

الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري

الدكتورة عمراني نادية

أستاذة محاضرة بكلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة البليدة -2-

ملخص

لما كان التلوث البحري في أغلب حالاته يثير مشاكل دولية، حيث لا يكون مقتصرًا في آثاره الضارة على الدولة مصدر التلوث بل قد يمتد حتى ولو وقع في أعالي البحار ليصيب بالتلوث مياه دول أخرى، وبغية مواجهة هذا الخطر فقد تكاثفت الدول بحكم التزامها العام بحماية البيئة البحرية واختصاص كل منها بمكافحة التلوث.

Résumé

La pollution maritime engendre des problèmes internationaux, et ses effets ne sont pas limités sur l'Etat même, mais elle s'étend aux hautes mers, et qui va polluer les mers d'autres Etats.

En effet, les Etats selon leur engagement général pour la protection de l'environnement maritime ont contribué leurs efforts pour mettre fin à ce danger et lutter contre la pollution maritime.

مقدمة

إن البيئة بكل ما فيها من مكونات ومقومات هي الوطن العام لبني الإنسان، وخاصة البيئة البحرية التي عليها يحيا الإنسان، إلا أن هذا الأخير اندفع اندفاعا محمومًا نحو إشباع رغباته وشهواته ونزواته من كل ما تقع عليه عيناه، مستخدمًا وسائل التقنية الحديثة المتاحة، وقد أدى ذلك إلى تلوث في البيئة البرية والجوية وخاصة البحرية.

فالتلوث مشكلة عالمية، لا تعترف بالحدود السياسية لذلك حظيت باهتمام دولي، لأنها فرضت نفسها فرضًا، ولأن التصدي لها يجاوز حدود وإمكانات التحرك الفردي لمواجهة هذا الخطر المخيف، والحق أن الأخطار البيئية لا تقل خطرا عن النزاعات والحروب والأمراض الفتاكة إن لم تزد عليها، وذلك لما لهذه الظاهرة من آثار مدمرة على الإنسان، إذا أخذنا بعين الاعتبار إمكانية تلوث الفضاء الجوي بالأشعة النووية، وتلوث البحار جراء إلقاء الفضلات والمواد السامة وتخزين النفايات الذرية في قيعانه وتسرب الغاز والنفط المستخرج منه.

ومن هنا أصبحت لهذه المشكلة أبعاد خطيرة تجاوزت الأضرار المادية المباشرة، تجاوزتها إلى أن أصبحت مشكلة وجود للعديد من المخلوقات ومنها الجنس البشري. ولاستفحال ظاهرة تلوث البحار بادر المجتمع الدولي بإعداد واعتماد القواعد والنظم التي تحكم التلوث البحري على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية، والعمل على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث. كما جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا. وقد جاء أفراد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها، تعبيرا عن اهتمام مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بموضوع البيئة البحرية اهتماما كبيرا بالخصوص. سنحاول في هذا المقال التطرق للجهود الدولية الرامية لمكافحة التلوث البحري سواء ما تم منها خارج إطار القانون الدولي للبحار، وما تم في إطار القانون الدولي للبحار.

المبحث الأول : ماهية التلوث البحري

إن ظاهرة التلوث ظاهرة حديثة صاحبت التطور التكنولوجي الحديث وباتت تهدد الإنسان في نفسه وبيئته على السواء. وفيما يلي نتناول تعريف التلوث البحري وكذا مصادره كل في مطلب مستقل.

المطلب الأول : تعريف التلوث البحري

لقد طرحت عدة تعاريف للتلوث البحري من جانب الفقه وكذا الاتفاقيات الدولية. وسوف نتطرق في ما يلي لكل تعريف على حدة.

الفرع الأول : تعريف التلوث البحري لدى الفقه

يعرف الفقيه لوتشيني التلوث بأنه "تغيير الوسط الطبيعي على النحو الذي يمكن أن تكون له آثاره الخطرة على أي كائن حي". (محمد صلاح هاشم، 1991، ص 35)

أما الأستاذ الدكتور صلاح الدين عامر يرى التلوث انه يعني "وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها، أو حدوث خلل في نسب مكونات البيئة، أو أحد عناصرها، على نحو يمكن أن يؤدي إلى آثار ضارة". (محمد أحمد المنشاوي، 2013، ص 35)

ويعرفه الفقيه جولدي بأنه "إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة، بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة، ينتج عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعوق بعض أوجه النشاط الاقتصادي، مثل الزراعة والصيد، أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو

الضباب الطبيعي، والمناطق الجليدية، والأنهار والبحيرات، والتربة والبحار أو تعجل بذلك، أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة، أو تقلل من إمكانياتها، أو أي جزء أو عنصر منها" (محمد صلاح هاشم، 1991، ص 33)

الفرع الثاني : تعريف التلوث البحري لدى الاتفاقيات الدولية

عرفت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التلوث البحري بأنه "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار لمواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالمواد الحية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحار والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال وخفض إمكانيات استخدام وسائل الترويح" (الفقرة الرابعة من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)

وعرفته لجنة القانون الدولي بأنه "أي تعديل مادي أو كيميائي أو بيولوجي في تركيب أو نوعية مياه شبكة مجاري مائية عن طريق مواد أو أنواع أو طاقة يدخلها الإنسان بطريقة مباشرة مما يسبب آثارا ضارة بصحة البشر أو بسلامتهم أو برفاهيتهم أو ضار باستعمال المياه لأي غرض مفيد أو لحفظ البيئة وحمايتها بما في ذلك تأمين سلامة الحيوانات أو النباتات وسائر المواد الطبيعية لشبكة المجاري المائية والمناطق المحيطة بها". (الأمم المتحدة، مشروع قانون استخدام المجاري المائية الدولية في أغراض غير ملاحية، ص 105)

وعرفته اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط في المادة 2 فقرة 1 بأنه "قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا مؤذية مثل كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصا لمدى التمتع بها" (محمد أحمد المنشاوي، 2013، ص 36)، وهذا التعريف يكاد يتفق مع اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المطلب الثاني: مصادر التلوث البحري

تعددت مصادر التلوث البحري بتعدد الأنشطة الإنسانية التي تجري في البيئة، فقد ينشأ التلوث من أنشطة تجري على اليابسة، أو في قاع البحار نتيجة إغراق النفايات أو من أنشطة السفن، أو من الجو أو من خلاله، وستتطرق في ما يلي إلى هذه المصادر.

الفرع الأول : التلوث من مصادر برية

هو أقدم شكل من أشكال التلوث البحري، فهو أقل إثارة ولكن أكثر خطراً، وهو أحد الأسباب الرئيسية لتلوث البيئة البحرية. ويمكن تعريفه بأنه "تلوث المناطق البحرية الناتج عن السكب عن طريق المجاري المائية، المنشآت الساحلية، والقنوات، أو أي مصدر آخر يوجد على اليابس". وهو أكثر ضرراً وأوسع نطاقاً. وهو مصدر ثلاثة أرباع تلوث البيئة البحرية، وهي: مياه الصرف المنزلية، مياه الصرف الصناعية والزراعية، مياه الأمطار المنصرفة من المدن والحقول، النفايات التي تترك في الشواطئ. (محسن أفكيرين، 2014، ص 337)

الفرع الثاني : التلوث من مصادر بحرية

حسب المادة 194 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يشمل هذا المصدر التلوث من السفن، والتلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال قاع البحر وباطن أرضه، والتلوث بالإغراق.

أولاً) التلوث من السفن : يعرف التلوث الناتج عن السفن استناداً لاتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (MARPOL) لعام 1973 بأنه "أي حدث يتضمن، إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر، أو أي تدفقات لمثل هذه المادة" ولم تغفل الاتفاقية الإشارة إلى مفهوم الإفراغ والمادة الضارة، حيث عرفت الإفراغ بأنه "أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو ضخ أو قذف أو انسكاب لمادة ضارة في البحر". (اتفاقية ماربول لمنع التلوث من السفن 1973)

كما عرفت الفقرة الثانية من المادة ذاتها، المادة الضارة بأنها "تلك المادة التي إذا اختلطت بمياه البحر فإنه يعزى إليها التسبب في مخاطر لصحة الإنسان أو الإضرار بمصادر الحياة لمخلوقات البحر والحياة البحرية".

