

## الحماية القانونية للمياه الإقليمية السعودية من ملوثات السفن

زبيدة عبد الهادي اتييم محمد

كلية القانون || جامعة الأمير سلطان || المملكة العربية السعودية

الملخص: هدف هذا البحث إلى التعرف على ملوثات السفن في المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية واستعراض الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أولت الحماية القانونية للمياه الإقليمية من أضرار ذلك التلوث، وتمت معالجة الموضوع من خلال عدة نقاط تمثلت في عرض وتحليل وتفسير القواعد القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية من ملوثات السفن والتدابير والمسؤولية المدنية وذلك باتباع المنهج التحليلي الوصفي المقارن. ولقد أشارت نتائج الدراسة إلى أن تلوث البيئة البحرية من المشكلات الكبيرة التي اهتم بها المجتمع الدولي وظهر ذلك الاهتمام في الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تضمنت قواعد للحماية القانونية للبحار والمحيطات من أضرار التلوث، كما أظهرت تأثير الاتفاقيات الإقليمية وقانون البيئة السعودي بأحكام الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية مع تضمينه قواعد خاصة لمواجهة الحالات الطارئة لملوثات السفن بجانب إنشاء المراكز المتخصصة والمعنية بالتدريب وتوفير المعلومات والخبراء لمواجهة أضرار الملوثات بالمملكة.

الكلمات المفتاحية: ملوثات السفن- المياه الإقليمية – المملكة العربية السعودية

### مقدمة:

يعتبر التلوث البحري بمخلفات السفن من المشاكل العالمية التي اقلقت الدول الساحلية والمنظمات الدولية المعنية بالبيئة حيث أن تفرغ المخلفات من السفن في البحر يسهم في ادخال عديد من الطفرات الجينية التي تتحول إلى طفرات بكتيرية جديدة<sup>(1)</sup> مضرّة بصحة الإنسان وبالبيئة البحرية وتعتبر الاتفاقيات الدولية هي المصدر الرئيسي لقوانين حماية البيئة البحرية وهي جزء من القانون الداخلي في حالة توقيع المملكة عليها ومن الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث اتفاقية لندن المعدلة في 1971م المتعلقة بحظر تلوث البحر بزيوت البترول واتفاقيات بروكسل عام 1969م المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث بالبترول والاتفاقية المبرمة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالبترول واتفاقية أوصلو لعام 1972م الخاصة بمنع التلوث البحري بأغراض النفايات والمواد الأخرى واتفاقية باريس المتعلقة بمنع التلوث البحري من مصادر أرضيه<sup>(2)</sup> ومن هنا أولت المملكة العربية السعودية اهتمامها بحماية مياهها الإقليمية من ملوثات السفن بتوقيعها على اتفاقية البحر الأحمر 1982 واتفاقية الكويت 1978م الإقليميتين<sup>(3)</sup>

(1) د. عبد الوهاب رجب هاشم. التلوث البيئي. - النشر العلمي والمطابع – جامعة الملك سعود - 1429 - ص 20

(2) د. احمد عبد الكريم سلامة: قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية – جامعة الملك سعود - 1417

(3) اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978 م الدول الموقع عليها (ايران – الكويت – العراق – عمان – قطر – المملكة العربية السعودية –) أقرت الاتفاقية في مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية الذي عقد في الفترة من 15 ابريل الى 23 ابريل 1978م

### مشكلة الدراسة:

لاشك أن أية دولة ساحلية مهما كان موقعها في سلم التطور والتقدم مواجهة مشاكل ومخاطر جراء دخول السفن أو عبورها في بحرها الإقليمي الذي يعتبر في القانون الدولي جزء من أراضي الدولة، ومن تلك المخاطر القاء المخلفات والنفايات من السفن الذي يثير كثير من الإشكاليات البيئية التي تمس الحياة البحرية والإنسان معاً، فيما يعرف بالتلوث البحري حيث عرف في اتفاقية حماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية في الخليج العربي 1967م بأنه قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد إلى البيئة البحرية يترتب عليها آثار ضارة بالمواد الحية وتهديد صحة الإنسان وعاقة الأنشطة البحرية وبالتالي تنحصر مشكلة الدراسة في السؤال الرئيسي التالي ما الحماية القانونية للمياه الإقليمية السعودية من ملوثات السفن ؟

اسئلة الدراسة: يمكن تحديد اسئلة الدراسة في الاسئلة التالية:

- 1- ما المقصود بملوثات السفن في البحر الإقليمي ؟
- 2- ما القواعد القانونية لحماية المياه الإقليمية من ملوثات السفن في النظام السعودي والاتفاقيات الدولية والإقليمية؟
- 3- ما المسؤولية القانونية على السفن مسببة التلوث البحري ؟
- 4- ما الجزاء القانوني المترتب على التلوث البحري الناجم عن ملوثات السفن ؟

أهمية الدراسة: إن أي دراسة تتوقف أهميتها على الظاهرة أو المشكلة التي يتم دراستها وعلى قيمتها العلمية وما يمكن أن تقدمه من نتائج يمكن الاستناد إليها ونفع للعلم ولقراء البحث من الناحية العلمية وتأتي أهمية الدراسة في:

- 1- تناولت الدراسة احد الموضوعات الحيوية الماسة بأمن البيئة وأمن الإنسان التي فرضت نفسها في الاتفاقيات الدولية والإقليمية.

- 2- التبصير بأشكال الملوثات الناجمة من السفن التي تعتبر من المهددات البيئية للمياه الإقليمية السعودية.
- 3- تتعرض الدراسة لمدى كفاية القواعد القانونية لحماية المياه الإقليمية من ملوثات السفن والجزاء القانوني المترتب على الأضرار البيئية.
- 4- تزامن الدراسة مع اهتمام المملكة باستحداث قواعد لجمع النفايات والمخلفات من السفن في موانئها التزاماً منها بالمواثيق الدولية لتحجيم ملوثات السفن.
- 5- الدراسة ذات أهمية للباحثين لقلة البحوث العربية التي تناولت ملوثات السفن مما يتطلب إجراء أبحاث دورية للقوانين الوطنية العربية لمعرفة مدى مواكبتها للاتفاقيات الدولية.

### اهداف الدراسة:

- التعرف على القواعد التي تحمي المياه الإقليمية من الملوثات الضارة الناجمة من السفن في النظام السعودي ومقارنتها بالاتفاقيات الدولية
  - الوصول إلى توصيات مبنية على نتائج الدراسة للاستفادة منها في استحداث قواعد خاصة بحماية المياه الإقليمية من ملوثات السفن في المملكة العربية السعودية.
- منهجية البحث: اتبع البحث المنهج الوصفي التحليلي المقارن فهو وصفي لأنه يصف موضوع " ملوثات السفن في نظام البيئة السعودي في إطار الاتفاقيات الدولية بألقاء الضوء على نظام البيئة والاتفاقيات الإقليمية والدولية وهو منهج تحليلي لأنه يقوم على تفسير قواعد الحماية للمياه الإقليمية في الاتفاقيات الإقليمية والدولية من

أضرار الملوثات وهو منهج مقارن لأنه يقارن بين نظام البيئة السعودي والاتفاقيات الدولية من جانب والاتفاقيات الدولية مع الاتفاقيات الإقليمية.

