسؤولية الموضوعية أو المادية.(٣)

١- انظر د.نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسؤولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون، الفترة من ٢١-١٤ مايو ١٩٩٩، ص٤.

٢- انظر د.سعید سالم جويلى، مواجهة الأضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها، المشار إليه سابقاً، ص٦.

٣- انظر د.حسن علي الذنون، المسؤولية المادية (نظرية تحمل التبعة)، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة بغداد، عدد خاص، مارس ١٩٨٤، ص٣١.

ومن هنا سنقوم بالتعرف على كل من المسؤولية عن تلوث البيئة وفقاً للمفهوم التقليدي والمسؤولية عن تلوث البيئة وفق المفهوم الحديث (المسؤولية المادية أو الموضوعية)، وذلك من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين هما:

الفرع الأول: المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية وفقاً للمفهوم التقليدي.

الفرع الثاني: المسؤولية المادية (الموضوعية) عن تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول

المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية وفقاً للمفهوم التقليدي

إن المسؤولية عن تلوث البيئة وفقاً للمفهوم التقليدي تقوم على فكرة الخطأ كأساس لهذه المسؤولية، وتمثل القاعدة العامة والمبدأ الأصيل في كافة الفروع القانونية، وتعد القاعدة الأساسية والأصيلة في ترتيب مسؤولية الأشخاص. ولكي تتوافر المسؤولية على أساس الخطأ، يجب أن يترتب على هذا الخطأ ضرر معين يصيب أشخاص معينين، وأن تتوافر علاقة سببية بين الخطأ الصادر وبين الضرر الناتج عنه، وذلك للقول بأن هذا الخطأ هو السبب الأصيل في إحداث الضرر وينتج عن ذلك تقرير المسؤولية. وحتى نتعرف على هذه المسؤولية، علينا أن نحدد الأساس الذي تقوم عليه، ومن ثم أركان هذه المسؤولية. وهذا ما سنتعرف عليه فيما يلي.

أولاً: أساس المضمون التقليدي للمسؤولية عن التلوث البيئي:

إن الحياة متطورة ومتجددة ومنازعاتها مستمرة ومتنوعة تتطور بتطور وتقدم الحياة، وكان نتيجة ذلك عدم الثبات النسبي لأحكام وقواعد المسؤولية المدنية، فما كان مقبولاً بالأمس لم يعد مقبولاً اليوم، وما هو سائد في مكان ما لا يكون بالضرورة سائداً في مكان آخر، نظراً لكونه مرتبطاً بأفكار المجتمع الذي يستخلص منها المشرع أساسها القانوني. والحقيقة أن مسألة تحديد الأساس القانوني للمسؤولية المدنية تعد قضية مهمة تستوجب الوقوف عندها لكي نتمكن بعدها من تحديد أساس الصورة الحديثة المعاصرة من صور المسؤولية وهذا معناه تحليل الأسباب التي من أجلها ألزم القانون عبء تعويض الضرر الحاصل على شخص معين. (١) وهو ما يعرف بالمسؤول قانوناً عن الضرر الحاصل، ويمكن في هذا الصدد أن نلاحظ مذهبين بصدد تحديد أساس مسؤولية التلوث البيئي. وهما:

١- المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الثابت.

٢- المسؤولية المفترضة افتراضاً.

أ- المسؤولية عن فعل الغير.

ب- المسؤولية الناشئة عن الأشياء.

١- انظر د. فخري رشيد مهنا، أساس المسؤولية التصديرية ومسؤولية عديم التمييز، مطبعة الشعب، بغداد، ١٩٧٤،

١- المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الثابت الواجب الإثبات:

يمثل هذا الأساس القاعدة العامة في المسؤولية بمفهومها التقليدي حيث تجعل من الخطأ عنصراً جوهرياً من عناصر المسؤولية التقصيرية وشرطاً في الالتزام بالتعويض وهذه القاعدة العامة أي الأصل العام في المسؤولية عن الأعمال الشخصية، والخطأ هنا غير مفروض على المسؤول، بل خطأً واجب الإثبات يقع على عاتق المتضرر أي المدعي، فلكي يحكم له بالتعويض يجب أن يعمل على إثبات خطأ محدث الضرر تطبيقاً لقاعدة (البينة على من ادعى) (١).

ولقد وضع المشرع السوري القاعدة العامة التي تقوم على الخطأ واجب الإثبات وذلك في المادة ١١٦٤١ من القانون المدني السوري التي تنص على أن (كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض)، حيث استند في ذلك إلى نص المادة ١٣٨٢١-١٣٨٣ من التقنين الفرنسي، حيث تنص على أن كل فعل أياً كان يقع على الإنسان ويسبب ضرراً للغير يلزم من وقع منه هذا الفعل الصادر بخطئه، بتعويض هذا الضرر.

كما أن التشريع البيئي السوري اعتمد في الأساس القانوني للمسؤولية الناجمة عن تلوث البيئة على فكرة الخطأ الواجب الإثبات، وذلك في المادة ٢٠١-أ من مشروع قانون حماية البيئة لعام ١٩٩٤ حيث تنص على أنه (كل من سبب بفعله أو إهماله أو مخالفته للقوانين والأنظمة ضرراً للبيئة يعد مسؤولاً بإزالة الضرر وإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر وفي حال استتكافه تقوم الهيئة بإزالة الضرر وتعود على المسبب بجميع ما تكبدته لهذا الغرض، مضافاً إليه النفقات الإدارية).

لكن إثبات الخطأ من جانب المضرور وخاصة في المسائل البيئية يعتبر من الصعوبة بمكان، ومن الأمور التي تعرقل حماية البيئة، حيث يستتفك المضرور عن المطالبة بالتعويض وذلك لصعوبة إثبات خطأ المضرور. ولذلك عدل المشرع السوري عن فكرة تأسيس المسؤولية على أساس فكرة الخطأ الواجب الإثبات، وأسسها على فكرة الخطأ المفترض، وهذا ما سنتعرف عليه في الفقرة القادمة.

١- انظر المرجع السابق، ص ١٤٢. وانظر د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في مصادر الالتزام، الجزء الأول،

٢- المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ المفترض من قبل القانون:

بيناً سابقاً أن القاعدة التي أخذ بها المشرع السوري، تقوم على مبدأ إثبات المدعي لخطأ المسؤول، ورغبة من المشرع في تخفيف عبء الإثبات عن كاهل المضرور حيث أزاح عن عاتقه ذلك، وكان ذلك نتيجة تطور الفكر القانوني في نظام المسؤولية ظهور فكرة وسط ما بين الخطأ الشخصي والمسؤولية الموضوعية وهي ما تسمى بالمسؤولية المفترضة، حيث تفترض إقامة المسؤولية على أساس خطأ مفترض من جانب المسؤول افتراضاً قابلاً لإثبات العكس، أي أن الخطأ يفترض وجوده بنص القانون في جانب المسؤول وإعفاء المضرور من عبء إثبات الخطأ بالنسبة إلى هذا المسؤول، وذلك تسهيلاً له وتوسيعاً للمسؤولية وضماناً لحصول المضرور على التعويض اللازم لجبر الضرر دون حاجة لإثبات أي خطأ. (١)

ولا بد من الإشارة إلى أن هذا النظام للمسؤولية المفترضة لا يؤدي إلى إلغاء نظام المسؤولية الشخصية، لكنه يسير بجانبها جنباً إلى جنب محاولاً توفير أكبر قدر من الحماية للمضرور (٢). وهذا ما يحتاجه المضرور في التلوث البيئي وذلك لصعوبة إثبات الخطأ من جانب المضرور.

وإن المشرع السوري أخذ بأساس المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ المفترض في كل من التقنين المدني والتشريعات الخاصة بحماية البيئة، حيث نص في المادة ١١٥١ من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ المتعلق بإرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث على أنه (يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحصل للبيئة أو للأحياء من وقع الضرر بفعله أو بسببه أو بفعل من يتبع له أو بفعل الأشياء التي في حوزته سواء عن قصد أو إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة الأنظمة وتعد هذه المسؤولية مفترضة).

١- انظر د. سليمان مرقس، شرح القانون المدني في الالتزامات، مرجع سابق، ص ٣٨٤. و د. السنهوري، مرجع سابق، ص ٩٩١.

٢- انظر د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، ١٩٩٤، ص ٣٠٠.

وباستقراء قواعد القانون المدني والقانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ الخاص بحماية البيئة من التلوث نجد أن فكرة الخطأ المفترض تستند إلى نوعين من المسؤولية وهي:

١- المسؤولية عن عمل الغير.

أ- مسؤولية من تجب عليه الرقابة عن من هم في رقبته.

ب- مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

٢- المسؤولية الناشئة عن الأشياء.

وسنحاول تتبع تطبيقات هذه المسؤولية في مجال التلوث البيئي في الفقرات القادمة.

أ. المسؤولية عن فعل الغير:

لا يكون الشخص مسؤولاً عن عمل غيره إلا استثناءً، في حالة من تجب عليه رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة حيث يكون مسؤولاً عن الأضرار التي يحدثها الخاضع لرقابته، وكذلك يسأل عن أعمال تابعيه في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

١- مسؤولية متولي الرقابة:

إن الأصل العام في الإنسان هو أن لا يسأل الإنسان إلا عن فعله الشخصي، ولكن في هذه الحالة تقرر المسؤولية على عاتق شخص معين بناء على حدوث ضرر من جراء فعل شخص آخر، أي أن الضرر لم يقع من فعل المسؤول قانوناً وإنما عن فعل شخص آخر تتوفر بين هذين الشخصين علاقة تبرر جعل أحدهما مسؤولاً عن فعل غيره.

وأخذ المشرع السوري بهذه المسؤولية حيث نص في المادة ١١٧٤١ من القانون المدني على أن:

١- كل من يجب عليه - قانوناً أو اتفاقاً - رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة، بسبب قصره، أو بسبب حالته العقلية، أو الجسمية، يكون ملزماً بتعويض الضرر الذي يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله غير المشروع، ويترتب هذا الالتزام، ولو كان من وقع منه العمل الضار غير مميز.

٢- ويعتبر القاصر في حاجة إلى الرقابة، إذا لم يبلغ خمس عشرة سنة، أو بلغها وكان في كنف القائم على تربيته. وتنتقل الرقابة على القاصر إلى معلمه في المدرسة، أو المشرف في الحرفة، ما دام القاصر تحت إشراف المعلم أو المشرف. وتنتقل الرقابة على الزوجة القاصر إلى زوجها، أو إلى من يتولى الرقابة على الزوج.

٣- يستطيع المكلف من الرقابة أن يتخلص من المسؤولية، إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة، أو أثبت أن الضرر، كان لا بد واقعاً، ولو قام بهذا الواجب، بما ينبغي له من العناية.

من هذه المادة نستطيع أن نقرر أن هذه المسؤولية تقوم على الخطأ المفترض قانوناً من جانب متولي الرقابة (الراعي)، والمتمثل بالإخلال والتقصير بما عليه من واجب والمتمثل برقابة المرعي، وهذا هو أحد أركان المسؤولية المفترضة، والركن الثاني وجود فعل ضار قد ألحق ضرر بالغير، كما لا بد من وجود رابطة سببية بين هذا التقصير وبين ارتكاب المرعي للفعل غير المشروع الذي أضر بالغير.

وفي مجال أعمال هذه المسؤولية في مجال التلوث البيئي نجد أن هناك بعض التطبيقات القضائية الفرنسية قضي بها استناداً إلى الخطأ المفترض، ومثال ذلك: ما حكم به بمسؤولية مدير المدرسة، كمتولي الرقابة على الصخب الفاحش والزحام الشديد الذي يحدثه الأطفال أثناء دخولهم أو خروجهم من المدرسة أو أثناء صعودهم السلالم حوالي ثمان مرات في اليوم، وما يصاحب ذلك من ضوضاء يحدثونها، حيث استند القضاء الفرنسي على أن التلوث الصوتي الناتج عن الصخب الفاحش والأصوات الشديدة تؤدي إلى مسؤولية تستند إلى خطأ مفترض من جانب متولي الرقابة الراعي (صاحب المدرسة) في رقابتهم والحد من ضوضائهم.(١)

كما حكم على رب أسرة عن الضوضاء التي يحدثها أبنائه والمتمثل بالصخب والأصوات المزعجة الناتجة عن الاستخدام الطائش للراديو والآلات الموسيقية والبيانو أثناء لهوهم، مما يسبب مضايقات وإزعاجاً للجيران، فقد صدر حكم بتعويض المتضررين عن الأصوات الصادرة منهم.(٢)

٢- مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه:

تعد هذه المسؤولية أكثر وقوعاً في الحياة العملية من مسؤولية المكلف بالرقابة، وكذلك هي فوق ذلك أكثر دقة من الناحية النظرية لما تثيره من مسائل عديدة. ولقد أخذ المشرع السوري بهذه المسؤولية ونظمها في المواد ١٧٥١-١١٧٦ من القانون المدني، حيث تنص المادة ١١٧٥١ على (١- يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر، الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً منه، في حالة تأدية الوظيفة أو بسببها. ٢- تقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً باختيار تابعه، متى كان له عليه سلطة فعلية في رقابته، وفي توجيهه).

١- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، دار جهينة، عمان، دراسة تحليلية وتطبيقية، ٢٠٠٣، ص ٩٢.

٢- المرجع السابق، ص ٩٣.

كما نصت المادة ١١٧٦١ على أن (للمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها الغير مسؤولاً عن تعويض الضرر).

ولكن لكي نتمكن من إعمال هذا التكليف في نطاق مسؤولية التلوث البيئي لا بد أن نحدد الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية. وهنا انقسم رأي الفقهاء إلى قسمين، القسم الأول، اعتبر مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع هي مسؤولية شخصية، ومع ذلك اختلف أصحاب هذا الرأي في التكليف القانوني لها، فمنهم من أسسها على الخطأ المفترض، أي أن أساس هذه المسؤولية هو خطأ مفترض افتراضاً يقبل إثبات العكس من جانب المتبوع.

ومنهم من أسسها على تحمل التبعية، حيث يرى أصحاب هذا الاتجاه أن المتبوع مسئول ذاتي، وما دام لا يفترض خطأ من جانبه وما دام المتبوع ينتفع بنشاط التابع، فعليه أن يتحمل تبعة هذا النشاط إذ أن (الغرم بالغنم).

أما القسم الثاني: فقد اعتبر مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع هي مسؤولية عن عمل الغير، أي أن مسؤولية المتبوع هي مسؤولية الشخص عن غيره أي مسؤولية عن التابع وليس معه، ولقد اختلف في تأسيس هذه المسؤولية. فمنهم من أسسها على فكرة النيابة القانونية، فالتابع نائب قانوني عن المتبوع ولذلك يتحمل المتبوع ما يقع من التابع. ومنهم من أسسها على فكرة الحلول، حيث يذهب هذا الرأي إلى أن شخصية التابع ما هي إلى امتداد لشخصية المتبوع، فما يقع من التابع من خطأ فكأنما قد وقع من المتبوع. ومنهم من أسسها على فكرة الضمان، حيث اعتبر المتبوع كفيلاً متضامناً في مواجهة الغير عن أعمال التابع مما يحقق مصلحة المضرور.

ومن ناحية القضاء نجده تارة يذهب في التوسع في مفهوم علاقة التبعية ومسؤولية المتبوع إذا كان التابع قد ارتكب الخطأ عندما يتعسف في استعمال وظيفته أو كان بسببها. وتارة يميل القضاء إلى تقرير المسؤولية تأسيساً على نظرية تحمل التبعية، سواء أتمثلت هذه التبعية في تبعة سلطة أم تبعة ربح، فمثلاً حكم بأن أضرار التلوث النووي للبيئة كافة والصادرة عن نشاط مشروعات أو أفراد بأن مسؤولية تعويض هذه الأضرار تقع على عاتق الدولة باعتبار أن استخدام الطاقة النووية يدخل في التخطيط العام لاقتصاد الدولة لما يعود على المصلحة العامة، لذلك فإن مسؤولية الدولة تقوم في هذه الحالة على أساس خطأ مفترض من جانبها كمتبوع، وأن هذه الأنشطة تعود عليها بالفائدة(١).

وتارة أخرى نجد أن مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه في مجال الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة هي خطوة نحو الاتجاه في التشديد في المسؤولية المطلقة عن الأنشطة الضارة بالبيئة، هذه الصورة التي تأخذ بالحظر بالمعنى الواسع. وهناك من يرى أنها مسؤولية تقوم على ضمان المخاطر أقرب منها من مسؤولية المتبوع التي تقوم على الخطأ، وهذا ما أخذ به القضاء الفرنسي الحديث معلنا تقبل المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي.(١)

ويمكن إعمال هذه المسؤولية في مجال تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن حيث يعتبر مالك السفينة أو ربانها أو وكيلها أو مستأجرها بمثابة المتبوع لكل موظف على ظهر السفينة وبالتالي يسأل عن أي تلوث يحدث للبيئة البحرية إذا كان صادرا عن التابع ما دام في حال تأديته الوظيفة أو بسببها.

ب - المسؤولية عن الأشياء:

لقد عالج المشرع السوري هذه المسؤولية بأن أقامها على أساس الخطأ المفترض في الحراسة، وقسم هذه المسؤولية إلى ثلاث أقسام، وهي: المسؤولية عن فعل الحيوان، المسؤولية عن البناء، المسؤولية عن الآلات الميكانيكية والأشياء الخطرة.

وبما أن دراستنا تقوم على حماية البيئة البحرية من التلوث من السفن، سنقتصر الدراسة على المسؤولية الناشئة عن الآلات الميكانيكية والأشياء الخطرة. وذلك إذا اعتبرنا أن السفينة آلة ميكانيكية كبيرة وتحمل على ظهرها أشياء خطيرة من مواد كيميائية وبنفط و.....الخ.

فلقد نص المشرع السوري في المادة ١١٧٩ من القانون المدني على أن (كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة، أو حراسة آلات ميكانيكية، يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة).

من خلال النصوص السابقة نرى أن المشرع أراد تقرير مسؤولية خاصة عن الأضرار الناجمة عن الآلات الميكانيكية وغيرها من الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها نظرا لكثرة ما تهدد به الناس من أذى، وان هذه المسؤولية تقع على كل من كانت تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية.

لكن هذه المسؤولية حتى تتحقق لها عدد من الشروط فما هي هذه الشروط، بالعودة إلى المادة ١١٧٩١ من القانون المدني السوري نجد أنه نص على عدد من الشروط لقيام هذه المسؤولية، وهذه الشروط هي، الشرط الأول: أن تكون الآلة أو الشيء تحت تصرف شخص: والمقصود بالتصرف هنا السيطرة الفعلية على الشيء، كسيطرة المالك أو من انتقلت إليه اليد سواء بحسن نية أو بسوء نية كالمستأجر والمتعهد والحائز والغاصب. فربان السفينة يعتبر مسؤولاً عن التلوث الذي يحصل من السفينة طالما أنه هو الذي يقود هذه السفينة ويسيطر عليها. الشرط الثاني: وقوع الضرر بفعل الشيء: حيث أنه يجب لتحقق المسؤولية أن يكون هناك ضرر راجع إلى فعل الآلة أو الشيء، أي يجب وجود علاقة سببية أكيدة وفعالة بين الشيء والضرر بحيث لولا هذا الشيء ما وقع الضرر.

ومن التطبيقات القضائية لهذه المسؤولية قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية شركة الكيماويات عن الأضرار الناشئة عن تسرب الغازات السامة من الأنابيب الموجودة في باطن الأرض التي أدت إلى موت أحد الأشخاص نتيجة التلوث بهذه المواد السامة، وربطت المسؤولية بحراسة الشيء الخطر على أساس أنه لا يشترط أن يكون الشيء موجوداً على سطح الأرض، وذلك من أجل انعقاد المسؤولية بناءً على نص المادة ١٣٨٤١-١١ مدني فرنسي. (١)

من خلال ما سبق نلاحظ أن المشرع البيئي السوري أقام المسؤولية عن التلوث البيئي على أساس الخطأ المفترض، ولكن هذه المسؤولية لا تتحقق إلا إذا توافرت أركانها، وهذه الأركان هي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

ثانياً: أركان المسؤولية عن الأفعال الشخصية في المجال البيئي:

لا بد من أجل الإحاطة بمفهوم المسؤولية عن الأفعال الشخصية، وتطبيقاتها في المجال البيئي، من دراسة الأركان التي تقوم عليها هذه المسؤولية، حيث تقوم هذه المسؤولية على ثلاث أركان وهي: الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر. وسندرس هذه الأركان فيما يلي:

١- الخطأ:

نصت المادة ١١٦٤١ من القانون المدني السوري على أن (كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض). فإذاً، أساس المسؤولية، حسب هذه المادة، هو الخطأ ويجب أن يثبت المضرور هذا الخطأ. والمبدأ أن الشخص لا يسأل عن تعويض الضرر إلا إذا كان قد حدث بخطئه.

ولكن ما هو تعريف الخطأ؟ لم يعرف المشرع الخطأ، وحسنا فعل، لأن تعريف الخطأ يجب أن يترك لاجتهاد الفقه والقضاء نظراً لكثرة الحالات التي تثار فيها فكرة الخطأ ولتنوعها الشديد مما يتطلب توفر قدر من الحرية في تحديد مفهوم الخطأ. (١)

لكن الفقه بحث عن إيجاد تعريف لمفهوم الخطأ، والملاحظ من التعاريف التي أوردها الفقه للخطأ، صبت جميعها في خانة واحدة، وهي أن الخطأ هو (انحراف في سلوك الشخص وتصرفاته)، الأمر الذي يشكل تجاوزاً للحدود التي يجب عليه الالتزام بها في سلوكه، وعادة ما يتم مقارنة سلوك الشخص المخطئ بسلوك الشخص العادي المتوسط الحرص، الذي إن وجد في الظروف نفسها التي وجد فيها مرتكب الفعل الضار بيئياً، هل أنه سيرتكب الخطأ الذي ارتكبه الشخص المخطئ (الملوث). (٢)

كما عرفت محكمة النقض السورية الخطأ بأنه (سلوك معيب لا يأتيه رجل بصير، وجد في ذات الظروف الخارجية التي أحاطت بالمسؤول، مما يعتبر عملاً غير مشروع موجبا للمسؤولية التقصيرية). (٣)

١- انظر د. أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ٢٠٠٣، ص ٢٦٥.

٢- انظر د. عدنان السرحان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، في ضوء أحكام الفعل الضار في القانونين الأردني والفرنسي، بحث منشور في مجلة المنارة التي تصدر عن جامعة آل البيت، المجلد الخامس، العدد الثاني، ٢٠٠٠، ص ٩٧.

٣- نقض تاريخ ١٩٧٤/١٦/٢٣، قرار ٥٤٢، مجلة المحامون عدد ٦٥ لعام ١٩٧٤، ص ١٤٢.

ومن خلال هذا التعريف نلاحظ أن الخطأ يقوم على ثلاث عناصر وهي: العنصر الأول موضوعي، وهو التعدي أو الإخلال، العنصر الثاني شخصي، وهو الإدراك أو التمييز، العنصر الثالث قانوني، وهو عدم المشروعية.

كما أن الخطأ الذي يرتكبه الملوث المسبب للضرر البيئي له صور مختلفة، وهنا سنتعرف على هذه الصور التي يكون عليها الخطأ المولد للضرر البيئي:

أ- السلوك المتعمد الضار بيئياً:

إن السلوك المتعمد للملوث يتمثل بإرادة إحداث الضرر للغير أو لعناصر البيئة، أي أن يقدم مرتكب السلوك المتعمد على فعله، وهو عالم بالنتائج التي ستترتب على اقتراف مثل هذا التصرف، فنية إحداث الضرر للغير أو للبيئة متوفرة، ويمكن أن يحصل العمل الذي أقدم عليه الملوث بفعل إيجابي أو سلبي.

١- الخطأ المتمثل بفعل إيجابي: ويعرف على أنه ذلك العمل الذي يقوم به الشخص لمنع الإضرار بالآخرين، ففي المجال البيئي يجب على كل فرد الامتناع عن الأعمال التي تلحق الأضرار بالبيئة أو بالغير. ومن ذلك نص المادة ١٣٠١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث التي تنص على أنه (يمنع تصريف المياه الآسنة من أي سفينة أو ناقلة زيت في المياه الإقليمية السورية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة).

٢- الخطأ المتمثل بفعل سلبي: قد تجبر الحياة في المجتمع، الشخص العاقل، أحياناً، على التصرف لتجنب وقوع ضرر على أشخاص آخرين، ويعتبر مسؤولاً إذا لم يقم بهذا التصرف. فالخطأ بفعل سلبي هو الخطأ الذي يقع بسبب امتناع الشخص عن القيام بفعل معين كان من المفروض أن يقوم به، ولو فعل ذلك لما حدث الضرر. (١)

ومن أمثلة الخطأ المتمثل بفعل سلبي في مجال تلوث البيئة البحرية، أن على ربان السفينة أو ناقلة النفط أو على المسؤولين عن وسائل تخزين الزيت ونقله واستخراجه أن يبادروا فوراً إلى إبلاغ أقرب سلطة بحرية عن كل حادث تلوث بحري سواء بالزيت أو بالمواد الضارة الأخرى (٢). حيث إن امتناعهم عن التبليغ يمكن أن يؤدي بفوات الفرصة على السلطات البحرية بالسيطرة على التلوث. وبالتالي يعتبر كل من ربان السفينة أو ناقلة الزيت والمسؤولين عن وسائل التخزين مسؤولين عن التلوث الحاصل.

١- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٢٦٧.

٢- انظر المادة ١٣١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث.

وبالتالي فالخطأ المتمثل بفعل إيجابي أو سلبي يتمثل بمخالفة القوانين واللوائح المعمول بها بخصوص حماية البيئة، أو قد يتمثل بمخالفة التزام قانوني فرضه القانون. حيث يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحصل للبيئة أو للأحياء من وقع الضرر بفعله أو بسببه أو بفعل من يتبع له أو بفعل الأشياء التي في حوزته سواء عن قصد أو عدم مراعاة الأنظمة. (١)

ويتمثل السلوك المنحرف المتعمد للشخص في ميدان أضرار التلوث البيئي، بإقدامه على ارتكاب أفعال من شأنها أن تحدث أضرار بالآخرين، أو بأموالهم، أو بعناصر البيئة من حولهم، مثال ذلك، قيام شخص بتصريف أو حرق أو غمر متعمد لمواد ضارة في المياه الإقليمية السورية، من شأنها أن تمس بصحة الإنسان وبالموارد الطبيعية البحرية، أو أن تؤذي الأنشطة والكائنات البحرية، بما فيها الملاحه وصيد الأسماك، أو تقلص من القيمة الترفيهية ومن الإمكانات السياحية للبحر وللشواطئ السورية.

ولا يهم صفة الشخص الذي ارتكب الفعل الذي أدى إلى حصول الأضرار البيئية، فقد يكون شخصاً طبيعياً، وقد يكون شخصاً معنوياً (اعتبارياً).

ب - الخطأ البيئي المتمثل بالإهمال وعدم الاحتراز:

يشكل الإهمال وقلة الاحتراز المصدر الأساسي للخطأ الغير قصدي، ويعرف الإهمال على أنه، تراخي انتباه الفاعل، وكان من الممكن تحاشي هذا الإهمال ببذل قدر من الانتباه. ولقد عرفه البعض بأنه (السلوك الذي يهمل أو يتجاهل فيه المرء المعايير المحددة بواسطة القوانين، لأجل حماية الآخرين، من المخاطر الغير معقولة الضارة). (٢)

أما عدم الاحتراز فيعرف على أنه تهور كان من الممكن تجنبه ببذل قسط من التفكير أو الجهد الإرادي. (٣)

والإهمال إما أن يكون إرادياً أو غير إرادي، وحتى يكون هناك إهمال لالتزام ما، لا بد أن يحدد مضمون هذا الالتزام، وطابعه الإلزامي على المرء، بحيث إذا أخل به قصداً أو عن غير قصد تحمل تبعية إخلاله.

١- انظر المادة ١٥١ من القانون ١٢١ لعام ٢٠١٢.

٢- David Hughes, Environmental Law, London, Butter Worth, 1986, page50-51.

٣- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٢٧٢.

وعادة ما يرقى الإهمال الإرادي إلى درجة الخطأ القصدي، إذا نجم عنه ضرر أصاب الغير أو عناصر البيئة، لأن الشخص الذي أقدم على ارتكاب الفعل الضار بيئياً، يعتبر أنه في هذه الحالة أنه قد توقع ما قد ينجم عن تصرفه هذا من ضرر، وفي ذات الوقت، يكون قد قبل بالمخاطر التي ستترتب على فعله، فيعتبر مسؤولاً عن الضرر البيئي الذي أحدثه بصفته فاعلاً قصدياً. (١) فالإهمال الإرادي يتمثل بالفعل الذي يقترفه الملوث دون نية إيقاع الضرر بالآخرين أو بعناصر البيئة، فيكون الضرر ناجماً عن قلة احتراز وتبصر، وعدم اتخاذ ما هو مطلوب لأجل منع تأذي الآخرين والبيئة من تصرفاته التي باشرها، فنية إيقاع الضرر البيئي لدى الفاعل متنتية، ولكنه في ذات الوقت يسأل عن تقصيره.

كما يلاحظ أن الدعاوي المستندة على الإهمال تشكل الغالبية العظمى من الإدعاءات المدنية في ميدان الأضرار البيئية (٢). إذ يتمثل إهمال المدعى عليه في القضايا البيئية، بمخالفته للقوانين والأنظمة وخصوصاً لتلك المتعلقة بحماية البيئة، التي غالباً ما تفرض التزامات على الأفراد والمؤسسات بعدم مخالفة هذه القوانين، أو أن تضع هذه القوانين معايير ونسب محددة لأجل المحافظة على المياه البحرية من التلوث مثلاً، فعند مخالفة هذه الشروط، فإن الملوث يكون قد ارتكب إهمالاً، لعدم تقيده بالنسب المفروضة قانوناً. وعادة ما يتم قياس تصرفات الشخص المهمل في المجال البيئي، على تصرفات الشخص العاقل المتبصر الذي إن وجد في نفس الظروف، هل يتصور أنه سيلحق الضرر بالآخرين أو بعناصر الطبيعة؟ فمقياس الحذر والحيطة التي يفرضها القانون، تقاس على تلك التي تفرض على الشخص العاقل، وفي ظل ظروف مشابهة. (٣)

لكن البعض يعترض على فكرة الاكتفاء فقط بإثبات أن الملوث قد مارس واجب الحيطة والحذر، فيقول بأن الأنشطة الضارة بالبيئة لا بد وأن تؤخذ بعين الاعتبار، إذ يمكن أن تترتب المسؤولية، حتى ولو برهن المدعى عليه على اتخاذ واجب الحيطة والحذر، فحتى يعتبر المدعى عليه مهملًا يجب أن يثبت إلى جانبه، بأنه قد تصرف بشكل غير معقول، ودرجة المعقولية هذه تعتمد على وقائع كل قضية على حدة، وبشكل أكثر على درجة خطورة وجسامة الضرر البيئي، وعلى طبيعة الأنشطة الضارة بيئياً التي يمارسها المدعى عليه، وكذلك على الإجراءات السابقة التي كان يتوجب عليه اتخاذها من أجل تجنب إيقاع الضرر بالبيئة. (٤)

١- انظر د. مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، مؤسسة بحسون للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٦، ص ٢٤٨.

٢- David Hughes, Environmental Law, London, Butter Worth, 1986, page 50-51.

٣- J. Gordon Arbuckle (and others), Environmental Law Hand book (fifth edition), Government institutes, inc, 1978, p.22.

٤- David Hughes, The previous Reference, p.51.

نستشف من ذلك، أن مجرد مخالفة التشريعات البيئية، أو مجرد مخالفة الالتزام العام الذي يقضي بعدم إحداث تلوث للأوساط البيئية، يرتب مسؤولية الملوثة، بصرف النظر عن اتخاذ واجب الحيطة والحذر أم لا، وذلك بهدف المحافظة على الأوساط البيئية سليمة من التلوث.

ومن الأمثلة على قضايا الإهمال في مجال التلوث البيئي في الولايات المتحدة الأمريكية، نستعرض قضية (Burgess ضد Tamano) في العام ١٩٧٢م، وتتلخص وقائع هذه القضية بأن أكثر من مائة ألف كالون من الزيت تسرب من مستودع للنفط في سفينة (Tamano) في خليج (Maines) (Canso) في الولايات المتحدة الأمريكية، مما أدى إلى إلحاق الضرر بصيادي الأسماك، ومالكي القوارب وأصحاب الأملاك الخاصة على الشاطئ، فباشروا هؤلاء برفع دعوى بوجه السفينة للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة من جراء التلوث. كما أن مدينة (Maines) باشرت برفع دعوى مماثلة بوجه الدولة الأمريكية. وقد أدلى المدعون، بأن السبب المباشر في تسرب النفط من السفينة وتدفعه في الخليج، كان السلوك المهمل لخفر السواحل الأمريكي، عن التلوث وعمليات التنظيف للمواقع الملوثة، فقررت المحكمة، بأن حكومة الولايات المتحدة وأثناء قيامها بمهامها، مثل إزالة التلوث تكون مسؤولة عن الأضرار المتحققة نتيجة الإهمال، بنفس الحالة التي يمكن أن تثار فيها مسؤولية الأفراد العاديين. (١)

ولقد اعتبر المشرع السوري الشخص الذي يحدث ضرراً للبيئة أو للأحياء، مسؤولاً عن هذا الضرر سواء وقع الضرر بفعله أو بفعل الأشياء التي في حوزته سواء عن قصد أو إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة الأنظمة. (٢)

٢- الضرر:

إن الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له. ولا يكفي لقيام المسؤولية وجود الخطأ بل يجب أن ينجم عن هذا الخطأ ضرر، فإذا انتفى الضرر فلا تقبل دعوى المسؤولية لأنه، لا دعوى بغير مصلحة، والمكلف بإثبات الضرر هو المضرور، وله إثباته بكافة طرق الإثبات ومنها البينة والقرائن. (٣)

١- انظر تفاصيل هذه القضية عند J. Gordon Arbuckle (and others), Environmental Law Hand book (fifth edition), Government institutes, inc, 1978, p.22.

