

إغراق النفايات الخطرة وتفريغها في الاتفاقيات الدولية

إشراف الأستاذ الدكتور

إعداد طالبة الماجستير

حسام الدين ساريح

صبا جابر جندي *

كلية الحقوق

جامعة دمشق

الملخص

تحظى مسألة وجود النفايات الخطرة على أرضنا باهتمام كبير على المستوى العالمي نظراً إلى خطورة وجودها وتأثيرها الضار في الإنسان والبيئة. ويزداد الأمر خطورةً عندما يتم التخلص من هذه النفايات بطرائق غير مشروعة ومن أهم هذه الطرائق عمليات الإغراق والتفريغ التي لم يعد خافياً على أحد ضررها الذي بات يتعدى حدود البلد الواحد ليغدو ضرراً عاماً شاملاً لدول العالم جميعها نتيجة اتباع الدول المتقدمة اقتصادياً سياسة إلقاء نفاياتها السامة وتصريفها في أراضي دول العالم الثالث وبحارهم. وقد تناولت الاتفاقيات الدولية والإقليمية هذه الصور بشيء من الدقة والتفصيل نظراً إلى ضرورة وأهمية تحديد المقصود بهذه المصطلحات، ماذا تشمل وما يخرج عنها. فضلاً عن تعيين الحالات التي تعد فيها هذه العمليات مشروعة، والحالات التي تعد فيها غير مشروعة. وبناءً على ذلك فقد اكتفت قوانين الدول العربية والأجنبية بالنص على العقوبة المحددة لكل سلوك مجرم نصت عليه هذه الاتفاقيات، تاركَةً مهمة التجريم وتحديد أنواع السلوك المجرم لهذه الاتفاقيات التي أسهمت الدول سواءً على المستوى العالمي أو الإقليمي بإبرامها ووضع نصوصها موضع التنفيذ.

* مؤفدة إلى جامعة دمشق لنيل شهادة الماجستير

مقدمة:

شهدت معظم دول العالم في القرن الماضي نمواً اقتصادياً لم يسبق له مثيل في مجالات عدة كالصناعة والتجارة والزراعة... وتوسعت تبعاً لذلك النشاطات الإنسانية مما انعكس على نوعية النفايات الناتجة عن هذه النشاطات وأثرها في البيئة والإنسان. وتراوحت هذه النفايات ما بين النفايات شديدة الخطورة، والمتوسطة الخطورة، والنفايات القليلة الخطورة أو العادية.

حظيت مسألة وجود النفايات الخطرة⁽¹⁾ على أرضنا باهتمام كبير على المستوى العالمي نظراً إلى آثارها السلبية التي تزداد بشكل خاص عندما يتم التخلص من هذه النفايات بطرق غير مشروعة كالإغراق والتصريف والتفريغ والإلقاء... والتي من شأنها نقل ضرر هذه النفايات إلى خارج حدود الدولة المنتجة لها مما يجعل خطرهما عاماً. وهو ما ثبت عملياً من خلال ظهور العديد من الأضرار الناتجة عن التخلص من نفايات خطرة في أماكن بعيدة عن أماكن توليدها، من ذلك قيام السفن الروسية بإفراغ /1700/ طن من النفايات النووية الخطرة في بحر اليابان على مستويات ضحلة الأمر الذي تسبب في ارتفاع مستوى الإشعاع في تلك المنطقة إلى درجة عالية جداً أثرت بشكل سلبي في الكائنات الحية كافة في تلك المنطقة والمناطق المجاورة.⁽²⁾ لفتت هذه العمليات انتباه دول العالم إلى خطر هذه النفايات فسارعت لإبرام الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تناولت هذه العمليات بنوع التفصيل. تلا ذلك اتفاقية بازل لعام /1989م/ التي تعرضت لعمليات الاتجار غير المشروع بالنفايات الخطرة⁽³⁾ وعدت أن أي عملية نقل للنفايات الخطرة

(1) تُعرف النفايات الخطرة بأنها النفايات الناتجة عن النشاطات الإنسانية الاقتصادية والخدمية، والتي تحمل إحدى صفات الخطورة كالفابلية للانفجار، القابلية للاشتعال بذاتها أو بوجود عامل مساعد، الأكسدة، السمية،... وبناءً عليه يدخل في مفهوم النفايات الخطرة في هذا البحث النفايات الصناعية والزراعية والطبية والنووية،... مادامت توافرت فيها إحدى صفات الخطورة. م/1 من نظام إدارة النفايات الخطرة لعام /2003م/ الصادر عن الهيئة العامة لشؤون البيئة في سورية.

(2) د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، رسالة دكتوراه، جامعة أسسوط، دار الكتب القانونية، ودار شتات للنشر والبرمجيات، المحلة الكبرى، مصر، 2008م، ص66.

(3) تعد اتفاقية بازل من أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنفايات الخطرة وحركتها عبر الحدود، اعتمدت في مدينة بازل بسويسرا بتاريخ 1989/3/22م، ودخلت حيز النفاذ في العام /1992م/، ومن بين الدول المصادقة عليها فرنسا، أمريكا، بريطانيا، ودول عربية عدة من بينها سورية، مصر، لبنان، الأردن، السعودية..... وردت تسمية الاتجار غير المشروع بالنفايات عامة والخطرة خاصة أول مرة في اتفاقية بازل التي حددت المقصود به في نص م(21/1) على النحو الآتي: " الاتجار غير المشروع: أي حركة لنفايات خطرة أو لنفايات أخرى عبر الحدود على النحو المحدد في المادة /9/ ".

الأصل أن الاتجار: كل تصرف بمقابل، ولكن اتفاقية بازل لم تتطلب توافر قصد الحصول على مقابل مادي أو معنوي، ولا حتى امتحان الاتجار من قبل الناقل أو من يعمل لصالحه، فعدت أي نقل للنفايات الخطرة عبر الحدود اتجاراً مادام أنه تم وفقاً للمادة

عبر الحدود ناتجة عن التخلص المقصود من هذه النفايات هي اتجاراً غير مشروع بها وفقاً لما جاءت به م(5/9) من هذه الاتفاقية.

وبذلك تكون اتفاقية بازل قد تعرضت لمسألة إغراق النفايات الخطرة على أنها صورة خاصة من صور الاتجار بهذه النفايات مما يمكن من عد هذه الاتفاقية اتفاقية ثانوية بالنسبة إلى عمليات إغراق النفايات الخطرة.

وبناءً عليه ستتم دراسة عمليات الإغراق والتفريغ في معرض دراسة أنواع السلوك الموثق للبيئة البحرية التي أولتها معظم دول العالم جلّ اهتمامها وسنت القوانين لحمايتها واتخذت الإجراءات الكفيلة بالحفاظ عليها والتصدي لمصادر تلويثها.

وتتمثل أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على عمليات الإغراق والتفريغ التي تنال من بيئتنا وتُهلك أحياءها ومواردها. ويتطلب ذلك مناقشة الأحكام العامة التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، والتعرف بشكل مفصل إلى هذه الأفعال والبحث في مدى مشروعية هذه العمليات.

وفي سبيل ذلك تتوزع الدراسة على النحو الآتي:

المبحث الأول: الإغراق

المطلب الأول: ماهية الإغراق

المطلب الثاني: الإغراق المشروع

المبحث الثاني: التفريغ

المطلب الأول: ماهية التفريغ

المطلب الثاني: التفريغ المشروع

9/ من هذه الاتفاقية - من دون إخطار جميع الدول المعنية، أو من دون الحصول على موافقتها، أو الحصول على هذه الموافقة عن طريق التزوير أو الادعاء الكاذب أو الغش أو بشكل لا يتفق من الناحية المادية مع الوثائق، وكذلك أي نقل ناتجة عن التخلص المقصود من النفايات الخطرة أو النفايات الأخرى كعمليات الإلقاء. وبناءً عليه فإن التخلص المقصود من النفايات هو اتجار بموجب اتفاقية بازل.

المبحث الأول: الإغراق

إغراق النفايات السامة والخطرة مصدر مهم من مصادر تلوث البيئة، وغالباً ما تعتمد الدول المتقدمة إلى إغراق أعالي البحار بكميات كبيرة ونوعيات مختلفة من هذه النفايات التي تُقدَّر بأكثر من /500/ ألف مركب كيميائي سنوياً فضلاً عن المواد البترولية والمواد المشعة⁽¹⁾ والمركبات الكيميائية العضوية وغير العضوية كالزئبق⁽²⁾. وتلجأ هذه الدول إلى أعالي البحار بوصفها منطقة مفتوحة لا تخضع لسلطة دولة معينة لتتخلص من نفاياتها السامة متناسية القدرة الاستيعابية لهذه البيئة، فعلى الرغم من أن أعالي البحار منطقة مفتوحة لكل الدول إلا أن استعمالها مشروط بالأ تاتي هذه الدول من النشاطات ما يضرّ بيئة أعالي البحار وهذا الالتزام هو التزام عام يقع على عاتق جميع الدول لأن البيئة البحرية تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء.⁽³⁾ ولتفصيل أحكام عمليات الإغراق سيتم بيان المقصود بالإغراق، وبيان مدى مشروعيته كما يأتي:

المطلب الأول: ماهية الإغراق

المطلب الثاني: الإغراق المشروع

المطلب الأول: ماهية الإغراق

تنبهت دول العالم على الأخطار الناجمة عن عمليات الإغراق غير المشروعة للنفايات الخطرة وحاولت التصدي لهذه العمليات عن طريق عدّها – أولاً – عمليات غير مشروعة، ومن ثمّ وضع

(1) الأشعة المنبعثة عن المواد ذات النشاط الإشعاعي – أي المواد التي تملك القدرة على النفاذ في المواد. د. ممدوح عطية، د. سحر مصطفى حافظ، المخاطر الإشعاعية بين البيئة والتشريعات القانونية في الوطن العربي، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى، 2005م، ص9، ص257.