الدراسات السابقة: هناك بعض الأبحاث والدراسات العربية والخليجية التي تطرقت إلى موضوع حماية البيئة البحرية بشكل عام، مع قلة الأبحاث على وجه الخصوص المتعلقة بملوثات السفن في أنظمة دول مجلس التعاون الخليجي والاتفاقيات الدولية ومقارنتها بالاتفاقيات الإقليمية- وهنا نورد بعض الدراسات التي تناولت موضوع حماية البيئة البحرية من جوانب مختلفة نتناول منها ما يلي:

دراسة علمية ل- (صادق، عبد الوهاب 1417هـ-) بعنوان التلوث البيئي) سعى الباحث إلى التعرف على حماية الإسلام للبيئة من التلوث المتمثل في التلوث الغذائي والتلوث الهوائي والتلوث المائي والنفطي وقد خرجت الدراسة على ضرورة صدور تشريعات خاصة بحماية البيئة في العالم العربي ومنها المملكة العربية السعودية، وهناك دراسة اخرى للباحث (صابر، محمد 1421هـ-) بعنوان الإنسان وتلويث البيئة وهي بحث مقدم لمدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، هدفت الدراسة إلى التعرف على ملوثات البيئة بشكل عام، وقد أظهرت نتائجها إلى ضرورة التوعية البيئية، وايضاً دراسة (سلامة. أحمد عبد الكريم 1427) بعنوان (قانون حماية البيئة. دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية وهي عبارة عن كتاب بحثي محكم بلجنة متخصصة من جامعة الملك سعود قد استهدف قوانين واتفاقيات حماية البيئة البحرية والجوية والبرية في أوروبا والعالم العربي مع تناوله الاختصاص بفصل منازعاتها. وقد خلصت الدراسة إلى حداثة قانون البيئة مع ضرورة الاهتمام بصياغة قواعده وهو كتاب محكم ذا قيمة علمية، من خلال استعراض الدراسات السابقة نجد أن اغلب تلك الدراسات استهدفت التلوث البيئي بصفة العموم، بجانب أن ملوثات السفن لم تحظ باهتمام كبير من الباحثين، وتأتي هذه الدراسة مكتملة لتلك الدراسات بجانب انها اكثر شمولية لأنها تتناول القواعد القانونية للحماية من مخلفات السفن في المملكة العربية السعودية، ومن ناحية أخرى ترصد مخلفات السفن بخلاف النفط المسببة للتلوث في المياه الإقليمية.

تقسيمات الدراسة: ضمت المقدمة ومشكلة البحث واهداف البحث واهمية البحث والمنهجية واشتمل على مبحثين هما:

المبحث الأول التحديد القانوني والفني لملوثات السفن: حيث قسم إلى مطلبين: المطلب الأول: الإطار القانوني لملوثات السفن وجاء المطلب الثاني بعنوان: ماهية الملوثات الناتجة عن السفن.

اما المبحث الثاني فتناول: المسؤولية عن أضرار مخلفات السفن وقسم إلى مطلبين هما: المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن ملوثات السفن وجاء المطلب الثاني بعنوان: جزاء المسؤولية القانونية الناشئة عن تلويث المياه الإقليمية، واختتم البحث بالاستنتاجات والتوصيات وقائمة بالمصادر.

## المبحث الأول: التحديد القانوني والفني: لملوثات السفن

المطلب الأول: الإطار القانوني لملوثات السفن.

### المفهوم العام للتلوث:

التلوث بمعناه العام هو تغييراً متعمداً أو تلقائياً في شكل البيئة ناتج عن فعل الإنسان أو نشاطه<sup>(1)</sup>.

(1) د. علي تاج الدين - د. ضيف الله بن هادي. التلوث والبيئة الزراعية مطابع جامعة الملك سعود. 1419 هـ ص 7

ويقصد بتلوث البيئة التغيير الفيزيائي أو الكيميائي أو البيولوجي الذي يؤدي إلى تأثير ضار على الهواء أو الماء أو التربة يؤدي إلى ضرر بصحة الإنسان والكائنات الحية الأخرى ويستنفذ الموارد الطبيعية<sup>(2)</sup>.

عرفه المشرع السعودي في المادة الأولى من نظام البيئة: بوجود مادة أو أكثر من المواد أو العوامل بكميات أو صفات أو لمدة زمنية تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى الإضرار بالصحة العامة أو بالأحياء أو بالموارد الطبيعية أو الممتلكات، أو تؤثر سلباً على نوعية الحياة ورفاهية الإنسان<sup>(3)</sup> ويتفق تعريف النظام مع تقرير المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة الصادر عام 1965م بأنه التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة الإنسانية فيؤثر في الأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية لذلك الوسط<sup>(4)</sup>.

وعرفته الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المبرمة في لندن 1973م بأنه ادخال نفايات أو مواد أخرى من خلال نشاط بشري بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في البحر ينجم عنها أو يحتمل عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالموارد الحية والنظم البيئية البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار واعاقاة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحر والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والحد من إمكانية هذا الاستعمال (1) وعرفته المادة 10 من اتفاقية لندن 1996م بأنه: ادخال نفايات من خلال نشاط بشري بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في البحر ينجم عنها أو يحتمل عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالموارد الحية والنظم البيئية البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار واعاقاة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحر والحط من نوعية مياه البحر للاستعمال والحد من امكانية هذا الاستعمال<sup>(2)</sup>.

وراعت الاتفاقية الدولية في تعريفها للتلوث البحري خصوصية البيئة البحرية ومن تلك التعاريف يتميز التلوث البحري بخصائص تميزه عن التلوث العام للبيئة هي:

- 1- رمي أو صب ملوثات من السفن في البحار سواء بحسن نية أو سوء نية.
- 2- النتائج الضارة للملوثات بالبيئة البحرية والصحة البشرية أو احدهما.
- 3- ادخال الملوثات في البحار قد يكون بالطائرات أو السفن وعرفت هذه الأخيرة في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المبرمة في لندن 1973م بأنها " اية سفينة من أي نوع، أما الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة الخاصة بالتصادم<sup>(3)</sup> البحري في المادة (3) كان في تعريفها للسفينة اكثر دقة وتحديداً من اتفاقية لندن حيث قصدت

(2) د. السيد المراكبي. الحماية القانونية للبيئة من التلوث. دار النهضة العربية - القاهرة. 2010م. ص14  
 (3) النظام العام للبيئة الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/34 في 1422/7/28 هـ المبني على قرار مجلس الوزراء رقم: (193) وتاريخ: 1422/7/7 هـ

4) المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة - عام 1965م  
 (1)اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى اصبح البرتوكول نافذا في مارس 2006م بلغ عدد الأطراف الموقعه عليه 35 دولة وتم التوصل إلى مرحلة هامة لحماية البيئة البحرية في 24 مارس 2006 مع بدء نفاذ بروتوكول لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم 1996 عن إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972  
 (2)اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى اصبح البرتوكول نافذا في مارس 2006م بلغ عدد الأطراف الموقعه عليه 35 دولة وتم التوصل إلى مرحلة هامة لحماية البيئة البحرية في 24 مارس 2006 مع بدء نفاذ  
 (3) القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار ملحق بالاتفاقية لمنع وقوع الاصطدامات في عرض البحر 1972م

بكلمة (سفينة) كل أنواع الوحدات العائمة بما في ذلك الوحدات التي ليس لها إزاحة في الماء والطائرات المائية التي تستخدم في النقل المائي<sup>(4)</sup>.