ثانياً) التلوث الناجم عن المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال قاع البحر وباطن أرضه: نظراً للحاجة الماسة إلى النفط الذي يشكل المصدر الاقتصادي الرئيسي للطاقة، فقد بدأ اتجاه الدول حديثاً نحو استخراج النفط من أعماق البحار، وتعد الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار والمحيطات واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب والبحث عن النفط والغاز الطبيعي والمعادن في جرفها القاري لمواجهة ما يعرف بأزمة

الطاقة التي بدأت تواجه العالم.(عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، 1985، ص 35)

وتتمثل الأضرار التي يلحقها استكشاف واستغلال قاع البحر وترتبه التحتية في استخدام المتفجرات في استكشاف واستغلال قاع البحر، فمما لا شك فيه أن استخدام الموجات الانفجارية يؤثر على الأساس الجيولوجي لقاع البحر، علاوة على تأثيرها الضار على الأسماك داخل منطقة الانفجار، فقبل الحفر تستعمل التفجيرات الزلزالية، وما يحدث عنها من اهتزازات، فاستعمال الديناميت يحتاج إلى عناية خاصة حتى لا يحدث أضرارا بالحياة البحرية، لذا تم اللجوء إلى أساليب أقل خطورة من الديناميت وهي استعمال البندقية الهوائية، ومتفجرات الغاز، يضاف إلى ذلك التلوث الناجم عن استخراج الغاز والنفط من البحر، وتخزينه ونقله عبر أنابيب، أو ناقلات خاصة.

ثالثا) التلوث بالإغراق : يقصد بالإغراق التخلص عمدا من النفايات أو المواد الأخرى، وذلك بإلقائها في البحر، سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت والتركيبات الصناعية المقامة في البحر.(U.N Doc. N. A C.can F. 138 /se.II/I.47).

ويعتبر الإغراق من أخطر مصادر التلوث باعتبار أن المواد التي يجري التخلص منها هي عادة مواد سامة أو مؤذية أو ضارة، وتمثل النفايات الذرية أعلى نسبة. ويؤثر الإغراق على الأحياء المائية ويقضي عليها بالتدرج فضلا انتقال هذا التلوث للإنسان عن طريق تناوله للأسماك التي تعد غذاء رئيسيا لشعوب الدول الشاطئية(عبد الواحد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، 2007، ص 437)

الفرع الثالث : التلوث من الجو

يوجد تبادل دائم بين الهواء والبحر، بحيث يمكن للهواء أن يطرح بعض الملوثات في البحر مثل الجزيئات العالقة، البخار، المركبات الغازية، ويرجع ذلك أساسا إلى الهواطل. وينتج التلوث البحري عن طريق الجو بسبب الأنشطة التي يمارسها الإنسان على اليابس، وتعتبر ظاهرة الأمطار الحمضية الناجمة عن انبعاث غاز ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النتروجين، من المنشآت الصناعية ومحطات إحراق الفحم والسيارات، التي تطلق ملوثاتها في الجو وتتساقط نسبة من هذه الملوثات على الأرض ملوثة المياه العذبة ومياه البحيرات، بحيث تعمل على زيادة تركيز المعادن الثقيلة في مياه البحر، إذ تتحرر هذه المعادن من

الصحور بسبب عملية الحت والتعرية التي تسببها الأمطار الحمضية، وتجرفها السيول إلى البحر أين تترسب في القاع، مع زيادة حموضة مياه البحار والبحيرات. كما يمكن للهواء الجوي أن ينقل جزيئات المعادن وبقايا المبيدات المستعملة من اليابس إلى البحر لتسقط فيه بفعل الأمطار مسببة تلوث كيميائي خطير على البيئة البحرية.

المبحث الثاني : الجهود الدولية الرامية لمكافحة تلوث البيئة البحرية

بدأت البحار والمحيطات تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مواد ومخلفات، ومن ثم نشأ الإدراك بأنه ينبغي العناية بمكافحة مظاهر تلوث البيئة البحرية عن طريق الجهود الدولية وامتدت تلك العناية لتشمل المحافظة على موارد وثروات البيئة البحرية. وسنتطرق في ما يلي للجهود الدولية كل في مطلب مستقل.

المطلب الأول : الجهود الرامية إلى مكافحة التلوث البحري خارج إطار القانون الدولي للبحار

لقد تابعت الجهود والمحاولات الدولية بهدف التوصل إلى صياغة قواعد دولية تتعلق بحماية البيئة البحرية ضد أخطار التلوث، نتناولها باختصار على النحو التالي.

الفرع الأول : تطور الاهتمام الدولي بمشكلة التلوث البحري

يعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا عام 1926 أول خطوة على درب الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية. ولقد توالى الجهود الدولية لمحاولة تقنين قواعد مكافحة تلوث البيئة إلى أن تم التوقيع على اتفاقية لندن عام 1954، والتي أصبحت نافذة اعتبارا من 1958، وتم تعديل تلك الاتفاقية خلال مؤتمر عقد في لندن عام 1962 التي أصبحت سارية المفعول اعتبارا من 1967، كما تم إجراء تعديل آخر عامي 1969 و1971. (صلاح الدين عامر، 2000، ص 438)

لقد حظرت اتفاقية لندن وتعديلاتها إلقاء زيت البترول أو خليط منه تتجاوز نسبته 1/10000 في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري. كما تنطبق أحكام تلك الاتفاقية على حالات التلوث العمدي أو غير المقصود ولكنها لا تنطبق على التلوث الناتج عن الحوادث والتلوث الذي لا يمكن تجنبه.