(2) الزئبق سائل فضي، يتجمد ليغدو شبيهاً بالرصاص في مظهره. الزئبق سُم متراكم يصعب على الجسم التخلص منه، يتجمّع مدة طويلة حتى يصل إلى المستوى الخطر ولذا فهو يعدّ خطراً على البيئة والإنسان. اكتشف العلماء مركبات الزئبق السامة في النباتات والحيوانات التي يتغذى بها الإنسان وفي معظم الأطعمة التي يتناولها <http://muhtawa.org/index.php/%D8%B2%D8%A6%D8%A8%D9%82>

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مطابع جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، الرياض، 1997م، ص105، 104، 85، 45. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، عدن، 2006م، ص60، 31. د. نبيلة عبد الحليم كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993م، ص285، 284.

أسس وقواعد لإمكانية إغراقها في البيئة من خلال معاهدات إقليمية تارةً ودولية تارةً أخرى وهو ما ستتم مناقشته فيما يأتي.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية ذات الطابع العالمي

على الصعيد الدولي تم بدايةً إبرام اتفاقية أوسلو بشأن منع التلوث البحري بالإغراق من السفن والطائرات في 1972/2/15م التي كانت بمنزلة أول معالجة دولية لهذه المسألة، ولكن من دون أن يكون لها أي تطبيق فعلي على أرض الواقع فبقيت نصوصها حبيسة الأوراق فتم إبرام اتفاقية لندن بشأن منع التلوث البحري من إغراق النفايات والمواد الأخرى بتاريخ 1972/11/13م، التي عرفت بالاتفاقية العامة للإغراق لشمول أحكامها الإطار الأساسي للإغراق.⁽¹⁾

عرفت اتفاقية لندن للإغراق في المادة (1/3)⁽²⁾ على النحو الآتي:

"يعني الإغراق:

- أي تخلص مقصود في البحر للمواد والنفايات المنتجة خارج السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى.
- أي تخلص مقصود في البحر للنفايات أو المواد الأخرى الناتجة عن السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى ذاتها⁽³⁾.

(1) تسري هذه الاتفاقية على جميع البحار والمحيطات، فضلاً عن تناولها لأهم الأحكام المتعلقة بالإغراق سواء أكان ذلك من خلال بيان المراد بالإغراق وما يخرج عنه، حالات مشروعيته وعدم مشروعيته،... الأمر الذي جعل منها مرجعاً مُعتمداً من قبل معظم دول العالم التي اكتفت بالنص على الجزاء الموافق لسياستها الداخلية كما هو الحال في فرنسا التي صدر فيها القانون رقم 76/599 بتاريخ 1976/7/7م بشأن التلوث بواسطة عمليات الدفن والإغراق الذي جاء منفذاً لأحكام هذه الاتفاقية، مُتضمناً العقاب المحدد للجرائم التي جاءت الاتفاقية على ذكرها كحظر إلقاء بعض أنواع النفايات حظراً مطلقاً - م/5 من الاتفاقية - وحظر تصريف أو إلقاء النفايات بوجه عام من دون موافقة مسبقة من السلطات الوطنية المختصة - م/6 من الاتفاقية. د. فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة قار يونس، ليبيا، الطبعة الأولى، 1998م، ص 156.

(2) أما النص الأصلي للمادة (1/3) فهو الآتي:

1. (a) "Dumping" means:
 (i) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
 (ii) any deliberate disposal at sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea.

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/dumping1972.html>

(3) النفايات والمواد الأخرى وفقاً لما نصت عليه م(4/3) من اتفاقية لندن لعام 1972/م، أي مواد، من أي نوع كان، ما دام توافر فيها قوام ووصف المادة.

اهتمت اتفاقية لندن لعام 1972/م بحظر عمليات الإغراق وحثت الدول الأعضاء على مراقبة منتجاتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للتقليل من كمية النفايات الضارة التي يتم التخلص منها وجسدت هذا الاهتمام في تعريفها للإغراق عندما خصت البند الأول من م(1/3) بالمواد والنفايات المنتجة مسبقاً خارج السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت الصناعية البحرية والتي يتم التخلص منها قصداً من قبل هذه السفن أو الطائرات الناقلة لها. أما البند الثاني فقد أشار إلى النفايات والمواد الأخرى التي يكون مصدرها النشاطات الممارسة في السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى.⁽⁴⁾ من ذلك النفايات الناتجة عن المعالجة الأولية لبعض أنواع النفايات الخطرة⁽⁵⁾ والنفايات الناتجة عن منشآت استخراج النفط في البحر ومياه غسل الخزانات المخصصة لنقل النفايات والمواد الخطرة.

وبذلك تكون اتفاقية لندن قد لفتت انتباه العالم إلى حالات التخلص المقصود من النفايات الناتجة عن النشاطات الممارسة على السفن أو الطائرات وفي المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى التي لا تقل خطورة عن حالات التخلص المقصود الوارد في البند الأول بشأن النفايات المنتجة مسبقاً من مختلف النشاطات الإنسانية كالنفايات الصناعية والمبيدات مما يضيف على تعريف اتفاقية لندن للإغراق صفة الشمول لأيّ تخلص مقصود من شأنه المساس بسلامة البيئة البحرية، والجرأة في طرح ومعالجة جوانب لم تكن واضحة في أذهان الكثيرين.⁽¹⁾

"Wastes or other matter" means material and substance of any kind, form or description.

⁽⁴⁾ ويُفهم من ترجمة البند الثاني أنّ نفايات السفن تعني النفايات التي مصدرها السفن لأنّ ترجمة "of" تعني أنّ هذه المواد والنفايات ناتجة عن السفن وبمعنى أدق مصدرها الأنشطة الممارسة في السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى، ماعدا النفايات الناتجة عن الأنشطة الاعتيادية للسفن كالنفايات الناتجة عن عمليات الشحن وهذه يتم التخلص منها عرضاً بشكل غير مقصود.

⁽⁵⁾ بعض أنواع النفايات الخطرة تتم معالجتها على عدة مراحل وبطرائق مختلفة إلى أن يتم التخلص منها نهائياً أو تحويلها إلى مواد أخرى بطرائق سليمة بيئياً، ويعود تحديد ذلك إلى طبيعة كل نفاية على حدة.

⁽¹⁾ اقتصر التعريف الفقهي للإغراق على ذكر حالة واحدة هي التخلص المقصود من النفايات والمواد الأخرى من السفن والطائرات والمنصات والمنشآت البحرية الأخرى. من هولا د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، مكتبة سعيد رأفت، جامعة عين شمس، القاهرة، 1999م، ص45، ص46. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، مرجع سابق، ص35. د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص106. ولكن هذا التعريف قاصر عن المعنى الذي أرادتته اتفاقية لندن. فضلاً عن أنّ الفقه استخدم مصطلح التركيبات الصناعية الذي من شأنه صرف القارئ عن المعنى المقصود فعلاً وهو المنشآت البحرية.

أُلْحِقَ بهذه الاتفاقية بروتوكول 1996/11/7م الذي أضاف بموجب الفقرة الفرعية الأولى من م(4/1)⁽²⁾ منه، حالتين لإغراق النفايات تتمثلان بـ :

1 - تخزين⁽³⁾ النفايات والمواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو المنشآت البحرية الأخرى في قاع البحر أو باطنه.

2 ترك النفايات والمواد الأخرى أو رميها في المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى لتحقيق هدف واحد هو التخلص اللاحق من النفايات.

وسَّعَ هذا البروتوكول من مفهوم الإغراق بعد أن أدرج تحته مفاهيم التخزين، التَّرك، والرَّمي. فجعل التخزين خاصاً بالنفايات والمواد الأخرى الناتجة عن نشاطات السفن والطائرات والمنصات والمنشآت البحرية الأخرى، واشترط تجميعها في خزانات أو حفر موجودة في قاع البحر.

أما التَّرك⁽⁴⁾ فسلوكٌ سلبيٌّ يتمثل في إهمال العناية بالمواد والنفايات والامتناع عن نقلها إلى الأماكن المخصصة لمعالجتها أو لاحتوائها.

وبالمقابل فالرَّمي⁽¹⁾ سلوكٌ إيجابيٌّ يتمثل في إلقاء النفايات والمواد الأخرى أو إسقاطها. ويشترك الرَّمي مع التَّرك في إهمال العناية بالمواد والنفايات، كما أنَّهما يقعان عند المنصات والمنشآت البحرية الأخرى ويُشترط لاعتبارهما إغراقاً أن يقعا بقصد التخلص المقصود فيما بعد من هذه المواد والنفايات.

(2) Article 1: Definitions

4.1 "Dumping" means:

1. any deliberate disposal into the sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
2. any deliberate disposal into the sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea;
3. any storage of wastes or other matter in the seabed and the subsoil thereof from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; and
4. any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal.

(3) تخزين النفايات أي تجميعها في مخازن، مصنوعة من مواد تتناسب وخواص المواد والنفايات التي ستخزن فيها. والتخزين إما أن يكون مؤقتاً لتقلل المخزونات بعدها إلى أماكن معالجتها بشكل نهائي، أو تكون مخازن دائمة. وغالباً ما يتم بناء المخازن فوق سطح الأرض تمهيداً لنقلها، ولكن يمكن أن يتم بناؤها في قاع البحر.

http://www.environment.gov.jo/society_encyclopedia/scwor9.htm

(4) "abandonment" تعني ترك الشخص للشيء الذي يكون مسؤولاً عنه. وهو المعنى الملائم تماماً لعملية الإغراق التي يتم فيها التخلص من النفايات التي يكون التخلص منها واجباً على منتجها أو مالكها.