أما على نطاق الاتفاقيات الإقليمية نجد اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية المنعقدة في عام 1978 م<sup>(5)</sup> عرفت التلوث البحري بأنه "قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية ترتب عليها، أو يحتمل أن ترتب عليها آثار ضارة، كالأضرار بالموارد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية" ونصت ديباجة الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن 1982 م<sup>(1)</sup> (إذ أن الدول تدرك أن تلوث البيئة البحرية في مجموعة مياه البحر الأحمر وخليج عدن (في إطار النظم البيئية المتكاملة) بالزيت والمعادن والمواد الضارة أو السامة الأخرى الناشئ عن الأنشطة البحرية في البر أو البحر وبخاصة تصريف هذه المواد دون تمييز أو مراقبة يشكل تهديدا متزايدا للحياة البحرية والصحة البشرية ولاستخدام الشواطئ والمرافق للأغراض الترفيهية)

واتفقت الاتفاقيات الدولية والإقليمية على الأداة المسببة للتلوث البحري وحصرتها في الإنسان بفعله المباشر والسفن والطائرات حيث عرفت اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 م السفن والطائرات المسببة للتلوث البحري: هي المركبات المحمولة بالماء أو الهواء من أي نوع كانت ويشمل هذا التعبير المركبات ذات الوسادة الهوائية والمركبات العائمة التي يمكن الوصول إليها من البر<sup>(2)</sup> وعرفت اتفاقية البحر الأحمر الإقليمية 1978 م (بأنها أي سفينة مائية أو جوية أو برمائية أو جو مائية من أي نوع بما في ذلك المراكب المعدة للانسياب على الماء والمراكب والغواصات والسفن الطافية سواء كانت مدفوعة من ذاتها أم لا والعائمات المسطحة الثابتة أو المتحركة وأي منشآت أخرى<sup>(3)</sup> واستثنت المادة 14 من الاتفاقية السفن الحربية والسفن التي يقتصر استخدامها على الخدمات الحكومية غير التجارية.

ويدخل تلوث المياه الإقليمية بمخلفات السفن في دائرة التلوث عبر الحدود الذي عرفته منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية بأنه "أي تلوث عمدي أو غير عمدي يكون مصدره أو أصله العضوي خاضعا أو موجودا كلياً أو جزئياً في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة وتكون له آثاره في منطقة خاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى" وله صورتين: ملوثات السفن عبر الحدود ذو الاتجاه الواحد وهو الذي يكون مصدره سفينة في المياه الدولية وينتج آثاره في دولة معينة أو دول والأخر ملوثات السفن عبر الحدود ذو الاتجاهين وهو الملوثات التي تكون مصدرها سفن في

4) اتفاقية التصادم البحري التي اعتمدت في أكتوبر 1972 م تاريخ العمل بها 15 يوليو 1977 م

(5) اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978 م الدول الموقع عليها (إيران - الكويت - العراق - عمان - قطر - المملكة العربية السعودية - أقرت الاتفاقية في مؤتمر الكويت الإقليمي للمفوضين لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية الذي عقد في الفترة من 15 أبريل إلى 23 أبريل 1978 م

(1) اتفاقية جدة الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن الموقع عليها من السعودية واليمن والصومال والاردن وفلسطين اتفاقية الموقع عليها من السعودية وفلسطين والسودان واليمن الموقع عليها 1982 م

(2) لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى أصبح البرتوكول نافذاً في مارس 2006 م بلغ عدد الأطراف الموقعه عليه 35 دولة وتم التوصل إلى مرحلة هامة لحماية البيئة البحرية في 24 مارس 2006 مع بدء نفاذ بروتوكول لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم 1996 عن إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972

(3) المادة الأولى الفقرة الرابعة اتفاقية البحر الأحمر الإقليمية 1982 (اتفاقية جدة الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن الموقع عليها من السعودية واليمن والصومال والاردن وفلسطين

دولة أخرى وتوجد في الدولة الأخرى سفن تنتج مخلفات لها أثارها في الدولة الأخرى (1)، وسلطة الدولة على البحر الإقليمي حددتها المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م:

- 1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي<sup>(2)</sup>
- 2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.
- 3- تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي. ووفقا للمادة 3 من اتفاقية أعالي البحار للمملكة العربية السعودية الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 13 ميلا بحريا تقاس من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية. ومن حق كل سفينة المرور بالمياه الإقليمية السعودية ومعنى المرور وفقا لاتفاقية أعالي البحار يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض:

أ- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرمى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية،

ب- أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المرامي أو المرافق المينائية أو مغادرته. القاعدة في الاتفاقيات الدولية والإقليمية أن السفن الأجنبية لا ينبغي لها أن توجد في البحر الإقليمي للمملكة إلا في حالة المرور العابر ويجب في حالة المرور العابر أن تحترم القواعد الدولية للعبور<sup>(3)</sup> واعتبرت اتفاقية أعالي البحار مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي: أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

#### المطلب الثاني: ماهية الملوثات الناتجة عن السفن

تنوع مخلفات السفن في البحر الإقليمي إلى:

- ملوثات عمدية خطيرة.
  - ملوثات غير عمدية.
- 1- الملوثات العمدية: فرقت الاتفاقية الدولية لأعالي البحار 1982م بين التصريف المتعمد لفضلات السفن وغير المتعمد حيث عرفت المادة الأولى من الاتفاقية: الإغراق بأنه (أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن ويشمل أي اغراق متعمد في البحر للسفن ولا يشمل الإغراق الناجم عن التشغيل الاعتيادي للسفن ومن الاتفاقيات الدولية التي وضعت قواعد للتلوث العمدي اتفاقية التلوث البحري بالزيت لسنة 1954 التي حظرت الغاء الزيت أو مشتقاته في المناطق القريبة من البر<sup>(2)</sup> وما جاء في الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالسفن 1973 التي نصت على " تتعهد الأطراف في الاتفاقية بتطبيق احكام الاتفاقية الحالية ومرفقاتها الملزمة

1) د. احمد عبد الكريم سلامة: قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية - جامعة الملك سعود - 1417هـ - ص

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م

(3) محمد سامي عبد الحميد - محمد السعيد الدقاق: القانون الدولي - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ص 357