٢- انظر المادة ١١٥١ من القانون السوري ١١٢١ لعام ٢٠١٢.

٣- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٣٠٨. ود. السنهوري، مرجع سابق، ص ٨٥٥.

وكنا قد تعرفنا على أنواع الضرر في مجال تلوث البيئة (١)، لكن ما هي صفات الضرر البيئي، أي ما هي الوضعية التي يتوجب أن يكون عليها الضرر البيئي، حتى يمكن طلب التعويض عنه. وبالتالي لكي يمكن اعتبار الضرر ركن من أركان المسؤولية الشخصية للملوث، وبالتالي واجب التعويض لا بد أن تتوافر فيه الشروط التالية:

أ- أن يكون الضرر البيئي محققاً :

يشترط لقيام المسؤولية تحقق الضرر الذي يدعيه المضرور، فلا مسؤولية دون ضرر (٢). أي أنه يشترط في الضرر البيئي حتى يمكن الاستجابة لتعويضه، أن يكون ثابتاً على وجه اليقين والتأكيد، أي أن يمس مصالح الأفراد المحمية قانوناً، أو أن يمس عناصر البيئة، وأن يكون قد وقع فعلاً وأدى وقوعه إلى إلحاق خسارة مادية أو معنوية بالمرء أو بالبيئة، أو ألحق أضراراً جسدية لدى المتضرر.

إذاً يشترط أن يكون الضرر البيئي ناتجاً وبشكل مباشر عن الفعل الضار الذي اقترفه الملوث، ويوصف عندها بالضرر الحال، ويعرف هذا الضرر على أنه، هو الضرر المائل الذي وقع بالفعل كموت المضرور، ويقع إثبات وقوع الضرر وكونه حالاً مائلاً على المضرور. فالضرر البيئي المباشر لا يثير صعوبة في إثباته وحقيقته وجوده، فعلى سبيل المثال: الشخص الذي تعرض للضرر نتيجة تسرب مواد نفطية سامة في البيئة البحرية، عندما كان يقوم بالسباحة في تلك المنطقة، مما أصابه ضيق في التنفس ونقيء مستمر، فلا شك أن الأضرار الحالة والمباشرة التي أصابت المضرور، كان سببها هذه المواد المتسربة، وإنما عليه إثبات ما يدعيه، فالحكم بالتعويض عن الأضرار البيئية المباشرة لا يثير أدنى صعوبة، لأن هذه الأضرار مرتبطة بالفعل الضار المولد لها بشكل مباشر.

وأما بالنسبة للضرر المستقبلي، فهو ضرر وإن لم يقع بالفعل، إلا أنه مؤكد الوقوع مستقبلاً، فهو ضرر تحققت أسبابه ولكن تراخت نتائجه إلى المستقبل، ولذا يجب التعويض عنه. والضرر المستقبلي قد يستطاع تقديره فوراً وقد لا يستطاع ذلك، فإذا كان من المستطاع تقديره فوراً حكم القاضي بتعويض كامل عنه. أما إذا لم يكن ممكناً تقديره فوراً، وهذا هو الغالب، فيكون القاضي بالخيار بين الحكم بتعويض مؤقت على أن يحفظ للمضرور حقه في التعويض النهائي بعد أن يتضح مدى الضرر، وبين تأجيل الحكم بالتعويض حتى هذا الوقت. (٣)

١- انظر الصفحة ١٤١ وما بعدها من هذه الرسالة.

٢- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٣٠٩.

٣- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٣١٠.

إذاً حتى يمكن طلب التعويض عن الأضرار البيئية المستقبلية، يجب حصولها في المستقبل، وأن تكون هذه الأضرار نتيجة مؤكدة ومباشرة للوضع الحالي، وأن على القاضي الناظر بالنزاع، إمكانية تحديدها بشكل منضبط وبالتالي الحكم بالتعويض عنها.

أما بالنسبة للضرر الاحتمالي، فهو الضرر الذي يحتمل وقوعه ويحتمل عدم وقوعه، فهو غير مؤكد الوقوع، على عكس الضرر المستقبلي الذي سيكون مؤكداً الوقوع حسب المجرى المعتاد للأمر. ولأن الضرر الاحتمالي غير مؤكد الوقوع فلا يعتد به ولا يكفي لقيام المسؤولية والتعويض، بل يتعين الانتظار، فإن تحقق الضرر ووقع بالفعل قامت المسؤولية، وإلا فلا مسؤولية ولا تعويض. (١)

إذاً فالأضرار البيئية المحتملة، ليست كافية بحد ذاتها للمطالبة بالتعويض ولا يمكن رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض عنها، ما لم يكن هناك ضرر حقيقي أصاب المدعي. (٢) أي أنه حتى يمكن التعويض عن الأضرار البيئية المحتملة، يجب إقامة الدليل على إمكانية حدوثها بشكل فعلي، أو إقامة البرهان بأن نشاطاً ما سيحدث أضراراً بيئية أكيدة في المستقبل.

ب- أن يكون الضرر البيئي مباشراً :

أي يجب أن يكون الضرر نتيجة طبيعية للخطأ ويكون كذلك إذا لم يكن من الممكن تفاديه ببذل جهد معقول. والقصد من هذا الشرط استبعاد دعاوي التعويض التي تقوم على الضرر المرتد وهو الضرر الذي يصيب شخصاً آخر غير المضرور الأصلي نتيجة ما لحق هذا الأخير من ضرر، ارتداداً وانعكاساً له، فهو ضرر تبعية ترتب تبعاً للضرر الأصلي. (٣)

والضرر البيئي وفقاً للقواعد العامة -لكي يمكن تعويضه- لا بد أن يكون ضرر مباشر. ولكن هذا سيؤدي إلى الاصطدام بالطبيعة الخاصة بالضرر البيئي، فمثلاً تلوث الهواء والمياه يحدث عنهما أضرار كثيرة كل ضرر منها ناجم عن الضرر الذي يسبقه، وبذلك يمكن القول بأن الأضرار البيئية يمكن أن تندرج في إطار الأضرار غير المباشرة، وذلك لا يعني أن نجرد المضرور من حقه بالتعويض لكون الضرر الناجم عن تلوث البيئة قد أدرج ضمن الضرر الغير مباشر، بل يلزم القول بأن التعويض سيشمل الأضرار المكتشفة بغض النظر عن كون بعضها ناجماً عن البعض الآخر، ولأن التوقف عند الضرر المباشر سيحرم المضرور من التعويض وهذا يتنافى مع مبادئ العدالة والإنصاف. (٤)

١- المرجع السابق، ص ٣١١.

٢- David Hughes, The previous Reference, p.29.

٣- انظر د. أحمد عبد الدائم، مرجع سابق، ص ٣١٣. =====

ومن الأمثلة عن الأضرار البيئية غير المباشرة، نضرب المثال التالي: إذا تعرضت مصادر المياه الجوفية للتلوث، نتيجة النفايات المظمورة بالقرب منها، مما دفع السلطات المعنية إلى التوقف عن تزويد السكان بالمياه من هذه المصادر، حفاظاً على سلامتهم، وقام السكان بشراء المياه من مصادر خاصة، إلى أن تقوم السلطات بإيجاد البديل، لا شك بأن الأضرار التي لحقت بالأفراد كانت بطريق غير مباشر، ناجمة عن عمليات طمر النفايات. ويرى جانب من الفقه، صعوبة في تقدير الأضرار البيئية غير المباشرة، وبالتالي التعويض عنها، ويضيف بأنه يجب تقبل منطق التعويض عن الأضرار البيئية المكتشفة فقط. (١)

ج- أن يصيب الضرر حقاً مكتسباً أو مصلحة مشروعة للمضرور:

إن من شروط الضرر الموجب للتعويض أن يصيب حقاً مكتسباً، أي فائدة يحميها القانون، ويستوي في هذا أن يكون الحق مالياً أو مدنياً أو سياسياً فالقانون يتولى حماية هذه الحقوق جميعها، أي المصالح وما يتفرع عنها. فحق الإنسان في العيش في بيئة سليمة غير ملوثة هو حق ثابت.

أما فيما يتعلق بالمصلحة المشروعة والتي هي عبارة عن رابطة لا تخالف قواعد النظام العام والآداب العامة، فإن المصالح المشروعة عديدة وتختلف باختلاف الأنظمة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وتتنوع تبعاً لتنوع قيم الآداب العامة وفكرة النظام العام. وإن الحق في بيئة سليمة خالية من التلوث هو حق أقرته العديد من الدساتير ورفعته إلى مصاف القواعد الدستورية. (٢)

٤- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٣٧.

١- انظر د. صاحب عبيد الفتلاوي، دور المسؤولية المدنية في حماية البيئة من التلوث في ضوء التقدم العلمي والتقني، بحث منشور في مجلة البلقاء للعلوم الإنسانية والاجتماعية، التي تصدر عن جامعة عمان الأهلية، المجلد الثالث، العدد الثاني، ٢٠٠١، ص ٢٠.

٢- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٣٥. حيث يقدر الباحثون والمختصون أن أكثر من ١١٠٠١ دستور وطني يكرس حق المواطن أو الإنسان في بيئة نظيفة وصحية ويلقى على عاتق الدولة واجب الوقاية من الأضرار البيئية أو تشير إلى حماية البيئة والمصادر الطبيعية. ومن بين الدول الأوروبية التي أقرت هذا الحق الدستوري، فرنسا، حيث تم إقرار الميثاق البيئي الذي صدر بموجب القانون الأساسي أو الدستوري رقم ١٢٠٥١ في آذار ٢٠٠٥ وهذا القانون يكرس حق المواطن الفرنسي في بيئة متوازنة وسليمة ونظيفة وصحية ويفرض في المقابل واجب على كل شخص المساهمة في الحفاظ وحماية البيئة وإصلاح الضرر البيئي. ومن بين الدول الأمريكية، الدستور الأرجنتيني الذي يعتبر الحق في البيئة بمثابة حق شخصي يتيح لكل شخص بإقامة دعوى أو القيام بعمل من أجل حماية البيئة. =

د- أن يكون الضرر شخصياً :

أي يجب أن يكون الشخص الذي رفع دعوى التعويض قد تضرر شخصياً وإلا فلا تسمع دعواه باستثناء ما يتعلق بالضرر الجماعي حيث يمنح المشرع بعض الأشخاص الاعتبارية كالنقابات والجمعيات حق رفع دعوى التعويض عن الأضرار التي تمس المصلحة الجماعية. (١)

وبالنسبة للضرر البيئي عادة ما يكون جماعياً لا يصيب شخصاً بل يمتد هذا الضرر لكي يصيب الكائنات الحية من إنسان ونبات وحيوان (٢). فمثلاً تلوث هواء المدن من عوادم السيارات وتلوث البيئة البحرية نتيجة إلقاء مواد ضارة ومخلفات الصرف الصحي والقمامة كل ذلك ضرر ذو طابع جماعي.

وهذا ما دفع بعض القوانين البيئية وبشكل صريح، إلى تأكيد حق الهيئات العامة والخاصة بالمدعاة عن الأضرار البيئية بشكل مباشر، كما هو الحال في قانون حماية البيئة في ولاية ميشغن الأمريكية الصادر عام ١٩٧٠ الذي أعطى المؤسسات العامة والخاصة الحق في أن تدعي على أي مؤسسة عامة أو خاصة أخرى، إذا سبب نشاطها تلوثاً للهواء أو الماء أو المواد الطبيعية الأخرى. فالعناصر التي تتعرض لخطر التلوث البيئي، هي تلك التي تكون محل استعمال مشترك، كالهواء، ومصادر المياه، والغابات، والبيئة البحرية.....الخ.

٣- العلاقة السببية بين خطأ الملوث والضرر البيئي:

حتى يسأل الملوث عن الضرر الذي أحدثه للغير أو للبيئة، يجب أن يكون هذا الضرر متصلاً سببياً بخطئه، أي أن يكون الفعل الخاطئ هو مصدر الضرر، أو أن يكون واحد من عدة وقائع تضافرت جميعها لإحداث الضرر البيئي، ففي أحيان كثيرة، ينجم عن الفعل الخاطئ ضرر، ثم يتولد عن هذا الضرر ضرر آخر، وهذا بدوره يولد ضرراً ثالثاً، وهكذا. وفي مجال التلوث البيئي برزت مشكلة صعوبة إثبات العلاقة السببية بين الفعل الضار بالبيئة وبين الضرر الذي أحدثه.

وبالنسبة للدول العربية، الدستور السعودي المادة ١٣٢١ منه تنص على أنه (تعمل الدولة على المحافظة على البيئة وحمايتها وتطويرها ومنع التلوث عنها)، والدستور القطري المادة ١٣٣١ منه تنص على أن (تعمل الدولة على حماية البيئة وتوازن الطبيعة تحقيقاً للتنمية الشاملة والمستدامة لكل الأجيال). أما الدستور السوري فلم يتضمن صراحة أي إلزام أو واجب تجاه الدولة أو المواطن بالعمل على حماية البيئة. انظر د.حمود تنار، نوبة ألفت على طلاب الدراسات العليا، مرجع سابق. أما الدستور السوري الحالي لعام ٢٠١٢ فقد أقر هذا الحق وذلك في المادة ٢٧/ منه والتي تنص على أن (حماية البيئة مسؤولية الدولة والمجتمع وهي واجب على كل مواطن).

١- انظر د.أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص ٣١٢.

٢- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٤٠.

أ- إثبات العلاقة السببية في المجال البيئي:

لا يكفي لقيام المسؤولية وقوع خطأ من شخص ما، وإصابة شخص آخر بضرر، بل يجب أن يكون هذا الخطأ هو الذي أحدث الضرر، أي يجب وجود علاقة سببية بين خطأ المدعى عليه والضرر الذي لحق المدعى. وعلاقة السببية ركن مستقل عن الخطأ، فقد يوجد الخطأ ولا توجد العلاقة السببية، وقد توجد علاقة سببية ولكن من دون فعل خاطئ. (١)

فالشخص الذي يتعرض للضرر، عليه أن يثبت صحة ما يدعيه، وعليه أن يثبت مصدر هذا الضرر، ولكن في كثير من الأحيان، تكون هناك صعوبة في إقامة الإثبات على العلاقة السببية بين الفعل والنتيجة، إذ يؤكد البعض، بأن الممارسة القضائية قد أظهرت بالفعل صعوبة إقامة مثل هذا الإثبات، مما جعل المحاكم في أكثر من مرة تكتفي بالقول بأن الفعل كان سبباً للنتيجة الحاصلة، دون أن تبين بالضبط كيفية تقرير هذا الأمر البالغ الدقة أحياناً. (٢)

وبالتالي فإن المحكمة العليا، تجري رقابة على قرارات المحاكم فيما يختص بتوافر العلاقة السببية من عدمها، فمحكمة الأساس إن أشارت إلى توافر علاقة السببية، عليها أن تبرز الوقائع التي استندت إليها، من أجل إقرار توافر علاقة السببية، وأن ترتبط هذه الوقائع بالنتيجة الضارة، وإلا كان قرارها معرضاً للنقض لفقدان الأساس القانوني، وهذا يقود إلى نتيجة مؤداها، أن الوقائع أو الأدلة، التي يعرضها المدعى للمحكمة، يجب أن تكون ذات صلة بالموضوع، ومنتجة في النزاع ومنطبقة عليه ولازمة لإثباته، كما أن تقدير هذه الأدلة وتمحيصها، أمر يرجع إلى قاضي الموضوع، الذي له صلاحية تحديد ما إذا كانت البراهين التي يعرضها المدعى، منتجة في النزاع من عدمها. فعلى سبيل المثال: إذا تعرض شخص للإصابة بمرض مزمن كالربو، نتيجة تسرب مواد سامة في مكان عمله، عيه أن يثبت أن انبعاث أو طرح أو تخزين أو إنتاج هذه المواد، هو السبب في إلحاق الضرر به، وأنه قد تعرض فعلاً للإصابة، وأن تسرب هذه المواد، هو بحد ذاته قد سبب هذا النوع من الأضرار.

لكن نلاحظ أن معظم قضايا التلوث البيئي، تحتاج إلى دليل علمي لإثبات الضرر الحاصل، وهذا الدليل يعتمد على معطيات وعناصر كل قضية، ففي تلوث البيئة البحرية، على سبيل المثال: يحتاج الأمر إلى إثبات أن نسب التسرب النفطي أو كمية النفايات (القاذورات) الملقاة من السفن تجاوزت الحدود المسموح بها، ويحتاج المدعى إلى إثبات أن هذه المواد الملوثة الناتجة من السفن هي السبب

١- انظر د. أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص ٣١٧.

٢- انظر د. مصطفى العوجي، المسؤولية المدنية، مرجع سابق، ص ٢٨٩.

الوحيد في حدوث التلوث.

ومما تجدر الإشارة إليه في هذا السياق، أن سلطة القاضي الناظر بموضوع النزاع، في تقدير قوة الإثبات للأدلة المقدمة من الأطراف، قد يصبح هذا المبدأ أكثر ضيقاً في مجال أضرار التلوث البيئي، والسبب في ذلك كما يقول البعض (١)، بأن القاضي ليس خبيراً تكنولوجياً فمسائل التلوث لها طابع علمي بحت. والقاضي عليه أن يتوخى الموضوعية، وأن يطبق القواعد القانونية التي تنص عليها قوانين حماية البيئة، بعيداً عن المحاباة والتأثيرات السياسية التي عادة ما تكون على حساب البيئة .

ب- صعوبة إثبات العلاقة السببية في مجال الأضرار البيئية:

يكاد الفقه يجمع على أن مسألة إثبات العلاقة السببية في ميدان الأضرار البيئية هو صعب للغاية (٢)، إذ تكمن الصعوبة في عدم القدرة على تحديد التلوث بشكل دقيق في أكثر الأحيان، كما أن الوقوف على مصدر الضرر أو نوع التلوث الذي سبب الضرر في غاية الصعوبة، إذ تساهم عوامل عديدة في إحداث الضرر، فمن الثابت علمياً أن مصادر التلوث لا تحدث نتائج متماثلة دائماً ، ذلك لأن الظروف الطبيعية تلعب دوراً مهماً في هذا المجال وبالنتيجة سيؤدي ذلك إلى صعوبة تحديد المصدر الأساسي المسبب لوقوع الضرر. فعلى سبيل المثال: لو أخذنا تلوث البيئة البحرية، يمكن القول بأن سبب التلوث، إغراق النفايات من السفن، وقد يكون السبب تسرب النفط من أحد السفن، وقد يكون التسرب النفطي من اليابسة، أو مياه الصرف الصحي من البر أو من السفن. فالأضرار البيئية غالباً ما تتولد عن عدة مصادر، وتوصف بأنها أضرار ناجمة عن تلوث تدريجي ومتكرر (٣).

أي أنه تدخلت أسباب عديدة في إحداث الضرر، فهل تعد كلها متساوية من حيث الأهمية؟ وهل تقرر المسؤولية على هذا الأساس أم ينظر إلى أهمها ولا يؤخذ غيره بعين الاعتبار؟ وهذا ما تناولته النظريتان:
التاليتان:

١- J. Clarence David and Barara, S. Davis the politics of pollution, second edition, first printing, 1975, p.3-7.

٢- Michel prieur, Droit de l'environnement, Dalloz, Delta, 2001, p,mo,856.

٣- انظر د.صاحب عبيد الفتلاوي، دور المسؤولية المدنية في حماية البيئة من التلوث في ضوء التقدم العلمي

والتقني، مرجع سابق، ص ٢٠.

النظرية الأولى: نظرية تكافؤ الأسباب: تنص هذه النظرية على أنه يجب الاعتداد بكل سبب اشترك في إحداث الضرر ولو كان سبباً بعيداً ، لأن جميع الأسباب التي تداخلت في وقوع الضرر تعتبر أسباباً متكافئة، ولذا سميت هذه النظرية بنظرية تكافؤ الأسباب.

النظرية الثانية: نظرية السبب المنتج أو السبب الفعال في إحداث الضرر: وملخص هذه النظرية أنه إذا تداخلت عدة أسباب في إحداث الضرر فيجب التمييز بين الأسباب العارضة والأسباب المنتجة ويجب بالتالي إهمال الأولى والاعتداد بالثانية. ويعتبر السبب منتجاً إذا كان من طبيعة الأمور أن يؤدي قيامه إلى وقوع الضرر أو هو ما يؤدي عادة على وقوع مثل هذا الضرر.

ولقد أخذ القضاء السوري بنظرية السبب المنتج في العديد من أحكامه.(١)

لكن بما أن هناك صعوبة في إثبات العلاقة السببية بين التلوث البيئي والضرر، لذلك رأى جانب من المختصين، أنه يمكن اللجوء إلى الاحتمال والظن بحيث يكون الدليل الاحتمالي على وجود السببية بين الخطأ والضرر كافياً للقول بقيام المسؤولية. بمعنى أنه سيتم الأخذ بمبدأ العلاقة السببية المفترضة، ودون الحاجة للوصول إلى تقرير هذه العلاقة وبشكل أكيد(٢).

لكن هذا الرأي قد انتقد بأنه سيؤدي بالنتيجة إلى التشديد على المسؤولية عن التلوث البيئي وهي بالنتيجة ستؤثر تأثيراً سلبياً في العدالة التعويضية(٣). إلا أن اتجاهاً آخر يرى بضرورة إطلاق سلطة القاضي في تقرير العلاقة السببية، ويمكن للقاضي أن يحكم بالمسؤولية التضامنية عندما يعجز عن تحديد المسؤول الرئيس الذي أحدث الضرر وبالتالي ستضيع حقوق المضرورين عن تلوث البيئة مما يجعلهم يشعرون بالإحباط(٤).

١- انظر د. أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني، مرجع سابق، ص ٣١٩.

٢- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق ص ١٤٨ .

٣- المرجع السابق.

٤- انظر د. سعيد سالم جويلي، مواجهة الأضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل

لل قانون في حماية البيئة وتنميتها، المشار إليه سابقاً، ص ٢٠ وما بعدها.

الفرع الثاني

المسؤولية المادية (الموضوعية) عن تلوث البيئة البحرية

كما بينا فيما سبق، أن كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض، كما أن الدولة التي ينسب إليها عمل غير مشروع تلتزم وفقاً للقانون الدولي بتعويض الدولة التي ارتكبت ذلك العمل في مواجهتها. إذاً تلك معالم المسؤولية التقليدية، فالخطأ أو العمل غير المشروع، هو عماد المسؤولية، فإذا انقضى لا تترتب مسؤولية المدعى عليه، ولو كان من المقطوع به أن نشاطه قد تسبب في الأضرار المدعى بها.

على أن تلك التعاليم إذا كانت تتماشى مع الأنشطة العادية التي تترتب أضرار للغير، فإنها لم تعد تتلاءم مع ما قاد إليه التقدم العلمي والتكنولوجي الحديث، من ممارسة أنشطة لا يمكن تكيفها بأنها خاطئة، أو تتطوي على مخالفة لقواعد القانون.

وبالنظر إلى الأنشطة الضارة بالبيئة فإنها تدخل في هذا النوع الأخير، حيث إن التمسك بالقواعد التقليدية للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة، سيكون له آثار عملية غير عادلة، لما فيه من تبسيط قانوني، لا يتفق مع ما يكتنف المسؤولية البيئية من صعوبات استثنائية، لازمت التطور العلمي والصناعي المعاصر.

حتى أنه يقال أن مشاكل البيئة وحمايتها ساهمت وبشكل ملحوظ في التطور الذي يمر به النظام القانوني للمسؤولية على الصعيدين الداخلي والدولي، بسبب ما تنسم به الأضرار البيئية من طبيعة خاصة، بحيث تثير العديد من المشاكل القانونية مما يستلزم تطوير النظام القانوني للمسؤولية، بحيث لا يقف عند حد علاج الأضرار البيئية بعد حدوثها بل الحد من الأضرار والأخطار التي تصيب البيئة، والعمل على منعها ومكافحتها، حيث يستلزم ذلك تطوير قواعد المسؤولية بحيث تتلاءم مع الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية، وذلك ملائم لأننا لا نطالب بهدم عناصر المسؤولية التقليدية، بل تبقى هذه المسؤولية محتفظة بعناصرها كاملة بما يتلاءم مع المشكلة المعروضة، حيث أن اللجوء إلى القواعد التقليدية في المسؤولية ينطوي على مغبة ضياع حقوق المضرورين في إصلاح ما لحقهم من ضرر أو خسارة، إذ يلزمهم إثبات الخطأ أو العمل غير المشروع في جانب المدعى عليه. وفي الوقت نفسه لا غنى عن استعمال تقنيات ومخترعات العصر الحديث. ومن هنا كان لا بد للنظم القانونية من البحث عن حل توفيقى. ووجد هذا الحل في المسؤولية المادية أو الموضوعية (المسؤولية البيئية المطلقة).

أولاً : تعريف المسؤولية المادية وأساسها القانوني:

تعرف المسؤولية المادية أو الموضوعية بأنها مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر حيث تلزم المسؤول قانوناً بتعويض الضرر الذي يلحق بالغير ولو بغير خطأ منه.

حيث أن المحور الأساسي الذي تدور حوله المسؤولية المادية وجوداً يقوم على فكرة الضرر، وينتهي بتعويض الضرر دون ثمة رابطة ضرورية بين نقطة البداية والمتمثلة (بالضرر) ونقطة الوصول والمتمثلة (بالتعويض).

أي أن هذه المسؤولية تقوم على الاكتفاء بوقوع الضرر وإثبات علاقة السببية بينه وبين النشاط الذي أحدثه. فالخطأ أو العمل غير المشروع ليس ركن من أركان المسؤولية. فكل فعل أو عمل يسبب ضرر للغير يلزم فاعله بالتعويض. فتقوم المسؤولية إذا توافر ركنان هما الضرر ورابطة السببية بين الضرر وبين فعل المدعى عليه(١).

وتجدر الإشارة إلى أن هذه المسؤولية وجدت قبولاً في الفقه في مجال الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة(٢). لكن ما هو الأساس القانوني للمسؤولية المادية أو الموضوعية؟.

يرجع الأساس القانوني للمسؤولية المادية أو الموضوعية إلى فكرة تحمل التبعة(٣). وتعرف نظرية تحمل التبعة بأنها تلك النظرية التي لا تعنى أصلاً بالخطأ، بل تعنى بالضرر الذي يصيب شخصاً بسبب تصرف أو شيء يخص شخصاً آخر، فعندئذٍ يلزمه أن يتحمل تبعة ما أوجده ما دام أنه يفيد من مغانمها. وإن هذه النظرية تعتمد على ركيزة أساسية مضمونها (العدالة التعويضية) وهذا ما يبرر وجودها سواء أسست هذه العدالة على قاعدة الخطر المستحدث أو العدالة أو الغرم بالغرم(٤).

١- نظرية المخاطر المستحدثة: والتي يعبر عنها بالصورة العامة أو المطلقة لنظرية تحمل التبعة، ومن مقتضاها أن كل من أحدث خطر للغير سواء بنشاطه الشخصي أو باستخدامه أشياء معينة يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطر(٥).

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص ٧٦٠.

٢- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٧٣.

٣- انظر د. مأمون عبد الرشيد، دور القانون المدني في حماية البيئة، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل.....المشار إليه سابقاً، ص ٩.

٤- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٧٥.

٥- انظر د. سليمان مرقس، الوافي، في شرح القانون المدني، المجلد الأول، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١٥٧.

وبغض النظر عن وقوع خطأ منه أو عدم وقوعه، حيث أن المسؤولية المقررة في كلا الفعلين تنشأ عند وجود الضرر دون البحث في سلوك الفاعل، فالذي أوجد نشاط خطر سيتحمل تبعته. (١)

ويلاحظ أن هذه النظرية وجدت صداها في ظل الأنشطة الصناعية والتجارية المولدة للأخطار التكنولوجية، ومنها خطر تلوث البيئة في المجال النووي و الإشعاعي، حيث انعقدت مسؤولية مستغل هذه الأنشطة الخطرة عن الضرر الناتج عنها ومن دون حاجة لإثبات خطأ ما.

٢- العدالة: تعد هذه النظرية مرآة للأخلاق، والعدالة تأبى أن يتحمل المضرور ما وقع من ضرر عليه، لأن هذا ظلم فادح، فضلاً عن أنه ليس من العدل أن يتحملة من لم يكن في حدوثه أي دور أو نصيب، بل يستوجب أن يتحمل عبأها من أحدث هذا الضرر ونتائجه. (٢)

٣- الغرم بالغنم: تبلورت هذه الصورة بعدما اتضح للفقهاء أن الأخذ بنظرية تحمل التبعة بصورتها المطلقة من شأنه أن يجعل الشخص مسؤولاً عن النتائج الضارة لأي نشاط يبذله، وبالتالي سيؤدي إلى قتل النشاط النافع. لذلك ذهب البعض إلى أن نظرية تحمل التبعة يجب أن تطبق فقط في الحالات التي يكون فيها الشخص قد زاد من المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع، وذلك بإنشاء مشروع يدر عليه ربح فينبغي له أن يتحمل تبعه هذا النشاط إذا أضرت هذه الأعمال بالغير (٣). أي تقتصر على الشخص الذي يخلق لنفسه مصدر للكسب أو الثراء وفي الوقت نفسه يخلق الخطر لغيره أو للبيئة المحيطة به.

١- فخري رشيد مهنا، أساس المسؤولية التقصيرية ومسؤولية عديم التمييز، مرجع سابق، ص ١٥٧.

٢- أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، مرجع سابق، ص ٣٠٠.

٣- انظر هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، مرجع سابق، ص ١٧٧.

ثانياً : تطبيق هذه المسؤولية في مجال تلوث البيئة البحرية:

في خصوص الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، بوجه عام، يقول البعض، إنه من اليسير، ومن العدل أحياناً، إقامة نظام التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية على المسؤولية الموضوعية، حيث يكفي بأن يثبت المضرور ما لحقه من ضرر فقط(١). ذلك أن اشتراط أن يكون العمل غير مشروع دائماً، أو أن يوجد خطأ، يؤدي إلى تقليص حالات المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، لأنه كثيراً ما تحدث تلك الأضرار نتيجة ممارسة الدولة أو الأشخاص لحقوقهم، أو بسبب ما يقوم به الأشخاص أو الدولة من أنشطة مشروعة.....وبالتالي لا يصح الاعتداد بعدم المشروعية كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعة المسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تترتب نتيجة التلوث.....إنما يمكن الاعتداد بمجرد التسبب في إحداث التلوث بصرف النظر عن الخطأ أو الإهمال بما يعني الأخذ بفكرة المسؤولية المطلقة(٢).

وهنا أخذت عدد من الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث، بهذا النوع من المسؤولية ونصت عليه صراحة، ومن ذلك:

١- ففي مجال تلوث البيئة البحرية بالبترو، أخذت اتفاقية بروكسل المبرمة في ١٢٩١ نوفمبر عام ١٩٦٩م المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترو(٣) بالمسؤولية المطلقة (المادية) لمالك السفينة. فقد نصت المادة ٣١-١١ منها على أن (.....مالك السفينة وقت وقوع الحادث، أو وقت وقوع أول حدث إذا اشتملت الحادثة على سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث). ويكفي للحكم بالتعويض أن يثبت المضرور وقوع الضرر به وعلاقة السببية بين ذلك الضرر والتلوث الناشئ عن تفريغ البترول أو تسريه، دون حاجة لإثبات الخطأ في جانب مالك السفينة.

٢- في مجال تلوث البيئة البحرية بالمواد النووية، أخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية (المطلقة) اتفاقيتان:

أ- اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢م المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية(٤)، حيث نصت صراحة المادة ٢١-١١ على أنه (يعتبر مشغل السفينة مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية، مسببة عن وقود نووي،

١- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص ٤٧٧.

٢- انظر د.عبد الواحد الفار، الالتزام الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ١٩٨٢، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ١١٢-١١٣.

٣- أقرت الجمهورية العربية السورية هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ٢٥١ تاريخ ٢٣/٣/١٩٧٢م.=====

أو بقايا أي فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة).

ب- اتفاقية بروكسل لعام ١٩٧١م المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية. حيث جاء في ديباجتها أن (مشغل المنشأة النووية يكون وحده مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها حادثة نووية أثناء النقل البحري للمواد النووية). ولما كانت هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية باريس المبرمة عام ١٩٦٠م الخاصة بالمسؤولية قبل الغير في مجال الطاقة النووية، وكانت هذه الأخيرة تأخذ صراحة بالمسؤولية المطلقة لمشغل المنشأة النووية عن الأضرار التي تحدث للغير، فلا خلاف في أنها تتبنى نظرية المسؤولية المطلقة.

هذا فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية، لكن ماذا عن التشريع السوري، هل أخذ بهذه المسؤولية أم لا؟ هذا ما سنتعرف عليه في الفقرة القادمة.

نستطيع القول بأن المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية يجب أن تبنى على المسؤولية المادية، في الحالات التي لا يكون فيها خطأ من قام بالنشاط البيئي الضار ظاهراً. أو لم تستطع الجهة التي تفصل في دعوى المسؤولية تكييف ذلك النشاط بأنه يعد عملاً غير مشروع. فغياب الخطأ أو العمل غير المشروع أو تعذر إثباتهما لا يحول دون تعويض الأضرار البيئية.