(1) استُخدم الرَّمي للدلالة على معنى "toppling" التي تعني جعل الشيء في وضع غير مستقر وإيقاعه أرضاً وهو المعنى المراد هنا.

فالإغراق إذاً هو كلّ إلقاء أو تركٍ أو رمي للنفايات عامّةً والخطرة خاصّةً والمواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى، أو تخزينها في قاع البحر سواء أكانت ناتجةً عن النشاطات الممارسة في السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى أم لا.

ولكنّ معنى الإغراق لا يقتصر على إلقاء النفايات في البحر فمن الممكن أن يتم ذلك في البر وهنا لا بدّ من التعرّض للحالة التي جاءت على ذكرها اتفاقية بازل بشأن التحكم في حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلّص منها في مادتها التاسعة⁽²⁾ التي حدّدت فيها صور الاتجار غير المشروع بالنفايات الخطرة وعدت أنّ أيّ عملية نقل للنفايات الخطرة عبر الحدود تنتج عن التخلّص المقصود من هذه النفايات هي اتجارٌ غير مشروع بالنفايات الخطرة ما دامت تمّت خلافًا للقواعد والأحكام التي جاءت بها هذه الاتفاقية. ومصطلح " التخلّص المقصود " هو مصطلح واسع تنطوي تحته أفعال كثيرة كالإلقاء والدّفن والإغراق⁽³⁾ وبذلك تكون هذه الاتفاقية قد جاءت بنصّ عامّ قابل للتطبيق على الحالات التي يمكن أن تظهر في وقت لاحقٍ على دخول هذه الاتفاقية حيّز النفاذ فتطال بعقابها عمليّات النقل كافّة التي تنتج عن التخلّص المقصود من النفايات الخطرة.

تلك كانت القواعد التي ضمّتها الاتفاقيات الدولية أمّا الاتفاقيات الإقليمية فسكون موضوع الفقرة الآتية.

(2) جاء في المادة التاسعة من اتفاقية بازل: " نقل النفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود:

- 1- دون إخطار جميع الدول المعنية عملاً بأحكام هذه الاتفاقية.
- 2- دون الحصول على موافقة الدول المعنية عملاً بأحكام هذه الاتفاقية.
- 3- بالحصول على موافقة الدول المعنية عن طريق التزوير أو الادعاء الكاذب أو الغش من جانب المصدّر أو المستورد حسب الحالة.
- 4- لا يتفق من الناحية المادية مع الوثائق.
- 5- ينتج عن تخلّص مُتعمّد (مثل الإغراق) من نفايات خطرة أو نفايات أخرى ممّا يتناقض مع هذه الاتفاقية والمبادئ العامة للقانون الدولي".

(3) يُعرّف دفن النفايات الخطرة في البر بأنّه طمر هذه النفايات وإيداعها باطن الأرض أمّا إغراقها في البر فيتمّ بأساليب عدّة سواء بإيداع النفايات في باطن الأرض وتخزينها فيه أم بتركها على سطح الأرض عن طريق إلقائها أو رميها كأن يتمّ إلقاء هذه النفايات من الطائرة في البادية. وجاءت اتفاقية بازل بمصطلح عامّ لم تحدّد فيه أسلوباً مُعيّناً للتخلّص من النفايات الخطرة وإنما تركت النّص على إطلاقه ممّا يبيح المجال للقول: إنّ أيّ نقلٍ للنفايات الخطرة ناتج عن إغراق هذه النفايات سواء بتخزينها في باطن الأرض أو قاع البحر، أو إلقائها أو رميها أو تركها في البر أو البحر يُمكن أن يندرج تحت الفقرة الخامسة من م/9. كما يمكن أن تشمل هذه الفقرة أيضاً عمليّات الدّفن وأيّ طريقة أخرى للتخلّص المقصود من النفايات عامّةً والخطرة خاصّةً.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية ذات النطاق الإقليمي

لا تقل الاتفاقيات الإقليمية أهمية عن الاتفاقيات الدولية بل لعلها تكون الأجع بالتطبيق ما دامت نتاج مجموعة دول جمعتها مصلحة واحدة تتمثل بمعالجة إحدى القضايا التي تهم بيئتها مجتمعة. من هذه الاتفاقيات اتفاقية برشلونة لعام 1976م التي اهتمت بحماية البحر المتوسط من عمليات إلقاء المواد والنفايات، ومن أي تلوث قد تسببه السفن المارة فيه أو الطائرات المحلقة فوقه. وقد رافق اتفاقية برشلونة بروتوكولان⁽¹⁾، اختص أحدهما بحماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات، عرف هذا البروتوكول الإغراق بموجب م(3/3) منه كما يأتي⁽²⁾:

" يقصد بالإغراق:

- أ - أي تخلص مقصود في البحر للنفايات أو المواد الأخرى المنتجة خارج السفن أو الطائرات .
ب - أي تخلص مقصود في البحر للنفايات أو المواد الأخرى الناتجة عن السفن أو الطائرات ذاتها"⁽³⁾.

(1) يُشار إلى أن هذين البروتوكولين ترافق إبرامهما مع إبرام اتفاقية برشلونة وتحديدًا بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات الذي أبرم في عام 1976م. ومن ثم تتالت البروتوكولات التي أبرمتها أمانة اتفاقية برشلونة والتي تقوم بتعديلها وفقاً لما يستجد من قضايا ومن هذه البروتوكولات البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ الذي اعتمد في عام 2002م/ ودخل حيز النفاذ في عام 2004م، وبروتوكول حماية البحر المتوسط من مصادر وأنشطة برية الذي اعتمد في عام 1996م/ ودخل حيز النفاذ في عام 2008م، وبروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط الذي أبرم في عام 2008م/ ولم يدخل بعد حيز النفاذ.... إلا أننا اعتمدنا في البحث بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات وتعديلاته نظراً لاتصاله المباشر بعمليات إغراق النفايات الخطرة موضوع هذا المبحث.

(2)3. "Dumping" means:

(a) any deliberate disposal at sea of wastes or other matter from ships or aircraft.
(b) any deliberate disposal at sea of ships or aircraft.

http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm

(3) جاء تعريف المشرع السوري للإغراق مُمثلاً لما جاءت به اتفاقية برشلونة فقد عرفت م(20/1) من قانون حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث ذي الرقم /9/ الصادر بتاريخ 2006/2/23م الإغراق كما يلي:
" كل طرح متعمد في البحر للنفايات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات أو المنصات أو المنشآت المستخدمة، وكل إغراق متعمد في البحر للسفن والطائرات والمنصات والمنشآت المستخدمة في البحر".

اعتمدت هذه الاتفاقية ما جاءت به اتفاقية لندن من جهة تعريف الإغراق وشمولها للحالتين الواردتين فيها، ولكنها اقتصرت على النص على التخلص المقصود من السفن والطائرات ولم تشمل المنصات والمنشآت البحرية وبذلك فإن اتفاقية لندن أعم وأشمل من اتفاقية برشلونة من جهة أدوات التلويث. وعُدَّ هذا البروتوكول فأصبح اسمه بروتوكول منع التلوث في البحر المتوسط الناجم عن إغراق النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر⁽⁴⁾ وقد أضاف هذا التعديل إلى مفهوم الإغراق حالتين هما:

1 - أي تخلص مقصود أو تخزين أو دفن نفايات أو مواد أخرى في قاع البحر أو في التربة التحتية البحرية من السفن أو الطائرات.

2 - الترميد في البحر (Incineration at Sea): وتعني الحرق المتعمد للنفايات أو المواد الأخرى في مياه البحر المتوسط بهدف التدمير الحراري.

ولا يشمل هذا الترميد النفايات الناجمة عن النشاطات الاعتيادية للسفن أو الطائرات التي تتم عرضاً بشكل غير مقصود.

أرى أن ترميد المواد والنفايات في البحر عملية قائمة بذاتها ويجب ألا تُدرج ضمن مفهوم الإغراق ما لم يكن من شأن هذا الترميد التخلص من النفايات والمواد الأخرى في البحر فعندئذ يمكن عدّه إغراقاً من نوع خاص.

❦ إذا كان هذا ما يشمله الإغراق، فما الذي يخرج عن المقصود به

حددت اتفاقية لندن لعام 1972/م واتفاقية برشلونة لعام 1976/م الأفعال التي لا يعد ارتكابها إغراقاً بحالتين هما:

1" التخلص العرضي⁽¹⁾ من النفايات والمواد الأخرى وتصريفها المرافق للعمليات العادية للسفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى ومعداتها.

2 وضع المواد والنفايات في مواضع خاصة لغرض آخر غير التخلص منها بشرط ألا يتعارض هذا الوضع مع مقاصد هذه الاتفاقية.

3 - التخلص من النفايات والمواد الأخرى الناتجة عن عمليات الاستكشاف والاستغلال، والمربطة بعمليات معالجة موارد قاع البحر المعدنية⁽²⁾.

(4) تم اعتماد هذا البروتوكول في 10/حزيران/1995م ولكنه لم يدخل بعد حيز النفاذ.

(1) التخلص العرضي هو تخلص غير مقصود، يحدث بعوامل غير إرادية كنتيجة مترتبة وملازمة لبعض مظاهر النشاط الإنساني، وتكون احتمالات وقوعه ضئيلة.

وأضاف البروتوكولان المُلحَقان باتفاقيتي لندن وبرشلونة إلى هاتين الحالتين:⁽³⁾

1 على الرّغم من أنّ ترك النفايات والمواد الأخرى يدخل ضمن مفهوم الإغراق - وفقاً لما نصّت عليه م(4/1) - إلا أنّ أيّ ترك للنفايات أو المواد الأخرى يخرج عن المقصود بالإغراق ما دام تمّ لأغراضٍ أخرى غير التخلّص من هذه المواد والنفايات، كان تُخزّنُ هذه النفايات مؤقتاً إلى حين نقلها إلى أماكن معالجتها.