1 م 19 من اتفاقية أعالي البحار 1982م

(2) المادة 3 من الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط 1954 والمتعلقة بالترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج لندن 1971

وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تصريف مواد ضارة أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الاتفاقية<sup>(3)</sup>

وهذا ما أكدته أيضاً المادة 14 من نظام البيئة السعودي لسنة 1422 التي حظرت إدخال النفايات الخطرة أو السامة أو الإشعاعية إلى المملكة العربية السعودية، ويشمل ذلك مياهها الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. ويجب على القائمين على إنتاج أو نقل أو تخزين أو تدوير أو معالجة المواد السامة أو المواد الخطرة والإشعاعية أو التخلص النهائي منها التقيد بالإجراءات والضوابط التي تحددها اللوائح التنفيذية وحظر نظام البيئة السعودي بالتالي إلقاء أو تصريف أي ملوثات ضارة أو أي نفايات سامة أو خطيرة أو إشعاعية من قبل السفن أو غيرها في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (1) مؤكداً خطورة ملوثات السفن في مجموعها باعتبارها تشكل مجموعة من المتغيرات الكيميائية أو الفيزيائية أو الاحيائية التي ينتج عنها تولد ملوثات أكثر ضرراً من خلال ظاهرة التعاطم الاحيائي (2) مسببة أضرار خطيرة بالبيئة البحرية وبصحة الإنسان.

2- الملوثات غير العمدية أو التلوث الطارئ ويعتبر من التلوث الغير العمدي المتفق عليه في المواثيق الدولية والإقليمية<sup>(3)</sup>:

- التسرب الزيتي من السفينة التصريف لملوثات إذا كان ضروري لسلامة السفينة أو انقاذ الأرواح.

- التصريف للملوثات الناجم عن عطب لحق بالسفينة ومعداتها بشرط أن يكون مالك السفينة اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية<sup>(4)</sup> ولقد وضعت الاتفاقيات الدولية والإقليمية تدابير لمواجهة الملوثات الغير عمدية والغير متوقعة فنصت المادة (9) من اتفاقية الكويت لعام 1978م على أن تتخذ الدول المتعاقدة ومنها المملكة العربية السعودية سواء منفردة أو مشتركة أو بكلتا الطريقتين، جميع التدابير الضرورية ما يضمن توافر المعدات المناسبة والأشخاص المؤهلين فور الحاجة، لمواجهة حالات التلوث الطارئة في المنطقة البحرية مهما كانت أسبابها، والحد من التلف الناجم عنه أو ازالته وعلى أية دولة متعاقدة عند علمها بأية حالة تلوث طارئة في المنطقة البحرية أن تقوم دون أبطاء بأخطار المنظمة الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، كما تخطر عن طريق الأمانة أية دولة متعاقدة يحتمل أن تتأثر بمثل هذه الحالة الطارئة.

ولقد التزمت المملكة العربية السعودية باتخاذ تدابير مناسبة متوافقة مع الاتفاقية الإقليمية<sup>(5)</sup> ومع القواعد الدولية لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في البحر الناجم عن عمليات التصريف المقصودة أو العارضة من السفن كما تعمل على ضمان الالتزام الفعال بالقواعد المتعلقة بالتحكم في هذا النوع من التلوث بما في ذلك طرق تحميل النفط وإجراءات غسل الزيت الخام وتعدد مصادر ملوثات السفن من (حيوية وكيميائية وعضوية)، التي

(3) اتفاقية ماربول الموقعة 1973 وتم تعديلها في سنة 1978م دخلت حيز تنفيذ 1983 وفي سنة 2005م وقعت عليها 136 دولة وتخضع جميع السفن للموقعة على الاتفاق والرافعة العلم الخاص على بنود هذا الاتفاق بصرف النظر عن مكان تواجدها في البحر

(1) النظام العام للبيئة الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/34 في 28/7/1422هـ المبني على قرار مجلس الوزراء رقم: (193) وتاريخ: 1422/7/7هـ.

2) د محمد صابر: الانسان وتلويث البيئة: مدينة الملك عبد العزيز 2000 - ص12

(3) اتفاقية العمدي اتفاقية التلوث البحري بالزيت لسنة 1954 م تعديلاتها المعنية بإجراءات ناقلات النفط وتحديد حجمها 1971 والاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالسفن 1973 م (اتفاقية ماربول 1973) التي تم تعديلها 1978 دخلت حيز التنفيذ سنة 1983م وفي سنة 2005م وقع عليها 136 دولة منهم المملكة العربية السعودية

(4) م35 من اتفاقية ماربول 2005م

(5) المادة الرابعة والمادة الخامسة من اتفاقية البحر الأحمر الإقليمية 1982

تعرضت لها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973م نستعرض منها: صب النفايات والمخلفات ومياه المجاري والقاء البضائع التالفة في البحار ومخلفات الزيت والتلوث العرضي وانصباب الزيت نتيجة للحوادث البحرية والاعراق للبراميل والطرود المحتوية على مواد خطيرة في البحار، بالتالي يمكن تقسيمها إلى:

- 1- ملوثات طبيعية وهي التي لا يتدخل البشر في التسبب بها وترجع لظروف الطبيعة والمناخية.
  - 2- ملوثات صناعية وهي الملوثات التي استحدثها البشر من خلال نشاطه الصناعي وهي التي تنتج من السفينة لنشاطها البحري كالأبخرة والمواد الصلبة.
  - 3- ملوثات فيزيائية وكيميائية كالضوضاء والاشعاعات الذرية والتلوث الحراري<sup>(1)</sup>
- وتنقسم مخلفات السفن التي تدخل في دائرة الملوثات البحرية، بالنظر إلى أثارها إلى:
- ملوثات عادية: لا تسبب أخطاراً بالبيئة البحرية.
  - ملوثات خطيرة: هي لها تأثير سلبي على الإنسان والبيئة الطبيعية، وتمس التوازن البيئي.
  - ملوثات مدمرة: وهي التي تتعدى فيها الملوثات الحد القاتل وتخل بالتوازن البيئي بشكل كلي ومدمر للحياة البحرية والكائنات الحية على البر معاً.