إن المعيار الذي يجب اعتماده لقبول دعوى المسؤولية هو وقوع الضرر وثبوت علاقة سببية بينه وبين النشاط الذي أحدث ذلك الضرر، حتى ولو كان ذلك النشاط مشروعاً ومبرراً. وكما يقول البعض، فإنه من الأهمية البالغة لحماية البيئة وصيانتها أن تبنى المسؤولية على مجرد إثبات وجود علاقة سببية بين النشاط والضرر أكثر من أن تبنى فقط على نية الضرر أو على سلوك خاطئ آخر. (١)

فمن يستعمل أو يشغل سفينة أو ناقلة نפט، أو يمارس نشاطا استكشافيا أو استغلالياً للبيئة البحرية، يكون ملزم بتعويض الأضرار التي نتجت عن ذلك الاستخدام أو التشغيل الذي أدى إلى تلوث البيئة البحرية بالنفايات أو إغراق المركبات أو المواد السامة أو النفط.

ونلاحظ أن هذه المسؤولية القائمة على الضرر (المسؤولية المادية أو الموضوعية) قد أخذ بها المشرع السوري وذلك في القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية، حيث نص على أنه: (٢) يعتبر مسؤولاً عن حادث التلوث في مجال تطبيق أحكام هذا القانون:

٤- أقرت الجمهورية العربية السورية هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم ٥٨٤ تاريخ ٢٣/٤/١٩٧٣م.

١- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص ٤٧٦.

٢- انظر المادة ١٥١ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية.

- ١- مالك السفينة أو الناقله وريانها ووكيلها أو مستأجرها في حال حدوث التلوث منها.
- ٢- مالك الأجهزة أو مستثمرها أو حائزها بأي شكل كان إذا حصل التلوث من أجهزة حفظ الزيت أو نقله أو ضحه ضمن البحر.
- ٣- مالك المنشأة أو المنصة البحرية القائمة في البيئة البحرية ومديرها إذا وقع الضرر منها.
- من خلال النص السابق نلاحظ أن المشرع السوري أخذ بالمسؤولية المادية لتلوث البيئة البحرية، حيث اعتبر مالك السفينة أو الناقله وريانها ووكيلها أو مستأجرها مسئول عن التلوث الحاصل بمجرد حصول التلوث من تلك السفينة أو الناقله سواء كان هناك خطأ من أحدهم أم لم يكن هناك خطأ.
- كما اعتبر مالك الأجهزة أو مستثمرها أو حائزها بأي شكل كان مسئول عن التلوث الحاصل للبيئة البحرية إذا حصل التلوث من أجهزة حفظ الزيت أو نقله أو ضحه ضمن البحر، ولم يشترط أن يكون هناك خطأ أو عمل غير مشروع، إنما اشترط المشرع حصول التلوث فقط. أي أن المشرع بنى المسؤولية على مجرد حصول الضرر أو التلوث دون الاعتداد بالخطأ.
- كما اعتبر مالك المنشأة أو المنصة البحرية القائمة في البيئة البحرية ومديرها مسئول عن التلوث بمجرد حصول الضرر منها.
- على الرغم من أن المشرع أخذ بهذه المسؤولية إلا أنه حدد حالات يعفى فيها الملوث من الغرامة (١) وهذه الحالات أتت على سبيل الحصر وهي: (٢)
- ١- إذا حدث التلوث درءاً لخطر يهدد السفينة أو الناقله أو المنشأة أو المصنع أو الأجهزة أو سلامة الأرواح.
- ٢- إذا حدث التلوث نتيجة اتخاذ طاقم السفينة التدابير اللازمة للحيلولة دون إصابة بضاعة السفينة أو الناقله بأضرار جسيمة.
- ٣- إذا تبين أن تسرب الزيت كان نتيجة كارثة بحرية طبيعية أو حادث قاهر، وأصاب السفينة أو الناقله أو الأجهزة ولا يمكن وقفه أو تجنبه.
- ٤- إذا تبين أن تسرب الزيت كان نتيجة عطل مفاجئ في السفينة أو الناقله ومن غير فعل من الريان أو المسئول عنها.

١- وهذه الغرامة وبحسب المادة ١٦١ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦ تتراوح بين (١٥٠٠٠) مئة وخمسين ألف ليرة

سورية ومليون ليرة سورية أو ما يعادلها بعملة قابلة للتحويل.

٢- انظر المادة ١١١ من القانون السابق.

لكن المشرع حدد عدد من الشروط للاعتداد بالحالات السابقة وهي:

- أ- أن يكون المتسبب بالمخالفة قد أبلغ سلطة الميناء المعني بالحادث وأسبابه فور وقوعه موضحاً الأسباب والإجراءات المتخذة إزاء الحادث القاهر.
- ب- أن تكون السفينة أو ناقلة الزيت ملزمة بحيازة سجل زيت وقد دونت فيه هذه الواقعة فور حصولها.

لكن المشرع كان حذراً في إعطاء هذا الإعفاء عن التلوث في هذه الحالات، وحتى لا تكون هذه الحالات ذريعة لكل من يلوث البيئة البحرية، فألزم الريان وفي كل الأحوال بأنه هو المسؤول عن الأضرار الناجمة عن التلوث الحاصل وعن تكاليف الإزالة أيضاً .

مما سبق ذكره نستطيع القول، أن المطالبة بالتعويض عن الضرر الناشئ عن تلوث البيئة البحرية، لا يتطلب بالضرورة إثبات وجود خطأ أو عمل غير مشروع في جانب المدعى عليه، وإنما يكفي ثبوت الضرر وأنه نتيجة طبيعية لنشاط هذا الأخير.

وبصفة عامة، فإن الأنشطة الضارة بالبيئة هي، في غالبها، أنشطة استثنائية في خطورتها، ولا مانع أن توضع نظم قانونية استثنائية لمواجهة آثارها. ولما كانت المسؤولية المادية هي، في الأصل، من النظم الاستثنائية، فإنه تتلاءم معطيات أعمالها مع الأضرار التي تنشأ عن الأنشطة الخطيرة الضارة بالبيئة بوجه عام.

وعلى ذلك، فإن تطبيق المسؤولية المادية، أو الموضوعية، لا يعني عدم إمكان مسائلة المدعى عليه عن الأنشطة التي يقوم بها على أساس الخطأ، أو العمل غير المشروع. فإذا توافر الخطأ أو العمل غير المشروع تمت المسائلة على أساس أي منهما. وإن انعدم اللجوء إلى المسؤولية المادية أو الموضوعية (المسؤولية المطلقة).

المطلب الثاني

مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية

تعتبر المسؤولية القانونية جزءاً أساسياً في كل نظام قانوني وعلى الصعيدين الوطني والدولي، وتأتي أهميتها في كونها أداة جيدة لتطوير القانون عموماً بما تكفله من ضمانات ضد التعسف ومخالفة الالتزامات والواجبات القانونية، فهي تعمل على ضمان احترام القانون، وقواعدها تعتبر حجر الزاوية في أي نظام قانوني، فالمسؤولية والقانون وجهان لعملة واحدة باعتبار أن كل الحقوق يترتب على المساس بها أثر قانوني هام يكمن في فكرة المسؤولية(١).

وإن الواجبات القانونية ليست نوعاً واحداً بل أنواع متعددة تنتمي إلى الأفرع المختلفة للقانون ومخالفة هذه الواجبات القانونية المختلفة يؤدي إلى انعقاد مسئوليات متباينة الأنواع كذلك وبالتالي وجدت المسؤولية المدنية والجزائية والدولية والإدارية.....الخ.(٢)

وبالنسبة لمسؤولية الدولة (الإدارة)(٣) فإن الأمر لا يخرج كثيراً عن الإطار العام، حيث يقصد بمسؤولية الدولة التزام الدولة بدفع تعويض لمن تصيبه أضرار نتيجة ممارسة النشاط الإداري للدولة أو أحد الأشخاص العامة، وذلك في إطار أوضاع وأحكام المسؤولية المعمول بها.

ويلاحظ أن مبدأ مسؤولية الدولة لم يظهر في عالم القانون دفعة واحدة، فقد كانت القاعدة المسلمة تماماً، هي عدم مسؤولية الدولة وذلك عند نشأة الدولة الحديثة في أوروبا في القرن السادس عشر، ثم بدأ الفكر القانوني يسلم بهذه المسؤولية في حالات استثنائية محددة، ظلت تتسع رويداً رويداً، إلى أن وصلنا في السنوات الأخيرة إلى أن تكون القاعدة هي مسؤولية الدولة والاستثناء هو عدم مسئوليتها.

١- انظر د.جمال محمود الكردي، دراسات في التشريعات البيئية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٠م، ص٤٦.

٢- انظر المحامي عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، دراسة مقارنة بين القانون الأردني والقانون المصري، دار حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، إربد، الأردن، طبعة مشتركة مع دار اليازوري، عمان الأردن، ودار دروب للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١١م، ص٢٢.

٣- ومن الملاحظ أن مسؤولية الدولة تعرف في الفقه والقانون بمسؤولية الإدارة، وإن كان الأدق هو القول بمسؤولية الدولة، لأن الدولة هي الشخص الاعتباري الذي يمارس وظائف متعددة إحداها الوظيفية الإدارية.

وقد أكدت محكمة التنازع الفرنسية استقلال قواعد المسؤولية الإدارية عن قواعد المسؤولية المدنية وذلك في حكمها الشهير المعروف باسم (Blanco) الصادر عام ١٨٧٣، والتي قررت فيه أن، مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب الأفراد الناجمة عن تصرفات الأفراد التابعين لها في المرافق العامة لا يمكن أن تنظم بواسطة المبادئ المستقرة في القانون المدني من أجل علاقات الأفراد بعضهم ببعض، وأن هذه المسؤولية لها قواعدها الخاصة والتي تختلف بحسب حاجات المرفق والضرورة في التوفيق بين حقوق الدولة ومصالح الأفراد. (١)

ولكن ذلك لا يعني استبعاد القواعد المدنية نهائياً من هذا المجال، فلا تزال هذه القواعد تطبق على بعض قضايا المسؤولية التي ترفع على الإدارة ويختص بها القضاء العادي.

وتجدر الإشارة إلى أن مبدأ مسؤولية الدولة عن أنشطتها الضارة بالبيئة قد وجد أساساً له على الصعيد الدولي في المؤتمرات والاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة.

فمن المؤتمرات الهامة في هذا المجال مؤتمر استكهولم حول البيئة الإنسانية عام ١٩٧٢ حيث نص في المبدأ ١٢١١ منه على (الدولة مسؤولية ضمان أن الأنشطة التي تتم داخل ولايتها أو تحت إشرافها لا تسبب ضرراً لبيئة الدول الأخرى أو للمناطق فيما وراء حدود ولايتها الوطنية وإلا تحملت الدولة مسؤولية تعويض هذه الأضرار). (٢)

كما نصت المادة ٢٣٥١-١١ من اتفاقية قانون البحار العام ١٩٨٢ على أن (الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولية وفقاً للقانون الدولي).

لكن السؤال الذي يثور مع إقرار مسؤولية الدولة (٣)، ما هو أساس هذه المسؤولية: هل تسأل الدولة على أساس الخطأ؟ أم تسأل على أساس الخطر؟.

حيث إن الأخذ بالخطأ كأساس لمسؤولية الدولة، يجب أن تتوافر أركان لهذه المسؤولية الإدارية وهي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية، شأنها شأن المسؤولية التقليدية للأشخاص.

١- انظر د. ثروت بدوي، القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١١٠ وما بعدها.

٢- انظر د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية، مرجع سابق، ص ١٠٣ وما بعدها.

٣- وعلى المستوى الدولي تتعقد مسؤولية الدولة في المجال البيئي إذا ارتكبت عملاً أو أنتت نشاطاً يشكل تعدياً على البيئة ومواردها على نحو يلحق ضرراً بغيرها، بحيث تعد مرتكبة لعمل مخالف لقواعد القانون الدولي البيئي الذي يفرض عليها التزاماً عاماً بالحفاظ على البيئة.

أما إذا أخذنا بالخطر كأساس لمسؤولية الدولة، فإن الأمر يختلف تماماً حيث تتحقق مسؤولية الدولة، نتيجة لحدوث ضرر بسبب أحد أعمال الدولة، ولو كانت هذه الأعمال مشروعة ولا تمثل خروجاً عن القانون.

وبالتالي سنقوم بدراسة هذا المطلب بتقسيمه إلى فرعين هما:

الفرع الأول: مسؤولية الدولة على أساس الخطأ في مجال تلوث البيئة البحرية.

الفرع الثاني: مسؤولية الدولة على أساس المخاطر في مجال تلوث البيئة البحرية.

الفرع الأول

مسؤولية الدولة على أساس الخطأ في مجال تلوث البيئة البحرية

تمثل القاعدة العامة والمبدأ الأصيل في كافة الفروع القانونية، بأن الخطأ هو الأساس للمسؤولية، ويعد الخطأ أيضاً القاعدة الأساسية والأصلية في ترتيب مسؤولية الدولة في نطاق القانون العام.

وتقوم مسؤولية الدولة على أساس الخطأ بتوافر الخطأ، وأن يترتب على هذا الخطأ ضرر معين يصيب أشخاص معينين، وأن تتوافر العلاقة السببية بين الخطأ الصادر والضرر الناتج عنه، فإذا توافرت هذه العناصر فإنه تتقرر مسؤولية الدولة.

والخطأ كأحد الأركان العامة في مسؤولية الدولة (مسؤولية الإدارة)، يقصد به، أن تقوم الإدارة بعمل مادي أو تصدر قرار إداري، ويكون هذا العمل أو القرار مخالف لنصوص القوانين أو اللوائح التي كان على الإدارة مراعاتها في نشاطها الإداري، فالخطأ يتمثل إذاً في مخالفة قانونية في عمل مادي أو في قرار إداري صدر من جهة الإدارة (خطأ إيجابي)، أو بعدم اتخاذ القرارات الإدارية اللازمة لحماية البيئة (خطأ سلبي). وفي هذا الفرع سنحدد أساس مسؤولية الدولة القائمة على الخطأ أولاً، وثانياً مدى تطبيق هذه المسؤولية في مجال تلوث البيئة البحرية.

أولاً: مسؤولية الدولة القائمة على الخطأ :

إن الأعمال التي تنسب إلى الدولة يقوم بها في الحقيقة والواقع أشخاص طبيعيين، وذلك لأن الدولة هي شخص اعتباري معنوي، وهؤلاء الأشخاص الطبيعيون هم طائفة من أفراد الجماعة يسمون الموظفين، وهم الذين يقومون بمهام الدولة، وأعمال سلطاتها المختلفة، إشباعاً للحاجات المتنوعة لشعب الدولة وسكانها، وتحقيقاً للمصالح المتعددة للمواطنين والأفراد والمجتمع.

فعندما نتكلم عن أعمال الدولة وسلطاتها، فإننا نقصد في واقع الأمر أعمال موظفيها والسلطات والاختصاصات الممنوحة لهم. فالدولة شخص معنوي لا تقوم بعمل بنفسها، وإنما عن طريق ممثلين لها هم موظفوها وعمالها، ولكننا ننظر إلى الدولة كجماعة حديثة منظمة باعتبارها شخص له حقوق وعليه واجبات، كالأشخاص الطبيعيين.^(١)

١- انظر د.أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، دار النهضة العربية، ١٩٩٧م، ص ٦٨٠. و د.جورجي شفيق

ساري، مسؤولية الدولة عن أعمال سلطاتها، دار النهضة العربية، ط ٢، ١٩٨٢م، ص ١٦٣.

والخطأ الذي ينسب للإدارة تختلف صورته، فقد يكون خطأ إيجابياً وقد يكون خطأ سلبياً (١).

١- الخطأ الإيجابي: يتجلى هذا الخطأ في أعمال الإدارة القانونية والمادية على حد سواء.

أ- الأعمال القانونية: وتتمثل هذه الأعمال بـ:

- الخطأ في إصدار القرارات الإدارية البيئية: وذلك بإصدار قرارات إدارية معيبة يؤدي تنفيذها إلى تلوث البيئة والإضرار بها وبالمتعاملين معها، ومن أمثلة ذلك: أن يصدر قرار إداري من الجهة المختصة بالسماح لإحدى السفن التي ترتاد البيئة البحرية السورية برمي فضلات الطعام دون تحقيق الشروط (٢) التي نص عليها القانون الخاص بحماية البيئة البحرية مما أدى إلى تلوث البيئة البحرية والإضرار بالأشخاص المتعاملين مع هذه البيئة.
- أداء المرفق لعمله على نحو سيء (٣): حيث إن المرفق العام ملزم بمواصلة الخدمة عملاً بمبدأ دوام سير المرافق العامة بانتظام واطراد، وفي الوقت نفسه فالإدارة ملزمة بإتباع أحدث الطرق العلمية والتقنية عند ممارسة نشاطها عملاً بمبدأ قابلية المرفق للتطور مع الظروف والمتغيرات العلمية والتقنية المستجدة فيلزم آنذاك لحماية البيئة أن يستخدم المرفق الآلات التي يكون ضررها قليلاً على البيئة، ومن ذلك ما ألزم به قانون حماية البيئة البحرية إدارة المرافق والمصبات النفطية بإنشاء تسهيلات استقبال مرفأيه لاستلام المياه والمخلفات الناتجة عن عمل محركات ومعدات وتجهيزات السفن وناقلات الزيت (٤)، وبالتالي إذا كانت هذه التسهيلات سيئة

١- أظهرت المحكمة الإدارية العليا السورية أهمية عنصر الخطأ في مسؤولية الإدارة عن تصرفاتها الخاطئة في قرارها /١٠٧/ لعام ١٩٦٧م عندما ذكرت أن (مسؤولية الدولة عن أعمالها التي تبنى على الخطأ تستلزم توافر أركان ثلاثة هي ١- أن يكون هناك خطأ منسوب إلى الإدارة. ٢- أن يصيب الفرد ضرر بسبب هذه الخطأ. ٣- أن تقوم علاقة سببية بين الخطأ والضرر. ويندرج في مدلول الخطأ العمل غير المشروع وهو يتناول الفعل السلبى والفعل الإيجابى وينصرف معناه إلى مجرد الإهمال والفعل العمد على السواء). انظر د. عبد الله طلبة، الرقابة القضائية على أعمال الإدارة، منشورات جامعة حلب، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، طبعة ٢٠٠٩م، ص ٣٣٨.

٢- وهذه الشروط هي: ١- أن تكون فضلات الطعام خالية من أي مادة ملوثة أو ضارة بالبيئة البحرية، أو الصحة البشرية. ٢- أن تكون فضلات الطعام مطحونة بحيث تكون قادرة على المرور عبر تقوُب منخل لا يزيد قطره على ٢٥١م. ٣- كل ذلك بعد الحصول على موافقة مسبقة من المديرية العامة للموانئ وفقاً لقواعد اتفاقية مار بول. ٤- أن يكون الرمي في مواقع ضمن البحر تبعد مسافة لا تقل عن ١٢١ ميل بحري من أقرب اليابسة.

٣- انظر د. عبد الله طلبة، مرجع سابق، ص ٣٥١. و أ.د. سليمان الطماوي، مسؤولية الإدارة عن أعمالها غير التعاقدية، دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، مصر، ط ٣، ١٩٥٤م، ص ١١٨.

٤- انظر المادة ١٣/ من القانون ٩ لعام ٢٠٠٦

وأدى ذلك إلى تلوث البيئة البحرية تكون الإدارة هي المسؤولة لأنها قدمت الخدمة بشكل سيء.

ب- الأعمال المادية: (١) حيث تقوم الإدارة بأعمال مادية لا تبتغي من ورائها إحداث أثر قانوني بشكل مباشر، لكنها قد تؤدي إلى إحداث آثار والتزامات قانونية إذا نتج عنها ضرر للغير فتحرك آنذاك مسؤولية الإدارة. ومن أمثلة ذلك: الأعمال الفنية التي يقوم بها رجال الإدارة بحكم وظائفهم كمهندسين، وكذلك الأعمال التي تتخذ لتنفيذ القرارات الإدارية كوضع وحدات المعالجة والتدوير للنفايات والزيوت التي تحملها السفن وتتخلص منها في مرفئ الاستقبال المخصصة لها، وبالتالي إذا أخطأت الإدارة في هذه الأعمال ونجم عن ذلك ضرر بالفرد أو البيئة قامت مسؤوليتها وألزمت بالتعويض.

٢- الخطأ السلبي:

ويعتبر امتناع الإدارة عن اتخاذ الإجراءات القانونية والمادية اللازمة لحماية البيئة فتمتنع الإدارة عن القيام بممارسة نشاطها الإداري الضبطي والمرفقي الذي تقضي به قواعد القانون البيئي وتتجلى حالات الامتناع هذه بـ:

أ- عدم اتخاذ القرارات الإدارية اللازمة لوقاية البيئة:

فامتناع الهيئات الإدارية المعنية بحماية البيئة عن اتخاذ القرارات الإدارية تنفيذاً لقواعد القانون البيئي يثير مسؤوليتها الإدارية.

ب- امتناع المرفق عن أداء عمله (٢):

فإذا ترتب على ذلك ضرر للأفراد قامت مسؤولية الإدارة ومن أمثلة ذلك: أن المشرع ألزم كل سفينة تتقل بضائع خطيرة من أحد الموانئ السورية، بالخضوع إلى كشف فني على بدنها ومعداتها وتجهيزاتها من قبل الجهة المختصة، بحيث تكون متوافقة مع الشروط الفنية التي تكفل الأمن والسلامة للسفينة وطاقتها وحماية البيئة البحرية (٣)، فإذا لم تقم الهيئة المعنية بهذا الكشف وحدث تلوث للبيئة، فنتحمل الإدارة المسؤولية على أساس الخطأ.

١- انظر د. عبد الله طلبية، مرجع سابق، ص ٣٥٤ وما بعدها. و أ.د. سليمان الطماوي، مرجع سابق، ص ١٢٤ وما بعد.

٢- انظر د. عبد الله طلبية، مرجع سابق، ص ٣٤٨. و أ.د. سليمان الطماوي، مرجع سابق، ص ١٠٧.

٣- انظر المادة ٣٧/ من القانون ٩ لعام ٢٠٠٦ م.

كما ذكرنا فإن الإدارة (الدولة) تمارس أنشطتها الإدارية المختلفة عن طريق الأفراد التابعين لها، وبالتالي لا يصدر الخطأ إلا عن طريق هؤلاء الأفراد التابعين للجهة الإدارية، ومن ثم يمكن تصور ثلاثة فروض مختلفة في حال وقوع خطأ ما من هؤلاء الأفراد التابعين للجهات الإدارية مسبباً ضرراً ما للمتعاملين مع الجهات الإدارية أو العاملين فيها.

الفرض الأول، أن يقع الخطأ بصفة شخصية من الشخص التابع للجهة الإدارية وبالتالي يجب أن يتحمل هو تبعاً للضرر الناتج عن هذا الخطأ، وهو ما يطلق عليه الخطأ الشخصي.

الفرض الثاني، أن يكون الخطأ الذي وقع قد تم نتيجة لممارسة النشاط الإداري بحد ذاته دون أن يصدر خطأ شخصي من الموظف أو الشخص التابع للجهة الإدارية أو وجود خطأ يمكن وصفه بالصفة الشخصية، في هذه الحالة يجب أن تتحمل الجهة الإدارية نتيجة هذا الخطأ وهو ما يطلق عليه، فكرة الخطأ الشخصي أو المرفقي.

الفرض الثالث، أن يتم الخطأ من الشخص التابع للإدارة ويكون هذا الخطأ في جزء منه خطأ شخصي من الشخص التابع للإدارة، ويكون في نفس الوقت للجهة الإدارية أيضاً دور ما في وقوع مثل هذا الخطأ، وفي هذه الحالة يكون هنالك اشتراك في إحداث الضرر نتيجة الاشتراك في ارتكاب الضرر، أي الجمع بين الخطأ الشخصي والخطأ المرفقي. وسندرس كل فرض من هذه الفروض بشيء من الإيجاز، وذلك فيما يلي:

الفرض الأول: المسؤولية على أساس الخطأ الشخصي:

الخطأ الشخصي هو خطأ يصدر عن الشخص التابع للجهة الإدارية دون أن يكون للإدارة دور في وقوع مثل هذا الخطأ، ولذلك يتحمل الشخص التابع للإدارة المسؤولية في هذه الحالة نتيجة هذا الخطأ الذي وقع منه وهو الأمر الذي يعد نتيجة منطقية وطبيعية لأن الخطأ وقع منه بصفة شخصية دون دخل للإدارة في ذلك.

ولكن الصعوبة تنثور بشأن تحديد ما يعد خطأ شخصي وما لا يعد كذلك. لهذا حاول الفقه الفرنسي وضع معيار محدد لما يعد من قبيل الخطأ الشخصي والخطأ المرفقي. وهذه المعايير بعضها يعتمد على فكرة النزوات الشخصية، وبعضها على فكرة جسامه الخطأ، وبعضها على فكرة الخطأ المنفصل، وبعضها على فكرة الغاية.

فبالنسبة لمعيار النزوات الشخصية، ينظر الفقيه (لافييريير) إلى معيار التفرة بين الخطأ الشخصي والخطأ المرفقي نظرة شخصية. وقد بنى معياره على أساس حسن أو سوء نية الشخص التابع للإدارة، فإذا ما صدر عن هذا الشخص خطأ بشكل عمدي كان هذا الخطأ ينم عن سوء نية، وبالتالي يعتبر خطأ شخصي يجب عليه تحمل آثاره. (١)

وقد أوضح (لافييريير) أن الخطأ الشخصي هو التصرف الذي يكشف عن الإنسان بضعفه وأهوائه وعدم تبصره، وهذا بخلاف الخطأ المرفقي الذي يصدر عن رجل الإدارة غير مصبوغ بطابع شخصي وينبئ عن موظف عرضة للخطأ والصواب. (٢)

وبالنسبة لمعيار جسامه الخطأ، فإن هذا المعيار يعتمد على التمييز بين الأخطاء الجسيمة والأخطاء غير الجسيمة، واعتبرت الأخطاء الجسيمة من الأخطاء الشخصية التي يجب أن يسأل عنها الموظف مسؤولية شخصية، وما لا يعد كذلك يعتبر من الأخطاء المرفقية أو المصلحية التي يجب أن تسأل عنها الإدارة. (٣)

وبالنسبة لمعيار الخطأ المنفصل، فإن هذا المعيار يعتمد على اعتبار الخطأ شخصي إذا أمكن فصله عن الوظيفة، وعلى العكس من ذلك إذا كان عمل الموظف لا ينفصل عن الوظيفة التي يقوم بها فيعد خطأ مرفقياً مهما كانت درجة جسامته. وفكرة انفصال الخطأ عن واجبات الوظيفة يمكن أن تتحقق مادياً أو معنوياً. (٤)

وبالنسبة لمعيار الغاية، فإن هذا المعيار يعتمد على أساس الغاية أو الهدف الذي قام به الموظف التابع للإدارة. فإذا قام الموظف بنشاط إداري، أو بمعنى آخر، إذا قام ببعض واجبات وظيفته، وترتب على هذه الممارسة ضرر معين أصاب الغير وأمكن وصف هذه الممارسة بالخطأ، وكانت هذه الممارسة لتحقيق غايات أو مصالح شخصية، عد هذا الخطأ خطأ شخصي يسأل عنه الموظف مسؤولية شخصية. أما إذا كان النشاط الذي يمارسه الموظف يستند أساساً إلى تحقيق الصالح العام، أي إذا كان

١- E.Laferrier : Traite de la juridiction administrative, T1, Berger- Levrault et cie, libraires- Editures, 1896,p.648 ets.

٢- انظر د.أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، مرجع سابق، ص٦٨٥ وما بعدها.

٣- G. qèze: responsabilité personnelle des fonctionnaires, RDP, 1909, p.274. مذكور في

رسالة دكتوراه بعنوان مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، عمار خليل المحميد الدريس التراكوي، جامعة عين شمس، ٢٠٠٧م، ص٣٤٨ من الهامش.

٤- للمزيد انظر د.أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، مرجع سابق، ص٦٨٧.

يحقق الأهداف المنتظرة من أدائه لوظيفته، والتي تدخل في نطاق ولايته وينتج عن هذه الممارسة أخطاء أدت إلى إصابة الغير بأضرار، اعتبرت تلك الأخطاء من قبيل الأخطاء المرفقية التي تسأل عنها الإدارة. (١)

لكن هذه المعايير تعرضت للنقد من قبل الفقهاء (٢). ويرى بعض الفقهاء بحق أن هذه المعايير متقاربة في مدلولاتها، ولا يمكن أن يرقى واحد منها إلى درجة المعيار القاطع، ولكنها مجرد توجيهات تصدق في بعض الحالات وتخيب في البعض الآخر. (٣) وهذا ما أكده الدكتور محمد عاطف البنا حينما ذكر أن الخطأ الشخصي هو الخطأ الذي ينفصل عن العمل الإداري، وأن الخطأ المرفقي هو الخطأ الذي لا ينفصل عن العمل الإداري، ولكن متى يعتبر الخطأ منفصلاً أو متصلاً بالعمل الإداري؟ يقول إن تقدير ذلك متروك للقاضي الذي ينظر إلى وقائع كل حالة على حده، ويزن الأفعال المنسوبة للموظف ليستخلص منها طبيعة الخطأ، دون أن يصرح في أغلب الحالات بأفكار محددة يعتمدها بالترقية بين نوعي الخطأ. (٤)

وهكذا نرى أن الفقه الفرنسي اعتمد في سبيل تحديد الخطأ الشخصي والخطأ المرفقي، معايير نظرية مجردة بما يتعارض مع مضمون فكرة الخطأ التي تأبى بطبيعتها التقييد والتحديد. لكن ما هو الاتجاه الذي تبناه القضاء الإداري الفرنسي.

إن القضاء الإداري الفرنسي لم يعتمد على معيار واحد لتحديد وتمييز فكرة الخطأ الشخصي، بل استند إلى أسس ومعايير متعددة، ومن الحالات التقليدية لفكرة الخطأ الشخصي التي اعتمدها القضاء الإداري الفرنسي:

١- الأخطاء التي تنسب إلى الموظفين أثناء قيامهم بوظيفتهم وتكون مرتبطة بالأداء الفعلي لواجبات الوظيفة.

٢- الأخطاء التي تنسب إلى موظف وهو بصدد ممارسته نشاطه خارج نطاق وظيفته.

١- Duguit(L): traite de droit constitutionnel, t3 ancienne librairie fontemoing et ce, paris, 1930, p.291 et p.302.

٢- للمزيد حول هذه المعايير والتعرف على الانتقادات التي وجهت إليها، راجع د.سليمان الطماوي، دروس في القضاء الإداري-قضاء التعويض وطرق الطعن في الأحكام-دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، ١٩٨٦م ص ٢٩٧ وما بعدها. د.مجدي مدحت النهري، مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مكتبة الجلاء الجديدة، ٢٠٠٢م، ص ١٨٣.

٣- انظر د.سليمان الطماوي، دروس في القضاء الإداري-قضاء التعويض وطرق الطعن في الأحكام- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص ٣٠٠.

٤- انظر د.محمد عاطف البنا، وسيط القضاء الإداري، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م، ص ٥٢١.

ونجد أيضاً القضاء المصري لا يعتمد على معيار محدد لتمييز ما يعد من قبيل الخطأ الشخصي الذي يسأل عنه الموظف من ماله الخاص وما لا يعد كذلك، إنما ذهب إلى الأخذ بأسس متعددة وذلك حسب طبيعة المنازعة وظروف كل حالة على حده. كما قررت محكمة القضاء الإداري المصرية أن (فكرة الخطأ الشخصي فكرة معيارية تستعصي بطبيعتها على وضع تعريف جامع مانع) (١).

وبالتالي يتوافر الخطأ الشخصي في حق الموظف إذا ما ثبت أن الموظف كان أداءه للعمل ينم عن الضعف الإنساني بشهوته ونزعاته وسوء النية، أو كان مرتبط بجريمة تخضع للقانون الجنائي، ويصعب نسب الخطأ في جميع الحالات إلى الجهات الإدارية، والقاضي الإداري له سلطة تقديرية واسعة في تقدير مدى توافر الخطأ الشخصي من عدمه. (٢)

الفرض الثاني: المسؤولية على أساس الخطأ المرفقي أو المصلحي:

قد يصدر عن الأشخاص التابعين للجهات الإدارية أخطاء ينتج عنها أضرار تصيب المتعاملين مع الإدارة، ولكن في نفس الوقت يصعب نسبة هذه الأخطاء للشخص التابع للجهات الإدارية، لأنه لا يمكن وصفها بأنها أخطاء شخصية مما يسأل عنها الموظف مسؤولية شخصية من ماله الخاص. وفي هذه الحالة تتحمل الدولة المسؤولية عن هذه الأخطاء، وذلك نظراً لأنها الجهة المسؤولة عن أداء المرافق العامة.

كذلك قد يصاب المتعاملون مع الإدارة في بعض الأحيان بأضرار ما نتيجة أخطاء صادرة عن الجهات الإدارية - مثلاً تقصير في أداء المرافق - ولكن يصعب في نفس الوقت نسبة هذه الأخطاء لشخص ما تابع لجهة الإدارة، ولكن التقصير ينسب للمرفق ككل، وفي هذه الحالة أيضاً تسأل الدولة عن هذه الأخطاء الصادرة أثناء إدارة المرافق العامة.

لذلك لم يستطع الفقه وضع تعريف محدد ودقيق لفكرة الخطأ المرفقي، وعليه فهو يرى أنه لا يمكن تعينه وتحديده إلا عن طريق سلبي. و وفقاً لذلك يذهب الفقه إلى القول بأن الخطأ المرفقي أو المصلحي هو الخطأ الذي لا يمكن تكييفه بوصف الخطأ الشخصي (٣). وهذا ما أكدته المحكمة

١- حكم محكمة القضاء الإداري في جلسة ١١٥١ نوفمبر ١٩٥٣، السنة (٨) ق، مجموعة المبادئ، ص ٤٤. مذكور في رسالة الدكتوراه بعنوان مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، عمار خليل المحيميد الدريس التركاوي، مرجع سابق، ص ٣٥٩.