2 تخزين النفايات أو المواد الأخرى الناتجة عن عمليّات الاستكشاف والاستغلال والمرتبطة بعمليّات معالجة موارد قاع البحر المعدنيّة أو التخلّص منها. ويلاحظ أنّ هذه البروتوكولات لم تُضف عملياً سوى حالة واحدة تمثّلت في تخزين المواد والنفايات الناتجة عن عمليّات استكشاف واستغلال ومعالجة موارد البحر المعدنيّة.

المطلب الثّاني: الإغراق المشروع

صنّفت اتفاقية لندن لعام /1972م/ النفايات والمواد الأخرى من حيث إمكانية إغراقها في ملاحقٍ ثلاثة، وخصّت كلّ ملحقٍ بحكمٍ خاصٍّ يتناسب وطبيعة المواد والنفايات التي تندرج تحته⁽⁴⁾. فقد تضمّنت الفقرة الأولى من المادّة الرابعة ثلاث فقرات فرعيّة نصّت الأولى منها على القاعدة الأساسيّة لعمليّات الإغراق، في حين خصّصت الفقرتان الثّانية والثالثة للنص على الاستثناءات على هذه القاعدة وفق ما يأتي:

- تتمثّل القاعدة الأساسيّة في منع إغراق المواد والنفايات الواردة في الملحق الأول، المعروف بملحق القائمة السوداء الذي يتضمّن المواد والنفايات ذات التأثير الشديّد الضّرر في البيئة البحريّة كالمركبات العضويّة، والزئبق ومركباته، والنفط الخام، والوقود النفطي...

⁽²⁾ تستلزم عمليّات استخراج المعادن من قاع البحر الحصول على كمّيّات كبيرة من صخور ورمال القاع وبعد أن تتمّ معالجتها للحصول على المعادن يُعاد إلّاؤها في البحر مرّة أخرى ممّا يؤدّي إلى تلويث مياه البحر وتغيير تكوين قاعه. د. صلاح هاشم، المسؤوليّة الدوليّة عن المساس بسلامة البيئة البحريّة، مرجع سابق، ص43.

⁽³⁾ بروتوكول عام /1996م/ المُلحَق باتفاقية لندن لعام /1972م/، وبروتوكول عام /1995م/ المُلحَق باتفاقية برشلونة لعام /1976م/.

⁽⁴⁾ اعتمد بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث النّاشئ عن الإغراق من السفن والطائرات المُلحَق باتفاقية برشلونة لعام /1976م/ النّهج ذاته الذي اعتمده اتفاقية لندن لعام /1972م/ حتّى أنّ ملاحق هذا البروتوكول تكاد تتطابق في مضمونها مع ملاحق اتفاقية لندن. إذ تُقَابِلُ الفقرات (أ، ب، ج) من المادّة (1/4) من اتفاقية لندن لعام /1972م/ المواد (4 5 6) من البروتوكول.

- ♦ يكمن الاستثناء الأول في إمكانية إغراق المواد والنفايات الواردة في الملحق الثاني، المسمى ملحق القائمة الرمادية، بشرط الحصول على ترخيص مسبق، خاص⁽¹⁾ ومُحدّد في كل مرة يتم فيها الإغراق، ويحوي المواد والنفايات ذات التأثير الأقل خطورة من تلك التي تضمّنها المرفق الأول كالتحّاس والزنك والبريليوم والكروم والنيكل ومركّباتهم ...
 - ♦ تضمّن الاستثناء الثاني إمكانية إغراق باقي المواد والنفايات - كمخلفات الشحنات المنقولة ومياه غسل حجرات نقل البضاعة - فيما لو تمّ الحصول على ترخيص عام⁽²⁾، مسبق، صادر عن السلطة المختصة في الدولة المعنية طبقاً للملحق الثالث.
- وعند إصدار أيّ ترخيص يجب على السلطات المختصة في الدول المعنية أن تأخذ بالحسبان مجموعة من العوامل⁽³⁾ كصفات المواد والنفايات المراد إغراقها، وتكوين هذه المواد والنفايات وشكلها وخواصها وسُمّيّتها وتأثيرها في البيئة البحرية وأحيائها....
- ينبغي أن يسبق الترخيص دراسة مسبقة لصفات مكان الإغراق⁽⁴⁾ لتحديد موقع الإغراق والمناطق المحيطة به ومعدّل الإغراق خلال مدة محدّدة وصفات المياه (حرارتها وملوحتها ونسبة الحموضة فيها...) وخصائص قاع البحر (تضاريسه والصفات الجيولوجية...) كما يجب مراعاة وضع المواقع التي تمّت فيها عمليّات إغراق سابقة، ودراسة تأثير هذه العمليّات في المنطقة كترام كميات كبيرة من المعادن الثّقيلة فيها، أو احتوائها على نسب عالية من نفايات المواد الكيميائية والخطرة.
- ومن جهة أخرى يستلزم إتمام الدراسة المسبقة لمنح الترخيص مراعاة مجموعة من الاعتبارات والشروط العامة⁽⁵⁾ كالأثار المُحتَملة للإغراق على المرافق الخدمية والحياة البحرية والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر كأن تتسبّب عمليّات الإغراق بتكدير الماء أو تغيير تركيبه ورائحته فلا تُتاح الفرصة لتحليلها واستخدامها كميّاه للشرب، أو تُسبّب تآكل الهياكل تحت سطح الماء ممّا يؤثّر سلباً

(1) عرّفت م(5/3) من اتفاقية لندن الترخيص أو الإذن الخاص بأنّه الإذن الممنوح بشكل محدّد بناءً على طلب مقدّم مسبقاً وفقاً للمواد الواردة في الملحق الثاني والثالث.

(2) الترخيص العام هو الإذن الممنوح مسبقاً، وفقاً للمواد الواردة في الملحق الثالث. - م(6/3) - أي إنّ الترخيص الخاص يُمنح بالنسبة إلى مواد الملحقين الثاني والثالث، أمّا الترخيص العام فيُمنح فقط بالنسبة إلى مواد الملحق الثالث.

(3) ذُكرت هذه العوامل في الفقرة الأولى من الملحق الثالث لاتفاقية لندن لعام 1972/م، والفقرة الأولى من الملحق الثالث لبروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوّث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات الملحق باتفاقية برشلونة عام 1976/م.

(4) الفقرة الثانية من الملحق الثالث لاتفاقية لندن لعام 1972/م، والفقرة الثانية من الملحق الثالث لبروتوكول حماية البحر المتوسط الملحق باتفاقية برشلونة عام 1976/م.

(5) حدّدتها الفقرة الثالثة من الملحق الثالث لاتفاقية لندن لعام 1972/م، والفقرة ذاتها في بروتوكول حماية البحر المتوسط الملحق باتفاقية برشلونة لعام 1976/م.

في نتائج أعمال الاستكشاف ومشاريع البحث العلمي. فضلاً عن دراسة إمكانية وجود بدائل لعمليات الإغراق هذه كالتقييم بمعالجة هذه المواد أو التخلص منها في البر بطرائق أخرى أقل ضرراً. آخر اعتبار - كما يبدو لي - هو الاعتبار الأكثر أهمية والذي يجب دراسته أولاً، فالتخلص من أي نوع من النفايات يتطلب دراسة أفضل الأساليب وأقلها ضرراً لمعالجتها والتخلص منها في الأماكن المناسبة وفقاً للتقنيات الفنية المتاحة.

إلا أن ذلك ليس من شأنه التقليل من أهمية ما جاءت به هذه الاتفاقية، إذ إن ترك أمر تقدير خطورة بعض أنواع النفايات والمواد المراد إغراقها للسلطات المختصة في الدول المعنية فيه تحقيقاً لمقاصد الاتفاقية في حماية البيئة البحرية عن طريق منع عمليات إغراق المواد والنفايات عالية الخطورة، وتقييد إغراق المواد والنفايات الأخرى ذات الخطورة الأقل بترخيص خاص محدد، أما المواد والنفايات التي تكون خطورتها بسيطة - كالمواد التي يقتصر أثرها على إحداث تغييرات بسيطة في البيئة من دون إحداث ضرر كبير بالبيئة البحرية فيترك أمر تقديرها للسلطات المختصة في الدول التي سيتم الإغراق فيها بناءً على دراسة مسبقة، معدة بعناية، مراعية للعوامل والشروط والاعتبارات المطلوبة وفقاً للملحق الثالث لاتفاقية لندن.

ولم تكتف هذه الاتفاقية باشتراط الحصول على الترخيص بالنسبة إلى بعض أنواع النفايات وإنما وضعت استثناءً عاماً على عمليات الإغراق جميعها يطبق على جميع المواد والنفايات في حال توافرت ظروف طارئة وقاهرة.

إذ نصت المادة الخامسة من اتفاقية لندن لعام 1972/م على عدم تطبيق نص المادة الرابعة السابق ذكرها عند وجود ضرورة تتمثل في ضمان سلامة الصحة الإنسانية أو سلامة السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو المنشآت البحرية الأخرى. وتتوافر هذه الحالة عملياً في حالة القوة القاهرة الناتجة عن:

1 سوء الأحوال الجوية والطقس كأن تتسبب العواصف البحرية بجنوح السفن أو تحطم الطائرات التي تنقل مواد ونفايات عادية أو خطرة مما يستتبع إلقاء حمولة هذه السفن أو الطائرات في البحر.

2 وجود خطر على الحياة الإنسانية.