وإزاء هذا التقسيم السابق نتناول أهم مصادر ملوثات السفن التي تناولتها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973م: وهي الزيت النفطي والمواد السائلة ومياه الصرف الصحي وقلب النفايات في البحر. ونسردها بالتتابع أولاً: النفط: هو سائل اسود مائل للاخضرار ويتركب من خليط معقد من الهيدروكربونية والتي ترتب أساس من الكربون والهيدروجين وتختلف الخواص الفيزيائية والكيميائية للنفط باختلاف انواعه<sup>(2)</sup> عرفته اتفاقية البحر الأحمر الإقليمية بأنه البترول في أي شكل ويشمل الخام وزيت الوقود والزيت الراجع والزيت المكرر وغيرها من المواد المستخرجة من الزيت والتي يحتمل أن يلحق وجودها ضرراً بالبيئة البحرية<sup>(1)</sup>

وعرفته اتفاقية ماربول 2005م بأنه النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والمخلفات الزيتية وبقايا الزيت والمنتجات المتكررة (عدا المواد البتروكيميائية التي تخضع لأحكام الملحق الثاني من الاتفاقية الحالية)<sup>(2)</sup> وينتج التلوث النفطي عن:

- 1- الحوادث التي تقع نتيجة أخطاء في مسار عمليات الإنتاج داخل المياه الإقليمية فيتسرب النفط إلى المياه.
  - 2- حوادث الاصطدام أو الأعطال في المياه يؤدي إلى انتشار بقع الزيت فوق مساحات واسعة من الماء
  - 3- عمليات التفريغ والاستبدال وإلغاء المخلفات النفطية التي تقوم بها الناقلات في عرض البحر<sup>(3)</sup>
- ويؤثر التلوث النفطي أو بالزيت إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية بما فيها الأسماك بجانب أن انتشار الزيت على سطح المياه يؤدي للسلسلة الغذائية مما ينعكس سلباً على الأسماك<sup>(4)</sup>.
- ولقد نصت اتفاقية الكويت لمجال التعاون في حماية التلوث البحري 1978م في المادة 4 منه على: تتخذ الدول المتعاقدة (بما فيها المملكة العربية السعودية) جميع التدابير المناسبة وفقاً للاتفاقية الحالية، وللقواعد المتبعة

(1) د. تاج الدين فتح الله. د. ضيف الله الراجحي: التلوث والبيئة الزراعية. جامعة الملك سعود 1998م ص 13

(2) اثير آل كئثم. نادين المغلي التلوث البحري بالنفط واثاره على البيئة البحرية وطرق ازالته منشور على الانترنت بدون تاريخ

(1) الفقرة الخامسة من المادة الأولى لاتفاقية البحر الإقليمية 1982م

(2) تعليمات تطبيق ملاحق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م وتعديلاتها رقم (1) لسنة 2005م

(3) أ. د. محمد محمود سرور: المرجع السابق ص 120

(4) د. اثير آل كئثم. نادين المغلي التلوث البحري بالنفط واثاره على البيئة البحرية وطرق ازالته منشور على الانترنت بدون تاريخ

في القانون الدولي، لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في المنطقة البحرية الناجم عن عمليات التصريف المقصودة أو العارضة من السفن كما تعمل على ضمان التنفيذ الفعال في المنطقة البحرية للقواعد الدولية المرعية المتعلقة بمكافحة هذا النوع من التلوث بما في ذلك طرق تحميل النفط فوق مياه التوازن وخزانات مياه التوازن المنفصلة بالإضافة لعمليات الغسل بالزيت الخام ولقد حظرت المادة 14 من اتفاقية ماربول تصريف الزيوت خارج المناطق الخاصة بحظر أي تصريف للزيوت أو الخلائط الزيتية في البحر من السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية (400 طن فأكثر إلا إذا تم استيفاء الشروط التالية<sup>(1)</sup>:

- 1- ان تكون السفينة مبحرة.
  - 2- ان تتم معالجة الخليط الزيتي بواسطة معدات لترشيح الزيوت تستوفي متطلبات الاتفاقية
  - 3- ان لا يتجاوز التدفق الزيتي دون تخفيف جزءا في المليون.
  - 4- ان لا يكون الخليط الزيتي في حال ناقلات الزيت ممزوجا بنفايات الشحنات الزيتية
  - 5- ان لا يكون الخليط ممزوجا في حال ناقلات الزيت ممزوجا بنفايات الشحنات الزيتية.
- اما السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 400 طن فيحظر عليها تصريف الزيت والخلائط الزيتية في البحر ويجب أن تحتفظ بها في متن السفينة ليتم تصريفها في وقت لاحق في مرافق الاستقبال.

#### ثانيا: منع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا في عبوات مغلقة

عرفتها المادة الأولى من اتفاقية البحر الأحمر الإقليمية 1982 " بأنها كل مادة ينتج عن إدخالها أو وجودها في البيئة البحرية خطر يهدد أو يضر بتلك البيئة وحظرت المادة 50 من الاتفاقية الإقليمية نقل المواد الضارة إلا إذا كان ذلك يتماشى مع احكام الاتفاقية وحددت المواد الضارة بأنها تلك المواد المعروفة كملوثات بحرية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة، ولقد وضعت المادة 52 من اتفاقية البحر الأحمر 1982م الواقعة عليها المملكة العربية السعودية تدابير لنقل المواد الضارة بالسفن تتمثل في التالي: حيث يجب أن توضع العبوات المحتوية على مادة ضارة وسمماً ثابتاً بالاسم التقني الصحيح (لا يجوز استخدام الاسماء التجارية وحدها) وأن تحمل وسمماً ثابتاً أو بطاقة ثابتة يشيران إلى أن المادة تندرج في عداد الملوثات البحرية، وينبغي استكمال هذا التحديد لطبيعة المادة، حيثما أمكن، بأي وسيلة أخرى كاستخدام رقم الأمم المتحدة ذي الصلة مثلاً من الواجب أن تضمن طريقة وسم الاسم التقني الصحيح وتثبيت البطاقات على العبوات المحتوية على مادة ضارة أن تبقى هذه المعلومات واضحة على العبوات بعد تحملها للغمر في البحر لمدة ثلاثة أشهر على الأقل، وعند النظر في الطرق المناسبة للوسم وتثبيت البطاقات، ينبغي مراعاة القدرة التحملية للمواد المستخدمة وسطوح العبوات.

#### ثالثا: التلوث بمياه الصرف الصحي للسفن:

يقصد بها مياه الصرف وغيرها من النفايات من أي نوع من أنواع المراحيض، وبالوعات دورات المياه؛ أو مياه الصرف من المرافق الطبية التي بالسفن (العيادة والمستشفى... إلخ) من خلال أحواض الغسل والاستحمام وبالوعات الموجودة في هذه المرافق؛ أو مياه الصرف من الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية؛ أو أي مياه عادمة أخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف<sup>(1)</sup>، حيث تحتوي مياه الصرف على كمية كبيرة من املاح الكلوريدات الذي

(1) تعليمات تطبيق ملاحق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 وتعديلاتها (ماربول) 1997م

(1) الملحق الرابع من اتفاقية ماربول الخاص بلوائح منع التلوث بمخلفات التصريف الصحي للسفن

يؤثر على الكائنات الحيوانية البحرية<sup>(2)</sup> وتحظر المواثيق الدولية على السفن تصريف مياه الصرف في البحار مع ذلك المادة (59) من اتفاقية لندن وضعت استثناءات على هذه القاعدة حيث يجوز:

أ- تصريف مخلفات الصرف الصحي في البحر بغرض ضمان سلامة السفينة ومن على متنها أو انقاذ الأرواح في البحار أو

ب- تصريف مخلفات الصرف الصحي نتيجة عطب أصاب السفينة أو معداتها، شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت قبل وقوع العطب وبعده لمنع هذا التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد. ويجب تزويد السفن بشهادة دولية لمنع التلوث بالصرف الصحي ويجب أن يكون بالسفينة منشأة لعلاج مخلفات الصرف أو لتنظيفها أو صهرها للاحتفاظ بالمجاري<sup>(3)</sup>