كما أن الاتفاقية تنطبق على كافة السفن المسجلة لدى الدول الأطراف عدا السفن الحربية والسفن التي تقل حمولتها عن خمسمائة طن وسفن صيد الأسماك.

أما عن الجزاء المترتب على مخالفة أحكام الاتفاقية فانه يتم تحديده من قبل القانون الوطني لدولة تسجيل السفينة، ولا يجوز أن يقرر هذا القانون عقوبات تزيد عن العقوبات

المقررة عن التلوث بالزيت في البحر الإقليمي. استمرت الجهود الدولية إذ عقد مؤتمر بروكسل عام 1969 وحضرته 48 دولة، أسفر عن اتفاقيتين هما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول.

وما زالت الجهود الدولية العامة تتجه نحو حماية البيئة البحرية من التلوث، بالإضافة إلى بيئة الإنسان، كما توسعت تلك الجهود لتشمل الحظر الجزئي للتجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت الماء وتحريم استخدام الوسائل الفنية للمساس بالبيئة البحرية لأغراض عسكرية أو عدائية، وقد اتخذت تلك الجهود الدولية شكل التوصيات والقرارات وإعداد الدراسات ودعوة المؤتمرات والندوات العلمية، بالإضافة إلى غيرها من الاتفاقيات التي يصعب حصرها. (صلاح الدين عامر، 2000، ص 496)

الفرع الثاني : التعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية

لقد تواكبت الجهود الدولية مع التعاون الإقليمي حيث يمكن أن تبرم دول منطقة ما اتفاقية لمنع التلوث لديها، كالاتفاق الخاص بتلوث بحر الشمال بزيوت البترول الموقع عام 1969، واتفاق مجموعة دول شمال شرق المحيط الأطلنطي -أوسلو- 1972، واتفاقية هلسنكي عام 1974 لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق. (محسن أفكيرين، 2013، ص 320)

وقد تم التوقيع عام 1976 على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتي ألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات عام 1977، كما تم إبرام البروتوكول الثاني في 1981 بشأن مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى مع وضع خطط للطوارئ، وتعزيز تدابير لمكافحة التلوث النفطي. (محسن أفكيرين، 2013، ص 320)

وقد جاءت اتفاقية الكويت لعام 1978 للتعاون في حماية الخليج العربي من التلوث. (عبد المنعم محمد داود، 1998، ص 344) .

المطلب الثاني : حماية البيئة البحرية في إطار القانون الدولي للبحار

لقد خلت قواعد القانون الدولي العرفي للبحار من أية قواعد قانونية تتعلق بالبيئة البحرية، والحفاظ عليها، وانصرفت فحسب إلى رسم النظام القانوني الخاص باستخدام البحار والمحيطات، وتعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق في تلك الأجزاء منها التي

تخضع لسيادة الدولة الساحلية، أو تلك التي تخرج عن حدود الولاية الإقليمية للدول جميعاً. بيد أن المحاولات الأولى لتقنين القواعد العرفية للقانون الدولي للبحار قد كشفت عن بدايات الاهتمام بقضية البيئة البحرية، ووجوب العمل على حمايتها (صلاح الدين عامر، 2000، ص 498).

وهو الأمر الذي أظهرته أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930 الخاص بتقنين القانون الدولي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي وعملها في مجال إعداد مشروعات الاتفاقيات الدولية التي عرضت على مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958 مناسبة ليجد الاهتمام بالبيئة البحرية سبيلاً إلى نصوص اتفاقية محددة في إطار القانون الدولي للبحار (محمد صالح لوجلي الزوي، 2013، ص 174)

الفرع الأول : اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958 وتلوث البيئة

تعتبر اتفاقية جنيف لقانون البحار من أهم الاتفاقيات الدولية التي حظيت برعاية كاملة من الأمم المتحدة (محمد صالح لوجلي الزوي، 2013، ص 175).