3 وجود تهديد حقيقي للسفن أو الطائرات والمنصات والمنشآت البحرية الأخرى.

4 أن يكون الإغراق ضرورياً لإنقاذ حياة البشر، وسلامة السفن والطائرات والمنشآت الأخرى.

فضلاً عن ذلك يجب أن يكون الإغراق هو الوسيلة الوحيدة لتفادي الخطر أو التهديد، واحتمال أن يكون الضرر الناتج عن الإغراق أقل من الضرر المراد تفاديه.

يرى بعضهم في هذا الاستثناء وسيلةً لتلويث قائمة بذاتها. فمصطلح القوة القاهرة مصطلح واسع وغير مُحدّد بشكلٍ دقيقٍ مما يُؤثّر سلباً في حماية البيئة البحرية نتيجة قيام الدول بعمليات الإغراق ومن ثمّ التذرّع بوجود حالة القوة القاهرة⁽¹⁾.

إنّ اعتبار القوة القاهرة حالةً استثنائيةً يتطلب الوضوح في تحديدها وبيان تفاصيلها بشكلٍ لا يدع مجالاً للتفسير والتأويل من قِبَل أيّ دولة قد تعطي لنفسها الولاية لتفسير هذا الاستثناء وإجلاء غموضه وفقاً لأهوائها ومصالحها التي لن تتوافق مع مصالح الدول كافة في حماية البيئة عامّةً والبحرية خاصةً.

فالقوة القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية لا تثير أيّ إشكالٍ قانونيٍّ فهي ظرفٌ قاهرٌ تعترف به جميع القوانين والاتفاقيات. أمّا بالنسبة إلى مسألة وجود خطر يُهدّد الحياة الإنسانية أو السفن أو الطائرات أو المنصّات أو المنشآت البحرية الأخرى فلا بدّ من ثبوت ضرورة الإغراق لإنقاذ المصلحة المُهدّدة بالخطر المُتمثّلة في الحفاظ على الحياة الإنسانية أو ضمان سلامة السفن أو الطائرات أو المنصّات أو المنشآت البحرية الأخرى.

ومن جهةٍ أخرى يجب أن يكون الإغراق هو الوسيلة الوحيدة لتفادي هذا الخطر، كما يجب ألاّ يؤدي الإغراق إلى إهدار مصلحةٍ أخرى تساوي في الأهمية المصلحة المُراد إنقاذها وغالباً ما يتحقّق ذلك في حال إغراق موادٍ ونفاياتٍ الملحق التّالث لإنقاذ الحياة الإنسانية إذ إنّ ضرر هذه المواد والنفايات يعدّ ضرراً بسيطاً مقارنةً بالضرر الجسيم الناتج عن وفاة أو إيذاء إنسان أو أكثر. أمّا إذا كان من شأن المواد والنفايات المُراد إغراقها أن تتسبّب في إيذاء البيئة البحرية وهلاك أحيائها وإصابة المناطق الساحلية الآهلة بالسكان بالضرر الجسيم فلا مجال للتذرّع بوجود القوة القاهرة لأنّ الضرر الناجم عن الإغراق في مثل هذه الحالة أكبر من الضرر الناجم عن عدم الإغراق⁽²⁾.

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق، ص 69.

(2) حدّد المشرّع المصري حالات القوة القاهرة بموجب م/54 من قانون البيئة المصري التّالي جاء فيها:

" لا تسري العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون على حالات التلوث النّاجمة عن:

1 - تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها.

2 - التفرّغ الناتج عن عطب السفينة أو أحد أجهزتها بشرط ألاّ يكون قد تمّ بمعرفة الرّبّان أو المسؤول عنها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها، أو عن إهمال. ويشترط في جميع الأحوال أن يكون ربّان السفينة أو المسؤول عنها قد اتخذ قبل وقوع العطب جميع الاحتياطات الكافية لمنع آثار التلوث أو تقليلها وقام على الفور بإخطار الجهة الإدارية المختصة.

3 - كسر مفاجئ في خط أنابيب يحمل الزيت أو المزيغ الزيتي في أثناء عمليّات التّشغيل أو في أثناء الحفر أو استكشاف الآبار أو اختيارها، من دون إهمال في رقابة الخطوط أو صيانتها على أن تتخذ الاحتياطات الكافية لرقابة تشغيل الخطوط والسيطرة على التلوث ومصادره فور حدوثه....".

المبحث الثاني: التفريغ

ظهر هذا المصطلح مع اكتشاف النفط وبدء عمليات نقله التي استتبعته إفراغ كميات منه في البحر سواء بصورة مقصودة أو غير مقصودة، مشكّلةً بقعاً زيتيةً عائمةً على سطح البحر، يستغرق زوال آثارها السلبيةً زمناً طويلاً، ويزداد الأمر خطورةً في حال كون البحر مغلقاً أو شبه مغلق، تقل فيه التيارات البحرية التي تعمل على تجديد مياه البحر بصورة مستمرة. وأبرز مثال على ذلك الخليج العربي الذي يعاني كثيراً من مشاكل التفريغ المقصود وغير المقصود للنفط في مياهه في أثناء قيام الناقلات والسفن بنقله دون اكتراث للأذى الذي يلحق به أو بأحيائه، ومن دون أن تعبأ بكونه منطقة بحرية شبه مغلقة لا يمكن لمياهه أن تتجدد بسهولة. وكذا حال كل من البحر المتوسط، والبحر الأحمر، وخليج عدن. إذ تتعرض هذه البحار لعمليات إفراغ وتصريف يومية تفوق قدرة أي منها على الاحتمال والاستيعاب لذا كان لا بد من التصدي لعمليات التفريغ هذه ووضع معايير وأسس تحكمها وتنظيمها. وهو ما ساعد على توضيحه فيما يلي من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: ماهية التفريغ

المطلب الثاني: التفريغ المشروع

المطلب الأول: ماهية التفريغ

اهتمت اتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالنفط في 1954/4/26م، بمنع عمليات تفريغ وتصريف البترول والزيوت والمزيج الزيتي، إلا أن زيادة عمليات التفريغ من جهة، وظهور عمليات تفريغ لمواد ونفايات جديدة غير النفط والزيوت استلزم وجود اتفاقية جديدة تعالج عمليات التفريغ التي لم تعالجها اتفاقية لندن 1954/م، وبناءً على ذلك تم إبرام اتفاقية لندن بتاريخ 1973/11/2م التي عرفت بالاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن أو الاتفاقية الدولية للتلوث البحري (Marine Pollution) اتفاقية ماربول 78/73 (Marpol 73/78).⁽¹⁾

كان المشرع المصري موفقاً في تعرضه لإمكانية وجود إهمال تسبب في وقوع قوة القاهرة.

⁽¹⁾ Marpol 73/78 is the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 ("Marpol" is short for marine pollution and 73/78 short for the years 1973 and 1978).

ماربول 78/73 هي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973م والمُعَدلة ببروتوكول عام 1978م. "ماربول" هي اختصار للتلوث البحري، و73/78 إشارة إلى العام الذي عقدت فيه اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، و78/ إشارة إلى العام

جاء في المادة (1/9) من اتفاقية ماربول:

" تحلّ الاتفاقية الحالية - اتفاقية ماربول - بمجرد نفاذها محلّ الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت عام 1954م في صيغتها المعدّلة وذلك بالنسبة إلى الأطراف في تلك الاتفاقية ".
وقد حدّدت اتفاقية ماربول ماهية التفريغ من خلال تعريفه وبيان الحالات التي لا يشملها هذا التعريف، في حين اقتصر دور الفقه على تحديد المقصود بالتفريغ.
وعليه سيتمّ التعرّض لبعض التعاريف الفقهية في الفرع الأول في حين يُخصّص الفرع الثاني لتحديد المقصود بالتفريغ في إطار اتفاقية ماربول.

الفرع الأول: التعريف الفقهي

يرى جانب من الفقه أنّ التفريغ وفق م (1/2) من اتفاقية ماربول هو:

" أيّ إفلاتٍ أو طرحٍ أو تدفقٍ أو تسربٍ أو ضخٍ أو قذفٍ أو انسكابٍ لمادةٍ ضارةٍ في البحر ".⁽¹⁾

ويُطلق بعضهم الآخر على التفريغ تسميةً " التصريف " ويُعرفه بأنّه:

" أيّ تدفقٍ من السفينة أياً كان بما في ذلك تسربٍ أو تخلّصٍ أو انسكابٍ أو إراقةٍ أو ضخٍ أو إفراغ ".⁽²⁾

في حين يرى آخرون أنّ المقصود بالتفريغ الوارد ذكره في اتفاقية ماربول هو الآتي:

" إطلاق المواد الضارة التي تسببها السفن بما في ذلك التسرب الإيداع الانسياب والضح أو الانبعاث أو اللفظ ".⁽³⁾

يبدو من هذه التعاريف أنّ بعضها حدّد محلّ التفريغ بالمواد الضارة في حين لم يلجأ بعضهم الآخر للتحديد تاركاً الباب مفتوحاً على مصراعيه لقابلية أي مادة للخضوع لهذا النص ولكن حيناً لو حدّد محلاً حتّى ولو كان عاماً ففي التحديد دقّة ومصداقية للتعريف. وباعتقادي فإنّ التفريغ، الإفراغ، أو التصريف هو عبارة عن التخلّص من المواد الضارة عن طريق إطلاقها أو ضخّها أو سكبها في البيئة البحرية.

الذي تمّ فيه تعديل هذه الاتفاقية ووضع البروتوكول. وسنعمد في بحثنا هذا على تسمية اتفاقية ماربول للتعبير عن اتفاقية لندن

لعام 1973م وتعديلاتها. http://en.wikipedia.org/wiki/MARPOL_73/78

(1) د. حسين فتحي، الحماية القانونية للبيئة في مصر، بحوث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين 25 26 شباط لعام

1992م، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1992م، ص4.