٢- انظر د. ماجد راغب الحلو، القضاء الإداري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٧٧م، ص ٤٢٩ وما بعدها.

٣- انظر د. سليمان الطماوي، دروس في القضاء الإداري - قضاء التعويض وطرق الطعن في الأحكام - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص ٣٠٢.

الإدارية في مصر بحكم لها بأن (الخطأ المرفقي هو ما لا يمكن اعتباره خطأ شخصي، ومن ثم تسأل عنه إدارة المرفق وحدها.....)(١).

وإن أهم صور الخطأ المرفقي أو المصلحي، بحسب التطور التاريخي لمجلس الدولة الفرنسي في هذا الشأن، فقد جرى الفقه إلى تقسيمها إلى ثلاث صور. الصورة الأولى، سوء أداء المرفق للخدمة المطالب بأدائها. الصورة الثانية، مع التقدم وتطلب تدخل الدولة في المجالات المختلفة على النقيض من فكرة الدولة الحارسة، فقرر مجلس الدولة الفرنسي مسؤولية الدولة بالتعويض عن الأعمال الضارة المتمثلة في عدم قيام المرفق بأداء الخدمة المطلوب منه أدائها. الصورة الثالثة، هي التعويض عن الأعمال الضارة التي تتمثل في ببطء المرفق في أداء الخدمة المطلوب منه أدائها.

ويجب الإشارة إلى أن النصوص التشريعية لم تضع حداً فاصلاً لما يعد خطأ شخصي وما يعد خطأ مرفقي، ولكن كان للفقه دور في ذلك فكان يعتمد دائماً على اتجاهات القضاء ومحاولة تأصيلها. وبناء عليه فإن السلطة التقديرية، في اعتبار ما يعد من قبيل الخطأ الشخصي وما يعد خطأ مرفقي معترف بها للقاضي الإداري على حسب ظروف كل منازعة.

الفرض الثالث: المسؤولية المشتركة بين الخطأ المرفقي والخطأ الشخصي:

في بداية الأمر رفض مجلس الدولة الفرنسي فكرة الجمع بين المسؤولية على أساس الخطأ الشخصي والمسؤولية على أساس الخطأ المرفقي في أن واحد، وقرر أنه لا يجوز القول بالمسؤولية إلا على أساس الاستناد إلى أحدهما بمفرده(٢).

ولكن ابتداء من عام ١٩٠٩ وانتهاء بالحكم الصادر في قضية Lemonier اعترف المجلس بإمكانية الجمع بين المسؤوليتين أي المسؤولية الشخصية للموظف ومسؤولية الدولة في أن واحد، وذلك مع تقسيم قدر التعويض بنسبة إسهام خطأ كل منهما في إحداث الضرر.

ويجب الإشارة إلى أن مجلس الدولة لم يقرر جواز الجمع بين المسؤوليتين إلا على الأخطاء التي يرتكبها الموظف أثناء تأدية الخدمة التي يقوم بها في أدائه لعمله. إلا أن قضاءه في هذا الشأن تطور وأصبح يجيز الجمع بين المسؤوليتين حتى ولو وقعت الأخطاء الصادرة عن الموظف

١- حكم المحكمة الإدارية العليا في جلسة ١٥١ ديسمبر ١٩٦٤ في الطعن رقم (١٢٧٣) لسنة (٧) ق. مذكور في رسالة الدكتوراه بعنوان مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، عمار خليل المحيميد الدريس التركاوي، مرجع سابق، ص ٣٦٢.

٢- Andréa de l'aubader, traite de droit administratif, 8 ed. L.G.D.T 1972, p.704 Ets.

وهو خارج الخدمة ما دامت قد وقعت منه بسبب المرفق وقد بدأ هذا التطور ابتداء من ١٩٤٩ في حكم Mimeur . ومن خلال أحكام مجلس الدولة الفرنسي يمكن أن نستخلص أنه(١):

١- يجوز رفع دعوى المسؤولية على الموظف بصفة شخصية أمام القضاء العادي، ويجوز في نفس الوقت لجوء المضرور إلى مساءلة الإدارة أمام القضاء الإداري، ولرافع الدعوى (المضرور) الخيار في اللجوء إلى إحدى الوسيلتين، وهو غالباً ما يلجأ إلى مسائلة الجهات الإدارية - في هذه الحالة - لأنها تضمن له التعويض من شخص ميسور .

٢- ولكن لا يترتب على ذلك جواز الحكم بالتعويض مرتين على خطأ واحد، وذلك لأنه إذا حدث وتقاضى المضرور تعويضاً من إحدى الهيئتين القضائيتين، لا يجوز له في نفس الوقت المطالبة بالتعويض عن نفس الخطأ أمام الجهة القضائية الأخرى. إلا إذا حصل على تعويض مقابل ما تسبب فيه الخطأ الشخصي من ضرر دون أن يضع القاضي العادي في الاعتبار نسبة الخطأ المرفقي .

٣- إذا حدث ولجأ المضرور مباشرة إلى مساءلة الإدارة عن الأخطاء الشخصية للموظف (في حالة توافر الجمع بين الخطأين المرفقي والشخصي)، يجوز للإدارة في هذه الحالة وبعد القيام بدفع التعويض إلى الشخص المضرور أن تعود وترفع دعوى المسؤولية على الموظف عن أخطائه الشخصية للمطالبة بتحميله بالمسؤولية عن أخطائه الشخصية الصادرة منه، أي أن يتم توزيع قيمة التعويض المدفوع للمضرور على كل من الإدارة والتابع لها بنسبة ما ينسب إلى كل منهما في الاشتراك في إحداث الضرر .

ولا يكفي للقول بمسؤولية الإدارة أو موظفيها توافر الخطأ في حقها أو حق موظفيها، ولكن يجب أن يترتب على هذا الخطأ ضرر ما يصيب الشخص أو (الأشخاص) المتعامل مع الإدارة، للقول بترتيب المسؤولية. وكذلك يجب أن يتصف الضرر الناتج عن الخطأ بصفات معينة للقول بتوافر المسؤولية وتحقق أركانها على أساس فكرة الخطأ وهذه الصفات هي التي تصبغ الضرر بصبغة معينة يمكن على أساسها القول بأن هذا الضرر الذي يتحقق يوجب التعويض .

حيث يشترط في الضرر الذي ينجم عن خطأ الإدارة ما يلي(٢):

١- انظر د.سعاد الشراوي، المسؤولية الإدارية، الطبعة الثانية، دار المعارف المصرية، ١٩٧٢م، ص١٤٥ وما

بعدها. ود.أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، مرجع سابق، ص٧٣٧ وما بعدها.

٢- انظر د.عبد الله طلبة، مرجع سابق، ص٣٥٩ وما بعدها، و د.محسن خليل، القضاء الإداري، الدار الجامعية،

بيروت، ١٩٩٢م، ص٢٣٦.

١- أن يكون الضرر منسوباً للنشاط الإداري أي أن يعزى الفعل الضار للأشخاص العاملين تحت سلطة الإدارة أو مرتبطاً بالأشياء التي تملكها أو التي تستعملها أو الموجودة تحت إشرافها وفي حوزتها.

٢- أن يكون الضرر خاصاً أي أن يصيب فرداً معيناً أو أفراداً محددين على وجه الخصوص، أما إذا كان عاماً يصيب عدداً غير محدود فإنه يعد من الأعباء العامة الواجب على الأفراد تحملها دون تعويض.

٣- أن يكون محققاً أما الضرر المحتمل فلا يعوض عنه.

٤- أن يكون الضرر قد وقع على حق مشروع للفرد.

٥- أن يكون الضرر ممكن التقدير نقداً.

كما أنه في نطاق المسؤولية لا بد من وجود علاقة بين الخطأ والضرر يبرر مسؤولية مرتكب الخطأ عن التعويض، وتسمى هذه العلاقة رابطة سببية بين الخطأ والضرر. ويعد تحقق هذه الرابطة شرط جوهري وأساسي لقيام المسؤولية في كافة فروع القانون، ولا يتميز القانون الإداري في هذا الشأن عن سائر الفروع القانونية، إذ يشترط لقيام المسؤولية الإدارية القائمة على أساس الخطأ ضرورة أن يكون الخطأ هو المتسبب في الضرر. (١)

أي لا بد من وجود علاقة سببية بين خطأ الإدارة والضرر الذي لحق بأحد الأفراد أو بالبيئة، وبالتالي تنتفي مسؤولية الإدارة إذا انعدمت هذه الرابطة (٢).

ثانياً: تطبيق نظرية مسؤولية الدولة على أساس الخطأ في مجال تلوث البيئة البحرية:

تنص هذه النظرية على أن قيام الدولة أو الشخص الاعتباري العام، بتلوث البيئة البحرية، أو امتناعها عن اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث التلوث من النشاط الذي تمارسه، يعرضها لتحمل المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تحدث للغير.

١- للمزيد حول موضوع العلاقة السببية انظر د. هشام فرعون، أركان المسؤولية على أساس الخطأ، بحث ضمن

مجموعة محاضرات أقيمت على طلاب كلية الحقوق بجامعة حلب، ١٩٩١م، ص ٨٥ وما بعدها.

٢- تنعدم الرابطة السببية بوجود السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور نفسه. والقوة القاهرة

تؤدي إلى إعفاء الإدارة من المسؤولية. أما خطأ الغير أو خطأ المضرور فلا يعفي الإدارة كلياً من التعويض إذا

كان هذا الخطأ قد ساهم مع خطأ الإدارة في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة تلتزم الإدارة بجانب من التعويض

يتناسب مع دورها في إحداث الضرر.

فالمسؤولية التي نحن بصدددها هي مسؤولية تركز على مفهوم الخطأ مع الالتزام بالإثبات الذي يقع على عاتق المضرور، حيث أن الضرر مناط التعويض يجد مصدره مباشرة في الخطأ(١).

وإن عدم وفاء الدولة بالالتزام بالحفاظ على البيئة البحرية من أضرار التلوث، يعتبر موجباً لمسئوليتها ومن الممكن أن يتحقق ذلك بعدة أمور، منها:

١- إذا قامت أجهزة الدولة بأعمال من شأنها إدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية ينجم عنها إضرار بالصحة الإنسانية أو بالموارد الحية للبيئة البحرية، أو إعاقة الأنشطة العادية أو إفساد الخواص الطبيعية لمكونات البيئة البحرية.

٢- عدم بذل العناية الواجبة لمنع أو مكافحة التلوث الذي تسببه أنشطة الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين داخل النطاق القانوني للبيئة البحرية.

٣- إهمال الدولة في اتخاذ التدابير الرادعة الملائمة لتعقب مرتكبي الأنشطة الضارة بالبيئة البحرية، أو عدم تقديمها التعويض المعقول لمن تضرر من التلوث أو إفساد البيئة.

٤- في حال ثبت أن الدولة لم تقم ببذل العناية المطلوبة لمنع هؤلاء الأشخاص من ارتكاب أفعال التلوث الضارة- كما لو لم تقم باتخاذ الاحتياطات والتدابير المتفق عليها لتشغيل السفن والمعدات الخاصة التي تحمل علمها، أو لم تقم بالرقابة المتطلبة للتأكد من سلامة تشغيل السفن.(٢)

٥- في حال إذا لم تقم الدولة بعقاب مرتكبي تلك الأفعال أو القيام بأي إجراءات لمحاكمتهم. وتثبت مسؤولية الدولة بشكل خاص في حالة التقصير في تقديم هؤلاء الأشخاص للمحاكمة أو رفض القيام بأي إجراءات قضائية ضدهم.(٣)

ونلاحظ أن مسؤولية الدولة في مجال الإضرار بالبيئة تجد قبولا في مصر، والدولة هي الشخص المعنوي الذي يباشر وظائف متعددة إحداها الوظيفة الإدارية، وهي تسأل عن جميع الأضرار التي تسببها للأفراد والصادرة من موظفيها حال تأديتهم لأعمال وظيفتهم أو بمناسبتها، على اعتبار أن المرفق لا يمكن أن ينفصل عن الخطأ الصادر عن أحد موظفيه(٤).

١- أحمد عبد الكريم سلامة ، مرجع سابق، ص٤٥٢.

٢- انظر د.عبد الواحد الفار، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٤م، ص١١٩.

٣- المرجع السابق، ص ١٢٠.

٤- انظر د.محمد نصر الرفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٧م، ص١٦٩.

وتعتبر الدولة مسؤولة عن أعمال سلطاتها فيما لو أدت هذه الأعمال إلى الإضرار بالبيئة، ففي مجال مسؤولية الدولة عن التصرفات الصادرة عن السلطة التشريعية تترتب مسؤولية الدولة عن تصرفات سلطاتها التشريعية في حالتين:

الحالة الأولى، إذا امتنعت الهيئة التشريعية أو تقاعست في إصدار التشريعات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، أيًا كان مصدره، سواءً من السفن التي تحمل علمها أو من تلك تكون مسجلة فيها.

كما تسأل الدولة عن الإهمال في تضمين أنظمتها وتشريعاتها الوطنية الجزاءات الملائمة التي توقع على الأشخاص الذين يخالفون قواعد حماية البيئة البحرية. ويطلق على هذا النوع من أعمال السلطة التشريعية بالأعمال السلبية.

الحالة الثانية، إذا اتخذت الهيئة التشريعية قانون أو نظام يجيز الأعمال أو الأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية، كالأنشطة التي تنطوي على إغراق المواد الملوثة في البيئة البحرية من السفن، أو إذا اتخذت عملاً أو أقرت نظاماً يتعارض مع أحكام وقواعد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، ويدخل في ذلك قصور ما تصدره الهيئة التشريعية من نظم وقواعد بما يجعلها أقل فاعلية من القواعد والنظم والمعايير المتفق عليها دولياً (١).

وفي مجال مسؤولية الدولة عن التصرفات الصادرة عن السلطة التنفيذية، حيث يقصد بالسلطة التنفيذية في الدولة بأنها هيئات الدولة وأجهزتها التي تتولى تصريف الشؤون الإدارية للدولة، وتسأل الدولة عن تصرفات هيئاتها ومؤسساتها التنفيذية وموظفيها إذا كانت تتعارض مع التزامات الدولة في حماية البيئة البحرية من التلوث. كما تسأل عن أعمال وأنشطة السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها إذا سببت تلوث للبيئة البحرية.

وكذلك تسأل عن أعمال أجهزتها (كالسفن العامة التي تملكها الدولة وتعمل لحسابها بالأنشطة التجارية) والتي تقوم بالإغراق العمدى للمواد الضارة بالبيئة البحرية، كالبتترول والنفائات والمركبات الكيميائية.

كذلك تسأل في حال إهمال الرقابة على أنشطة الأشخاص العاديين، ومن ذلك ضرورة وضع واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية، أو إذا قصرت في فرض واتخاذ الإجراءات التقنية

والفنية أو أهملت في الرقابة على تشغيل السفن، طبقاً للقواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها من قبل الجهات الدولية ذات الاختصاص. ولذلك على الدولة أن تضمن امتثال الأشخاص التابعين لها لتلك القواعد والمعايير، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة، وتؤمن التنفيذ الفعال لهذه القواعد والقوانين.

كما تسأل الدولة عن التصرفات الضارة الصادرة عن أحد أعضاء السلطة التنفيذية في حال تجاوز سلطته طالما أنه قام بالتصرفات لصالح الدولة وبمناسبة وظيفته.(١)

أما بالنسبة لمسؤولية الدولة عن التصرفات الضارة الصادرة عن السلطة القضائية، فإن الدولة تسأل عن تصرفات سلطاتها القضائية في حالتي إنكار العدالة وفساد الجهاز القضائي:

الحالة الأولى، حالة إنكار العدالة: وذلك عندما لا تكفل الدولة للأجانب إمكانية اللجوء للقضاء الوطني من أجل الحصول على تعويض كافي فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

الحالة الثانية، حالة فساد الجهاز القضائي بما يؤدي إلى تأخير الفصل في دعاوي التعويض الخاصة بالأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية وبالتالي تفويت الغرض من ضمان الحصول على تعويض سريع وكافي، وعدم اتخاذ التدابير لتسهيل سير الدعاوي المرفوعة أمام محاكم الدولة لتحديد المسؤولية في حالة التلوث.(٢)

ومن خلال ما سبق نرى أن إثارة مسؤولية الدولة عن الأضرار التي أصابت الغير على أساس الخطأ في مجال البيئة من الأمور المعقدة بسبب صعوبة إثبات الخطأ أونسبته إلى الفاعل مما يجعل إثبات قيام مسؤولية الإدارة أمراً تكتنفه الكثير من الصعاب، لا سيما إذا تعذر إثبات الخطأ في جانب الإدارة أو إنقصمت الرابطة السببية بين الضرر والخطأ، أو إذا تعددت الأفعال الملوثة والمضرة بالبيئة على نحو يصعب معه ربط العلاقة السببية بين أي من تلك الأفعال(٣). ومن هنا تم تأسيس مسؤولية الدولة على أساس المخاطر، وهذا ما سيتم شرحه في الفرع التالي.

١- انظر رسالة الدكتوراه، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، ص ٣٢٨، مرجع سابق.

٢- انظر د. صلحية علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص ٢٨٦-

٢٨٧.

٣- عارف صالح مخلف، الإدارة البيئية، مرجع سابق، ص ٣٤٣.

الفرع الثاني

مسؤولية الدولة على أساس المخاطر في مجال تلوث البيئة البحرية

ظل ركن الخطأ هو الركن الأساسي والوحيد لتقرير مسؤولية الدولة (الإدارة) حتى أواخر القرن التاسع عشر، ومع ظهور أنشطة جديدة للإدارة لم تكن تزاولها من قبل وتتسم في نفس الوقت بنوع من الخطورة على الأفراد، نتيجة لما يمكن أن تحدثه من ضرر ذو طبيعة خاصة وغير عادية، وذلك على الرغم من مشروعية هذه النشاطات، كذلك فإن التقدم الصناعي الهائل وما صاحبه من تطور كبير في مجال استخدام الآلات التكنولوجية ووسائل النقل..... كل ذلك ساعد على تطور قواعد المسؤولية في هذا الشأن بحيث أصبح من الضروري البحث عن أساس آخر نظراً لصعوبة إثبات الخطأ من ناحية، فضلاً عن أن تطلب الخطأ في أحيان أخرى لا يتفق والعدالة. (١)

ومن هنا لا بد من التعرف أولاً على مسؤولية الدولة على أساس المخاطر وخصائصها، ومن ثم مدى تطبيق مسؤولية الدولة على أساس المخاطر في مجال تلوث البيئة البحرية ثانياً.

أولاً: أساس مسؤولية الدولة بدون خطأ وخصائصها:

١- أساس مسؤولية الدولة بدون خطأ:

إن الفقه والقضاء لم يتفقا على أساس موحد تؤسس عليه مسؤولية الدولة بدون خطأ. والسبب في ذلك يعود إلى عدم إمكان وضع أساس واحد يصدق على كافة تطبيقات تلك المسؤولية على الرغم من تأييد غالبية الفقه لها كصورة من صور المسؤولية.

وعلى هذا انقسم الفقه والقضاء إلى عدة اتجاهات في هذا الصدد، فاتجاه يؤيد فكرة المخاطر، واتجاه يؤسس المسؤولية على مبدأ المساواة أمام الأعباء العامة، وآخر يجمع بين الاتجاهين، ورأي رابع يؤسسها على فكرة تحمل التبعة.

١- انظر إبراهيم الفياض، مسؤولية الدولة عن أعمال موظفيها في العراق مع الإشارة إلى القانونين المصري

والفرنسي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٣م، ص٤٦٥ وما بعدها.

أ- فكرة المخاطر:

يقوم مضمون هذه النظرية على أساس تدخل الدولة في كافة الأنشطة والمجالات، ومن هذه المجالات أنشطة صناعية تتسم بالخطورة، ولا شك أنه كلما تقدمت الصناعة كلما ازدادت الخطورة وازدادت احتمالات الإضرار بالأفراد سواء فيما يتعلق بالأرواح أو الأموال دون أن يثبت خطأ معين يمكن التعويض على أساسه مما يزيد من تفاقم المشكلة. ومن هنا كان لزاماً على الدولة أن تؤمن الأضرار التي قد تلحق بالأفراد من جراء مباشرة تلك الأنشطة والصناعات.

ويتمثل هذا التأمين في تعويض المضرور دون حاجة إلى إثبات الخطأ، أو حتى إمكانية إثباته ونسبته إلى شخص معين. حيث أن اضطلاع الدولة بأنشطة مشروعة تنطوي على نسبة معينة من الخطورة، تستفيد منها وتفيد المجتمع ككل، كافية لأن تتحمل تبعات المخاطر الناجمة عنها. (١)

ويعتبر الفقيه (Duguit) والفقيه (Berteaud) من أبرز مؤيدي نظرية المخاطر كأساس وحيد لمسؤولية الدولة بدون خطأ (٢).

إن فكرة المخاطر وجهت لها انتقادات بعدم صلاحيتها لأن تكون الأساس الوحيد للمسؤولية بدون خطأ، لأنها في الواقع لا تعدو أن تكون تطبيقاً أو فرضاً من فروض المسؤولية بدون خطأ، ولا ترقى لأن تكون أساساً تؤسس المسؤولية بناء عليه. (٣)

ب- مبدأ المساواة أمام الأعباء العامة:

يجد هذا المبدأ أساسه في المادة ١١٣ من إعلان حقوق الإنسان العالمي لعام ١٩٤٨م التي تؤكد مساواة جميع المواطنين في تحمل الأعباء العامة، حيث نصت هذه المادة على واجب الإدارة في إقامة هذه المساواة وتحقيقها وفقاً لإمكانات الأفراد من خلال مساهمتهم الجماعية لمواجهة التكاليف العامة (٤).

١- راجع د. صبري محمد السنوسي، مسؤولية الدولة دون خطأ (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة،

٢٠٠١م، ص ١٣ وما بعدها.

٢- انظر رسالة دكتوراه بعنوان مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، عمار خليل المحيميد الدريس التركاوي، مرجع سابق، ص ٤٠١ وما بعدها.

٣- انظر د. وجدي ثابت غيريال، مبدأ المساواة أمام الأعباء العامة كأساس للمسؤولية الإدارية، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨م، ص ٦٨.

٤- انظر الرجوع السابق، ص ٢٢.

وبالتالي لم يعد مسموحاً أن يتحمل بعض الأفراد وحدهم مغبة الأضرار التي يولدها النشاط العام للإدارة، حتى ولو كان هذا النشاط مشروعاً، ذلك أن الأضرار الخاصة التي تجد مصدرها في هذا النشاط العام تخل تماماً بالتوازن بين حقوق الفرد من ناحية والسلطة العامة من ناحية أخرى، لأنها تحدث مساساً مباشراً بمساواة المواطنين أمام الأعباء العامة(١).

وبالتالي إن مبدأ المساواة أمام الأعباء العامة يقوم على وجوب مساهمة المواطنين في الأعباء المترتبة على إدارة المرافق العامة كل في حدود إمكانياته طبقاً لما يحدده القانون، مع عدم جواز تحميلهم بأية أعباء خارج هذه الحدود، وإلا عد ذلك إخلالاً بمبدأ المساواة أمام التكاليف العامة، ومن حيث يجب تعويضه من المال العام.(٢)

لكن عدد كبير من الفقه أخذ يهاجم هذا المبدأ ويعترض عليه متهماً إياه بعدم الكفاية وعدم الصلاحية كأساس لمسؤولية الإدارة(٣).

ج- الأساس المزدوج:

لقد برز اتجاه ثالث في فقه القانون العام يقوم على الجمع بين فكرة المخاطر ومبدأ المساواة أمام الأعباء العامة، كأساس لمسؤولية الدولة، ويمثل هذا الاتجاه غالبية الفقه.

ويتشابه أنصار هذا الاتجاه في عرضهم لوجهة نظرهم باستثناء فروق طفيفة. فمسؤولية الإدارة بدون خطأ هي مسؤولية ذات طابع تكميلي بجانب المسؤولية على أساس الخطأ كأصل عام. ويعتمد القائلون بهذا الاتجاه على أساسين متميزين هما، فكرة المخاطر ومبدأ المساواة أمام الأعباء العامة. فأى تطبيق لمسؤولية الدولة بدون خطأ لا يتم تفسيرها إلا في ضوء هذين الأساسين.(٤)

د- مسؤولية تحمل التبعة (نظرية المنفعة): (٥)

لقد أصبحت الدولة تباشر جميع الأنشطة، سواء الصناعية، أو الحرفية، أو الزراعية، أو الخدمية،

١- راجع د.صبري محمد السنوسي، مسؤولية الدولة دون خطأ(دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص ١٤ وما بعدها.

٢- انظر د.أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، مرجع سابق، ص ٧٥٢ وما بعدها.

٣- لمعرفة الانتقادات بشكل مفصل راجع رسالة الدكتوراه مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص ٤٠٦.

٤- راجع د.صبري محمد السنوسي، مسؤولية الدولة دون خطأ(دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص ١٧ وما بعدها.

٥- انظر رسالة الدكتوراه مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص ٤٠٨.

أو حتى الفنية. ولا تهدف الدولة من وراء ذلك إلا تحقيق المصلحة العامة المتمثلة في إشباع حاجات الأفراد من لأنشطة التي تباشرها والنهوض بالدولة والسير في ركب الحضارة والتقدم.

ويأتي كل ذلك تحت اسم المنفعة العامة، فإذا هي وصلت إلى هذا الغرض فإنها تكون قد حققت فكرة المنفعة.

ولا يخفى علينا العبء الخطير الذي سيلقى على عاتق الأفراد من جراء هذا التدخل، فثمة أفراد سوف يلقي عليها عبء إضافي أو استثنائي يتمثل في الأضرار التي ستلحقهم من جراء أنشطة الدولة المشروعة، دون أن يكون ثمة خطأ تبني عليه المسؤولية.

فقد يضار بعض الأشخاص من أنشطة الدولة، وقد يضار آخرون من جراء الأشياء الخطيرة التي تملكها الدولة، وقد يضار آخرون من الأساليب التي تتبعها الدولة في ممارسة نشاطها.

ولما كانت الأضرار ناتجة عن منفعة للدولة فعليها أن تتحمل نتائج أعمالها النافعة، ولو لم يكن ثمة خطأ ارتكبته، وما دامت تستفيد من مميزات هذا النشاط فيقع عليها عبء تحمل عيوبه، وهذا مضمون فكرة ((الغرم)).

ومن هنا فإن فكرة الغرم بالغرم أفضل مبدأ من المبادئ التي قيلت في أساس مسؤولية الدولة، وذلك لأنها تضع أساس واحد للمسؤولية بصفة عامة وهذا الأساس يرتبط بالشخص الذي أصابه الضرر وماله من حقوق لا يجوز المساس بها..... ، ونظراً لأن الدولة تستفيد من نشاط تابعيها فعليها تحمل مخاطر هذا النشاط.

٢- الخصائص الرئيسية لمسؤولية الدولة بدون خطأ:

تتميز المسؤولية بدون خطأ بمجموعة من الخصائص تميزها عن غيرها من الأنماط الأخرى للمسؤولية الإدارية ويمكن إجمال هذه الخصائص في النقاط التالية (١):

- ١- بأنها مسؤولية استثنائية أو احتياطية، أي أنها مكملة للأساس الأول للمسؤولية وهو الخطأ. أي أنه يكفي بوقوع الضرر بمواصفاته الخاصة مع توافر علاقة السببية بينه وبين عمل الإدارة المشروع، فلا يتطلب الخطأ، فالبحث عن الأساس التكميلي وهو المخاطر لا يكون إلا في غياب الأساس الأول وهو الخطأ.

١- راجع د. صبري محمد السنوسي، مسؤولية الدولة دون خطأ (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص ١٨ وما بعدها.

- ٢- تتميز المسؤولية بدون خطأ بطابع موضوعي حيث ينحصر مناط البحث في عناصر موضوعية تدور حول الضرر وشروطه، وإلى من ينسب، ومدى جسامته وخصوصيته، وهل توجد علاقة سببية بينه وبين نشاط الإدارة المشروع.
- ٣- إن المسؤولية بدون خطأ تتعدّد بتوافر ثلاث أركان وهي، أ- عمل الإدارة المادي أو القانوني المشروع ب- الضرر الذي لحق بالمضرور ج- علاقة السببية بينهما.
- ٤- تتجلى في المسؤولية بدون خطأ أهمية التفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي.
- ٥- يتميز الضرر الذي تقوم به مسؤولية الدولة على أساس المخاطر، بأن له شروط أشد حزمًا من الضرر الذي تقوم به المسؤولية التقصيرية. وقد اشترط مجلس الدولة الفرنسي في الضرر شرطين أساسيين كي يتم التعويض عنه وهما:
- أ- أن يكون الضرر خاصاً: أي أن يصيب أشخاص معينين بذواتهم.
- ب- أن يكون الضرر غير عادي: أي على درجة معينة من الجسامة، وقد اعتمد مجلس الدولة الفرنسي في تقدير مدى جسامة الضرر على عوامل عدة منها القيمة الاقتصادية للضرر، أو مدى استمرارية الضرر (١).
- ٦- في المسؤولية بدون خطأ تتحمل الإدارة التعويض بصورة نهائية.
- ٧- المسؤولية بدون خطأ تغلب عليها السمة الجماعية، حيث يتميز أساس التعويض بالحرص على تحقيق العدالة الاجتماعية سواء أكان الأساس نظرية المخاطر، أو المساواة أمام التكاليف العامة، أو الغرم بالغنم.
- ٨- تتميز هذه المسؤولية بأنها من النظام العام، أي أنه يجوز للمضرور أن يثيرها بأي مرحلة من مراحل الدعوى، وللقاضى أيضاً أن يثيرها من تلقاء نفسه ولو لم يطالب بها المدعي.
- ٩- لم يستقر الفقه على وضع تسمية موحدة لهذه المسؤولية، فمنهم من يطلق عليها نظرية المخاطر، ومنهم من يطلق عليها عبارة المسؤولية بدون خطأ، ومنهم من يطلق عليها نظرية تحمل التبعة.
- ١٠- لا يشترط لإقرار المسؤولية بدون خطأ وجود نص صريح من المشرع.

١- انظر د. محمد أحمد عبد النعيم، مسؤولية الإدارة على أساس المخاطر في القانون الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٩٥م، ص ٢٤٣ وما بعدها.

ثانياً: إعمال نظرية مسؤولية الدولة بدون خطأ في مجال تلوث البيئة البحرية:

لقد وجدت مسؤولية الدولة على أساس الخطأ مجالاً للتطبيق في مجال تلوث البيئة البحرية، ومع ذلك تعرضت هذه النظرية لنقد شديد من قبل الفقه والقضاء، بسبب عدم مسايرتها للتطورات العلمية والتقدم الصناعي والتكنولوجي، وقد أدى ذلك إلى وجود مشكلات للتلوث لا يوجد لها حل مناسب، كما أنه بالإمكان دفع هذه المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى حدوث الضرر، وصعوبة إثبات الخطأ، مما يتعذر على المضرور اقتضاء التعويض اللازم.

كما أن التطور الصناعي والتكنولوجي أدى إلى التوسع في استخدام الأجهزة والآلات والمعدات الخطيرة، وصاحب ذلك تزايد المخاطر في التعامل مع تلك الأجهزة والمعدات. حيث يمكن أن تلحق الضرر بالأشخاص، دون أن يتمكن هؤلاء من إثبات أي خطأ من جانب القائم بالنشاط، وبالتالي فإن اللجوء إلى مسؤولية الدولة على أساس الخطأ ينطوي على مغبة ضياع حقوق المضرورين في إصلاح ما لحقهم من ضرر أو خسارة، إذ يلزمهم إثبات الخطأ أو العمل غير المشروع من جانب المشكو منه، وفي الوقت ذاته لا غنى عن استعمال تقنيات ومخترعات العصر الحديث، ولذلك كان لا بد للنظم القانونية من البحث عن حل توفيقى. (١)

ولذلك فقد استقر الفقه القانوني على أن قيام الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة باستغلال منشأة أو مشروع ما، إذا صاحب هذا الاستغلال مخاطر استثنائية، فعلى الدولة أو الشخص المعنوي العام أن تتحمل ما يصيب الغير من ضرر، حتى ولو لم يتوافر أي خطأ يمكن إسناده إليها (٢).

حيث ينبغي عدلاً وعقلاً أن يتحمل الذي يمتلك مصدر الخطر ومبعثه الأضرار التي تصيب الغير وسواء أكانت الأدوات الملوثة مملوكة للإدارة أم تعمل تحت إشرافها ورقابتها عملاً بقواعد العدالة التي تقضي أن يكون لكل امرئ ثمرة عمله (٣).

١- انظر د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص ٤٧١.

٢- انظر رسالة الدكتوراه مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص ٤٤٠.

٣- انظر د. عارف صالح مخلف، مرجع سابق، ص ٣٧١ وما بعدها.

ذلك أن استلزام الخطأ أو العمل غير المشروع سيترتب عليه حرمان المضرورين من الحصول على تعويض بسبب عجزهم المؤكد عن إثبات وجود الخطأ أو العمل غير المشروع أي أن الفقه في هذه الحالة يطبق المسؤولية بدون خطأ(١).

أي أن هذه النظرية تقوم على الاكتفاء بوقوع الضرر وإثبات علاقة السببية بينه وبين النشاط الذي أحدثه، أي أن الخطأ أو العمل غير المشروع ليس ركن من أركان هذه المسؤولية.

ويرى جانب من الفقه أن هذه النظرية تقوم على أساس نظرية تحمل التبعة التي تقوم على ثلاثة أركان رئيسية هي(٢):

١- تبعة الريح: وتعني من يستفيد من خطر ناشئ عن نشاطه يجب عليه أن يتحمل تبعته، ومن ثم أن يعرض الأضرار الناجمة عن هذا النشاط.