تم اعتمادها في المؤتمر الأول لقانون البحار في جنيف وهي المعاهدة المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والامتداد القاري والبحر العالي، الصيد، وتهدف هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة، ومن ذلك ما نصت عليه المادة 24 من الترخيص للدول المتعاقدة بوضع لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنايب البترول، وكذا المادة 25 التي تضمنت إجراءات منع التلوث الإشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة الأخرى.

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتلوث البيئة

تم إبرام هذه الاتفاقية في الدورة الحادية عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 وذلك تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة، حيث تمكن المؤتمر بعد جهد كبير من التوصل للاتفاقية الدولية التي أطلق عليها «اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار» والتي عالجت موضوعات قانون البحار وأرست المبادئ القانونية الرئيسية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث.

ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم الدول منفردة أو مشتركة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيضاً كان مصدره. ولها في سبيل تحقيق هذا الهدف استخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة

لها، وخفض إطلاق المواد السامة أو الضارة بالبيئة البحرية، سواء عن طريق الإغراق، أو من مصادر برية، أو من الجو. (محمد صالح لوجلي الزوي، 2013، ص 176)

كما تنص الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي أو من خلال المنظمات الدولية المتخصصة لوضع معايير وقواعد لحماية البيئة البحرية، وإعداد خطط لحالات الطوارئ وتشجيع وتمويل الدراسات وبرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية وآثاره بالطرق العلمية المعترف بها. وتلزم الدول كذلك باتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم البيئية والمحافظة على أشكال الحياة البحرية خاصة المستنزفة أو المهددة بالانقراض.

هذا وأوضحت الاتفاقية العلاقة بين التشريعات الوطنية والقواعد الدولية في إطار منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه في الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر في المواد من 207 إلى 212.

وذلك بالنسبة للمصادر المختلفة للتلوث سواء كانت مصادر برية أو كان التلوث ناجماً عن نشاط يتعلق باستغلال الدولة لمناطق تخضع لولايتها من قاع البحر وذلك الناجم عن أوجه النشاط في المنطقة، أو عن طريق الإغراق أو من السفن أو كان من الجو أو من خلاله ومدى سلطات الدولة في إصدار التشريعات التي تتعلق بذلك. (محسن أفكيرين، 2014، ص 325، 324)

خاتمة

وفي الختام نخلص إلى القول أن الاهتمام بالبيئة البحرية لم يكن وليد اليوم أو بالأمس، بل تجلى هذا الاهتمام منذ ردها طويلاً من الزمن، وقد تمخض عنه إيجابيات لا يمكن إغفالها، وكان من أهمها إصدار كافة الدول على اختلاف مستوياتها للعديد من القوانين المعنية بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، بغية التصدي لهذا النمط الإجرامي للحد من مخاطره ولمنع مضاره.

ولا غرو في ضرورة الاعتراف بأن القوانين التي صدرت في مجال حماية البيئة البحرية، قد حققت قدراً لا بأس به من أهدافها المنشودة، إلا أنه في المقابل لا يمكننا إغفال حقيقة لا مناص بشأنها، وهي أن جرائم البيئة في عصرنا الراهن قد تطورت تطوراً ملحوظاً لم يشهده العالم من قبل، ولا أبالغ في القول من أن هذه النوعية من الجرائم

غدت من أخطر أنواع الإجرام المنظم وأكثرها ضرراً ، لدرجة أنها أصبحت من أهم التحديات التي تواجه الدول وحكوماتها في مطلع القرن الواحد والعشرون، لارتباط هذه الجرائم بحياة الشعوب وسلامة البشرية جمعاء.

المراجع

الكتب

1. محمد صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، 1991، دار النهضة العربية.
2. محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى 2013.
3. الأمم المتحدة، مشروع قانون استخدام المجاري المائية الدولية في أغراض غير ملاحية، حولية لجنة القانون الدولي، 1983، المجلد الثاني، الجزء الثاني.
4. محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار، دون طبعة، دار النهضة العربية، 2014.
5. عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بعدم تلويث البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
6. عبد الواحد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، 2007.
7. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982) دار النهضة العربية، القاهرة الطبعة الأولى، 2000.
8. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية منشأة المعارف الإسكندرية دون طبعة 1998.
9. محمد صالح لوجلي الزوى، التنظيم القانوني للمياه الداخلية، دار الفكر الجامعي، دون طبعة، 2013.

الاتفاقيات

1. اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958.
2. اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن (MARPOL) لعام 1973
3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
4. U.N Doc. N. A C.can F. 138 /se.II/I.47