(2) د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص216.

(3) د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، مرجع سابق، ص130.

الفرع الثاني: المقصود بالتفريغ في اتفاقية ماريبول

عرّفت اتفاقية ماريبول⁽⁴⁾ التفريغ أو التصريف بموجب م(3/2) كما يأتي:

" أي إطلاق للمواد الضارة أو النفايات السائلة المحتوية على مثل هذه المواد من السفن بما في ذلك إفلات هذه المواد أو التخلص منها أو إراققتها أو تسربها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها ".
أما الأفعال التي لم يمتد هذا المصطلح ليشملها ويخضعها لأحكام الفقرة /ب/ من المادة الثانية فقد جاءت على ذكرها الفقرة /ب/ من المادة الثانية من هذه الاتفاقية التي نصّها:
" ب - ولا يشمل التفريغ ما يأتي:

- 1 - الإغراق ضمن المفهوم الوارد في اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن إغراق النفايات والمواد الأخرى التي أُبرمت في مدينة لندن في 13/11/1972.⁽¹⁾
- 2 - إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها، وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية.
- 3 إطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته "

فيما عدا هذه الحالات الثلاث فإن كل عملية سكب أو تدفق أو إطلاق للمواد الضارة بموجب اتفاقية ماريبول هو تفريغ أو تصريف أو إفراغ لهذه النفايات.⁽²⁾

(4) a. " Discharge ", in relation to harmful substances or effluents containing such substances, means any release however caused from a ship and includes any escape, disposal, spilling, leaking, pumping, emitting, or emptying.

b. " Discharge " does not include:

I - dumping within the meaning of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, done at London on 13/November/1972, or
II - release of harmful substances directly arising from the exploration, exploitation, and associated, off-shore processing of sea-bed mineral resources, or
III - release of harmful substances for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control.

http://www.imo.org/dynamic/FreeText/default.asp?doc_id=4320

(1) لا يشمل التفريغ حالات الإغراق التي ورد ذكرها في م(1/3) من اتفاقية لندن عام 1972/م.

(2) أطلق المشرع المصري على عمليات التفريغ تسمية التصريف وعرّفه بموجب الفقرة /26/ من المادة الأولى من قانون البيئة المصري وفق الآتي:

" كل تسرب أو انصباب أو انبعاث أو تعريف لأي نوع من المواد الملوثة أو التخلص منها في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر أو نهر النيل والمجاري المائية، مع مراعاة المستويات المحددة لبعض المواد في اللائحة التنفيذية "

جاء تعريف هذه الاتفاقية سرداً لمجموعة من المصطلحات التي تتفق معاً في معنى واحد هو التفرغ أو التصريف، وفي ذلك إسهاباً في سرد المرادفات وكان حرياً بهذه الاتفاقية أن تأتي بتعريف يحدد ماهية التفرغ والسمات المميزة له عن باقي أنواع التخلص. كما أخرجت اتفاقية ماربول مفهوم الإغراق من مفهوم التفرغ ولا يمكن الجزم بمدى صواب هذا الإخراج ما لم يتم بحث النقاط التي يلتقي فيها الإغراق مع التفرغ والنقاط التي يفترق فيها كل منهما عن الآخر.

➤ من حيث محل النشاط

أشارت اتفاقية لندن عام 1972/م إلى أن مصطلح الإغراق يشمل جميع النفايات والمواد الأخرى التي عرفت على أنها كل ما له شكل المواد وخواصها.

أما مصطلح التفرغ فقد ظهر مع اكتشاف النفط وبدء عمليات نقله ما جعله محور اتفاقية لندن لعام 1954/م والتي جاءت اتفاقية ماربول معدلة لها نتيجة زيادة عمليات التفرغ وشمولها لمواد أخرى غير الزيت والمزيج الزيتي فانتسح محل التفرغ ليشمل المواد الضارة⁽³⁾ والنفايات السائلة التي عرفت اتفاقية ماربول كميائتي:

" هي أي مادة يمكن أن ينتج عن إدخالها إلى البحر تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية أو إتلاف المرافق الاستجمامية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى هذه الاتفاقية "

فمحل التفرغ متضمن في محل الإغراق الذي يشمل أي مادة كانت سواء أكانت ضارة أم ناعمة، سائلة أم صلبة ومن ثم فمحل التفرغ جزء من محل الإغراق.

وكذلك فعل المشرع السوري الذي عرف التصريف في المادة (15/1) من قانون حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث وفق الآتي:

" التصريف هو كل تسرب أو انسكاب أو انبعاث أو إفراغ أية أنواع من المواد الملوثة أو التخلص منها في البيئة البحرية "

⁽³⁾ عرفت الاتفاقية المواد الضارة بموجب م(2/2)، أما النص الأصلي فهو الآتي:

" Harmful substance " means any substance which if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present convention.

➤ من حيث ماهية النشاط

يتمثل الإغراق في التخلص المقصود من النفايات والمواد الأخرى أو تخزين هذه المواد والنفايات أو تركها أو رميها بفرض التخلص اللاحق منها.

وينصرف معنى الإغراق⁽¹⁾ إلى " أخذ أشياء غير مرغوب فيها إلى مكان غير ملائم وتركها فيه ". وهو يقتصر على الأفعال المقصودة دون غيرها والتي يتجه القصد فيها إلى التخلص من الشيء المراد إغراقه. ويخرج عن نطاق الإغراق التخلص العرضي غير المقصود للنفايات الناتجة عن عمليات التشغيل الاعتيادي للسفن.

أما التفريغ⁽²⁾ فهو كل إطلاق أو ضخ أو سكب أو تسرب مقصود أو غير مقصود للمواد الضارة والنفايات السائلة. وهو بهذا المعنى يشمل جميع المواد الضارة والنفايات السائلة الناتجة عن السفن ذاتها أو المنتجة مسبقاً وتقوم السفن والطائرات بنقلها، كما يشمل المواد الضارة والنفايات الناجمة عن عمليات تشغيل السفن التي تتم بشكل عرضي غير مقصود.

وفي هذا المجال فإن التفريغ كنشاط أشمل من الإغراق حتى أن الإغراق جزء من التفريغ أو بمعنى أدق الإغراق هو جزء من النشاط المكون للتفريغ الذي يعد التخلص المقصود إحدى صورته.

➤ من حيث أداة النشاط:

يقع الإغراق من السفن، والطائرات، والمنصات، والمنشآت البحرية الأخرى. أما التفريغ فيقع فقط من السفن وناقلات النفط.

➤ من حيث المكان:

الإغراق يمكن أن يتم في البر والبحر وهو ما أكدته اتفاقية لندن لعام /1972م، واتفاقية بازل لعام /1982م، أما التفريغ فهو لا يكون إلا في البحر.

⁽¹⁾ Dump: To take sth that you do not want to place, especially a place which is not suitable, and leave it there.

⁽²⁾ Discharge: The action of sending sb/sth out or away.

مما سبق يمكن القول: إنَّ التَّفْرِيعَ كُنْشَاطَ أَكْثَرَ شَمُولاً وَاتَّسَاعاً مِنَ الإِغْرَاقِ. فَالإِغْرَاقُ يَنْدَرِجُ تَحْتَ التَّفْرِيعِ مِنْ حَيْثُ النِّشَاطُ الْمَكُونُ لِلْفِعْلِ وَيُعَدُّ صَوْرَةً مِنْ صُورِهِ الْمَقْصُودَةِ، وَلَكِنَّهُ يَتَّسِعُ مِنْ جِهَةِ الْمَحَلِّ لِيُغْدُو أَشْمَلَ مِنَ التَّفْرِيعِ وَكَذَا مِنْ جِهَةِ أَدْوَاتِ النِّشَاطِ وَمَكَانِ النِّشَاطِ.

المطلب الثاني: التفريغ المشروع

حافظت اتفاقية ماريبول على معايير التَّفْرِيعِ الْمَنْصُوصِ عَلَيْهَا فِي التَّعْدِيلَاتِ الَّتِي أُدْخِلَتْ عَامَ 1969م/ عَلَى اتِّفَاقِيَّةِ لَنْدُنِ لِعَامِ 1954م/ - اتِّفَاقِيَّةِ مَكَاْفِحَةِ التَّلُوثِ النَّفْطِيِّ - مِنْ دُونِ إِحْدَاثِ تَغْيِيرَاتٍ جَوْهَرِيَّةٍ. وَعَلَى الرَّغْمِ مِنْ اخْتِصَاصِ اتِّفَاقِيَّةِ لَنْدُنِ لِعَامِ 1954م/ بِقَوَاعِدِ تَفْرِيعِ الْبِتْرُولِ فِي مِيَاهِ الْبَحْرِ وَشُرُوطِهِ إِلَّا أَنَّ أَحْكَامَ اتِّفَاقِيَّةِ مَارِيْبُولِ تَسْرِي عَلَى جَمِيعِ الْمَوَادِّ الضَّارَّةِ. وَقَدْ اشْتَرَطَتْ هَذِهِ الْإِتِّفَاقِيَّةُ لِحُجُوزِ تَفْرِيعِ الْمَوَادِّ الضَّارَّةِ تَوَافُرَ شُرُوطٍ مَحْدَدَةٍ، وَلَكِنَّهَا بِالْمَقَابِلِ أَجَازَتْ التَّفْرِيعَ فِي بَعْضِ الْحَالَاتِ مِنْ دُونِ فِرْضِ أَيِّ شَرْطٍ. وَسَتَمَّ فِيمَايَلِي مَنَاقِشَةَ كُلِّ حَالَةٍ عَلَى حِدَةٍ.