٢- فكرة تبعة النشاط: وتعني أن النفع وحده لا يكفي أساساً للمسؤولية، وإنما يلزم أن يكون هناك نشاط يتسم بالخطورة أو يستحدث خطراً حتى يمكن التعويض عنه.

٣- فكرة تبعة السلطة: ومعناها أن من برأس مشروعاً ما، يجب أن يكون مسؤولاً عن الضرر الناجم عنه حتى ولو لم يكن ارتكب خطأ، فذلك مقابل ما له من سلطة.

وبالتالي يمكن القول، بأن الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة التي تقوم بتشغيل السفن البحرية، ويترتب على تشغيل هذه السفن، إضرار بالبيئة البحرية، أو بالإنسان أو ممتلكاته، فيحق للمضرور أن يطالب بالتعويض بالاستناد إلى مسؤولية الدولة المطلقة، أي أن الدولة تكون ملزمة بالتعويض حتى ولو ثبت انتفاء أي خطأ أو إهمال من جانبها.

حتى أن البعض يقر بأنه يجب الاعتراف، فيما يتعلق بنظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة بشكل عام، بأن مفهوم الخطأ يتجه إلى الانحسار والاختفاء، ومن ثم يجب إقرار نظام المسؤولية الموضوعية، أي أن كل فعل يسبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض.(٣)

١- وقد أطلق الفقه على هذه المسؤولية مسميات عديدة منها، المسؤولية المطلقة Absolute Liability نظرية المخاطر The Thoryofrisk، المسؤولية المشددة أو الكاملة Strict Liability. انظر د.صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص ١٣٥.

٢- انظر رسالة الدكتوراه مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق، ص ٤٤٠.

٣- انظر د. أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية، مرجع سابق، ص ٢٨٠ وما بعدها.

وبالتالي يمكن إقامة نظام التعويض عن أضرار تلوث البيئة البحرية من السفن على أساس المسؤولية الموضوعية. حيث يكفي بأن يثبت المضرور ما لحقه من ضرر، حيث أن اشتراط العمل غير المشروع دائماً ، أو أن يوجد خطأ، يؤدي إلى تقليص حالات المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، لأنه كثيراً ما تحدث تلك الأضرار نتيجة ممارسة الدولة لحقوقها، أو بسبب ما تقوم به من أنشطة مشروعة..... وبالتالي لا يصح الاعتداد بعدم المشروعية كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعة المسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تترتب نتيجة التلوث، إنما يمكن الاعتداد بمجرد التسبب بإحداث التلوث بصرف النظر عن الخطأ أو الإهمال، بما يعني الأخذ بفكرة المسؤولية المطلقة(١).

وهذا ما تضمنته العديد من الاتفاقيات الدولية في مجال تلوث البيئة البحرية ومنها، اتفاقية بروكسل المبرمة ١٢٩١ نوفمبر ١٩٦٩م المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبتترول، حيث أخذت بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة. فقد نصت المادة (٣-١) منها على أن (.....مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو وقت وقوع أول حدث إذا اشتملت الحادثة على سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحادث.....).ويكفي للحكم بالتعويض أن يثبت المضرور وقوع الضرر به وعلاقة السببية بين ذلك الضرر والتلوث الناشئ عن تفريغ البترول أو تسريه، دون حاجة لإثبات الخطأ من جانب مالك السفينة). وهذ ما نص عليه قانون حماية البيئة البحرية السوري من التلوث. (٢)

١- انظر د.أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص٤٧٧.

٢- انظر الصفحة ١٧٣ وما بعدها من هذه الرسالة .

المبحث الثاني

المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية

ينقسم النظام العقابي المطبق بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية في مجمله إلى قسمين رئيسين: نظام عقابي جزائي قائم على عقوبات جزائية، ونظام عقابي غير جزائي قائم على جزاءات إدارية ومدنية.

ومن جانبه أوصى مؤتمر ريودي جانيرو المنعقد في أيلول سنة ١٩٩٢ بضرورة التمييز فيما يتعلق بالجرائم ضد البيئة بالتطبيق للقانون الجزائي العام بين العقوبات المقررة لمراعاة النصوص الإدارية والتنظيمية، والتي لا تتضمن سلب الحرية كالغلق النهائي أو المؤقت للمنشأة، والعقوبات الجزائية المقررة لغرض الردع والعقاب وذلك على مختلف الأفعال الإيجابية والسلبية التي تسبب ضرراً خطيراً للبيئة، كما أوصى بضرورة أن تتضمن القوانين الوطنية النص على عقوبات جزائية متنوعة وتدابير تلائم الأشخاص الاعتبارية والهيئات العامة.

كما حظرت اتفاقية ماريبول وقوع أي مخالفة لأحكامها وفي حال وقوع مخالفة أحالت الاتفاقية تطبيق العقوبات المناسبة إلى القانون الوطني للدولة التي تتبعها السفينة، لتوقع بموجبها العقوبات على المخالفة بغض النظر عن مكان وقوعها، كما حظرت الاتفاقية وقوع أي مخالفة لأحكامها داخل نطاق الولاية القضائية لأي طرف ومنحت الاختصاص للدولة الطرف في الاتفاقية التي تقع في نطاق ولايتها أي مخالفة، ومنحتها الحق في محاسبة أو معاقبة السفينة الملوثة أو أن توكل الأمر للدولة التي تتبعها السفينة لتتخذ الإجراءات المناسبة بعد تزويدها بالمعلومات والأدلة التي تثبت وقوع المخالفة(١). كما ألزمت الاتفاقية أن تكون العقوبات المنصوص عليها في القوانين المحلية من الشدة والصرامة بحيث تحد من وقوع المخالفات للاتفاقية، وأن تكون على قدر متساوٍ من الصرامة بغض النظر عن مكان وقوع المخالفة(٢).

١- انظر صلحيه علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص٧٧.

٢- انظر المادة(٤-٤) من اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، الطبعة الجامعة لعام ٢٠٠٢م، مرجع سابق، ص٥-٦.

وكنا قد بينا في الفصل السابق أن المشرع السوري قد فرض مجموعة من القواعد القانونية التي الهدف منها منع تلوث البيئة البحرية والحد منه، وإن هذه القواعد القانونية اتسمت بأنها وقائية أي أنها تساهم بمنع التلوث قبل وقوعه.

لكن هذه القواعد القانونية الوقائية كثيراً ما تخالف، لأنها موجهة إلى إنسان ذي إرادة حرة، تمكنه من العصيان أو الامتثال، من هنا كان لابد من تزويد القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بمؤيد أو جزاء مادي يكفل احترام قواعده ويميزها عن غيرها من قواعد السلوك الأخرى، كقواعد الدين والأخلاق والتي تتمثل جزاءاتها في العقاب أو الثواب الأخروي أو في تأنيب الضمير أو في استنكار المجتمع وازدراؤه للمخالف.

ومن هنا لجأ المشرع السوري إلى فرض قواعد قانونية تتضمن جزاءات مختلفة الغاية هي منها ردع كل من تسول له نفسه الإضرار بالبيئة البحرية أو تلويثها أو مخالفة القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

و إن الجزاء القانوني الذي يترتب على تلوث البيئة البحرية، يأخذ صور متعددة فهو إما أن يكون، جزاء جنائي، وإما أن يكون جزاء مدني، وإما أن يكون جزاء إداري، وبالتالي سنتعرف على صور هذه الجزاءات، كما أن المشرع السوري وفي القانون الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث نص على آلية محددة تحصل فيها الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري، ومن هنا سنتعرف على هذه الآلية التي فرضها المشرع السوري. وبالتالي سندرس هذا المبحث في مطلبين هما:

المطلب الأول: صور المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية.

المطلب الثاني: آلية فرض الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري.

المطلب الأول

صور المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية

يتمثل الجزاء القانوني بمؤيد توقعه السلطة على من يخرق حرمة القواعد القانونية التي سنتها، ويتجسد هذا المؤيد بالعقوبة التي يحددها القانون، وهذا المؤيد قد يصيب المجرى في جسمه أو حرته أو ماله أو شرفه، أو في حقوقه السياسية أو الاجتماعية، وفي مجال البيئة البحرية فإن السياسة الرادعة لحمايتها من التلوث تتمثل من خلال تقرير المؤيد المناسب إزاء كل فعل من شأنه الإضرار بالبيئة بأي شكل من أشكال التلوث، سواء نتج عن نشاط الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين وتختلف هذه المؤيدات باختلاف القوانين المنظمة لها، وباختلاف الجهات التي توقعها فقد يكون المؤيد جنائياً أو مدنياً أو إدارياً^(١). وبالتالي سنقوم بشرح كل نوع من أنواع هذه الجزاءات التي تترتب على المخالف للقواعد الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك من خلال تقسيم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: مؤيدات جنائية.

الفرع الثاني: مؤيدات مدنية.

الفرع الثالث: مؤيدات إدارية.

١- قد تجتمع كافة صور المؤيدات القانونية معاً لمواجهة نفس المخالفة المرتكبة ضد أحكام قوانين حماية البيئة، فصاحب المشروع الذي يتسبب بتلويث البيئة قد يحكم عليه بالسجن أو الغرامة كمؤيد جنائي، وبإزالة آثار التلوث وتعويض الأضرار المترتبة عليه كمؤيد مدني فضلاً عن إغلاق المنشأة أو المشروع أو إلغاء الترخيص كمؤيد إداري.

الفرع الأول

مؤيدات جنائية

نعني بالمؤيدات الجنائية ذلك الإجراء العقابي الذي يوقعه القانون على الجاني الذي يرتكب جريمة بيئية.

فالعقوبة جزاء جنائي، يقرره المشرع لمن تثبت مسؤوليته عن الجريمة (١)، طالما كان أهلاً للمسؤولية الجنائية. ويتحقق ذلك الجزاء عن طريق المساس بحق من حقوق المحكوم عليه، وتتحدد جسامة العقوبة بمقدار أهمية الحق المعتدى عليه، ودرجة المساس به، فقد تمس العقوبة حياة المحكوم عليه، فتنخذ صورة الإعدام، وقد تمس جسم الإنسان، فتنخذ صورة قطع اليد أو الرجل، وقد تمس حرته، فتنخذ صورة الحبس أو السجن، وقد تمس ماله، فتنخذ صورة الغرامة أو المصادرة، وقد تمس مصلحة من مصالحه، كإغلاق مصنعه أو متجره، وقد تمس سمعته كالتشهير به (٢).

والجزاء الجنائية التي أوردتها المشرع الجنائي البيئي لردع مرتكبي الجرائم البيئية، معظمها يوصف بأنه جنحة بيئية، وليست جنحة تستدعي تشديد العقاب، فمن المؤكد أن أغلب السلوكيات والانتهاكات الماسة بالبيئة تعكس النظرة العادية للمشرع الجنائي البيئي تجاه المصالح البيئية. ولا عبرة بوصف الجزاء بالسلطة المختصة بإصداره، فيكون الجزاء عقوبة متى انطبق عليه الوصف المذكور، ولو كانت السلطة الإدارية هي المختصة بإصداره. (٣)

لكن هناك عدد من الحالات التي شدد فيها المشرع الجنائي البيئي العقوبة، ومنها حالت العود الجنائي، كما سنرى في الحديث عن تشديد العقوبة، في الفقرات القادمة.

-
- ١- انظر، د. فوزية عبد الستار، مبادئ علم الإجرام والعقاب، دار النهضة العربية، ط ٥، ١٩٨٥م، ص ٢١٩.
 - ٢- انظر، محمد نعيم فرحات، التشريعات العربية المتعلقة بأمن وحماية البيئة، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط ١، ١٤١٩هـ، ص ١٤٧.
 - ٣- انظر، محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، ج ١، الأحكام العامة والجرائم الجنائية، ط ٢، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٧٩م، ص ١٤٩.

أولاً: أنواع الجزاءات الجنائية:

وهنا سنتعرف على الجزاءات الجنائية التي نص عليها المشرع السوري لمعرفة مدى فعالية هذه الجزاءات وإسهامها في حماية البيئة البحرية من التلوث.

١- العقوبة الماسة بالنفس (الإعدام):

العقوبة التي توقع على الإنسان وتصيبه في نفسه هي عقوبة الإعدام، وهي من أشد العقوبات وأقساها على الإطلاق، فهي عقوبة استئنافية مفادها إزهاق روح المحكوم عليه، حيث تؤدي إلى استبعاد من تنفذ بحقه من عداد أفراد المجتمع على نحو نهائي لا رجعة فيه. (١)

وباستقراء التشريعات البيئية السورية المتعلقة بحماية البيئة في الجمهورية العربية السورية نجد أن المشرع البيئي أخذ بعقوبة الإعدام بحق كل من ساهم أو ساعد في عبور النفايات النووية أو المشعة أو الخطرة إلى الجمهورية العربية السورية بقصد إلقتها أو دفنها أو إغراقها أو حرقها أو تخزينها في أراضي الجمهورية العربية السورية أو في مياهاها الإقليمية لكن بشرط أن ينجم عن هذا الإدخال وفاة إنسان. (٢)

لقد كان المشرع السوري موفقاً في اختيار هذه العقوبة لكن كان من الأجدر أن تطبق عقوبة الإعدام بحق كل شخص أدخل أو ساهم أو ساعد بعبور هذه النفايات سواء ترتب عليها وفاة إنسان أم لم يترتب، وذلك بالنظر إلى خطورة هذه النفايات حيث أن إدخاله إلى البيئة يؤدي إلى ضرر دائم على الموارد التي تلامسها.

وهذا ما تداركه قانون حماية البيئة الإماراتي، حيث أخذ بعقوبة الإعدام في حق كل شخص طبيعي أو معنوي يستورد أو يجلب مواد أو نفايات نووية أو نفايات خطيرة، أو يقوم بدفنها أو إغراقها أو تخزينها، أو يتخلص منها بأي صورة في بيئة الدولة.

٢- العقوبة على الجسم:

إن العقوبة التي توقع على الإنسان وتصيبه في جسمه تتمثل في: الجلد، قطع اليد، قطع الرجل، أو غير ذلك من الإيذاء الجسماني. ولا يوجد ما يمنع أن تطبق هذه العقوبات على المخالفين لقوانين حماية البيئة.

١- محمد نعيم فرحات، التشريعات العربية المتعلقة بأمن وحماية البيئة، مرجع سابق، ص ١٤٨.

٢- انظر المادة ١١٣ من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ المتعلق بإرساء القواعد الأساسية لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث.

وباستقراء قواعد التشريع البيئي السوري نجد أنه لم يأخذ بهذه العقوبة. وبرأينا أنه ليس هنالك ما يمنع من أن يأخذ المشرع السوري بهذه العقوبة في مجال تلوث البيئة، وخاصة إذا ترتب على مخالفة التشريعات البيئية الإخلال بالأمن الوطني، أو ضرر دائم على الموارد، أو حدوث عاهات أو إعاقات مستديمة، فإن ذلك يعد ضرباً من الفساد في الأرض، ويترتب عليه إيقاع العقوبة الجسمية، مصداقاً لقوله تعالى ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾. (١)

٣- العقوبة السالبة للحرية:

العقوبة السالبة للحرية هي السجن أو الحبس أو الاعتقال أو الأشغال الشاقة المؤقتة أو المؤبدة، حيث تعد العقوبة السالبة للحرية من أهم العقوبات المجدية والمؤثرة في حماية البيئة، وتتفاوت مدة العقوبة السالبة للحرية المحكوم بها تبعاً لجسامة الاعتداء أو الضرر المرتكب ضد البيئة.

ويجوز الحكم بالغرامة بدلاً من العقوبة السالبة للحرية، وهذا ما نصت عليه معظم قوانين حماية البيئة العربية، وهي سياسة حكيمة نظراً لأنها تتسم بطابع الاعتدال، وتتيح للقاضي مهمة اختيار العقوبة الملائمة في ضوء ظروف الجريمة (٢)، كالمادة ١٢٠١ من قانون حماية وتحسين البيئة العراقي بقولها: (.....يعاقب المخالف لأحكام المادة ١١٩١ من هذا القانون بالحبس أو بغرامة). وما ورد في المواد (٨٥، ٩١، ٩٨) من قانون حماية البيئة المصري، وما ورد في المواد (٧٣، ٧٥، ٧٦، ٧٨) من قانون حماية البيئة الإماراتي، حيث نصت على عبارة أو بإحدى هاتين العقوبتين، أي الحبس أو الغرامة.

لكن نرى أن الحكم بالغرامة بدلاً عن العقوبة السالبة للحرية هو من الأمور السلبية والتي تؤدي إلى زيادة تلوث البيئة وليس إلى ردع الجاني، حيث أن الجاني يقارن بين الغرامة التي يطلب منه دفعها والأرباح التي تعود عليه من جراء العمل الملوث للبيئة فإذا كانت الأرباح أكبر من الغرامة يقترب العمل الملوث للبيئة ويدفع الغرامة عن رضا واختيار كما لو كانت جزءاً من تكاليف الإنتاج دون أن تحدث عقوبة الغرامة المالية في نفسه أي أثر رادع.

١- سورة المائدة الآية ١٣٣١.

٢- فخري عبد الرزاق الحديثي، قانون العقوبات الجرائم الاقتصادية، ط١، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨١، ص ١٦٢.

وبالتالي على المشرع البيئي أن لا ينص على استبدال الغرامة بالحبس. إنما على المشرع أن يلزم أو يجيز الجمع بينهما وذلك حسب مدى الضرر المرتكب وجسامة الاعتداء على البيئة.

وقد يحدد التشريع أو النظام البيئي في بعض الحالات حداً أعلى لا تتجاوزه العقوبة السالبة، دون تحديد الحد الأدنى، ومن ذلك ما نص عليه القانون رقم ١٢ لعام ٢٠١٢ - وذلك في المادة ١٣ فقرة ١ بند ب- بمعاينة كل من يدخل النفايات النووية أو المشعة أو الخطرة بقصد إلقائها أو دفنها أو إغراقها أو حرقها أو تخزينها في أراضي الجمهورية العربية السورية أو مياهها الإقليمية بالأشغال الشاقة المؤبدة(١). ومن ذلك أيضاً ما نصت على ذلك اللائحة التنفيذية للنظام العام للبيئة السعودي بقولها (يعاقب من يخالف أحكام هذا النظام بمدة لا تزيد عن خمس سنوات).

وعكس من ذلك نجد أحياناً أخرى أن التشريع البيئي يحدد حداً أدنى لهذه العقوبة دون تحديد للحد الأعلى، ومن ذلك ما نص عليه القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ المتعلق بإرساء القواعد الأساسية لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث في المادة ١١٣١ منه بقوله: (كل من ساعد أو ساهم في عبور النفايات النووية أو المشعة أو الخطرة إلى الجمهورية العربية السورية يعاقب بالاعتقال المؤقت(٢) خمس سنوات على الأقل). وكذلك الفقرة الثانية من نفس المادة بند ج نصت على (في حال التكرار تكون العقوبة الحبس ثلاثة أشهر على الأقل).

١- عقوبة الأشغال الشاقة عقوبة جنائية، تسلب فيها حرية المحكوم عليه، ويجبر معها على القيام بأعمال مجهدة تتناسب مع جنسه وعمره، سواء في داخل السجن أو في خارجه، وهي على نوعين: عقوبة مؤبدة تستمر طيلة حياة المحكوم عليه، إلا إذا نال عفواً عاماً أو عفواً خاصاً، أو ثبت صلاحه بعد مرور عشرين عاماً على تنفيذ عقوبته، حيث يفرج عنه إفرجاً شرطياً وفق أحكام وقف الحكم النافذ. وعقوبة مؤقتة، تتراوح مدتها بين ثلاث سنوات وخمس عشرة سنة، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك. انظر أ. د. عبود السراج، التشريع الجزائي المقارن في الفقه الإسلامي والقانون السوري، الجزء الأول، المبادئ العامة، مطبوعات جامعة دمشق، طبعة عام ١٩٨٨ م، ص ٣١٤.

٢- والفرق بين الاعتقال المؤقت وبين الأشغال الشاقة هو أن الأعمال التي يقوم بها المعتقلون لا يشترط فيها أن تكون مجهدة، وهذه الأعمال هم الذين يختارونها بأنفسهم من بين مجموعة من الأعمال التي تنظمها إدارة السجن، بينما في الأشغال الشاقة لا يحق للمحكوم عليهم اختيار العمل الذي يرغبون فيه. كما أن المعتقلين على عكس المحكومين بالأشغال الشاقة لا يجبرون على العمل خارج السجن ولا بد من أن يتم ذلك برضاهم وهم في ذات الوقت لا يجبرون على ارتداء زي السجناء إلا إذا أرادوا هم ذلك. انظر، ذات المرجع السابق، ص ٣٥٤

إلا أنه في كثير من الحالات نجد أن المشرع البيئي يحدد حداً أعلى وحداً أدنى تتراوح بينهما عقوبة السجن أو الحبس. ويترك للقاضي حرية اختيار المدة المناسبة حسب جسامة الجريمة البيئية المرتكبة. ومن ذلك ما نص عليه قانون حماية البيئة الأردني الذي عاقب المخالف بعقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن ثلاث سنوات عندما يتم إدخال نفايات خطرة وكان مرتكب هذه الجريمة ريان السفينة أو الباخرة وحصل أن تم إلقاء مواد ملوثة في المياه الإقليمية.

وعلى الرغم من المنافع المتأتية من العقوبة السالبة للحرية، وأثرها في تحقيق الردع العام والخاص بحق مرتكبي الجرائم البيئية. إلا أنها غير كافية لتحقيق ما يرمي إليه المشرع البيئي من إرساء لقواعد العدالة وتحقيق الردع العام والخاص، فالعدالة تتأذى من عدم التناسب بين الجريمة البيئية المرتكبة والعقوبة المفروضة، إذ أن جسامة الأضرار المادية والمعنوية الناجمة عن الجرائم البيئية التي يعاقب عليها المشرع البيئي بعقوبة الحبس تفوق في أكثر الأحيان قدر الإثم أو الذنب في هذا النوع من الجرائم.

وكما هو معلوم أن مبدأ التناسب قد أصبح سمة من سمات السياسة الجنائية السليمة، إذ كلما تناسبت العقوبة السالبة للحرية مع الجريمة البيئية المرتكبة، كلما زاد ذلك من القيمة الإقناعية للقاعدة الجنائية، بما يكفل تحقيقها لوظيفة الردع بنوعيه المرجو منها. وهذا ما أكده إعلان حقوق الإنسان والمواطن الصادر في فرنسا سنة ١٧٨٩ في مادته الثامنة التي أكدت ضرورة أن لا تتضمن القاعدة القانونية سوى العقوبات الضرورية، بمعنى آخر على المشرع البيئي ألا يلجأ إلا للعقوبات المتناسبة وفداحة الفعل البيئي المرتكب(١).

أضف إلى ذلك أنه تثار مشكلة أخرى تتمثل في كيفية تطبيق العقوبة السالبة للحرية بحق مرتكب الجريمة البيئية إذا علمنا أنه شخص معنوي لا تستقيم معه هذه العقوبة(٢).

٤- العقوبات المالية:

إذا كانت العقوبة السالبة للحرية هي أبرز العقوبات في القانون العام، فإن العقوبات المالية هي أبرز العقوبات بالنسبة للجرائم البيئية، وعليه فقد اتجهت معظم التشريعات البيئية ومنها التشريع البيئي السوري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلوث البيئة، حيث يترتب على إيقاعها إنقاص الذمة المالية للمحكوم عليه بها للمصلحة العامة، دون المساس بجسمه أو حريته، وهي متعددة ومتنوعة وتعتبر الغرامة والمصادرة(٣) من أكثر العقوبات المالية استخداماً في مجال جرائم تلوث البيئة .

١- سليمان عيد المنعم، أصول علم الجزاء الجنائي، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٧٥.
٢- الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، ط ١، دار الجماهيرية الليبية، بنغازي، ٢٠٠٠، ص ٢٩٦.

فالعقوبة مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى الخزينة العامة، وذلك ضمن الحدود التي ينص عليها القانون أو النظام البيئي(١). وإن الأهمية التي تحتلها عقوبة الغرامة بالنسبة لحماية البيئة ليست وليدة فراغ، بل هي ناتجة عن ملائمة هذه العقوبة للجرم والجاني على حد سواء، فهي تتلاءم مع الجرم إذ أن أغلب الجرائم البيئية تتصل بالمال بطريقة أو بأخرى، إذ تحدث بمناسبة ممارسة نشاط اقتصادي، فتكون الغرامة بالنسبة لها من جنس العمل، حيث يجرم المحكوم عليه من الكسب غير المشروع الذي استهدف الحصول عليه من جراء مساسه بالبيئة، أو ينزل بالمحكوم عليه غرم مقابل للضرر الذي حدث للبيئة(٢).

ومن جهة أخرى فإن الغرامة تتلاءم مع الجاني، فالغرامة البيئية غالباً ما تسند إلى أشخاص معنويين، فتكون عقوبة الغرامة مناسبة لطبيعة مرتكبيها، وتحديدًا عند تشديدها. كما أن أهمية الغرامة ترجع إلى جملة فوائد يمكن جنيها من الناحية الاقتصادية إذ تعد هذه الغرامات بمثابة ضريبة الأمن البيئي الذي خرقة مرتكب الجريمة البيئية(٣).

وقد يحدد القانون أحياناً مقدار الغرامة المفروضة على الجريمة المرتكبة وذلك بمبلغ ثابت لا يجوز النزول عنه أو تجاوزه، ومن ذلك نص المادة ١٥١ من القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية السورية من التلوث، التي تنص على أن (يعاقب مالك السفينة أو ناقلة الزيت أو من يمثله بغرامة مقدارها خمسون ألف ليرة سورية أو ما يعادلها بعملة قابلة للتحويل إذا تبين أن الشهادة الدولية لمنع التلوث منتهية الصلاحية).

٣- تتفق المصادرة مع الغرامة في أنها عقوبة مالية، لكنها تختلف عنها في أنّ موضوعها الأشياء أو النقود أو كلاهما معاً ، أمّا موضوع الغرامة فهي النقود دائماً. والمصادرة نوعان :عامة :تشمل جميع أموال المحكوم عليه المنقولة وغير المنقولة وهذه ممنوعة بموجب المادة ١٥ من الدستور السوري ،وخاصة :وهذه لا تصيب إلا شيئاً واحداً أو أشياء معينة بالذات من أملاك المحكوم عليه كجسم الجريمة أو أدواتها أو ثمرتها .وهذه هي المصادرة التي عناها قانون العقوبات في أحكامه وأباحها الدستور .انظر :أ . د عبود السراج، مرجع سبق ذكره، الصفحة ٣٢٠ وما بعد. وانظر في تأصيل التفرقة بين المصادرة والغرامة، انظر د.محمود داود يعقوب، المسؤولية في القانون الجنائي والاقتصادي، دراسة مقارنة بين القوانين العربية والقانون الفرنسي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠٠٨، ص٣٢٣-٣٢٩.

١- انظر أ.د عبود السراج، مرجع سابق، ص٣٧٨. ومحمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات (القسم العام)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٢، ص٧٣٥.

٢- سليمان عبد المنعم، أصول علم الجزاء الجنائي، مرجع سابق، ص٦١.

٣- عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، ط١، مكتبة دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٢، ص٣٠٣.

كما فرض القانون السابق الذكر غرامة مقدارها مائة ألف ليرة سورية على كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن مسجل وعلى كل ناقلة زيت وذلك في حال عدم حيازة سجل زيت أو عدم انتظام عمليات القيد في سجل الزيت أو في حال معارضة السلطات البيئية في الميناء من تدقيق سجل الزيت (١).

وعندما يتم رمي القاذورات ضمن المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة من أية سفينة أو ناقلة زيت، يتم فرض غرامة مقدارها مائتا ألف ليرة سورية (٢). وفي حال تصريف المياه الآسنة من أي سفينة أو ناقلة زيت في المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، يستوفى من كل سفينة أو ناقلة زيت قامت بالتصريف غرامة مقدارها ١١٥٠٠٠٠١ ألف ليرة سورية (٣).

وقد يحدد القانون أحياناً في بعض الجرائم البيئية حداً أدنى لا يجوز النزول عنه عند فرض عقوبة الغرامة، ودون أن يتقيد بتحديد حد أعلى لعقوبة الغرامة. وعلى العكس من ذلك في حالات أخرى، قد يحدد النص القانوني حداً أعلى لا تتجاوزه عقوبة الغرامة دون تحديد للحد الأعلى. إلا أنه في العادة يضع النص القانوني المقرر للغرامة المفروضة على الجرم البيئي المرتكب حدين: أدنى وأعلى، لينيح الفرصة لإعمال السلطة التقديرية للمحاكم بما تراه مناسباً دون تجاوزهما. ومن ذلك نص المادة ١٦١ من قانون حماية البيئة البحرية من التلوث رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ والتي تضمنت على أن (يعاقب المتسبب بحادث التلوث بالزيت بغرامة تتراوح بين ١١٥٠٠٠٠١ مئة وخمسين ألف ليرة سورية ومليون ليرة سورية).

وتنص بعض التشريعات البيئية على تطبيق الغرامة بدلاً عن العقوبة السالبة للحرية أو بالإضافة إليها، ومن ذلك نص المادة ١٣١-١١ من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ المتعلق بإرساء القواعد الأساسية لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث حيث عاقبة كل من ساهم في عبور النفايات النووية أو المشعة أو الخطرة إلى الجمهورية العربية السورية بالاعتقال المؤقت خمس سنوات على الأقل وبالغرامة من عشرة ملايين ليرة سورية إلى عشرين مليون ليرة سورية.

١- انظر المادة ١١٦١ من القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث.

٢- انظر المادة ١٢٥ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٣٠١ من القانون السابق.

غير أن المبالغ التي نصت عليها معظم التشريعات البيئية قليلة، لا تتناسب مع حجم الضرر المترتب على ارتكاب الجريمة البيئية، ولا تشكل أي ردع للسفن التي تشحن مواد قيمتها الملايين، ولا تتناسب مطلقاً مع مستوى الضرر أو الخطر على البيئة من هذه المواد الكيماوية أو المشعة أو السامة (١) مما دفع التشريعات البيئية التي صدرت حديثاً إلى تشديد عقوبة الغرامة ومضاعفة مقدارها، خاصة في حالات العود، وذلك لزيادة أثرها وفعاليتها في ردع المخالفين لأحكام التشريعات البيئية (٢)، وهذا ما جاء به القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ والذي ألغى العمل بالقانون ١٥٠١ لعام ٢٠٠٢ . حيث عاقب القانون ١٥٠١ لعام ٢٠٠٢ كل من ساهم أو ساعد في عبور النفايات النووية أو المشعة إلى الجمهورية العربية السورية بالغرامة من ثلاثة ملايين ليرة سورية إلى عشرة ملايين ليرة سورية، بينما جاء تعديل هذه الغرامة بالقانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ وذلك في المادة ١١٣١ منه بجعل هذه الغرامة تتراوح من عشرة ملايين ليرة سورية إلى عشرين مليون ليرة سورية. وحذا لو يعدل المشرع السوري بعض الغرامات التي وردت في القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث بحيث تكون أكثر فعالية في ردع المخالفين لأحكام هذا القانون.

وقد لا يتضمن التشريع البيئي غرامة ثابتة إنما تكون غرامة نسبية، والغرامة النسبية هي نوع من الغرامات لا ينص عليها القانون بمقدار معين أو بمبلغ نقدي ثابت، بل ترتبط بالضرر أو الفائدة التي تحققت من الجريمة، وسميت نسبية لأنها تتناسب مع الضرر أو الفائدة في تحديد مقدارها (٣). فالمقصود بالغرامة النسبية إذاً هو القضاء على الكسب غير المشروع الذي ارتكبت لأجله الجريمة. كأن تكون الغرامة هي نصف أو ثلث أو كل المبلغ الذي حصل عليه الفاعل من جريمته (٤) أو أن تكون خمسة في المائة أو ضعفي رأس المال أو البضاعة التي تسببت بالتلوث..... الخ، ومن ذلك ما تضمنه القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ في المادة ١١٣١ منه عندما أجاز للقاضي أن يحكم بالغرامة التي تتراوح من عشرة ملايين إلى عشرين مليون ليرة سورية أو بضعفي قيمة الشحنة أيهما أكثر.

-
- ١- انظر د. الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، مرجع سابق، ص ٢٩٧.
 - ٢- حسن محمد المعيوف، الحماية الجنائية للبيئة في تشريعات مجلس التعاون لدول الخليج العربي (دراسة تأصيلية)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الدراسات العليا- قسم العدالة الجنائية-، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١٤٢٦هـ، ص ١٢٥.
 - ٣- جلال ثروت، النظرية العامة لقانون العقوبات، ط ١، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٤٨١.
 - ٤- انظر د. يسر أنور علي، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ٦٤٢ وما بعدها.

ويلاحظ أن هذا النوع من الغرامات ذو أثر إيجابي في اعتبارات الردع والإصلاح والتعويض عن المخالفات البيئية. كما أن هناك نوع آخر من الغرامات يسمى الغرامة اليومية، ولها أيضاً أثر إيجابي في حماية البيئة، حيث تقدر الغرامة على أساس خطورة الجريمة، ومدة استمرارها، والوضع المالي لمرتكب المخالفة البيئية، ومن ذلك ما نص عليه قانون التخلص من الزيوت الأمريكي بمعاينة أي شخص يصرف بإهمال زيوتاً في البيئة البحرية بغرامة لا تقل عن ١٢٥٠٠١ دولار ولا تزيد عن ١٢٥٠٠٠١ دولار عن كل يوم مخالفة، وإذا كان ارتكاب الفعل عن عمد فإن الغرامة لا تقل عن ١٥٠٠٠١ دولار ولا تزيد على ١٥٠٠٠٠١ ألف دولار عن كل يوم مخالفة، وقد لاقى هذا القانون استحسان الكثيرين لأنه يحقق الردع بنوعيه، كما أنه أكثر عدلاً، لمراعاته المستثمرين الصغار وأصحاب الدخول القليلة (١).