#### رابعاً: التلوث بنفايات السفن:

عُرفت النفايات بأنها العناصر والمواد على مختلف أنواعها أو أشكالها وطبيعتها<sup>(1)</sup> وعرفت اتفاقية ماربول 2005م بأنها: جميع الفضلات الغذائية باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها والنفايات المنزلية والتشغيلية الناتجة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية فيما عدا المواد المدرجة في ملاحق الاتفاقية<sup>(2)</sup> وتم اعتماد بروتوكول لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن قلب النفايات والمواد الأخرى لعام 1972م في الاجتماع الاستثنائي الذي عقدته الأطراف في لندن في نوفمبر عام 1996 وحل محل اتفاقية عام 1972 "فيما بين الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بروتوكول عام 1996 يمثل تغييراً كبيراً في التنظيم القانوني لقلب النفايات في البحار حيث تولى تنظيم استخدام البحر كمستودع للمواد النفايات في ذلك وحظر الإغراق، باستثناء المواد المعتمدة في البروتوكول وهذا يتماشى مع اتفاقية عام 1972 التي سمحت بإلقاء النفايات في البحر، فيما عدا تلك المواد على قائمة المحظورة.<sup>(3)</sup>

وعرفت عملية قلب النفايات في اتفاقية لندن 1996م في المادة (4) منها بأنه: أي طرح متعمد بحراً لنفايات أو مواد أخرى من سفن أو تخزين لنفايات أو مواد أخرى في قاع البحر وترتبته من سفن، أي طرح متعمد بحراً لسفن أو طائرات أو منصات أو منشآت اصطناعية أخرى مقام في البحر، أي تخزين لنفايات أو مواد أخرى في قاع البحر وترتبته التحتية من سفن أو طائرات أو منصات أو منشآت اصطناعية أخرى مقامة وحظر البروتوكول جميع أشكال القلب للنفايات ويسري الحظر على النفايات الصناعية والنفايات المشعة وعلى ترميد النفايات الصناعية<sup>(4)</sup>. ويقصد بنفايات السفن التي تعد من المخلفات والتي تدخل في دائرة الملوثات جميع الفضلات الغذائية، باستثناء الأسماك الطازجة وأجزائها، والنفايات المنزلية والتشغيلية الناتجة أثناء التشغيل العادي للسفينة والتي قد

(2) د نوري طاهر الطيب قياس التلوث البيئي: جامعة الملك سعود دار المريخ الرياض 1988م ص 12

(3) هذا الملحق دخل حيز التنفيذ في 23-9-2003م وتم تعديله في 2004 هو غير ملزم للدول المتعاقدة

(1) المادة 8 من بروتوكول عام 1996 لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى أصبح البروتوكول نافذاً في مارس 2006م بلغ عدد الأطراف الموقعة عليه 35 دولة وتم التوصل إلى مرحلة هامة لحماية البيئة البحرية في 24 مارس 2006 مع بدء نفاذ بروتوكول لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم 1996 عن إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972

(2) الملحق الخامس من اتفاقية ماربول 2015 الخاص بلوائح من التلوث بقمامة نفايات السفن 2005

(3) اتفاقية لندن وبروتوكولها دورهما واسها ماتهما في حماية البيئة البحرية المنظمة البحرية - ص - دون تاريخ - www.

(4) المنظمة البحرية مرجع سابق ذكره ص 1

تدعو الضرورة إلى التخلص منها بصورة متواصلة أو دورية، فيما عدا المواد المعروفة أو المدرجة في ملاحق أخرى من الاتفاقية.

والنفايات التي تطرحها السفن تتمثل في الآتي<sup>(1)</sup>: النفايات الصلبة النفايات المشعة أو النووية وتم تعريف الأضرار النووية بأنها: الخسائر في الأرواح أو الإصابات والخسائر والأضرار التي تحدث في الممتلكات الناتجة عن الخواص الإشعاعية أو عن اجتماع الخواص الشعاعية والسامة أو كل ما ينتج عن الوقود النووي أو الفضلات المشعة لها تأثيرات على الأحياء البحرية على المدى البعيد والقريب فهي تؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة من شأنه الأضرار بالكائنات البحرية التي تعتبر أساسا للسلسلة الغذائية وتلقائيا يؤثر ذلك على الهرم الغذائي وأيضا تتسبب النفايات المشعة أضرارا بالجينات الوراثية للحيوانات البحرية<sup>(2)</sup>

وحظرت أيضا اتفاقية لندن 1996م طرح مخلفات السفن التي تدخل في دائرة الملوثات التالية:

- اللدائن بأنواعها المختلفة، بما فيها على سبيل المثال لا الحصر، الحبال، وشباك الصيد الاصطناعية، وأكياس القمامة البلاستيكية، والرماد الناتج عن ترميد المنتجات البلاستيكية التي قد تحتوي على مخلفات سامة أو مخلفات فلزات ثقيلة<sup>(3)</sup>
- جميع أنواع القمامة الأخرى، بما في ذلك منتجات الورق، والخرق، والزجاج، والقطع المعدنية، والقوارير، والفخاريات، الحشايا، والبطانات، ومواد التعبئة<sup>(4)</sup>

ولقد نصت المادة 5 من اتفاقية الكويت الإقليمية على أن تتخذ الدول المتعاقدة ومنها المملكة العربية السعودية جميع التدابير المناسبة لمنع وتقليل ومكافحة التلوث في المنطقة البحرية الناجم عن الفناء الفضلات وغيرها من المواد من السفن، كما تعمل على ضمان التنفيذ الفعال في المنطقة البحرية للقواعد الدولية المتعلقة بمكافحة هذا النوع من التلوث كما ورد في الاتفاقيات ذات الصلة.

وفي هذا الصدد الزمت المملكة العربية السعودية سلطات كل ميناء بأن توفر مرافق مناسبة لاستقبال وتصريف مختلف أنواع النفايات التي تنتجها السفن وبما في ذلك النفايات المرتبطة بالبضائع المحملة على السفن<sup>(1)</sup> وصممت المرافئ في المملكة بحيث تكون قادرة على استيعاب جميع أنواع مخلفات السفن بما في ذلك الزيوت والمواد الكيماوية.