الفرع الأول: التَّفْرِيعُ الْجَائِزُ الْمَشْرُوطُ

تَضَمَّنَ النِّظَامُ التَّاسِعُ⁽¹⁾ مِنَ الْمَلْحَقِ الْأَوَّلِ الشُّرُوطَ الَّتِي يُمْكِنُ بِمُوجِبِهَا السَّمَاْحُ بِتَصْرِيفِ الزَّيْتِ أَوْ الْمَزِيْجِ الزَّيْتِيِّ وَفَرَّقَ فِي ذَلِكَ بَيْنَ السَّفِينِ وَنَاقِلَاتِ النَّفْطِ.

بِالنِّسْبَةِ إِلَى السَّفِينِ عَدَا النَّاقِلَاتِ: يُحْظَرُ تَفْرِيعُ الزَّيْتِ أَوْ الْمَزِيْجِ الزَّيْتِيِّ مِنَ السَّفِينِ الَّتِي تَسْرِنُ /400/ طُنَّ فَاكْثَرَ مَا لَمْ تَتَوَافَرَ الشُّرُوطُ الْآتِيَّةُ مَجْتَمِعَةً:

- 1 ألا تكون السفينة في منطقة خاصة.
 - 2 أن تكون السفينة في حالة إبحار، أي تجري في عرض البحر.
 - 3 ألا يتجاوز معدل التَّفْرِيعِ الْفُورِيِّ⁽²⁾ سِتِّينَ لِتْرًا فِي الْمَيْلِ الْبَحْرِيِّ الْوَاحِدِ.
 - 4 أن يكون محتوى الزيت في النفايات السائلة المُفْرَغَةَ أَقْلَ مِنْ مِئَةِ جِزءٍ مِنَ الْمِلْيُونِ مِنَ الْخَلِيْبِ.
 - 5 أن تكون السفينة على بعد /12/ ميلاً بحرياً بالنسبة إلى أقرب أرض أو شاطئ.
- أما السفن التي يقل وزنها عن /400/ طنَّ فينبغي - حينما تكون خارج المناطق الخاصة - ضمان تزويدها بإجراءات معقولة يمكنها القيام بها لتخزين نفايات النفط على سطحها، كما يجب

(1) النظام التاسع " التحكم بتصريف الزيت "، الملحق الأول، اتفاقية لندن لعام 1973م، موقع الاتفاقية على شبكة الانترنت: http://www.imo.org/dynamic/FreeText/default.asp?doc_id=4320

(2) عرّفت اتفاقية لندن معدل التَّفْرِيعِ الْفُورِيِّ لمحتوى الزيت بأنه معدل طرح لترات الزيت بالساعة في أي لحظة، مقسومة على سرعة السفينة في العُقد أو الأميال البحرية في اللحظة ذاتها. الفقرة /11/، الملحق الأول.

- ضمان وجود الوسائل اللازمة لتفريغ هذه الناقلات في المرافئ المعدة لاستقبال الشحنات الواردة فضلاً عن ضرورة توافر الشروط المقررة للسفن التي تزن /400/ طن فأكثر.
- بالنسبة إلى ناقلات البترول: يُحظر تفريغ الزيت أو المزيج الزيتي من ناقلات النفط إلا إذا توافرت الشروط التالية مجتمعة:
- 1 ألا تكون الناقلات في منطقة خاصة.
 - 2 أن تكون الناقلات في حالة إبحار وجريان في البحر.
 - 3 ألا يتجاوز معدل التفريغ الفوري للمحتوى الزيتي ستن لترًا في الميل البحري.
 - 4 ألا تتجاوز الكمية الإجمالية للزيت المفرغ في البحر بالنسبة إلى الناقلات الموجودة حالياً جزءاً من خمسة عشر ألف جزء من الكمية الإجمالية للشحنات المحددة والتي تُشكل المخلفات والبقايا جزءاً منها، وجزءاً من ثلاثين ألف جزء من الكمية الإجمالية للشحنات المحددة والتي تُشكل المخلفات والبقايا جزءاً منها بالنسبة إلى الناقلات الجديدة.
 - 5 أن تكون الناقلات على بعد يزيد على خمسين ميلاً من أقرب شاطئ.

لا توجد فروق كثيرة أو جوهرية في شروط التفريغ بين اتفاقيتي ماربول واتفاقية لندن لعام /1954/م باستثناء ضرورة تجهيز السفن التي يقل وزنها عن /400/ طن بمعدات ووسائل تخزين النفط على سطحها إلى حين وصولها مرافئ الاستقبال، فضلاً عن تخصيص الناقلات الجديدة بنسبة معينة للتفريغ لا يجوز لها تجاوزها.

ولكن بالمقابل جاءت اتفاقية ماربول بمصطلح جديد هو المناطق الخاصة وقد خصتها هذه الاتفاقية بنظام خاص هو النظام العاشر من الملحق الأول الذي أسمته "طرق منع التلوث النفطي من السفن أثناء عملها في المناطق الخاصة" وهو ما سنخصص له الفرع التالي لدراسته.

الفرع الثاني: المناطق الخاصة

استحدثت اتفاقية ماربول مسألة المناطق الخاصة التي عرقتها كميأتي:⁽¹⁾

"المناطق الخاصة هي البحار التي ينبغي تبني مناهج إلزامية خاصة لمنع تلوثها من النفط وذلك لأسباب فنية تتعلق بالشروط البيئية والمحيطها، بالإضافة إلى الطبيعة الخاصة للملاحة فيها".

حددت الفقرة الأولى من هذا النظام المناطق الخاصة بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، منطقة البحر الأحمر، منطقة بحر البلطيق، منطقة البحر الأسود، منطقة الخلجان.

(1) بموجب الفقرة /10/ من النظام الأول في الملحق الأول التابع لاتفاقية لندن.

ونظراً إلى أهمية هذه المناطق للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها قرّرت الاتفاقية منع تفريغ النفط والمواد الضارة فيها سواء أتم ذلك من السفن أم من ناقلات النفط. وينبغي على السفن و الناقلات التي تزن /400/ طنّ فأكثر إذا وجدت في منطقة خاصة أن تبقى على سطحها التسربات النفطية ورواسب الزيت ومياه الاتزان الملوثة ومياه غسل الصهاريح والقيام بتفريغ هذه النفايات في مرافئ الاستقبال المُعدة لاستقبالها والمُجهزة بالمعدات والتقنيات اللازمة لمعالجة هذه النفايات والمواد الخطرة.

أما إذا كان وزن السفينة أقل من /400/ طن فيمنع تصريف الزيت أو المزيج الزيتي في هذه المناطق إلا إذا كانت نسبة المحتوى الزيتي في النفايات السائلة لا تتجاوز /15/ جزءاً في المليون، وكذلك يمكن السماح بالتفريغ في حال توافرت الشروط التالية مجتمعة:

- 1 - إذا كانت السفينة أو الناقلات تجري في مسارها.
- 2 - إذا كان المحتوى الزيتي في النفايات السائلة أقل من /100/ جزء من المليون.
- 3 - إذا تمّ التصريف بعيداً عن الشاطئ بشكل كافٍ، وفي أيّ حال يجب ألا تقل المسافة عن /12/ ميلاً بحرياً من أقرب شاطئ.

ومن جهة أخرى لا يمكن تفريغ أيّ مواد كيميائية أو مواد أخرى تكون بكمياتها أو تراكيزها خطيرة على البيئة البحرية.

وعندما يلاحظ أيّ أثر مرئي لوجود بقع زيتية على سطح الماء أو في مكان قريب من السفينة أو من خط سيرها ينبغي إجراء تحقيق في الوقائع المتعلقة بهذه القضية. وهذا التحقيق يجب أن يتضمن بشكل خاص ظروف البحر والطقس وسرعة السفينة وخط سيرها وأي شيء يتعلق بسجلات تفريغ النفط.

لا تُطبّق هذه القواعد في حال تفريغ مياه الاتزان النظيفة⁽¹⁾ أو المعزولة⁽²⁾ عن شحنة الزيت. والاتفاقية مُحققة في ذلك لانتفاء غاية منع التفريغ المتمثلة في إضافة مواد خطيرة إلى البيئة البحرية بشكل يمسّ سلامتها وسلامة الأحياء فيها أو أيّ استخدام آخر مشروع للبيئة المائية.

(1) مياه الاتزان هي المياه التي تحملها السفن وناقلات النفط في خزاناتها بعد تفريغها كقفل لحفظ توازنها في أثناء رجوعها فارغة إلى ميناء الشحن. د. أحمد عبد الكريم سلامة، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، بحث مقدّم إلى المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين/25/ 26/شباط/1992م، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، القاهرة، مصر، 1992م، ص14.

مياه الاتزان النظيفة: هي مياه التّقل الموجودة في خزّان السفينة أو الناقلات المُنظّف بشكل جيّد لدرجة أنّ طرح النفايات السائلة الموجودة فيه لن ينتج عنه أثار مرئية واضحة على سطح البحر أو عند محاذاة السواحل، أو أنّ هذه النفايات لن تتسبب بوجود رواسب طينية إن طرحت من سفينة ثابتة إلى المياه الصافية النقيّة في يوم صافٍ. ومن جهة أخرى فإنّ عدم تجاوز محتوى النفط

الفرع الثالث: التفريغ الجائز المطلق من الشروط

جاء النظام الحادي عشر من الملحق الأول باستثناءات على الأحكام الواردة في النظامين التاسع والعاشر من الملحق ذاته تمثلت في السماح بتصريف الزيت أو المزيج الزيتي في الحالات الآتية:

- إذا كان التفريغ ضرورياً لضمان سلامة السفينة أو حماية الحياة على البحر.
- التصريف الناتج عن ضرر لحق بالسفينة أو بإحدى معدّاتها على أن يدعم ذلك الاحتياطات اللازمة التي يتم اتخاذها بعد حدوث الضرر أو اكتشاف التفريغ لضمان منع هذا التفريغ أو التقليل منه إلى أدنى حد. إلا أنه لا مجال لإعمال هذا الاستثناء فيما لو تم ارتكابه من قبل المالك أو القبطان بقصد التسبب بالضرر، أو عن إهمال أو عدم معرفة بأن هذا الفعل يمكن أن ينتج عنه مثل هذا الضرر.