وقد تضمن التشريع البيئي السوري هذا النوع من الغرامة وذلك في القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ وذلك في المادة ١٥١ منه التي نصت على أن (ب- كل من من يتخلف عن إزالة المخالفة بعد المدة المحددة لإزالتها يعاقب بالغرامة مبلغاً لا يقل عن عشرة آلاف ليرة سورية ولا يزيد عن خمسين ألف ليرة سورية عن كل يوم تخلف فيه عن إزالة هذه المخالفة. كما عاقب المشرع البيئي في المادة ١٦١ من القانون السابق بالغرامة مائة ألف ليرة سورية صاحب المنشأة المغلقة المخالفة عن كل يوم زاول فيه العمل أثناء المدة المخصصة لإزالة المخالفة.

وقد يحصل في الواقع العملي أن يتمتع المحكوم عليه بالغرامة عن تأديتها ودفعها، فما هو العمل في هذه الحالة. بالرجوع إلى التشريعات البيئية لم نجد فيها أية إشارة إلى الإكراه البدني لإجبار المحكوم عليه الممتنع عن دفع الغرامة في نطاق جرائم التلوث البيئي، إلا أنه، بالرجوع إلى القواعد العامة في قانون أصول المحاكمات الجنائية، فإنه يمكن قهر المحكوم عليه الممتنع، باعتبار أن الإكراه البدني هو إحدى الضمانات المهمة لتحصيل الغرامة المحكوم بها.

كما خص المشرع السوري أحكام خاصة بتنفيذ عقوبة الغرامة المحكوم بها في جرائم تلوث البيئة البحرية، حيث تنص المادة ٢٥ من القانون رقم ٩ لعام ٢٠٠٦ على أنه يحظر رمي القاذورات ضمن المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة من أي سفينة أو ناقلة زيت، ويترتب على هذه المخالفة غرامة مالية قدرها مائتا ألف ليرة سورية.

وتنص المادة ٢٥ من ذات القانون على أنه تغرم كل سفينة أو ناقلة زيت بمبلغ قدره مائتا ألف ليرة سورية، في الحالات التالية:

- أ- عدم حيازة سجل القاذورات وخطة العمل.
 - ب- عدم انتظام عمليات القيد في سجل القاذورات.
 - ج- معارضة سلطات الميناء المختصة من تدقيق سجل القاذورات.
- وتحجز السفينة أو ناقلة الزيت المخالفة لأحكام المادتين ٢٥ و٢٩ من هذا القانون من قبل المديرية العامة للموانئ إلى حين تسديد قيمة الغرامة أو تقديم كفالة مصرفية بذلك.

ومن خلال النصوص السابقة يتضح لنا عدم جواز وقف تنفيذ عقوبة الغرامة المحكوم بها في جرائم تلوث البيئة البحرية، وبذلك تلعب الغرامات دوراً جوهرياً في مجال مكافحة تلك الجرائم، وتعتبر من أفضل الوسائل لتحقيق الردع والإصلاح والتعويض التي تتطلبها هذه النوعية الخاصة من الجرائم.

ثانياً: تشديد العقوبة الجنائية:

باستقراء التشريعات الخاصة بحماية البيئة من التلوث، نلاحظ أنها قد شددت من الجزاءات الجنائية المقررة على تلوث البيئة لعدة أسباب، منها: العود الجنائي (تكرار المخالفة البيئية)، نوع الجريمة البيئية المرتكبة.....الخ.

١- العود الجنائي (تكرار المخالفة البيئية):

لغرض تشديد العقوبة والحد من التلوث البيئي، أجمعت قوانين حماية البيئة على الأخذ بالعود، وتكرار المخالفة البيئية، وعده سبباً من أسباب تشديد العقوبة على المذنبين العائدين للإجرام، بترتيبها لعقوبة الحبس تصاعدياً، أو لعقوبتي الحبس والغرامة معاً، أو بمضاعفة قيمة الغرامة، من أجل نظام أكثر فعالية. ومن ذلك ما نصت عليه المادة ١١٣١ فقرة ٢-ج من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ أنه في حال التكرار تكون العقوبة الحبس ثلاثة أشهر على الأقل ومضاعفة الغرامة.

ومن ذلك أيضاً ما تضمنته المادة ١٦١ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦ المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث حيث عاقبة المتسبب بحادث التلوث بالزيت بغرامة تتراوح بين ١١٥٠٠٠٠١ ألف ليرة سورية وتضاعف قيمة الغرامة في حال تكرار المخالفة خلال عام من وقوع المخالفة الأولى. وكذلك نص المادة ١٢٥١ و١٣٠١ من القانون السابق حيث نصت على مضاعفة الغرامة في حال تكرار المخالفة خلال عام واحد من تاريخ وقوعها.

٢- نوع الجريمة البيئية المرتكبة:

تم تشديد العقوبة بالنسبة لبعض الجرائم البيئية الخطرة، كتلك الجرائم المتعلقة بالنفايات الخطرة أو المشعة أو النووية، التي وصلت عقوبتها في بعض الحالات إلى الإعدام. ومن ذلك نص المادة ١٣١١ ب-١ من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ بنصها على أن (تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة إذا أدخل هذه النفايات بقصد إلقتها أو دفنها أو حرقها أو دفنها أو إغراقها أو تخزينها في أراضي الجمهورية العربية السورية أو مياهاها الإقليمية وتصل إلى الإعدام إذا نجم عن هذا الإدخال وفاة إنسان.

مما سبق نلاحظ أن العقوبات السالبة للحرية المقررة على تلويث البيئة في التشريع السوري أنها لا تفي بالغرض ولا تكفي لتحقيق الهدف المنشود المرجو منها، وهو تحقيق الردع بنوعيه الخاص والعام، بسبب عدم تناسبها مع جسامة الأضرار الناشئة عن الجرائم البيئية. كما أن مبالغ الغرامات التي نص عليها التشريع البيئي قليلة، ولا تتناسب مع حجم الضرر الذي أحدثه مرتكب الجريمة البيئية، مما يجعل رجال الأعمال، وأصحاب المصانع والمعامل وبقية المشاريع الاقتصادية والصناعية الكبرى، والمستثمرين الملوئين للبيئة يدفعونها طواعية وبرغبتهم وكأنها جزء من تكاليف الإنتاج الاعتيادية المألوفة لديهم، ومن ثم فإنه يصبح فرضها عليهم من الناحية الواقعية والعملية لا قيمة له، إلا أن هذا المآخذ تداركه المشرع السوري بالقانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢١ عندما فرض غرامة تتراوح من عشرة ملايين إلى عشرين مليون ليرة سورية فيما يتعلق بالنفايات النووية والخطرة وإغراقها في البيئة البحرية السورية.

ومن هنا نقترح لو يعدل المشرع السوري الغرامات الواردة في قانون حماية البيئة البحرية من التلوث بحيث تصبح متناسبة مع الجريمة البيئية المرتكبة. وأن يضيف العقوبة السالبة للحرية للجرائم البيئية الملوثة للبيئة البحرية، حيث أنه باستقراء القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦ وجدنا أن عقوبة الغرامة أخذت حصة الأسد من بين العقوبات حيث لم يوجد في هذا القانون أي عقوبة سالبة للحرية، وهذا ما يجعل رابنة السفن وملاكها ووكلائها يرتكبون الجرائم البيئية، لأن الغرامة في بعض المخالفات البيئية إذا لم تقترن بعقوبة سالبة للحرية لا تحقق أي ردع.

الفرع الثاني

مؤيدات مدنية

المؤيد المدني هو الأثر المدني الذي يترتب القانون على الجريمة البيئية بحكم القضاء، ويكون ذلك بإلزام المخطئ بجبر الضرر الذي لحق بالمضرور بسبب الجريمة البيئية عن طريق إزالة الضرر (إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل الضرر)، وإذا كان ذلك مستحيلاً فإنه يتم إلزام المخطئ بدفع التعويض المادي المناسب. فهي حماية تتم بواسطة حكم القضاء بناء على دعوى يرفعها المضرور أي المدعي ضد المدعى عليه أي المتسبب في الضرر أو المسؤول عن التعويض.

و يتخذ الجزء المدني أشكال متعددة جميعها تشترك في تأكيد سيادة القانون وكفالة احترام أحكامه، ومن هذه الجزاءات المدنية التي تنطبق على تلوث البيئة البحرية يمكن أن نذكر الإزالة والتعويض.

أولاً: الإزالة:

ويقصد بها أن تحكم المحكمة على الجاني بإزالة أثر الجريمة وإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوعها، أي إزالة أثر الجريمة ومحو كل آثار التلوث التي أصابت البيئة متى كان ذلك ممكناً (١). ومن ذلك ما نص عليه المشرع السوري وفي حال تلوث البيئة البحرية من السفن الناقلة للبضائع الخطرة، فإنه يتحمل مالك السفينة في حال سقوط حاوية أو أية وسيلة تحتوي على بضائع خطرة أثناء الشحن أو التفريغ، نفقات انتشار الحاوية وتكاليف إزالتها وغير ذلك من التكاليف (٢).

ويلاحظ أن الحكم بإعادة الحال على ما كانت عليه في التشريع السوري وجوبياً وليس متروكاً للسلطة التقديرية للقاضي، حتى أنه إذا امتنع الملوث عن الإزالة تقوم به السلطة العامة على نفقة الملوث أو المخالف، ومن ذلك أن المشرع السوري في حالة التلوث للبيئة البحرية بالزيت، ألزم المتسبب بالمخالفة بإزالة آثار التلوث وذلك بالطرق الفنية المناسبة وبوسائله الخاصة ضمن المدة الزمنية وبالشروط التي تحددها المديرية وتحت إشرافها وفي حال إهماله أو امتناعه يحق للمديرية اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بإزالة آثار التلوث على نفقته بعد إخطاره أصولاً (٣).

١- انظر د. فرج صالح الهريش، جرائم تلوث البيئة، دراسة مقارنة، المؤسسة الفنية للنشر والتوزيع، ط١، ١٩٩٨،

ص ٤٨٤ وما بعدها.

٢- انظر المادة ١٤٦ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦.

٣- انظر المادة ١٨١ من القانون السابق.

وإن الحكم بالإزالة يكون بالإضافة للغرامة، حيث أن الملوث يتكبد إزالة آثار المخالفة بالإضافة إلى الغرامة المفروضة عليه بموجب نص القانون. ومن ذلك ما نص عليه المشرع السوري وفي حال تلوث البيئة البحرية بالقاذورات الناجمة عن السفن وناقلات الزيت، فإنه يتوجب على من يقوم برمي القاذورات ضمن المياه الإقليمية السورية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالإضافة إلى الغرامة، دفع تكاليف إزالة آثار التلوث وفق المعيار المعتمد من قبل المديرية العامة للموانئ (١).

وكقاعدة عامة كل من يقوم بتوليد الضرر الملوث للبيئة البحرية يقع على عاتقه تبعة إزالتها أو تحمل التكاليف اللازمة لمعالجتها أو إزالتها.

ومن خلال ما سبق نلاحظ أن الحكم بإعادة الحال إلى ما كانت عليه مناسباً جداً لحماية البيئة من التلوث، لأنه يتضمن علاج ما فسد، أي إصلاح البيئة، ثم إنه من ناحية أخرى رغم أنه حكم مدني إلا أنه يتضمن الردع المناسب للملوث، وفي نفس الوقت يخلق الإحساس البيئي عندما يحس بفداحة جرمه أثناء محاولته إصلاح أثاره وإعادة الحال إلى ما كانت عليه.

ثانياً: التعويض:

قد يتخذ الجزاء المدني أيضاً صورة التعويض إذا ما تعذر محو أثر المخالفة القانونية -إعادة الحال إلى ما كانت عليه- وهو ما يقع غالباً. ويعرف التعويض بأنه، مبلغ من المال يدفعه الملوث أي المتسبب في الضرر لمن أصابه الضرر من فعل التلوث البيئي. والتعويض يعد هو البديل المتاح لإزالة أثر المخالفة إذا استحال محو الضرر الناتج عنها، فيؤخذ من مال المخالف بالقدر الذي يجبر الضرر.

وكقاعدة عامة يعتبر كل من تسبب في ضرر للغير بسبب عمليات التلوث، مسؤولاً مدنياً عن هذه الأضرار ويلتزم بإصلاحها أو التعويض عنها إذا اقتضى الأمر ذلك.

حيث ألزم المشرع السوري مالك السفينة الناقلة للبضائع الخطرة إذا لوث البيئة البحرية بحاوية أو أية وسيلة تحتوي على بضائع خطيرة، بجميع التعويضات عن قيمة الأضرار التي يمكن أن تلحق بالإنسان أو بالبيئة (٢).

١- انظر المادة ١٢٥ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١٤٦ من القانون السابق.

حيث يمكن القول أن كل من سبب ضرراً للبيئة أو الأحياء بفعله أو بفعل الغير التابع له أو بفعل الأشياء التي في حراسته سواء عن قصد أو إهمال أو قلة احتراز أو تبصر أو عدم مراعاة الشرائع والأنظمة، مسؤول تجاه الهيئة عن التعويض لها مباشرة لحساب الخزينة العامة للدولة عن الضرر الذي تقدر الهيئة كفايته لإعادة الحال إلى ما كانت عليه ويجري تحصيل التعويض وفقاً لأحكام قانون جباية الأموال العامة.

فمن يسبب تلوث للبيئة البحرية يعتبر مسؤول عن التعويض للدولة بسبب التلوث الذي سببه والضرر الذي حصل للبيئة البحرية بسبب ذلك التلوث، من هلاك للأحياء المائية.....، ويكون مسؤولاً عن التعويض للأشخاص الذين تضرروا من جراء هذا التلوث ، كالصياد والشخص الذي يمارس هواية السباحة وأصحاب مشاريع السياحة الشاطئية.....الخ.

الفرع الثالث

مؤيدات إدارية

يقصد بالمؤيدات الإدارية الجزاءات التي تفرضها السلطة الإدارية على مخالفات حماية البيئة، أو بمعنى آخر هي الحماية التي تقدمها الإدارة للبيئة عن طريق فرض جزاءات معينة، تحددتها اللوائح للمخالفين لأسس حماية البيئة من المتسببين في تلويثها، وذلك بوسائلها القانونية دون اللجوء إلى القضاء.

وتكمن أهمية هذا النوع من الحماية (١) إلى مرونة السلطة الإدارية وخبرتها في مجالها مما يمكنها من كشف المخالفة ومن ثم فرض الجزاء عليها بالسرعة اللازمة، ويجعلها في ذلك ذات قدرة مثالية على اتخاذ التدابير الوقائية بسرعة لتلافي خطر المخالفة قبل استفحاله وتعاضم الآثار التلويثية المترتبة عليه.

كذلك صلاحية الإدارة لأن تضع ضوابط وشروط وعناصر بمقتضاها تحدد مضمون الجريمة البيئية وفق النص العام للقانون الذي يحدد الفعل الإجرامي فقط، ثم تضع الجزاءات اللازمة لمن تحققت فيه هذه الشروط. والجزاءات الإدارية المفروضة على المخالفين في مجال حماية البيئة كثيرة، ومن أهم هذه الجزاءات المفروضة في مجال حماية البيئة هي:

أولاً: الغرامة البيئية:

الغرامة الإدارية (٢) هي مبلغ من المال تفرضه الإدارة على مرتكب المخالفة البيئية يلتزم بدفعه بدلاً من متابعته جنائياً عن الفعل. وأثبت الواقع كثرة استخدام الغرامة الإدارية لسهولة فرضها وسرعة استيفائها، إضافة لخلوها من الآثار الجانبية التي تنعكس على النشاط محل المخالفة، كما هو في الجزاءات الإدارية الأخرى.

وهذه الغرامة قد يحددها القانون بمبلغ معين، وقد يضع معايير لتقديرها، كنسبة معينة من آثار المخالفة، أو يجعل لها حدين تقدر الإدارة المناسب بينهما، وأحياناً يضع المشرع للإدارة سلطة تقديرية في تحديدها، وقرار الإدارة ليس نهائياً، ولكنه قابل للاستئناف في الموعد والشروط وأمام الجهة التي يحددها القانون.

١- انظر د. غنام محمد غنام، القانون الإداري الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣.

٢- المرجع السابق، ص ٣٩.

وقد أشاد بعض الفقهاء بنظام الغرامة الإدارية، لأنه يخفف الضغط على الأجهزة القضائية التي تطالب بسرعة الفصل في القضايا خاصة بعد تزايد الملاحقات الجنائية بسبب زيادة الجرائم، حيث أن نظام الغرامة البيئية من شأنه أن ينهي المخالفة البيئية به، وبالتالي إقفال ملفها وعدم إحالتها للقضاء للفصل فيها خاصة وأن معظم هذه الغرامات الإدارية توقع على جرائم بيئية بسيطة مما يعني أن عدم إحالتها للقاضي إعطائه الوقت الكافي ليتصدى للفصل في القضايا البيئية الكبيرة والخطيرة، إضافة إلى ذلك أن نظام الغرامة الإدارية يوفر بديلاً جيداً للأنظمة القانونية التي لا تأخذ بمبدأ المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، فيوفر نظام الغرامة ردعاً معقولاً ضد الأشخاص المعنوية.

أما عن تطبيق هذه الغرامة في التشريع السوري، فإننا لم نلمس وجود للغرامة الإدارية بشكل واضح وصريح في التشريع السوري، وهذا من النقص الذي وقع به التشريع وحذاً لو يأخذ المشرع بهذه الغرامة أسوةً بغيره من التشريعات البيئية. ومن هذه التشريعات، التشريع الفرنسي، حيث نصت المادة /٥١٤/ من قانون البيئة الصادر عام ٢٠٠٠ على أنه لجهة الإدارة فرض غرامة مالية على المنشأة المصنفة التي تخالف الاشتراكات والمعايير الواجب إتباعها، وتعادل هذه الغرامة قيمة الأعمال التي يجب على المنشأة القيام بها لإعادة الحال إلى ما كانت عليه على أن تودع في الخزنة العامة، وفي حال قيام المنشأة المصنفة المخالفة بإنجاز الأعمال المطلوبة ترد إليه الغرامة أو جزء منها بناء على قرار من المحافظ.

كما تنص المادة /٥١٤-٢٦/ من ذات القانون على أنه يجوز لوزير البيئة فرض غرامات مالية على أصحاب المنشآت المصنفة التي تقوم بتخزين النفايات في حال عدم تقديمها الضمانات المالية الكافية، وتعادل هذه الغرامة ثلاث أضعاف الفرق بين مقدار الضمان المالي المقدم من المنشآت ومقدار الضمان المالي الحقيقي بشرط أن لا تتجاوز هذه الغرامة ٢٠٠ مليون فرنك(١).

ورغم هذه الميزات إلا أن نظام الغرامة الإدارية لم يسلم من النقد، وظهر من يرفضه بحجة أنه لا يحقق الردع المطلوب ولا يصلح في كل الجرائم لأن هناك من الجرائم ما تستوجب عقاباً جنائياً لضمان ردعها، كذلك هو لا يصلح إذا كان النشاط الصادرة منه المخالفة مريباً، مما يجعل المخالف لا يكثر بالمخالفة بسبب الفرق الشاسع بين مقدارها، ومقدار ما تعود به عليه المخالفة، لذلك يرون أنه لا يصلح إلا في المخالفات البسيطة.(٢)

١- انظر د.موسى مصطفى شحادة، الجزاءات الإدارية في مواجهة المنشآت المصنفة الصارة بالبيئة ورقابة القضاء الإداري في فرنسا، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، دار الجامعة

الجديدة، العدد الأول، ٢٠٠٤، ص ٢٣ وما بعدها.=====

ثانياً: الحجز:

يتخذ الحجز في مجال عقوبات تلوث البيئة البحرية من السفن صورة استيلاء الدولة على السفينة المسببة للتلوث دون مقابل وفي حالات محددة، وذلك حتى يتم معالجة سبب التلوث.

في مجال التلوث بالزيت، يحق للمدير العام للموانئ طلب حجز الناقل أو السفينة في حال امتناعها عن دفع الغرامات والتعويضات المترتبة عليها أو تقديم كفالة مصرفية بذلك. كما أنه إذا ثبت بعد الكشف الفني على تجهيزات ومعدات ومنشآت السفينة أو الناقل أنها بحالة فنية سيئة قد ينجم عن إبحارها إضرار بالبيئة البحرية، فإنه يحق للمدير طلب حجزها وذلك حتى يتم إنجاز الصيانة والإصلاح اللازمين (١).

كما أنه يحق للمدير حجز كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن وعلى كل ناقل زيت، في حال عدم حيازتها على خطة طوارئ لمكافحة حوادث التلوث بالزيت الطارئة مصدقة أصولاً من دولة العلم وفق القاعدة ١٢٦١ من اتفاقية مار بول، وذلك حتى يتم تزويدها بالخطة وبالمواد والمعدات اللازمة لتطبيق هذه الخطة (٢).

وفيما يتعلق بالتلوث بالمياه الآسنة، فيحق للمدير حجز السفينة، في حال مخالفتها للمواد ٣٠١-١٣١ من قانون حماية البيئة البحرية، وذلك إلى حين تسديد الغرامة الواجبة عليها، أو تقديم كفالة مصرفية تغطي قيمة الغرامة النقدية من قبل مالك السفينة أو ناقله الزيت أو من يمثله (٣).

كما أنه بالنسبة للسفن الناقل للبضائع الخطرة، فإنه يحق للمدير حجز السفينة إذا لم يرد في قائمة البضاعة (مانيفست) ما يشير إلى وجود بضاعة خطيرة وتبين بعد الكشف وجود مثل تلك البضاعة (٤).

وبالنسبة للتلوث بالقاذورات، فإنه تحجز السفينة أو ناقله الزيت المخالفة لأحكام المادتين ٢٥١-١٢٩ من قانون حماية البيئة البحرية، وذلك من قبل المديرية إلى حين تسديد قيمة الغرامة والتعويضات أو تقديم كفالة مصرفية بذلك (٥).

٢- الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، مرجع سابق، ص ٣١٥.

١- انظر المادة ١٧ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١١٨ من القانون السابق.

٣- انظر المادة ١٣٢ من القانون السابق.

٤- انظر المادة ١٤٣ من القانون السابق.

٥- انظر المادة ١٢٩ من القانون السابق.

ثالثاً: وقف السفينة عن العمل:

حيث توقف عن العمل السفينة المخالفة لأحكام التشريعات الناظمة لحماية البيئة البحرية، وتمنع من مزاوله نشاطها حتى تحقق الشروط المنصوص عليها في أحكام هذه التشريعات أو تطبيق العقوبة الواجبة على هذه السفينة الملوثة.

ومن ذلك، فيما يتعلق بحيازة السفينة التي يزيد حمولها القائم على ١١٠٠٠٠١ طن وكل ناقله زيت، بأجهزة فصل للمياه الزيتية وترشيحها، وفي حال عدم حيازة تلك السفينة أو الناقله على هذه الأجهزة، فإنه تمنع السفينة من الإبحار حتى تقديم تعهد من دولة العلم بالالتزام بتزويد السفينة أو ناقله الزيت بهذه الأجهزة في الرحلات القادمة إلى الموانئ والمصبات النفطية السورية(١).

وبالنسبة للسفن الناقله للبضائع الخطرة فإنه يمنع تفريغ حمولتها إذا لم يرد في قائمة البضاعة ما يشير إلى وجود بضاعة خطرة وتبين بعد الكشف وجود مثل تلك البضاعة(٢).

وأيضاً تمنع السفينة من دخول الميناء السوري بعد الكشف عن حمولتها ووجود مواد مشعة أو مخلفاتها غير مصرح بها من قبل ريانها أو وكيلها أو الشركة الناقله، وينظم محضر ضبط بحقها.(٣)

١- انظر المادة ٢٠١-١ من القانون السابق.

٢- انظر المادة ١٤٣٦ من القانون السابق.

٣- المادة ١٤٥ من القانون السابق.

المطلب الثاني

آلية فرض الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري

إن فرض الغرامات والتعويضات على المتسبب بتلوث البيئة البحرية، يمر بعدة مراحل، ففي البداية لا بد من التحقيق بحادث التلوث ومعرفة متى وقع هذا الحادث ومعرفة مصدر هذا التلوث ومكان وقوعه وغير ذلك من المعلومات المتعلقة بهذا الحادث. ومن ثم تعرض إجراءات التحقيق على لجنة بدائية لها عدة مهام وواجبات منها تقدير أضرار التلوث وتقدير ما إذا كان التلوث قد ألحق ضرر بالبيئة البحرية أو بالأموال الخاصة وغير ذلك من المهام. ومن ثم مرحلة الطعن على قرارات اللجنة البدائية حيث إن قرارات اللجنة البدائية ليست نهائية وإنما تقبل الطعن أمام اللجنة العليا للتلوث. وهنا سنقوم بتفصيل هذه المراحل، من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: إجراءات التحقيق بحوادث التلوث البحري ومهام وواجبات اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث.

الفرع الثاني: اللجنة العليا للتلوث.

الفرع الأول

إجراءات التحقيق بحوادث التلوث البحري ومهام وواجبات اللجنة البدائية لتقدير

أضرار التلوث

أولاً: إجراءات التحقيق بحوادث التلوث البحري:

تملك الجمهورية العربية السورية ثلاث موانئ وهي، ميناء اللاذقية، وميناء طرطوس، وميناء بانياس، ومن هنا فإنه يتوجب على رئيس دائرة أي ميناء من هذه الموانئ عند وقوع حادث تلوث في دائرة مينائه القيام بعدد من التدابير والإجراءات من أجل التحقيق بهذا الحادث . وهذه التدابير على نوعين، النوع الأول تدابير مباشرة والنوع الثاني تدابير لاحقة.

النوع الأول: تدابير مباشرة، وتتضمن ما يلي(١):

- ١- الانتقال إلى مكان الحادث مع العاملين المختصين.
- ٢- أخذ عينات من المواد الملوثة من موقع الحادث.
- ٣- إبلاغ المديرية بالحادث مباشرة ودون تأخير بموجب برقية متضمنة ساعة وقوع الحادث ومصدره وموقعه.
- ٤- إبلاغ وكيل السفينة أو الناقل أو ممثل الشركة المسببة بالحادث.

النوع الثاني: التدابير اللاحقة الواجب اتخاذها فور الانتهاء من التحقيقات:

تقوم دائرة الميناء بتنظيم إضارة خاصة بالحادث وإحالتها إلى المديرية/ دائرة مكافحة التلوث لإجراء اللازم حيالها، وتتضمن الإضارة:

- ١- محضر الضبط بالحادث.
- ٢- تقرير الجهة المسببة للحادث.
- ٣- إفادات شهود الحادث إن وجدوا.

١- انظر المادة ١٣٥ من اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة البحرية من التلوث.

ثانياً: مهام وواجبات اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث:

يتم تقدير أضرار التلوث ونفقات إزالته من قبل لجنة بدائية تشكل بقرار من الوزارة - وزارة النقل- بناء على اقتراح المديرية -المديرية العامة للموانئ-، وتختص هذه اللجنة بتحديد المتسبب وتقدير إذا ما كان التلوث قد ألحق ضرراً بالأماكن الخاصة أو بالبيئة البحرية وبتقدير هذه الأضرار في حال وقوعها، وللجنة أن تستعين بالخبراء في هذا المجال وفق مقتضيات الحاجة.(١)

تضم اللجنة البدائية التي تشكلها وزارة النقل بناء على اقتراح المديرية العامة للموانئ، ممثلين عن المديرية العامة للموانئ ومديرية البيئة في المحافظة وممن تستعين به من الخبرات لإنجاز مهمتها خلال مدة زمنية محددة تقترحها اللجنة وذلك بتنظيم محضر كشف وتحقيق بالحادث يشمل ما يلي: (٢)

- ١- أسباب الحادث.
- ٢- الجهة المسببة والمسؤولة عن الحادث.
- ٣- كمية الملوثات وتقدير الأضرار الناتجة عن الحادث.
- ٤- تقدير الغرامات والتعويضات وفق الجدول ملحق رقم (١) من اللائحة التنفيذية.
- ٥- السجل الخاص بأعمال المكافحة يبين فيه عدد ساعات العمل وكمية المواد المستهلكة والمعدات المستخدمة في أعمال المكافحة والتنظيف، ونتائج العمل.
- ٦- إجراءات إعلام الجهة المخالفة عن طريق وكيلها بموعد النظر بالمخالفة لتقديم الدفاع.

لكن في حال تخلف مسبب الجهة المسببة للحادث أو وكيلها القانوني عن حضور جلسات اللجنة البدائية بعد تبليغه أصولاً يبلغ مرة ثانية، وفي حال عدم حضوره تكون نتائج التحقيقات وإجراءات الجلسات والقرارات التي تصدر عن اللجنة بمثابة الوجاهي.

وتتخذ هذه اللجنة قراراتها بالإجماع، لكن هذه القرارات ليست نهائية، لأن هذه القرارات تقبل الاعتراض عليها من قبل الجهة المخالفة، وذلك أمام اللجنة العليا للتلوث خلال أربع وعشرين ساعة تبدأ من اليوم التالي من صدور القرار إذا كان وجاهي، ومن اليوم التالي لتبليغها إذا كانت بغياب الجهة المخالفة(٣).

١- انظر المادة ١٩١ من القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية السورية من التلوث.

٢- انظر المادة ١٣٦ من اللائحة التنفيذية لقانون حماية البيئة البحرية من التلوث.

٣- انظر المادة ١١٠١ من القانون الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث.

وهذا نموذج من اجتماعات اللجنة البدائية للتلوث والقرارات الصادرة عنها:

اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث رقم ٤٤ لعام ٢٠١١

في الساعة العاشرة من صباح اليوم الواقع في ٢٠١١/٧/٣١ اجتمعت اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث المشكلة بالقرار الوزاري رقم ١١٣٧١ تاريخ ٢٠٠٨/١١/٢٢ والمؤلفة من السادة:

- المهندس علي ديوب رئيساً
- المهندس عبد المعطي بريمو عضواً
- المقدم البحري فؤاد محمد عضواً
- عبد الحميد الحواط عضواً

وذلك لدراسة إضارة التلوث الناجمة عن سكب كمية من الزيت إلى البحر من السفينة اجوى-١٥ التي تحمل علم سيراليون في ميناء بانياس حيث قدرت الكمية ب ١٥٠١ لتر وذلك استناداً للمعطيات المتوفرة نتيجة التحقيق بالحادث.

حيث ورد في محضر الضبط الخاص بالحادث رقم ١٥٦١ تاريخ ٢٠١١/٧/٣١ أنه شاهدنا السفينة اجوى-١٥ قد تسببت بسكب كمية من الزيت نجم عن ضخ كمية من المياه الزيتية (السنينية) إلى البحر مخالفة بذلك القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية.

في الموضوع: من حيث أن سكب كمية ١٥٠١ لتر من الزيت من السفينة اجوى-١٥ إلى البحر بتاريخ ٢٠١١/٧/٣١ ثابتة.

ومن حيث أن المادة الأولى من القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ قد عرف حادث التلوث بالزيت بما يلي (الحادث أو جملة الحوادث من مصدر واحد ينجم عنها تلوث المياه الإقليمية السورية والمياه الدولية المتاخمة لها بالزيت ومشتقاته ومخلفاته وتعتبر المياه ملوثة بالزيت في جميع الحالات التي تسرب إليها أي من هذه المواد ومخلفاتها).

لذلك ومن حيث أن سكب كمية من الزيت قد سبب تلوثاً، فقد قررت اللجنة بالاتفاق، ما يلي:

١- تغريم السفينة المذكورة أعلاه دفع قيمة الغرامة والبالغة (٣٤٠٠٠٠) ثلاثمائة وأربعون ألف ليرة سورية.

٢- تغريم السفينة المذكورة أعلاه بمبلغ وقدره (٦٥٠٠٠٠) خمسة وستون ألف ليرة سورية، وذلك كنفقات إزالة تلوث.

٣- تغريم السفينة المذكورة أعلاه بمبلغ وقدره (٢٥٠٠٠٠) خمسة وعشرون ألف ليرة سورية، كتعويض أضرار أحياء مائية.

وبالتالي يصبح مجموع قيمة الغرامة والتعويضات والأضرار (٤٣٠٠٠٠٠) أربعمائة وثلاثون ألف ليرة سورية فقط لا غير.

٤- قراراً قابلاً للاعتراض ضمن المدة القانونية المحددة ب١٢٤ ساعة اعتباراً من تاريخ اليوم التالي للتبليغ.

ونرى أن المشرع كان موفقاً في النص على تحديد لجنة خاصة من أجل تقدير أضرار التلوث ونفقات إزالته وتحديد المتسبب وتقدير إذا ما كان التلوث قد ألحق ضرراً بالأماكن الخاصة أو بالبيئة البحرية وبتقدير هذه الأضرار في حال وقوعها، حيث أن هذه اللجنة تشمل مختصين في مجال تلوث البيئة البحرية، وهؤلاء لديهم من الخبرة والدراية في مسائل التلوث ما يخولهم من تحديد دقيق للتلوث وأسبابه وقيمة إزالته.