## المبحث الثاني: المسؤولية والجزاء عن أضرار ملوثات السفن

### المطلب الأول: المسؤولية الناشئة عن ملوثات السفن

أقرت اتفاقية جنيف 1958م أن المرور البريء في المياه الإقليمية حق للسفن الأجنبية لكن عليها عند استعمالها هذا الحق مراعاة القوانين واللوائح البيئية، فلا يحق للسفينة أثناء مرورها أو وجودها في البحر الإقليمي أن تقوم بأعمال من شأنها أن تمس النظام البحري البيئي، وللمملكة أن تتخذ جميع الوسائل اللازمة لمنع قلب ملوثات

(1) أحمد عبد الكريم سلامة مجلة الدراسات الدبلوماسية - وزارة الخارجية المملكة العربية السعودية - العدد 12 - 1996 - ص 122

(2) سلسلة كتاب الامن والحياة يصدر من مجلة الامن والحياة دار جامعة نايف الرياض 2016 - ص 73

(3) م 69 من اتفاقية لندن الخاصة بطرح النفايات 1996م

(4) م 71 من الاتفاقية الخاصة بطرح النفايات 1996م

1) المملكة العربية السعودية المؤسسة العامة للمرافئ القسم الفرعي 31- 1 ص 1

السفن في مياهها الإقليمي ولها حق التتبع والمطاردة للسفن الأجنبية في حالة ارتكاب فعل ملوث<sup>(2)</sup> حيث لها كامل سيادتها على مياهها الإقليمية والداخلية وحق الرقابة والإشراف على المنطقة المجاورة ولها الحق في اتخاذ التدابير الملائمة لرصد الملوثات والتعاون مع المنظمات الدولية ومع الدول الأخرى<sup>(3)</sup> ونظمت اتفاقية بروكسل لعام 1969م الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالبتروول حيث هي أول اتفاقية دولية تضع قواعد للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط حيث قررت مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي تحدث نتيجة ملوثات السفينة وهناك حالات يعفي فيها مالك السفينة<sup>(4)</sup>.

وتنص المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م (أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها) لذلك للمملكة أن تتخذ تدابير لحماية المياه الإقليمية من ملوثات السفن مستخدمة أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع مقدراتها التي تمنع التلوث من السفن وتأمين سلامة العمليات البحرية وتمنع التصريف المتعمد وغير المتعمد لمخلفات السفن<sup>(1)</sup> ووضع البرتوكول الإقليمي للبحر الأحمر الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة عدد من التدابير تستطيع المملكة اتخاذها لمواجهة ملوثات السفن في إطار الأسس الإقليمية سواء كانت منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو المتعدد منها:<sup>(2)</sup>

- إنشاء مركز للطوارئ البحرية تكون من مهامه جمع المعلومات المتعلقة بمواجهة حالات الطارئة.
  - معاونة الدول على اعداد القوانين والأنظمة.
  - تنسيق برامج التدريب على مكافحة التلوث.
  - إنشاء نظام اتصال مع المنظمات الدولية العالمية والإقليمية.
- ووفقاً للمادة 10 من البرتوكول الإقليمي للبحر الأحمر لمكافحة التلوث بالزيت 1982م فيحق للمملكة عند وقوع الكارثة طلب المساعدة المباشرة من أي طرف متعاقد وتشمل المساعدة:
- العاملين والمواد والمعدات بما في ذلك التسهيلات والوسائل اللازمة للتخلص من الملوثات التي يتم جمعها.
  - أعمال المراقبة والرصد.
  - تسهيل نقل العاملين والمعدات من وإلى عبر أراضي الأطراف المتعاقدة.

#### المسؤولية القانونية مسؤولية مالك وربان السفينة عن أضرار التلوث:

أقرت المادة 1/2 من اتفاقية بروكسل 1962م الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية التي يكون سببها فيها وكذلك نصت اتفاقية بروكسل لعام 1971 الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية وتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالمياه الإقليمية للمملكة نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة

(2) د شهاب سليمان: القانون الدولي العام - مكتبة المتنبئ - ص 298

(3) ا د محمد محمود السرياني: المنظور الإسلامي لقضايا البيئة (دراسة مقارنة) جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض 2006م - ص 118

(4) الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث عن التلوث النفطي بروكسل 1969

(1) المادة 194 اتفاقية أعالي البحار 1982م

(2) المادة الثالثة البرتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة 1982م دخلت حيز التنفيذ أغسطس 1985م (الأردن - السعودية - السودان - الصومال - مصر - اليمن)

المملكة بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي<sup>(1)</sup> وهذا ما قرره المادة 217 من اتفاقية عالي البحار 1982م (تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة ولقوانينها وانظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه) ونصت اتفاقية بروكسل المعدلة ببرتوكول لندن المنعقدة في 1973م والتي تطبق على السفن التجارية فقط أن للدولة الحق في أن تتخذ في مواجهة كل السفن التجارية أياً كان العلم الذي ترفعه كافة ما تدعوا إليه الحاجة من تدابير، غايتها حماية مياها الإقليمية والداخلية من التلوث<sup>(2)</sup> وتتحدد مسؤولية مالك السفينة في نطاقين:

أولاً: مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه: يسأل مالك السفينة أو مجهزها مديناً عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم قلب ملوثات في البحر الإقليمي فيكون مالك السفينة مسؤولاً عنهم بناءً على قواعد المسؤولية التقصيرية (4) ولا يسأل عن الضرر إلا بقدر قيمة السفينة

ثانياً: مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها عن أفعاله: يكون مسئولاً عن الخطأ الناتج من أفعاله الشخصية وهذه المسؤولية من حيث الأصل تكون مسؤولية غير محددة فتكون جميع أمواله ضامنة، لأن في القانون الدولي لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسؤولية إذا كان الدين ناشئاً عن الضرر النووي والضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى ولقد اقرت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001 في المادة الثالثة منها مسؤولية مالك السفينة وقت وقوع الحادثة عن أضرار التلوث الذي تسبب فيه أي وقود زيتي للسفينة موجود على متنها أو صادر عنها مع عدم تحميله المسؤولية عن أضرار التلوث إذا ثبت التالي:

- الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب، أو القتال، أو الحرب الأهلية، أو التمرد، أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتي وقاهر.

- أن الأضرار قد نجمت كلياً عن فعل أو تقصير أتاه طرف ثالث بنية إحداث الضرر
- أن الأضرار قد نجمت كلياً عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى، في إطار ممارستها لوظيفتها تلك.

ويجوز إعفاء مالك السفينة كلياً أو جزئياً أو تحميله مسؤولية تضامنية. بناءً على الاتفاقية الدولية لمسؤولية الأضرار عن التلوث 2001م إذا أثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كلياً أو جزئياً عن فعل أو تقصير أتاه بنية إحداث الضرر الشخص الذي تعرض لهذا الضرر.