يبدو أن اتفاقية ماربول تداركت ثغرات اتفاقية لندن لعام 1954/م فجرّمت تفريغ المواد الضارة حتى لو كان ذلك ناجماً عن ضرر لحق بالسفينة إذا كان هذا الضرر مقصوداً، أو تم عن إهمال أو جهل بأن من شأن هذا الفعل أن يسبب مثل هذا الضرر.⁽³⁾

لنفاية السائلة /15/ جزءاً من المليون يجعل من ثقل التوازن نظيفاً على الرغم من وجود آثار مرئية. الفقرة /16/ من النظام الأول، الملحق الأول لاتفاقية لندن.

⁽²⁾ مياه الأتزان المفصولة تماماً عن شحنة النفط التي تُخصّص بشكل دائم لحمل الثقل أو الشحانات الأخرى ما عدا النفط أو المواد الضارة المُحددة في ملاحق هذه الاتفاقية. الفقرة /17/، النظام الأول، الملحق الأول.

⁽³⁾ وهو ما أكدّه أيضاً المشرع المصري من خلال نص المادة /54/ من قانون البيئة المصري الذي جاء عامماً لجميع حالات التلوث المنصوص عنها في هذا القانون ما دامت حدثت بغرض تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها، أو نتيجة عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها ما لم يكن ذلك بمعرفة الربان بغرض تعطيل السفينة أو إتلافها، أو نتيجة كسر مفاجئ بأنابيب نقل الزيت أو المزيج الزيتي.=

= وكذلك فقد اعتمد المشرع السوري على الأسباب ذاتها للإعفاء من العقوبة المقررة لحوادث التلوث من ذلك نص المادة /11/ التي تعفي المتسبب بحادث التلوث من الغرامة المستحقة في الحالات الآتية:

- 1 - إذا حدث التلوث درءاً لخطر يهدد السفينة أو الناقلة أو سلامة الأرواح.
- 2 - إذا حدث نتيجة اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون إصابة بضاعة السفينة أو الناقلة بأضرار جسيمة.
- 3 - إذا تبين أن تسرب الزيت كان نتيجة كارثة بحرية طبيعية أو حادث قاهر أصاب السفينة أو الناقلة ولا يمكن وقفه أو تجنبه.
- 4 - إذا تبين أن تسرب الزيت كان نتيجة عطل مفاجئ في السفينة أو الناقلة ومن غير فعل من الربان أو المسؤول عنها.

الخاتمة:

عمليات الإلقاء والتصريف طرائق غير مشروعة للتخلص من النفايات الخطرة التي لم يُعد خافياً على أحد ضررها الذي بات يتعدى حدود البلد الواحد ليغدو ضرراً عاماً شاملاً لدول العالم جميعها نتيجة اتباع الدول المتقدمة اقتصادياً سياسة إلقاء نفاياتها السامة وتصريفها في أراضي دول العالم الثالث وبحاره التي لا تزال تعدّ الوجهة الوحيدة للتخلص من هذه النفايات لأنها أسهل الطرائق وأيسرها للتخلص من التكاليف المادية الباهظة التي تتطلبها عمليات إعادة التدوير أو أي طريقة أخرى للتخلص من هذه السموم بطرائق مشروعة وسليمة بيئياً لذا كان لا بد من العمل للحد من ازدياد هذه العمليات وإيجاد بدائل سليمة بيئياً.

وهو ما نادى به الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية التي عالجت مسألتي إغراق المواد والنفايات عامةً والخطرة وتفريغها خاصةً والتي لفتت النظر إلى حالات كانت مُغيبة عن أذهاننا رغم أهميتها لذا كان لا بد من التعرف إليها لنتمكن من التصدي لأي عملية من شأنها إغراق مواد أو نفايات أو تفريغها. فقد كان لاتفاقية لندن بشأن منع التلوث البحري الناجم عن إغراق المواد والنفايات لعام 1972م الفضل في الإشارة إلى وجوب عدّ التخلص من نفايات النشاطات المُمارسة في السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت البحرية الأخرى مشمولاً بمفهوم الإغراق، كما يسجل لها رسم الإطار الأساسي لأحكام الإغراق الذي سهّل على دول العالم وضع تشريعاتها من خلال اعتماد الأساس ذاته وإجراء التعديلات الطفيفة بما يتلاءم والمتطلبات الداخلية.

وبالمقابل أخرجت هذه الاتفاقية مع بروتوكولاتها من مفهوم الإغراق أيّ تخلصٍ عرَضِيٍّ من النفايات والمواد الأخرى، وأيّ تخلصٍ أو تخزينٍ أو دفنٍ للنفايات والمواد الأخرى في قاع البحر، فضلاً عن وضع هذه المواد والنفايات في أماكنها، ما دامت تمت هذه الأفعال لغرضٍ آخر غير التخلص من المواد والنفايات. وقد صنّفت هذه الاتفاقية المواد والنفايات في مرافق ثلاثة خصّصت الأول للمواد التي يُمنع إغراقها، والثاني للمواد التي يجوز إغراقها بترخيصٍ خاصٍ مُسبقٍ، والثالث ضمّنته مجموعة من الشروط والعوامل الواجب مراعاتها عند منح الترخيص بإغراق باقي أنواع المواد والنفايات. ولم تكنف بذلك وإنما وضعت استثناءً عاماً يجوز بموجبه إغراق المواد والنفايات أيّاً كانت ما دام توافر ظرف القوة القاهرة. ويمكن لهذا الاستثناء أن يُحقّق الغاية المرجوة منه ما دام طُبّق في حالات الضرورة وعند الحاجة الماسة إليه لا وفقاً للمصالح الخاصة والأهواء الشخصية.

أما عمليات التفريغ فقد اقتصرَت اتفاقية ماريبول على تعريف التفريغ وبيان ما يخرج عنه من دون أن تصيغ نصوصاً خاصة بحالات إمكانية التفريغ من عدمه لذا كان لابد من العودة إلى الأحكام التي جاءت بها اتفاقية لندن لعام/1954م بشأن التلوث النفطي وحبذا لو خصت اتفاقية ماريبول المواد الضارة بشروط محددة تبيّن فيها إمكانية تفريغ هذه المواد، والشروط المطلوبة في حال إمكانية ذلك. فضلاً عن أن اتفاقية لندن لعام /1954م جاءت خاصة بالسفن وناقلات النفط، ومع ازدياد المواد والنفايات التي يتم نقلها بات ضرورياً تطوير النصوص التي تحكم نقل هذه المواد وحركتها عبر الحدود.

من جانب آخر أشارت اتفاقية لندن بشأن منع الإغراق في مرفقها الثالث إلى ضرورة دراسة وجود بديل لعمليات الإغراق وأنا بدوري أميل لتطبيق هذا الشرط على جميع عمليات التخلص من المواد والنفايات عامةً والخطرة خاصةً، كالعامل على خفض إنتاج النفايات الخطرة، ومحاولة معالجتها مباشرة قرب أماكن توليدها بأفضل الطرائق وأنسبها تبعاً لنوع كل نفاية على حدة، والعمل على استبدال المواد التي ينتج عنها نفايات خطرة بمواد أخرى نواتجها أقل خطورة وتتوافر إمكانية إعادة تدويرها أو التخلص منها بطرائق مشروعة، فضلاً عن ضرورة فرض شروط صارمة على دخول هذه النفايات بطرائق مشروعة إلى أراضي الدول النامية وأقاليمها وبحارها التي لا تمتلك القدرات والإمكانات الفنية والتقنية اللازمة للتخلص من هذه النفايات، وتأمين جهات رقابية تعمل على ضمان تطبيق هذه الشروط بما يحقق الغاية المرجوة منها.

المصادر

- د. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود للنشر العلمي والمطابع، المملكة العربية السعودية، الرياض، الطبعة الأولى، 1997م.
- د. حسين فتحي، الحماية القانونية للبيئة في مصر، أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين / 25 / 26 شباط لعام 1992م، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1992م.
- د. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، مكتبة سعيد رأفت، جامعة عين شمس، القاهرة، 1999م.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، عدن، 2006م.
- د. فرج صالح الهريش، جرائم تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، دراسة دكتوراه، كلية القانون، جامعة قار يونس، ليبيا، الطبعة الأولى، 1998م.
- د. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، رسالة دكتوراه، جامعة أسيوط، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، المحلة الكبرى، مصر، 2008م.
- د. نبيلة عبد الحليم كامل، نحو قانون موحد لحماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1993م.
- اتفاقية لندن بشأن منع التلوث البحري من إغراق النفايات والمواد الأخرى تاريخ 1972/12/29م. http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm
- اتفاقية لندن لمنع تلوث البحر من النفط - اتفاقية ماربول - لعام 1973م. http://www.imo.org/dynamic/FreeText/default.asp?doc_id=4320
- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود.
- اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من عمليات إغراق النفايات والمواد الأخرى، وبروتوكولاتها. http://www.unep.ch/regionalseas/regions/med/t_barcel.htm
- قانون البيئة المصري رقم /4/ للعام /1994/م.
- قانون حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث رقم /9/ الصادر في سورية بتاريخ 2006/2/23م.