الفرع الثاني

اللجنة العليا للتلوث

حيث شكلت هذه اللجنة بموجب قرار وزارة النقل رقم ١١٣٥٢١ تاريخ ٢٠٠٦/١٩/٢٨ ويقدم الاعتراض على قرار اللجنة البدائية باستدعاء يوجه إلى اللجنة العليا للتلوث من قبل الجهة المسببة للحادث أو وكيلها القانوني ويسجل هذا الاعتراض في ديوان المديرية العامة للموائى ويذكر فيه تاريخ وساعة تقديمه ويدون ذلك في الاعتراض بحضور مقدمه. ويكون الاعتراض خلال ١٢٤١ ساعة من تحديد المتسبب وقيمة الأضرار إذا كان وجاهي ومن اليوم التالي لتبليغه إذا كان غير ذلك، وتشكل هذه اللجنة من (١):

- قاضي بدرجة مستشار رئيساً
- المدير أو، من يمثله عضواً
- ممثل عن وزارة النفط والثروة المعدنية عضواً
- ممثل عن وزارة الزراعة والإصلاح الزراعي عضواً
- ممثل عن وزارة الإدارة المحلية والبيئة عضواً
- ممثل عن وزارة الصناعة عضواً
- مدير شؤون الموائى عضواً

وتعقد هذه اللجنة اجتماعاتها في مقر المديرية وتصدر قراراتها بصورة مبرمة.

ومن قرارات اللجنة العليا للتلوث، قرارها بالقضية رقم ١٨٦٨ لعام ٢٠٠٨ م ، وهذا مضمون القرار بالتفصيل:

حيث اجتمعت اللجنة العليا للتلوث بحضور كل من :

- ١- السيد القاضي عادل حسون مستشار محكمة استئناف الجناح الثانية باللاذقية رئيساً
- ٢- السيد العميد الركن غازي حمدان مدير عام المديرية العامة للموائى عضواً
- ٣- السيد المهندس محمد بلال ممثل عن وزارة النفط والثروة المعدنية عضواً
- ٤- السيدة ريا عابدين ممثلة عن وزارة النفط والثروة المعدنية عضواً

- ٥- السيد الدكتور نضال حيدر ممثل عن وزارة الزراعة والإصلاح الزراعي عضواً
- ٦- السيدة المهندس ريم عبد ربه ممثل عن وزارة الإدارة المحلية والبيئة عضواً
- ٧- السيد علي إبراهيم عبد الله مدير شؤون الموانئ لدى المديرية العامة للموانئ عضو ومقرر

كم تغيب السيد الكيميائي محمد سالم كسيبة ممثل عن وزارة الصناعة عن حضور الجلسة.

وبعد الإضلاع على وثائق الدعوى من محضر كشف وتحقيق في حادث التلوث- قرار اللجنة البدائية- والاعتراض المقدم من قبل السفينة ممثلة بوكيلها البحري وكالة يمق البحرية. والتداول بين أعضاء اللجنة بظروف الحادثة قررت اللجنة بالإجماع ما يلي:

- ١- الاعتراض مقبول شكلاً .
 - ٢- إن المحمول القائم للسفينة كوندور-١- علم توغو هو(١٣٣١) طن مسجل وكمية المادة الملوثة المتسربة إلى البحر بسبب الحادثة مضمون الإضرارة ٨٦٨١ب لعام ٢٠٠٨ يساوي ١٥٠١ لتر ويترتب على مالك السفينة كوندور-١- علم توغو دفع غرامة مقدارها ١١٧٣٠٣٠١ ليرة سورية ونفقات إزالة ٣٢٥٠٠١ ليرة سورية وقيمة أضرار أحياء مائية ١١٢٥٠٠١ ليرة سورية ليصبح المبلغ الإجمالي مجموع قدره هو ١٢١٨٠٣٠١ ليرة سورية مائتان وثمانية عشر ألف وثلاثون ليرة سورية فقط لا غير. بدلاً مما ورد في قرار اللجنة البدائية.
- حيث كان مضمون قرار اللجنة البدائية هو، أنه شوهدت السفينة كوندور-١- علم توغو قد سببت بسكب كمية من مادد المازوت إلى البحر نتيجة تسرب من أحد الأنابيب(إهتراء أحد المواسير) مخالفة القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ وأن سكب كمية ١٥٠١ لتر من مادد المازوت هو ثابت، وهذا التسرب أحدث تلوث. لذلك قررت اللجنة ما يلي:

- ١- تغريم هذه السفينة مبلغ قدره ١٢٦٠٠٠٠١ ليرة سورية استناد للمادة ١٦١ من القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦.
- ٢- تغريم السفينة مبلغ قدره ١٩٠٠٠٠١ ليرة سورية نفقات إزالة تلوث وأضرار أحياء مائية. وبالتالي تصبح قيمة الغرامة والتعويضات ١٣٥٠٠٠٠١ ثلاثمائة وخمسون ألف ليرة سورية.

وترسل نسخة من القرارات الصادرة عن اللجنتين البدائية والعليا إلى مديرية الشؤون المالية والإدارية لدى المديرية العامة للموائى لتحصيل المبالغ المحددة فيها وتصفيها طبقاً للأنظمة الناضمة، يوضح فيها مقدار الغرامة والتعويضات المترتبة على الحادث. (١)

كما تعتبر تلك الغرامات والتعويضات المحصلة وفق أحكام هذا القانون إيرادات لخزينة الدولة وتحصل وفق قانون جباية الأموال العامة. كما تودع نفقات إزالة التلوث بالزيت والقاذورات في حال استيفائها في حساب أمانات خاص باسم أمانات مكافحة التلوث حسب نظام يصدره الوزير بالاتفاق مع وزير المالية وينفق منه على شراء المواد والمعدات والتجهيزات اللازمة لمكافحة حوادث التلوث البحري.

وتعتبر الإجراءات في تحصيل التعويض والغرامات المترتبة على تلوث البيئة البحرية إجراءات إيجابية، حيث أنها إجراءات سريعة في التحصيل وهذا ما تتطلبه حماية البيئة البحرية. ومع ذلك يأخذ على هذا القانون من حيث أنه حصن قرارات اللجنة العليا من التلوث حيث نص على أنها تصدر بصورة مبرمة.

وبما أن هذه القرارات بما أنها صادرة عن لجنة إدارية فهي تأخذ حكم القرارات الإدارية وبالتالي فهي تقبل الطعن أمام المحاكم الإدارية.

خاتمة الفصل الثاني

تعتبر المسؤولية القانونية عن الأضرار جزءاً أساسياً في كل نظام قانوني، وتتوقف مدى فعالية النظام القانوني على مدى نضوج قواعد المسؤولية فيه. حيث إن المسؤولية يمكن أن تكون أداة تطوير للقانون بما تكفله من ضمانات ضد التعسف، ومخالفة الالتزامات والواجبات القانونية. وفي مجال قانون حماية البيئة أكدت العديد من الأعمال القانونية مبدأ المسؤولية عن الأضرار. ومن ذلك نص المادة ٢٣٥ فقرة أولى من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ حيث نصت صراحة على أن (الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي).

أما بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار البيئية، في النظم القانونية الداخلية، فإنه لا مجال للتشكيك فيها، حيث يمكن في إطار القواعد العامة للمسؤولية إلزام كل من تسبب في إلحاق الضرر بالبيئة أو بالغير أو بممتلكاته أن يصلح ذلك الضرر أو جبره.

وإن المسؤولية وفقاً للقواعد العامة تتطلب وجود خطأ من جانب المدعى وعليه وأن ينتج عن هذا الخطأ ضرر أصاب البيئة أو الغير، لكن وجدنا أن إثبات الخطأ من جانب المضرور وخاصة في المسائل البيئية يعتبر من الصعوبة بمكان، ومن الأمور التي تعرقل حماية البيئة، حيث يستتفك المضرور عن المطالبة بالتعويض وذلك لصعوبة إثبات خطأ المضرور. ولذلك أخذ المشرع السوري بفكرة وسط ما بين الخطأ الشخصي والمسؤولية الموضوعية وهي ما تسمى بالمسؤولية المفترضة، حيث تفترض إقامة المسؤولية على أساس خطأ مفترض من جانب المسؤول افتراضاً قابلاً لإثبات العكس، أي أن الخطأ يفترض وجوده بنص القانون في جانب المسؤول وإعفاء المضرور من عبء إثبات الخطأ بالنسبة إلى هذا المسؤول، وذلك تسهياً له وتوسيعاً للمسؤولية وضماناً لحصول المضرور على التعويض اللازم لجبر الضرر دون حاجة لإثبات أي خطأ.

لكن بناء المسؤولية على القواعد التقليدية لم يعد يتلاءم مع ما قاد إليه التقدم العلمي والتكنولوجي الحديث، من ممارسة أنشطة لا يمكن تكييفها بأنها خاطئة، أو تنطوي على مخالفة لقواعد القانون. حيث إن الأنشطة الضارة بالبيئة تدخل في هذا النوع، حيث إن التمسك بالقواعد التقليدية للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة، سيكون له آثار عملية غير عادلة، لما فيه من تبسيط قانوني، لا يتفق مع ما يكتنف المسؤولية البيئية من صعوبات استثنائية، لازمت التطور العلمي والصناعي المعاصر.

حيث أن مشاكل البيئة وحمايتها ساهمت وبشكل ملحوظ في التطور الذي يمر به النظام القانوني للمسؤولية على الصعيدين الداخلي والدولي، بسبب ما تتسم به الأضرار البيئية من طبيعة خاصة، حيث أن اللجوء إلى القواعد التقليدية في المسؤولية ينطوي على مغبة ضياع حقوق المضرورين في إصلاح ما لحقهم من ضرر أو خسارة، إذ يلزمهم إثبات الخطأ أو العمل غير المشروع في جانب المدعو عليه. وفي الوقت نفسه لا غنى عن استعمال تقنيات ومخترعات العصر الحديث. ومن هنا كان لا بد للنظم القانونية من البحث عن حل توفيقى. ووجد هذا الحل في المسؤولية المادية أو الموضوعية (المسؤولية البيئية المطلقة). وتعرف بأنها مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر حيث تلزم المسؤول قانوناً بتعويض الضرر الذي يلحق بالغير ولو بغير خطأ منه. ولاحظنا أن المشرع السوري أخذ بهذه المسؤولية في مجال تلوث البيئة البحري.

ولكن المسؤولية لا تكفي لوحدها لضمان احترام القواعد الخاصة بحماية البيئة، بل لا بد أن يكون هناك جزاء على من تثبت مسؤوليته بتلوث البيئة، ومن هنا نص التشريع السوري على عدد من الجزاءات القانونية التي تحقق الردع العام والخاص، في مجال جرائم تلوث البيئة البحرية، وشملت هذه الجزاءات كلاً من الجزاء الجنائي والمدني والإداري وذلك بحسب جسامة وخطورة الجريمة البيئية المرتكبة.

الخاتمة

وتتضمن النتائج والتوصيات.

أولاً : النتائج:

نخلص من هذه الدراسة إلى أن دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية تمثل في عدد من الجوانب:

١- حيث حدد التشريع السوري المفاهيم المتعلقة بتلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، فعرف بدايةً المقصود بالبيئة البحرية حيث عرفها على أنها (المياه البحرية وما فيها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى والفضاء الجوي الذي يعلوها وما هو مقام عليه من منشآت ثابتة أو متحركة وتبلغ حدودها حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة التي تقع وراء البحر الإقليمي بما فيها المنطقة المتاخمة وتمتد باتجاه البحر العام إلى حد أقصى يبلغ مائتي ميل بحري وهو ما يدعى أعالي البحار نظراً لأن للدولة حقوق سيادية على هذه المنطقة لاستغلال ثرواتها وفق الأحكام الدولية). ومن خلال هذا التعريف وجدنا أن التشريع السوري أخذ بالمفهوم الواسع للبيئة البحرية حيث تضمنت البيئة البحرية السورية كلاً من من المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والرصيف القاري والبحر العالي، كما تتضمن البيئة البحرية الفضاء الجوي الذي يعلوها، كما تتضمن البيئة البحرية أيضاً ما فيها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى. وكان التشريع السوري موقفاً بهذا التحديد الواسع للبيئة البحرية، لأن حماية البيئة البحرية من التلوث يجب أن يشمل البيئة البحرية وباطنها والفضاء الذي يعلوها.

وكان التشريع السوري قد اتبع هذا المنهج عندما عرف البيئة الطبيعية فعرّفها على أنه (المحيط الذي تعيش فيه الأحياء من إنسان وحيوان ونبات ويشمل الماء والهواء والأرض وما تحويه من مواد وما يؤثر على ذلك المحيط). ومن خلال هذا التعريف نرى أن التشريع السوري أخذ أيضاً بالمفهوم الواسع للبيئة، حيث أنه لم يقتصر على الوسط الطبيعي بل شمل كل ما له علاقة وتأثير في المحيط الذي يحيا به الإنسان، وذلك عندما أضاف المشرع السوري في نهاية التعريف عبارة وما يؤثر على ذلك المحيط.

كما عرف التلوث البحري بأنه (إدخال أية مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة بواسطة الإنسان يؤدي إلى إلحاق الأذى أو الضرر بالصحة البشرية والأحياء المائية والشواطئ والاستخدامات المشروعة للبحر)، حيث وجدنا أن التشريع السوري لم يكن موفقاً في تعريفه لتلوث البيئة البحرية، حيث أن التشريع أرجع التلوث لإرادة الإنسان المباشرة أو غير المباشرة دون الاعتداد بأنه قد تكون لإرادة غير الإنسان مساهمة في حدوث تلك الظاهرة.

كما عرف السفينة بأنها (أي وحدة بحرية عائمة تسير بذاتها أو بالقطر مهما كان عملها في البيئة البحرية لأغراض تجارية أو لأغراض أخرى ويشمل ذلك القوارب التي تسير على الزلاقات والمراكب التي تسير على وسائد هوائية فوق سطح الماء). وهنا لاحظنا أن التشريع السوري كان موفقاً باختيار هذا التعريف، حيث أخذ بالمفهوم الواسع للسفن البحرية حيث عرفها بأنها أي وحدة بحرية عائمة سواء كانت تسير بذاتها أو بالقطر وأياً كان عملها في البيئة البحرية، حيث يطبق التشريع السوري على أي سفينة تقوم بتلويث البيئة البحرية.

٢- كما انضم المشرع السوري إلى عدد من الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث تضمنت هذه الاتفاقيات على عدد من القواعد القانونية والإجراءات الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية أو الحد منه. حتى أن بعض هذه الاتفاقيات تم النص عليها في صلب التشريع البيئي السوري ومنها اتفاقية ماربول حيث تم النص على هذه الاتفاقية في القانون الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث.

ووجدنا أن الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من الاتفاقيات الدولية، تمثلت بالمنظمات الدولية المعنية بحماية البيئة ووجدنا أن أهم هذه المنظمات، منظمة الأمم المتحدة UN، المنظمة البحرية الدولية IMO، السلطة الدولية لقاع البحار، المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول). وبالأحكام العامة والخاصة التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية. فبالنسبة للأحكام العامة، تضمنت الالتزامات التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، حيث نصت في المادة ١٩٢/ على التزام عام على جميع الدول بحماية البيئة والحفاظ عليها بقولها (الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)، ومقابل هذا الالتزام العام الملقى على عاتق الدول، أكدت هذه الاتفاقية على حق الدول في استغلال ثرواتها الطبيعية والانتفاع بثروات البحار تحقيقاً لتقدمها ورفاهيتها على نحو يمكن معه التوفيق بين حق الدولة السيادي في استغلال الثروات والالتزام بحماية البيئة والحفاظ عليها، وهذا ما تضمنته المادة ١٩٣/ بقولها (للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها). حيث أن هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية يمتد

إلى كافة الدول الساحلية منها الموقعة على الاتفاقية وغير الموقعة، لأن السند القانوني لهذا الالتزام هو العرف العام الدولي، إضافة إلى كون هذا الالتزام يتعلق بمسألة موضوعية تهم المجتمع الدولي بأكمله وهي حماية البيئة البحرية.

ولكي تقطع الاتفاقية الطريق أمام الدول من التهرب من تنفيذ هذا الالتزام، فقد ألمحت إلى مضمون هذا الأخير ونطاقه. بحيث أوجبت على الدول مشتركة أو منفردة أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيًا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل ما لديها من الوسائل العلمية المتاحة والمتفكة مع قدراتها، وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد.

كما ألفت هذه الاتفاقية التزاماً على الدول باتخاذ جميع ما يلزم لتضمن أن لا تؤدي الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها إلى إلحاق ضرر التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية.

كما ألزمت الاتفاقية أن تكون تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، مشتملة على تلك التدابير التي تكون ضرورية لحماية النظم الايكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وكذلك الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.

وبالرغم من كل هذه الأحكام والإجراءات التي نصت عليها هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية من التلوث، إلا أنه يؤخذ عليها أنها نزلت عند رأي الدول العظمى في تقييد الإجراءات المتخذة من قبل الدول الساحلية كونها مجرد تنفيذ للاتفاقيات والإجراءات الدولية، ولا تمتلك في هذا الأمر أي سبيل لسلطات أوسع.

كما ورد التزام عام في اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦ بحيث ألزمت هذه الاتفاقية الدول الأطراف على اتخاذ كافة التدابير والإجراءات اللازمة لحماية البحر المتوسط من هذا المصدر من الملوثات، سواء أكان ناتجاً عن إلقاء الفضلات من السفن أو الطائرات، أم ذلك الذي ينجم عن التشغيل الاعتيادي لها. كما أوجبت هذه الاتفاقية أن تتخذ الدول الأطراف التدابير كافة التي تتوافق والقانون الدولي، لوقاية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن، والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته، كما تعمل على ضمان التنفيذ الفعال في هذه المنطقة، للأنظمة المعترف بها عموماً على المستوى الدولي فيما يتعلق بمكافحة هذا النوع من التلوث في المنطقة المذكورة.

ووجدنا أنه يعاب على هذه الاتفاقية الإحالة على قواعد القانون الدولي، وذلك لأن القواعد العالمية قد أصبحت عاجزة عن تحقيق الحماية للبيئة البحرية إلا بصورة نسبية، ومما زاد من نسبية الحماية المقررة من هذا المصدر من التلوث هو جعل التدابير الدولية معياراً وسقفاً علوياً لا يمكن تجاوزه، وهو متنافي مع مبررات وجود المعايير والقواعد الإقليمية.

وبالنسبة للأحكام النوعية فقد تمثلت بالقواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية وفقاً لنوع المادة الملوثة، وأيضاً بحسب المنطقة البحرية، وبحسب صفة الدولة. حيث أن أهم ما اتصفت به هذه القواعد أنها وقائية تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية والحد منه، ومن أهم هذه القواعد كان الإلزام والحظر والوجوب.

وتوصلنا إلى نتيجة مفادها أن للاتفاقيات الدولية سواء أكانت إقليمية أو دولية أهمية في الحد من التلوث الذي تتعرض له البيئة البحرية، فقد نصت هذه الاتفاقيات على مجموعة من الإجراءات الوقائية التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية، كما فرضت عدد من الالتزامات على عاتق الدول التي تسبب التلوث، كما فرضت عدد من الالتزامات على السفن التي تجوب البحار وذلك من أجل منع تلوث البيئة البحرية والحد منه. لكن مع ذلك فقد وجهت مجموعة من الانتقادات لهذه الاتفاقيات ومنها. لذلك قامت الدول بسن تشريعات وطنية خاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي يمكن أن يهدد الحياة في هذه البيئة، لكن لم تتخلى عن الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية إنما أتت هذه التشريعات الوطنية لتكون جنبا إلى جنب مع الاتفاقيات الخاصة بحماية البيئة البحرية وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية والحد منه.

٣- ووجدنا أن الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من القانون الوطني تمثلت ابتداءً بضرورة إنشاء ووضع هيئات وطنية متخصصة في مجال حماية البيئة. ومن هنا نص التشريع البيئي السوري على إقامة هيئات فنية متخصصة في مجال حماية البيئة تقوم بدراسة كافة السبل الكفيلة بالحفاظ على سلامة البيئة ودفع التلوث عنها، بما في ذلك إعداد مشروعات القوانين واللوائح التي تراها لازمة لحماية البيئة.

ومن هذه الهيئات المجلس الأعلى لحماية البيئة، كما بلغ الاهتمام بحماية البيئة في الجمهورية العربية السورية إلى درجة تخصيص وزير و وزارة للبيئة أطلق عليها اسم وزارة الدولة لشؤون البيئة، كما هو الشأن في بريطانيا وفرنسا والنرويج.

ولقد أوكل التشريع البيئي لوزارة الدولة لشؤون البيئة عدد من المهام بهدف إرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث، وكذلك أوكل لها عدد من المهام التي تقوم بها بالتعاون مع الجهات المختصة لمتابعة تنفيذ أحكام القوانين والأنظمة المتعلقة بالشؤون البيئية بما يحقق سلامة البيئة وحمايتها من التلوث، كما أوكل لوزير الدولة لشؤون البيئة عدد من المهام من أجل تحقيق سلامة البيئة وحمايتها من التلوث.

وبالنسبة للمجلس الأعلى لحماية البيئة فقد نص التشريع البيئي على تشكيله بحيث تضمن كافة الجهات المعنية بشؤون البيئة في أي جانب من جوانبها، سواء تمثلت بوزارات أو هيئات أو جمعيات أو هيئات علمية، كما أوكل إليه عدد من المهام من أجل حماية البيئة من التلوث.

وفيما يتعلق بالبيئة البحرية فلقد كان للمديرية العامة للموانئ وذلك باعتبارها السلطة البحرية الوطنية فمن ضمن المهام والواجبات الملقاة عليها حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث بشتى أنواع الملوثات فمن ضمن الهيكل الإداري للمديرية يوجد دائرة مكافحة التلوث البحري والتي تأسست منذ عام ١٩٨٥ ويقع على عاتق هذه الدائرة تناول تنفيذ مهام حماية البيئة البحرية من التلوث ومكافحته. فعلى المستوى التشريعي والتنظيمي، تقوم الدائرة بدراسة الاتفاقيات الدولية والإقليمية الصادرة عن الجهات المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث وأهمها المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وتقديم المقترحات اللازمة بضرورة انضمام قطر لهذه الاتفاقيات وبناءً عليه فلقد انضم القطر لمعظم تلك الاتفاقيات خلال الأعوام الماضية وتنفيذاً لقواعد ومتطلبات هذه الاتفاقيات تم انجاز ما يلي:

أ- صياغة التشريع الوطني الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث وهو القانون رقم /٩/ لعام ٢٠٠٦ الذي تم صياغته اعتماداً على متطلبات الاتفاقيات الدولية والإقليمية وبعض المدونات التابعة لتلك الاتفاقيات، تضمنت مواد هذا القانون القواعد اللازمة للحد من أخطار التلوث بشتى أنواع الملوثات السائلة (النفط ومشتقاته ومخلفاته، مياه الصرف الصحي من السفن، المواد الكيماوية المخزنة) والصلبة (القاذورات) وهو يخضع للتعديل من قبل لجنة مختصة بعد الحصول على موافقة وزارة النقل.

ب - صدرت التعليمات التنفيذية اللازمة لوضع مواد القانون المذكور موضع التطبيق.

أما على الصعيد العملي تم تأسيس المركز الوطني لمكافحة حوادث التلوث النفطي في بانياس عام ٢٠٠٦ وتم تزويد المركز ببعض المواد والتجهيزات اللازمة لمكافحة حوادث التلوث النفطي.

٤- وتم النص على عدد من القواعد القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث وذلك في القانون السوري رقم ٩ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث نص على عدد من التدابير القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن بالزيت (النفط)، كما نص على القواعد القانونية لمنع التلوث البحري بالقاذورات الناجمة عن السفن وناقلات الزيت، كما نص على القواعد القانونية الخاصة بمنع التلوث بالمياه الأسنة (الصرف الصحي) من السفن وناقلات الزيت، كما حدد عدد من الالتزامات المطبقة على السفينة الناقلة للبضائع الخطرة، وعدد من المهام والواجبات الملقاة على شركة المرفأ المستقبلية للبضائع الخطرة، ونص القانون على عدد من الشروط الواجب توافرها في السفن وناقلات الموجودة داخل المياه الإقليمية السورية، ومن ذلك يلزم على كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن وعلى كل ناقلة زيت حيازة الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت مع الملحق الفني، وصلاحياتها سارية المفعول وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول)، صادرة عن دولة علم السفينة أو ناقلة الزيت أو عن هيئة تصنيف مخولة من قبل دولة العلم. وبالإضافة للشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت، ألزم المشرع السوري وفقاً لأحكام قانون حماية البيئة البحرية، كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن مسجل وعلى كل ناقلة زيت حيازة سجل زيت وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول) لتدوين العمليات الجارية في غرفة المحركات.

كما أوجب على كل ناقلة زيت حيازة سجل خاص بالبضاعة ومياه الاتزان وفق النموذج المعد بموجب اتفاقية (مار بول). كما أوجب على كل سفينة يزيد حمولها القائم على ١٤٠٠١ طن وعلى كل ناقلة زيت حيازة خطة طوارئ لمكافحة حوادث التلوث بالزيت مصدقة أصولاً من دولة العلم وفق القاعدة ١٢٦١ من اتفاقية (مار بول)، وكذلك المواد والمعدات اللازمة لتطبيق هذه الخطة.

كما أوجب على كل ناقلة نפט حيازة شهادة ضمان صادرة عن جهة رسمية معترف بها وفق النموذج المنصوص عليه في الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٩٢م.

ومما سبق نستنتج أن التدابير والإجراءات والآليات التي نص عليها المشرع السوري لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، كانت في مجملها عبارة عن إجراءات وقائية الهدف منها منع تلوث البيئة البحرية والحد منه، وهذه الإجراءات شملت كلاً من الحظر والإلزام والوجوب في أغلب القواعد القانونية. ونلاحظ أن هذه الإجراءات تساعد إلى حد كبير في منع تلوث البيئة البحرية وذلك في حال تم الالتزام بها من قبل السفن التي ترتاد البيئة البحرية السورية.

٥- ووجدنا أن الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث لا بد لها من تحديد للمسؤول عن مخالفتها، ولا بد لها من مؤيدات لاحترام تنفيذها.

فبالنسبة للمسؤولية، لاحظنا أن كل التشريعات التي تضمنت نصوص قانونية بخصوص البيئة تهدف إلى منع الإضرار بالبيئة وضرورة المحافظة عليها، والمتدبر في هذه النصوص يرى أنه لم تتضمن نصاً مباشراً بإمكانية وكيفية المسائلة، مع أنه من يستتبع هذه النصوص يجد أنه يمكن إثارة المسؤولية المدنية من قبل المضرورين، حيث أن هذه النصوص قررت هذه المسؤولية بطريقة غير مباشرة.

ووجدنا أن المشرع السوري أسس المسؤولية القانونية على فكرة الخطأ المفترض، حيث نص في المادة ١١٥١ من القانون ١١٢١ لعام ٢٠١٢ المتعلق بإرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث على أنه (يعتبر مسئولاً عن الضرر الذي يحصل للبيئة أو للأحياء من وقع الضرر بفعله أو بسببه أو بفعل من يتبع له أو بفعل الأشياء التي في حوزته سواء عن قصد أو إهمال أو قلة احتراز أو عدم مراعاة الأنظمة وتعد هذه المسؤولية مفترضة).

من خلال النص السابق نجد أن المسئول عن تلوث البيئة البحرية هو من وقع الضرر بفعله أو بسببه أو بفعل من يتبع له أو بفعل الأشياء التي في حوزته، وبالتالي يمكن أن يكون المسئول عن التلوث شخص طبيعي كما يمكن أن يكون شخص اعتباري كالدولة فإنها تعتبر مسئولة عن التلوث إذا حصل بسببها بفعل من يتبع لها (الموظفين التابعين لها).

فالخطأ أو العمل غير المشروع، هو عماد المسؤولية، فإذا انتفى لا تترتب مسؤولية المدعى عليه، ولو كان من المقطوع به أن نشاطه قد تسبب في الأضرار المدعى بها. لكن هذه التعاليم إذا كانت تتماشى مع الأنشطة العادية التي تترتب أضرار للغير، فإنها لم تعد تتلاءم مع ما قاد إليه التقدم العلمي والتكنولوجي الحديث، من ممارسة أنشطة لا يمكن تكيفها بأنها خاطئة، أو تتطوي على مخالفة لقواعد القانون.

حيث إن التمسك بالقواعد التقليدية للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة، سيكون له آثار عملية غير عادلة، لما فيه من تبسيط قانوني، لا يتفق مع ما يكتنف المسؤولية البيئية من صعوبات استثنائية، لازمت التطور العلمي والصناعي المعاصر.

حتى أنه يقال أن مشاكل البيئة وحمايتها ساهمت وبشكل ملحوظ في التطور الذي يمر به النظام القانوني للمسؤولية على الصعيدين الداخلي والدولي، بسبب ما تتسم به الأضرار البيئية من طبيعة خاصة، بحيث تثير العديد من المشاكل القانونية مما يستلزم تطوير النظام القانوني للمسؤولية، بحيث لا يقف عند حد علاج الأضرار البيئية بعد حدوثها بل الحد من الأضرار والأخطار التي تصيب البيئة، والعمل على منعها ومكافحتها، حيث يستلزم ذلك تطوير قواعد المسؤولية بحيث تتلاءم مع الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية، وذلك ملائم لأننا لا نطالب بهدم عناصر المسؤولية التقليدية، بل تبقى هذه المسؤولية محتفظة بعناصرها كاملة بما يتلاءم مع المشكلة المعروضة، حيث أن اللجوء إلى القواعد التقليدية في المسؤولية ينطوي على مغبة ضياع حقوق المضرورين في إصلاح ما لحقهم من ضرر أو خسارة، إذ يلزمهم إثبات الخطأ أو العمل غير المشروع في جانب المدعو عليه. وفي الوقت نفسه لا غنى عن استعمال تقنيات ومخترعات العصر الحديث. ومن هنا كان لا بد للنظم القانونية من البحث عن حل توفيقى. ووجد هذا الحل في المسؤولية المادية أو الموضوعية (المسؤولية البيئية المطلقة).

و تعرف المسؤولية المادية أو الموضوعية بأنها مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر حيث تلزم المسؤل قانوناً بتعويض الضرر الذي يلحق بالغير ولو بغير خطأ منه.

حيث أن هذه المسؤولية القائمة على الضرر (المسؤولية المادية أو الموضوعية) قد أخذ بها المشرع السوري وذلك في القانون رقم ١٩١ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية، حيث نص على أن: يعتبر مسؤلاً عن حادث التلوث في مجال تطبيق أحكام هذا القانون:

- ١- مالك السفينة أو الناقله وريانها ووكيلها أو مستأجرها في حال حدوث التلوث منها.
 - ٢- مالك الأجهزة أو مستثمرها أو حائزها بأي شكل كان إذا حصل التلوث من أجهزة حفظ الزيت أو نقله أو ضحه ضمن البحر.
 - ٣- مالك المنشأة أو المنصة البحرية القائمة في البيئة البحرية ومديرها إذا وقع الضرر منها.
- من خلال النص السابق نلاحظ أن المشرع السوري أخذ بالمسؤولية المادية لتلوث البيئة البحرية، حيث اعتبر مالك السفينة أو الناقله وريانها ووكيلها أو مستأجرها مسؤل عن التلوث الحاصل بمجرد حصول التلوث من تلك السفينة أو الناقله سواء كان هناك خطأ من أحدهم أم لم يكن هناك خطأ.
- ٦- كما نص التشريع السوري على قواعد قانونية تتضمن مؤيدات قانونية مختلفة الغاية هي منها ردع كل من تثول له نفسه الإضرار بالبيئة البحرية أو تلويثها أو مخالفة القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

و إن المؤيد القانوني الذي يترتب على تلوث البيئة البحرية، يأخذ صور متعددة فهو إما أن يكون، مؤيد جنائي، وإما أن يكون مؤيد مدني، وإما أن يكون مؤيد إداري، كما أن المشرع السوري وفي القانون الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث نص على آلية محددة تحصل فيها الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري حيث ابتعد عن المحاكم وإجرائتها الطويلة، والبيئة تتطلب سرعة تحصيل الغرامات والتعويضات من أجل إصلاحها وإعادتها إلى ما كانت عليه.

ويتم تقدير أضرار التلوث ونفقات إزالته من قبل لجنة بدائية تشكل بقرار من الوزارة - وزارة النقل- بناء على اقتراح المديرية -المديرية العامة للموانئ- وتختص هذه اللجنة بتحديد المتسبب وتقدير إذا ما كان التلوث قد ألحق ضرراً بالأماك الخاصة أو بالبيئة البحرية وبتقدير هذه الأضرار في حال وقوعها، وللجنة أن تستعين بالخبراء في هذا المجال وفق مقتضيات الحاجة،

ويتم الاعتراض على قرار اللجنة البدائية باستدعاء يوجه إلى اللجنة العليا للتلوث من قبل الجهة المسببة للحادث أو وكيلها القانوني ويسجل هذا الاعتراض في ديوان المديرية العامة للموانئ ويذكر فيه تاريخ وساعة تقديمه ويدون ذلك في الاعتراض بحضور مقدمه. ويكون الاعتراض خلال ١٢٤١ ساعة من تحديد المتسبب وقيمة الأضرار إذا كان وجاهي ومن اليوم التالي لتبليغه إذا كان غير ذلك، وتشكل هذه اللجنة من:

- قاضي بدرجة مستشار
- المدير أو من يمثله
- ممثل عن وزارة النفط والثروة المعدنية
- ممثل عن وزارة الزراعة والإصلاح الزراعي
- ممثل عن وزارة الإدارة المحلية والبيئة
- ممثل عن وزارة الصناعة
- مدير شؤون الموانئ
- رئيساً
- عضواً
- عضواً
- عضواً
- عضواً
- عضواً
- عضواً

وتعقد هذه اللجنة اجتماعاتها في مقر المديرية وتصدر قراراتها بصورة مبرمة، لكن بما أن هذه القرارات صادرة عن لجنة إدارية فهي تأخذ حكم القرارات الإدارية وبالتالي فهي تقبل الطعن أمام المحاكم الإدارية.