#### المطلب الثاني: جزاء المسؤولية القانونية الناشئة عن تلويث المياه الإقليمية

قيدت المادة 230 من اتفاقية أعالي البحار 1982م الدولة المتضررة في اتخاذ عقوبات جنائية حيث لا يجوز للدول أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه إلا في حالة فعل تلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي، وعلى المملكة في حالة تضرر بحرهما الإقليمي من أي من

1 م 23 من اتفاقية أعالي البحار 1982م

(2) د. محمد سامي وآخرين القانون الدولي العام دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية - 2002 م - ص 237

3 د مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 146

ملوثات السفن أخطار دولة العلم باي تدابير متعلقة بحجز السفينة بشرط أن تكون السفينة ارتكبت فعل إلقاء أو تصريف أي ملوثات ضارة أو أي نفايات سامة أو خطرة أو إشعاعية أو غيرها في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وقررت المادة 18 من نظام البيئة السعودي 1422 عقوبات جزائية على الملوثات المتعمدة مع مراعاة المادة (230) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموافق عليها بالمرسوم الملكي ذي الرقم (م/17) والتاريخ 1416/9/11هـ- ومع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد تقررها أحكام الشريعة الإسلامية أو ينص عليها نظام آخر، يعاقب من يدخل ملوثات في البحر الإقليمي بالسجن لمدة تزيد على خمس سنوات أو بغرامة مالية لا تزيد على خمسمائة ألف ريال أو بهما معاً مع الحكم بالتعويضات المناسبة، مع إلزام المخالف بإزالة المخالفة ويجوز حجز السفينة لمدة لا تتجاوز تسعين يوماً، وفي حالة العود يعاقب المخالف بزيادة الحد الأقصى لعقوبة السجن على ألا يتجاوز ضعف المدة أو بزيادة الحد الأقصى للغرامة على ألا يتجاوز ضعف هذا الحد أو بهما معاً مع الحكم بالتعويضات المناسبة ويجوز بصفة مؤقتة أو دائمة أو حجز السفينة بصفة مؤقتة أو مصادرتها.

بناء على ذلك فمن حق المملكة العربية السعودية في حالة الضرر من ملوثات سفينة رفع دعوى مدنية واتخاذ جزاءات جنائية في مواجهة السفينة الفاعلة بشرط أن لا تكون دولة العلم اتخذت إجراء في مواجهة السفينة ويقع الاختصاص لمحاكم المملكة في ذلك.

### الخاتمة:

تطرقنا من خلال هذه الدراسة لموضوع هام ألا هو الحماية القانونية للمياه الإقليمية السعودية من ملوثات السفن في نظام البيئة السعودي الاتفاقيات الدولية والإقليمية وذلك من خلال التحديد القانوني والفني للملوثات الضارة الناجمة من السفن وبيان المسؤولية القانونية والتدابير المناسبة لمعالجة التلوث الإقليمي وفيما يلي اهم النتائج التي توصلنا اليها:

- توجد مواثيق دولية خاصة بحماية المياه الإقليمية من ملوثات السفن.
- حدد نظام البيئة السعودي 1422 مفهوم التلوث ومصادره بصفة العموم.
- اولت المملكة العربية السعودية اهتماماً كبيراً بحماية مياهها الإقليمية من ملوثات السفن في الاتفاقيتين الإقليميتين " اتفاقية الكويت 1978 واتفاقية جدة 1982م
- وضع المشرع السعودي قواعد خاصة لمواجهة الحالات الطارئة لملوثات السفن بجانب مواقع لتفريغ السفن لنفاياتها وانشاء مراكز متخصصة ومعنية بالتدريب وتوفير المعلومات والخبراء لمواجهة أضرار الملوثات على البحر الإقليمي بالتوافق مع احكام الاتفاقيات الدولية والإقليمية المنضمة اليها المملكة العربية السعودية.

### تتمثل اهم التوصيات:

- وضع تشريع خاص بحماية البيئة البحرية من ملوثات السفن بحيث يوضع تعريف لكل ملوث بحري ويبين التدابير الوطنية واحكام المسؤولية عن الأضرار والعقوبة المناسبة للتلوث البحري المتعمد.
- إقامة مواقع إلكترونية متخصصة بالتلوث البحري الناجم عن مخلفات السفن.
- وضع نظام لسجل موحد تقيد فيه جميع أسماء مالكي السفن العابرة للبحر الإقليمي.
- إقامة كليات متخصصة في البيئة البحرية وملوثاتها.
- عقد المؤتمرات الإقليمية والوطنية داخل المملكة وورش العمل توضح الملوثات من السفن واليات التخلص منها.

## قائمة المصادر والمراجع:

### أولاً: الكتب

- 1- أثير آل كلثم. نادين المغلي التلوث البحري بالنفط وآثاره على البيئة البحرية وطرق ازالته منشور على الانترنت بدون تاريخ
- 2- أحمد عبد الكريم سلامة مجلة الدراسات الدبلوماسية وزارة الخارجية المملكة العربية السعودية - العدد 12-1996.
- 3- أحمد عبد الكريم سلامة: قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية - جامعة الملك سعود-1417هـ.
- 4- السيد المراكبي. الحماية القانونية للبيئة من التلوث. دار النهضة العربية- القاهرة. 2010م.
- 5- تاج الدين فتح الله. د. ضيف الله الراجحي: التلوث والبيئة الزراعية. جامعة الملك سعود 1998م
- 6- سلسلة كتاب الامن والحياة يصدر من مجلة الامن والحياة دار جامعة نايف الرياض 2016
- 7- علي تاج الدين - د. ضيف الله بن هادي. التلوث والبيئة الزراعية مطابع جامعة الملك سعود. 1419 هـ.
- 8- محمد صابر: الإنسان وتلوث البيئة: مدينة الملك عبد العزيز 2000
- 9- محمد محمود السرياني: المنظور الإسلامي لقضايا البيئة (دراسة مقارنة) جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية- الرياض 2006م
- 10- نوري طاهر الطيب قياس التلوث البيئي: جامعة الملك سعود دار المريخ الرياض 1988م.
- 11- يوسف شمس الدين: امن وحماية البيئة وتطوير دور الجهاز الأمني الشارقة المجلد 17 العدد الأول ابريل 2004

### ثانياً: الاتفاقيات والأنظمة:

- 1- اتفاقيات بروكسل المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث بالبترول عام 1969م
- 2- اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978
- 3- اتفاقية التصادم البحري 1972م
- 4- تعليمات تطبيق ملاحق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 وتعديلاتها (ماربول) 1972
- 5- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المبرمة في لندن 1973م
- 6- اتفاقية أعالي البحار 1982م
- 7- اتفاقية جدة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الاحمر وخليج عدن 1982م
- 8- البرتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة 1982م دخلت حيز التنفيذ أغسطس 1985م الأردن - السعودية - السودان - الصومال - مصر - اليمن
- 9- النظام العام للبيئة الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/34 في 1422/7/28هـ- المبني على قرار مجلس الوزراء رقم: (193) وتاريخ: 1422/7/7هـ-
- 10- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام 2001
- 11- اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى النافذ في مارس 2006م
- 12- تعليمات تطبيق ملاحق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م وتعديلاتها رقم (1) لسنة 2015م

## Legal protection of territorial waters from ship contaminants in Saudi law

**Abstract:** This article aims to identify the contaminants of ships in the territorial waters of the Kingdom of Saudi Arabia and review the international and regional conventions that have been concerned with the legal protection of regional waters from pollution.

The subject was dealt with the presentation, analysis and interpretation of legal rules for the protection of the marine environment from ship pollutants, measures and liability for damage, and the article followed the comparative descriptive analytical approach. The results of the study indicate that the regional agreements and the Saudi environmental law are affected by the provisions of the international conventions for the protection of the marine environment ,with special rules for emergency response to marine pollution.

**Keywords:** Ship contaminants- Regional waters- Saudi Arabia.