ثانياً : التوصيات :

١- تعديل القانون رقم /٩/ لعام ٢٠٠٦ الخاص بحماية البيئة البحرية، بحيث يتضمن مادة تلغي الحالات التي يسمح فيها بتلويث البيئة البحرية عندما تتحقق شروط محددة بالسفن والمواد الملوثة، وذلك بأن السفينة في النهاية سوف ترسو على مرفأ من المرفأ وبالتالي بإمكانها التخلص من هذه المواد الضارة بالبيئة بالأماكن المخصصة على المرفأ.

٢- ومن هنا على الدولة السورية أن تجهز هذه المرفأ بأجهزة خاصة لاستيعاب جميع أنواع الفضلات والملوثات التي يمكن أن تضر بالبيئة.

٣- إعطاء السلطة التقديرية للقاضي في تحويل مبلغ غرامة تلويث البيئة المحددة قانوناً إلى عقوبة الحبس أو السجن، بصفتها عقوبات سالبة للحرية، تكون أقسى على النفس من الغرامات المالية، في حالة إذا ما رأى القاضي أن الضرورة تستدعي ذلك.

٤- تعديل القانون السابق بحيث يتضمن النص على عقوبات سالبة للحرية لمن يلوث البيئة البحرية، وتشديدها عند الضرورة.

٥- إعداد رجال القضاء والنيابة العامة، وتأهيلهم، وتدريبهم على مسائل البيئة ومشكلاتها، مع إنشاء دوائر جنائية متخصصة في القضايا البيئية، ولاسيما في المناطق الأكثر تلويثاً للبيئة، وذلك لسرعة الفصل في دعاوي الجرائم البيئية، والتبنيه على مدى أهمية هذه الجرائم وخطورتها، والتصدي لها وفقاً للقانون.

٦- تعديل النصوص الخاصة بحماية البيئة بحيث تتضمن نصاً مباشراً بإمكانية وكيفية المسائلة القانونية.

٧- عقد دورات تعريفية بالتشريعات البيئية وتدريب العاملين في المؤسسات العامة والخاصة على تنفيذها.

٨- نوصي الدولة السورية على المشاركة والانضمام في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة وعدم التواني في ذلك، والتصديق على الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وضرورة تكثيف التعاون مع منظمات الأمم المتحدة، المهتمة بقضايا البيئة، وتعزيزه ولا سيما برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية.

٩- تعميق ونشر التوعية بأضرار التلوث البيئي البحري وتوجيه الإعلام ووسائله الفعالة إلى نشر الوعي البيئي وتكثيف برامجه الداعية للمحافظة عليها، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث النفطي، والمشاركة في تنظيم ورعاية المؤتمرات الدولية وعقد الندوات واجتماعات الخبراء وإعداد الدراسات والمناهج والمقررات التربوية ذات الصلة، لحماية البيئة البحرية والتعريف بالقوانين البيئية وبال حقوق البيئية للمواطنين ليعيشوا في بيئة نظيفة وصحية.

١٠- تزويد المكتبة العربية والقارئ العربي بالمراجع في العلوم البيئية البحرية وزيادة النشرات والبحوث والدوريات المتخصصة في هذا المجال، والتي تحمل طابع التوجيه و الإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية، لإخراج جيل مشبع بالتربية البيئية.

وفي النهاية أذكر نفسي وكل إنسان بقوله تعالى: { وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا وَادْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا إِنَّ رَحْمَةَ اللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ الْمُحْسِنِينَ } (١)، ومن هنا على جميع المهتمين بحماية البيئة أن لا يتوقفوا عن تقديم الأبحاث القانونية التي تتضمن القواعد الخاصة بحماية البيئة. والصلاة والسلام على نبينا محمد وعلى آله وصحبه وسلم والحمد لله رب العالمين

قائمة المراجع

أولاً : القرآن الكريم.

ثانياً : المعاجم:

- ١- المعجم الوسيط، إبراهيم مصطفى، حسن الزيات، محمد النجار، حامد عبد القادر، المكتبة الإسلامية، اسطنبول، دون ذكر تاريخ النشر.
- ٢- معجم لسان العرب، للعلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الإفريقي المصري، المجلد الأول، دار صادر، بيروت، الطبعة السادسة، ١٩٩٧ م .
- ٣- مختار الصحاح، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي، الطبعة الأولى، دار الإيمان، دمشق، ١٩٩٦-١٩٩٧ م.

ثالثاً : القوانين والاتفاقيات:

- ١- القانون السوري رقم ١١٢ لعام ٢٠١٢م المتعلق بإرساء القواعد الأساسية اللازمة لسلامة البيئة وحمايتها من التلوث وتحقيق التنمية البيئية وتحديد المهام المنوطة بوزارة الدولة لشؤون البيئة.
- ٢- القانون ١٩١ لعام ٢٠٠٦م الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث في سورية.
- ٣- القانون رقم ١٤١ لعام ١٩٩٤م في شأن البيئة ولائحته التنفيذية لجمهورية مصر العربية.
- ٤- قانون التجارة البحرية السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم ١٨٦ تاريخ ١١٢ آذار ١٩٥٠م.
- ٥- اتفاقية مار بول ٧٣/٧٨، الطبعة الجامعة لعام ٢٠٠٢م، منشورات المنظمة البحرية الدولية لندن، ٢٠٠٣، طباعة بريطانيا العظمى، رقم المبيع: ib518a.
- ٦- اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (برشلونة) ١٩٧٦م.
- ٧- اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م .
- ٨- مجموعة القوانين الإطارية وقوانين أخرى لحماية البيئة في بلدان غرب آسيا، سلسلة التقارير والمطبوعات، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ١٩٩٦ م .
- ٩- القانون البحري السوري رقم ١٢٨ لعام ٢٠٠٣م.

رابعاً : المراجع باللغة العربية:

- ١- الأستاذ محمد عبد القادر الفقي ، البيئة مشاكلها وقضاياها وحمايتها من التلوث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.
- ٢- الجيلاني عبد السلام ارحومة، حماية البيئة بالقانون، ط١، دار الجماهيرية الليبية، بنغازي، ٢٠٠٠.
- ٣- الدكتور أحمد أبو الوفا القانون الدولي الجديد للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦م.
- ٤- الدكتور أحمد عبد الدائم، شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، منشورات جامعة حلب، كلية الحقوق، ٢٠٠٣.
- ٥- الدكتور أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنا بالنظم الوضعية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م.
- ٦- الدكتور أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، مطابع الملك فهد، الرياض، ١٩٩٨م.
- ٧- الدكتور أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، تلوث البحر الأبيض، سلسلة دائرة المعارف، الدار العربي للنشر، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠م.
- ٨- الدكتور أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، ١٩٩٤.
- ٩- الدكتور أحمد مدحت إسلام، الماء سائل الحياة، خواصه، أنواعه، تقيته، تحلته، تلوثه، موارده في الوطن العربي، حرب المياه، دار الفكر العربي، ١٩٩٩م.
- ١٠- الدكتور أنور رسلان، وسيط القضاء الإداري، دار النهضة العربية، ١٩٩٧م.
- ١١- الدكتور إبراهيم الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨م.
- ١٢- الدكتور إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥م.
- ١٣- الدكتور ثروت بدوي، القانون الإداري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤.
- ١٤- الدكتور جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية الناتجة عن تلوث البيئة، مطبعة الإدارة المحلية، بغداد، ١٩٨٣م.

- ١٥- الدكتور جاك الحكيم، الحقوق التجارية، مقتطفات من الحقوق البحرية، جامعة دمشق ، ١٩٨٨م.
- ١٦- الدكتور جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠١م.
- ١٧- الدكتور جمال محمود الكردي، دراسات في التشريعات البيئية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٠م.
- ١٨- الدكتور جورج شفيق ساري، مسؤولية الدولة عن أعمال سلطاتها، دار النهضة العربية، ط ٢، ١٩٨٢م.
- ١٩- الدكتور حسن شحاتة، التلوث البيئي فيروس العصر، دار النهضة العربية القاهرة، ١٩٩٨م.
- ٢٠- الدكتور حسين عمر، المنظمات الدولية، دار الفكر العربي، ١٩٩٣م.
- ٢١- الدكتور حمود تنار، نوبة ألقبت على طلاب الدراسات العليا في كلية الحقوق، جامعة حلب، ٢٠٠٩م.
- ٢٢- الدكتور خالد خليل الظاهر، قانون حماية البيئة في الأردن، المكتبة الوطنية، عمان، ١٩٩٩م.
- ٢٣- الدكتور رياض صالح أبو العطا، دور القانون الدولي العام في مجال حماية البيئة، دار النهضة العربية، ط ٢، ٢٠١٠م.
- ٢٤- الدكتور سليمان الطماوي، دروس في القضاء الإداري-قضاء التعويض وطرق الطعن في الأحكام-دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، ١٩٨٦م.
- ٢٥- الدكتور سليمان الطماوي، مسؤولية الإدارة عن أعمالها غير التعاقدية، دراسة مقارنة، دار الفكر العربي، مصر، ط ٣، ١٩٥٤م.
- ٢٦- الدكتور سليمان مرقس، شرح القانون المدني في الالتزامات، القاهرة، ١٩٦٤.
- ٢٧- الدكتور سليمان مرقس ، الوافي، في شرح القانون المدني، المجلد الأول، القاهرة، ١٩٩٢م.
- ٢٨- الدكتور صبري محمد السنوسي، مسؤولية الدولة دون خطأ(دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١م.
- ٢٩- الدكتور صلاح الدين حسن السيبي، النظم والمنظمات الإقليمية والدولية، دار الفكر العربي، ط ١، ٢٠٠٧م.

- ٣٠- الدكتور صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩م.
- ٣١- الدكتور صلاح عبد الرحمن الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠١٠م.
- ٣٢- الدكتور عبد الحكم عثمان، أضرار التلوث البحري بين الوقاية والتعويض، دار الثقافة الجامعية القاهرة، ١٩٩٢م.
- ٣٣- الدكتور عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في مصادر الالتزام، الجزء الأول، القاهرة، ١٩٥٢.
- ٣٤- الدكتور عبد السلام صالح عرفة، المنظمات الإقليمية والدولية، الدار الجماهيرية، ط٢، ١٩٩٩م.
- ٣٥- الدكتور عبد الله طلبية، الرقابة القضائية على أعمال الإدارة، منشورات جامعة حلب، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، طبعة ٢٠٠٩م.
- ٣٦- الدكتور عبد المجيد عمر النجار، قضايا البيئة من منظور إسلامي، مركز البحوث والدراسات قطر، الطبعة الأولى، ١٩٩٩م.
- ٣٧- الدكتور عبد المنعم داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية الطبعة الأولى، ١٩٩٩م.
- ٣٨- الدكتور عبد الواحد الفار، الالتزام الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، دار النهضة العربية.
- ٣٩- الدكتور عبد الواحد الفار، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٤م.
- ٤٠- الدكتور عبود السراج، التشريع الجزائي المقارن في الفقه الإسلامي والقانون السوري، الجزء الأول، المبادئ العامة، مطبوعات جامعة دمشق، طبعة عام ١٩٨٨م.
- ٤١- الدكتور علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية ١٩٨٨م.
- ٤٢- الدكتور علي عبد الله، التلوث البيئي والهندسة الوراثية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.
- ٤٣- الدكتور يسر أنور علي، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.

- ٤٤- الدكتور غنام محمد غنام، القانون الإداري الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م.
- ٤٥- الدكتور فخري رشيد مهنا، أساس المسؤولية التقصيرية ومسئولية عديم التمييز، مطبعة الشعب، بغداد، ١٩٧٤.
- ٤٦- الدكتور فرج صالح الهريش، جرائم تلوث البيئة، دراسة مقارنة، المؤسسة الفنية للنشر والتوزيع، ط١، ١٩٩٨.
- ٤٧- الدكتور ماجد راغب الحلو، القضاء الإداري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٧٧م.
- ٤٨- الدكتور ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.
- ٤٩- الدكتور مجدي مدحت النهري، مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، مكتبة الجلاء الجديدة، ٢٠٠٢م.
- ٥٠- الدكتور محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، ط١، ٢٠٠٦.
- ٥١- الدكتور محسن خليل، القضاء الإداري، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٩٢م.
- ٥٢- الدكتور محمد البزاز، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف الإسكندرية ٢٠٠٦م.
- ٥٣- الدكتور محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٠م.
- ٥٤- الدكتور محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام أو قانون الأمم في زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢م.
- ٥٥- الدكتور محمد عاطف البناء، وسيط القضاء الإداري، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م، ص٥٢١.
- ٥٦- الدكتور محمد وسيم غالي، القانون البحري ومعاملات السفن لضباط أعالي البحار، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٧٩م.
- ٥٧- الدكتور محمود داود يعقوب، المسؤولية في القانون الجنائي والاقتصادي، دراسة مقارنة بين القوانين العربية والقانون الفرنسي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠٠٨.
- ٥٨- الدكتور محمود مرشحة، المنظمات الدولية النظرية العامة، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة دمشق، ١٩٩٦م.

- ٥٩- الدكتور مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، مؤسسة بحسون للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٦.
- ٦٠- الدكتور معوض عبد التواب، الدكتور مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦م.
- ٦١- الدكتور نهاد السباعي ود.رزق الله أنطاكي، الحقوق التجارية البحرية، الجزء الخامس، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٦٢م.
- ٦٢- الدكتور هشام فرعون، أركان المسؤولية على أساس الخطأ، بحث ضمن مجموعة محاضرات أقيمت على طلاب كلية الحقوق بجامعة حلب، ١٩٩١.
- ٦٣- الدكتور هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مطبعة جامعة دمشق، ١٩٩٥م.
- ٦٤- الدكتور وجدي ثابت غيريال، مبدأ المساواة أمام الأعباء العامة كأساس للمسؤولية الإدارية، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٨م.
- ٦٥- الدكتورة سحر الحافظ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٥م.
- ٦٦- الدكتورة سعاد الشرفاوي، المسؤولية الإدارية، الطبعة الثانية، دار المعارف المصرية، ١٩٧٢.
- ٦٧- الدكتورة سعاد الشرفاوي، المسؤولية الإدارية، ط٣، مطبعة دار المعارف، مصر، ١٩٧٣م.
- ٦٨- الدكتورة فوزية عبد الستار، مبادئ علم الإجرام والعقاب، دار النهضة العربية، ط٥، ١٩٨٥م.
- ٦٩- الدكتورة مها مختار، مختار كامل، البيئة وعوامل التلوث البيئي، الإسكندرية، ١٩٩٧م.
- ٧٠- الدكتورة نبيلة كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م.
- ٧١- المحامي عيسى مصطفى حمادين، المسؤولية المدنية التقصيرية عن الأضرار البيئية، دراسة مقارنة بين القانون الأردني والقانون المصري، دار حمادة للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، اربد، الأردن، طبعة مشتركة مع دار اليازوري، عمان الأردن، ودار دروب للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١١م.
- ٧٢- المحامي مروان يوسف الصباغ، البيئة وحقوق الإنسان، كومبيونشر للدراسات والإعلام والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٩٢م.

- ٧٣- المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر.
- ٧٤- جلال ثروت، النظرية العامة لقانون العقوبات، ط١، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، دون ذكر تاريخ النشر.
- ٧٥- جيلدا زاخيا، مشكلة التلوث في البحر المتوسط، معهد الإنماء العربي، بيروت، ١٩٨٢م.
- ٧٦- سعيد محمد الحفار، الموسوعة البيئية العربية، المجلد الثاني، التلوث واقتصادياته، جامعة قطر ١٩٩٨م.
- ٧٧- سليمان عبد المنعم، أصول علم الجزاء الجنائي، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠١م.
- ٧٨- صالحه علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قان يونس، بنغازي، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م .
- ٧٩- عارف صالح مخلف، الإدارة البيئية، دار اليازوري، عمان، الأردن، الطبعة العربية ٢٠٠٩م.
- ٨٠- عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، ط١، مكتبة دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٢.
- ٨١- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث، دون ذكر مكان النشر، ٢٠٠٦م.
- ٨٢- فخري عبد الرزاق الحديثي، قانون العقوبات الجرائم الاقتصادية، ط١، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨١.
- ٨٣- محمد نبهان سويلم، التلوث البيئي وسبل مواجهته، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩م.
- ٨٤- محمد نعيم فرحات، التشريعات العربية المتعلقة بأمن وحماية البيئة، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ط١، ١٤١٩هـ.
- ٨٥- محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، ج١، الأحكام العامة والجرائم الجنائية، ط٢، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٧٩م.

- ٨٦- محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات (القسم العام)، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٢م.
- ٨٧- هالة صلاح الحديثي، تلوث البيئة والمسؤولية المدنية الناجمة عنه، دار جهينة، عمان، دراسة تحليلية وتطبيقية، ٢٠٠٣.

خامساً: الرسائل العلمية:

- ١- إبراهيم الفياض، مسؤولية الدولة عن أعمال موظفيها في العراق مع الإشارة إلى القانونين المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٧٣م.
- ٢- حسن محمد المعيوف، الحماية الجنائية للبيئة في تشريعات مجلس التعاون لدول الخليج العربي (دراسة تأصيلية)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الدراسات العليا- قسم العدالة الجنائية-، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ١٤٢٦هـ.
- ٣- الدكتور رضوان الحاف، رسالة دكتوراه بعنوان حق الإنسان في بيئة سليمة في القانون الدولي العام، جامعة القاهرة، ١٩٩٨م.
- ٤- الدكتور صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٩١م.
- ٥- الدكتور عبد الهادي محمد عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، جامعة الزقازيق، ١٩٨٩م.
- ٦- عمار خليل المحيميد الدريس التركاوي، رسالة دكتوراه بعنوان مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي، جامعة عين شمس، ٢٠٠٧م.
- ٧- محمد أحمد عبد النعيم، مسؤولية الإدارة على أساس المخاطر في القانون الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٩٥م.
- ٨- محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، ٢٠٠١.
- ٩- محمد نصر الرفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٧م.

سادساً : الأبحاث:

- ١- الدكتور إبراهيم محمد العناني، منع التلوث ومكافحته في ضوء قانون البحار، بحث مقدم لندوة حماية البيئة البحرية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، معهد الدراسات الدبلوماسية، الرياض ٢٠٠١م.
- ٢- الدكتور سعيد سالم جويلي، مواجهة الأضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون، الفترة من ٢١-١٤ مايو ١٩٩٩.
- ٣- الدكتور مأمون عبد الرشيد، دور القانون المدني في حماية البيئة، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون، الفترة من ٢١-١٤ مايو ١٩٩٩.
- ٤- الدكتورة نبيلة إسماعيل رسلان، الجوانب الأساسية للمسئولية المدنية للشركات عن الإضرار بالبيئة، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية الشريعة والقانون، الفترة من ٢١-١٤ مايو ١٩٩٩.
- ٥- عاشور عبد الجواد عبد الحميد، حماية الخليج العربي من التلوث بالزيت في ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الوطنية، بحث مقدم لمؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها الإمارات العربية، ١٩٩٩م.
- ٦- عبد العزيز بن إبراهيم الصعب، الإجراءات الدولية لمنع التلوث من السفن وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، من الندوة العلمية الثانية والأربعون (أمن وحماية البيئة) ١٩٩٦م، أكاديمية نايف للعلوم.

سابعاً: المجالات العلمية:

- ١- المجلة المصرية للقانون الدولي عدد ١٣٨ لعام ١٩٨٢م.
- ٢- مجلة القانون والاقتصاد، العدد الخاص، العيد المئوي لكلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٨٣م
- ٣- المجلة المصرية للقانون الدولي العدد ١٣٢١ لسنة ١٩٧٦م.
- ٤- مجلة المنارة التي تصدر عن جامعة آل البيت، المجلد الخامس، العدد الثاني، ٢٠٠٠م.
- ٥- مجلة الدبلوماسية، العدد الثامن، تموز، ١٩٨٧م.
- ٦- مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة بغداد، عدد خاص، مارس ١٩٨٤.

- ٧- مجلة المحامون عدد ٥ و ٦ لعام ١٩٧٤.
- ٨- مجلة البلقاء للعلوم الإنسانية والاجتماعية، التي تصدر عن جامعة عمان الأهلية، المجلد الثالث، العدد الثاني، ٢٠٠١.
- ٩- مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، العدد الأول، ٢٠٠٤.

ثامناً: التقارير والجرائد والمقابلات:

- ١- السيد Eftthimios E.Mitropoulosh الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، مواجهة المنظمة البحرية الدولية للتحديات الراهنة، رسالة موجهة من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بمناسبة يوم البحرية العالمي، ٢٠٠٧.
- ٢- تقرير يستعرض ثلاثين عام من ستهولم إلى جوهانسبرج ضمن أنشطة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في ميدان القانون البيئي، منتدى القضاة العالمي، جوهانسبرج ١٨-٢٠ آب/أغسطس، ٢٠٠٢م.
- ٣- الجريدة الرسمية للجمهورية اليمنية، وزارة الشؤون القانونية ومجلس النواب، العدد ١٢٠١ صادر بتاريخ ١٧١ جمادى الثاني ١٤١٦ هـ، الموافق ١٠٣١/١١/١٩٩٥ م.
- ٤- هلال لالا، حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث باهتمام المديرية العامة للموانئ اللانقية، جريدة الوحدة، العدد الصادر يوم الاثنين ٨/٨/٢٠٠٥.
- ٥- مقابلة مع المهندس علي ديوب، رئيس دائرة مكافحة التلوث البحري، في المديرية العامة للموانئ، تاريخ ٢٥/٧/٢٠١٢.

تاسعاً: المراجع باللغة الأجنبية:

- Andréa de l'aubader, traite de droit administratif, 8 ed. L.G.D.T 1972. -١
- Clark R.B (Marine pollution)fourth edition- clarendon press ox ford -٢
1997.
- David Hughes, Environmental Law, London, Butter Worth, 1986 -٣
- Duguit(L): traite de droit constitutionnel, t3 ancienne librairie -٤
fontemoing et ce, paris, 1930.
- E.Laferrier : Traite de la juridiction administrative, T1, Berger- Levrault -٥
et cie, libraires- Editures, 1896.
- H.A .cole , marine pollution. Oceanologie international.1969 -٦
- J.I.marin, La pollution des mers au regard du droit International in: The -٧
protection of the Environment and international Law, 1975
- J. Clarence David and Barara, S. Davis the politics of pollution, second -٨
edition, first printing, 1975.
- J. Gordon Arbuckle (and others), Environmental Law Hand book (fifth -٩
edition), Government institutes, inc, 1978.
- Kiss(Alexander): droit international de I environment, Paris -١٠
1989m.
- Michel prier, Droit de lenvironnement, Dalloz, Delta, 2001. -١١

عاشراً: أهم مواقع الانترنت:

- ١- الموقع الرسمي لمنظمة السلام الأخضر www.greenpeace.org
- ٢- الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية www.imo.org
- ٣- الموقع الرسمي لجماعة الخط الأخضر www.greenline.com.kw/reports/019.asp
- ٤- الموقع الرسمي للأمم المتحدة www.un.org
- ٥- www.fao.org/index_ar.htm
- ٦- www.eef.org.bh
- ٧- www.emro.who.int/ceha
- ٨- www.birdlifemed.org
- ٩- www.iucn.org
- ١٠- www.gef-sgp.org.jo
- ١١- www.escwa.org.lb
- ١٢- www.worldwatch.org
- ١٣- www.wef.org
- ١٤- www.un.org/depts/dhl/dhlara/water
- ١٥- www.unccd.int/main.php
- ١٦- www.idrc.org
- ١٧- www.biodiv.org
- ١٨- www.wca-infonet.org
- ١٩- www.gefweb.org
- ٢٠- www.ramsar.org
- ٢١- www.unep.org
- ٢٢- www.worldbank.org
- ٢٣- www.un.org/pubs/cyberschoolbus/index.asp
- ٢٤- www.unep.org.bh
- ٢٥- www.undp.org
- ٢٦- www.undp.org/rbas
- ٢٧- www.un.org/esa/agenda21/natlinfo
- ٢٨- www.unfccc.int
- ٢٩- www.unccd.int/main.php

الفهرس	
١	المقدمة
١١	لمبحث التمهيدي: المفهوم القانوني للبيئة البحرية وتلوثها من السفن
١٢	المطلب الأول: البيئة البحرية (مفهومها - أهميتها - نطاقها القانوني)
١٣	الفرع الأول: مفهوم البيئة البحرية
١٩	الفرع الثاني: أهمية البيئة البحرية
١٩	أولاً: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية
٢٢	ثانياً: الأهمية الحيوية
٢٤	الفرع الثالث: تحديد النطاق القانوني للبيئة البحرية
٢٤	أولاً: البيئة البحرية للمياه الداخلية
٢٥	ثانياً: البيئة البحرية للبحر الإقليمي
٢٦	ثالثاً: البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة
٢٦	رابعاً: البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة
٢٧	خامساً: البيئة البحرية للإفريز القاري
٢٨	سادساً: البيئة البحرية لأعالي البحار
٢٩	المطلب الثاني: مفهوم تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن
٣٠	الفرع الأول: تعريف تلوث البيئة البحرية
٣٠	أولاً: تعريف تلوث البيئة بشكل عام
٣٤	ثانياً: تعريف تلوث البيئة البحرية
٣٧	الفرع الثاني: السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية
٣٧	أولاً: تحديد مفهوم السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية
٤٢	ثانياً: أنواع السفن المسببة لتلوث البيئة البحرية
٤٦	الفصل الأول: الحماية التنظيمية والوقائية للبيئة البحرية من التلوث
٤٧	المبحث الأول: الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من الاتفاقيات البيئية الدولية
٤٩	المطلب الأول: المنظمات الدولية لحماية البيئة البحرية

٥١	الفرع الأول: منظمة الأمم المتحدة UN
٥٥	الفرع الثاني: المنظمة البحرية الدولية IMO
٥٥	أولاً: أهداف المنظمة
٥٨	ثانياً: أجهزة المنظمة
٦١	ثالثاً: دور المنظمة في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن
٦٣	الفرع الثالث: السلطة الدولية لقاع البحار
٦٥	الفرع الرابع: المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)
٦٦	المطلب الثاني: الأحكام العامة والنوعية لحماية البيئة البحرية
٦٧	الفرع الأول: الأحكام العامة
٦٧	أولاً: الالتزام العام الوارد في اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢
٦٨	١- الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث
٧٠	٢- آليات تنفيذ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث أو خفضه أو السيطرة عليه
٧٥	ثانياً: الالتزام الوارد في اتفاقية برشلونة ١٩٧٦
٧٥	١- الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن والطائرات
٧٦	٢- الالتزام بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية
٧٩	الفرع الثاني: الأحكام النوعية
٨٠	أولاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية وفقاً لنوع المادة الملوثة
٨٠	١- تدابير منع التلوث بالزيت
٨٣	٢- تدابير منع التلوث من المواد السائلة الضارة وتصريفها
٨٤	٣- تدابير منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات
٨٥	٤- تدابير منع التلوث بقاذورات مجاري السفن
٨٥	٥- تدابير منع التلوث من قمامة السفن
٨٦	٦- تدابير منع التلوث بالإغراق وتصريف النفايات
٨٨	٧- تدابير منع التلوث من السفن بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة
٩٠	ثانياً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية بحسب المنطقة البحرية

٩٠	١- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الإقليمي
٩١	٢- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة
٩٢	٣- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث ضمن الجرف القاري
٩٣	٤- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار
٩٣	٥- الأحكام القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث في بعض المناطق ذات الحالات الخاص
٩٧	ثالثاً: القواعد القانونية لمنع تلوث البيئة البحرية تبعاً لصفة الدولة
٩٨	١- الحقوق والواجبات المفروضة على الدولة السورية باعتبارها دولة ساحلية
١٠٥	٢- اختصاصات الدولة السورية باعتبارها دولة علم في منع تلوث البيئة البحرية من التلوث
١٠٧	٣- اختصاصات الدولة السورية باعتبارها دولة ميناء
١١٠	المبحث الثاني: الحماية التنظيمية والوقائية المستمدة من القانون البيئي السوري
١١١	المطلب الأول: هيئات حماية البيئة
١١٢	الفرع الأول: وزارة الدولة لشؤون البيئة
١١٢	أولاً: مهام وزارة الدولة لشؤون البيئة منفردة
١١٥	ثانياً: مهام الوزارة بالتنسيق مع الجهات المختصة
١١٦	ثالثاً: مهام وزير الدولة لشؤون البيئة
١١٨	الفرع الثاني: المجلس الأعلى لحماية البيئة
١١٨	أولاً: تشكيل المجلس الأعلى لحماية البيئة
١٢٠	ثانياً: مهام المجلس الأعلى لحماية البيئة
١٢١	الفرع الثالث: دور المديرية العامة للموانئ والإجراءات المتبعة لمنع ومكافحة التلوث في البيئة البحرية
١٢١	أولاً: على المستوى التشريعي والتنظيمي
١٢٢	ثانياً: على الصعيد العملي

المطلب الثاني: التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦ ونطاق تطبيقه	١٢٤
الفرع الأول: التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية في ظل القانون ٩ لعام ٢٠٠٦	١٢٥
أولاً: التدابير القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن بالزيت (النفط)	١٢٦
ثانياً: تدابير منع التلوث البحري بالقاذورات الناجمة عن السفن وناقلات الزيت	١٢٩
ثالثاً: تدابير منع التلوث بالمياه الأسنة (الصرف الصحي) من السفن وناقلات الزيت	١٣١
رابعاً: التدابير القانونية لشحن وتفريغ وتخزين البضائع الخطرة	١٣٢
الفرع الثاني: نطاق تطبيق القانون ٩ لعام ٢٠٠٦	١٣٤
أولاً: النطاق المكاني	١٣٤
ثانياً: النطاق الشخصي	١٣٧
ثالثاً: نطاق الضرر البيئي البحري	١٤١
خاتمة الفصل الأول	١٤٤
الفصل الثاني: المسؤولية الناجمة عن عدم احترام الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث وموئداتها	١٤٥
المبحث الأول: تحديد المسؤولية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية	١٤٦
المطلب الأول: مسؤولية الأشخاص عن تلوث البيئة البحرية	١٤٧
الفرع الأول: المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية وفقاً للمفهوم التقليدي	١٥٠
أولاً: أساس المضمون التقليدي للمسؤولية عن التلوث البيئي	١٥٠
ثانياً: أركان المسؤولية عن الأفعال الشخصية في المجال البيئي	١٥٨
١- الخطأ	١٥٨
٢- الضرر	١٦٢
٣- العلاقة السببية بين خطأ الملوث والضرر البيئي	١٦٦
الفرع الثاني: المسؤولية المادية (الموضوعية) عن تلوث البيئة البحرية	١٧٠
أولاً: تعريف المسؤولية المادية وأساسها القانوني	١٧١
ثانياً: تطبيق هذه المسؤولية في مجال تلوث البيئة البحرية	١٧٣

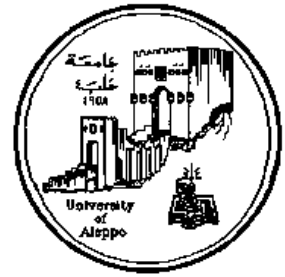
١٧٧	المطلب الثاني: مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية
١٨٠	الفرع الأول: مسؤولية الدولة على أساس الخطأ في مجال تلوث البيئة البحرية
١٨٠	أولاً: مسؤولية الدولة على أساس الخطأ
١٨٩	ثانياً: تطبيق نظرية مسؤولية الدولة على أساس الخطأ في مجال تلوث البيئة البحرية
١٩٣	الفرع الثاني: مسؤولية الدولة على أساس المخاطر في مجال تلوث البيئة البحرية
١٩٣	أولاً: أساس مسؤولية الدولة بدون خطأ وخصائصها
١٩٨	ثانياً: إعمال نظرية مسؤولية الدولة بدون خطأ في مجال تلوث البيئة البحرية
٢٠١	المبحث الثاني: المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية
٢٠٣	المطلب الأول: صور المؤيدات القانونية على مخالفة الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية
٢٠٤	الفرع الأول: مؤيدات جنائية
٢٠٥	أولاً: أنواع الجزاءات الجنائية
٢١٣	ثانياً: تشديد العقوبة الجنائية
٢١٥	الفرع الثاني: مؤيدات مدنية
٢١٥	أولاً: الإزالة
٢١٦	ثانياً: التعويض
٢١٨	الفرع الثالث: مؤيدات إدارية
٢١٨	أولاً: الغرامة البيئية
٢٢٠	ثانياً: الحجز
٢٢١	ثالثاً: وقف السفينة عن العمل
٢٢٢	المطلب الثاني: آلية فرض الغرامات والتعويضات المترتبة على حوادث التلوث البحري
٢٢٣	الفرع الأول: إجراءات التحقيق بحوادث التلوث البحري ومهام وواجبات اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث
٢٢٣	أولاً: إجراءات التحقيق بحوادث التلوث البحري
٢٢٤	ثانياً: مهام وواجبات اللجنة البدائية لتقدير أضرار التلوث
٢٢٧	الفرع الثاني: اللجنة العليا للتلوث

٢٣٠	خاتمة الفصل الثاني
٢٣٢	الخاتمة
٢٣٢	أولاً : النتائج
٢٤١	ثانياً : التوصيات
٢٤٣	قائمة المراجع
٢٥٥	الفهرس

University of Aleppo

Faculty of law

Department of Public Law



**The role of Syrian legislation in protecting the marine
environment from ships pollution**

Prepared by

Mohammad Adeab AL Tamas

Supervisor

Dr. Hammoud Tannar

1435- 2014