

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

إعداد

أ. عاليه العدواني

التقرير الاستراتيجي

العدد (٢١)

مايو ٢٠٢٢م

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت



الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

إعداد
أ. عاليه العدواني

التقرير الاستراتيجي
العدد (٢١)

مايو ٢٠٢٢م

الآراء الواردة في هذه الدراسة لا تعبر بالضرورة عن
اتجاهات يتبناها مركز دراسات الخليج والجزيرة
العربية بجامعة الكويت

الناشر

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية
جامعة الكويت

ص.ب: ٦٤٩٨٦ الشويخ (ب) الرمز البريدي: ٧٠٤٦٠ ، الكويت

هاتف : ٢٤٩٨٤٦٣٩ - ٢٤٩٨٤٦٥٨ (+٩٦٥)

البريد الإلكتروني Gulf_center@yahoo.com

الموقع الإلكتروني www.cgaps.ku.edu.kw

حقوق الطبع والنشر محفوظة للمركز
الطبعة الأولى

الكويت - ٢٠٢٢م



أسس مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية بجامعة الكويت في عام ١٩٩٤، بوصفه مركزاً بحثياً يهتم بالبحوث والدراسات العلمية ذات الصلة بالقضايا التي تهتم دولة الكويت ومنطقة الخليج والجزيرة العربية على وجه التحديد، ومنطقة الشرق الأوسط والقضايا الدولية عموماً.

ومن هذا المنطلق يقوم المركز بشكل دوري بإصدار «التقرير الاستراتيجي» الذي يتناول القضايا الاستراتيجية التي تهتم دولة الكويت والمنطقة. ويهدف المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم تحليل استراتيجي للقضايا والمستجدات المتعلقة بأمن المنطقة، ما يمكن أن يساهم في خدمة الباحثين والمهتمين في الشؤون الاستراتيجية. كما يسعى المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم الرؤى والتوصيات اللازمة لصناع القرار السياسي بما يخدم تحقيق المصلحة الاستراتيجية لدولة الكويت.



**أعضاء مجلس إدارة
مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية**

أ.د. رشيد العنزي

نائب مدير جامعة الكويت للأبحاث (رئيس مجلس الإدارة)

د. فيصل أبو صليب

مدير المركز - نائب رئيس مجلس الإدارة

داخل جامعة الكويت

أ.د. فايز منشر الظفيري

قسم المناهج وطرق التدريس - كلية التربية
جامعة الكويت

أ.د. عبد الله محمد الهاجري

عميد كلية الآداب بالإناثة
جامعة الكويت

أ.د. يوسف ذياب الصقر

قسم الفقه المقارن والسياسة الشرعية
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة الكويت

أ.د. عبيد سرور العتيبي

رئيس قسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الكويت



تمهيد:

تُشكل البحار والأنهار مصادر حيوية في العديد من مناطق العالم؛ لما تحتويه من مصادر للمياه والغذاء، إضافة إلى دورها في النقل والاتصال بين أرجاء المعمورة.

ولقد حرصت الدول، لاسيما في العصر الحديث، على الحفاظ على سلامة مياه البحار والأنهار من التلوث بمختلف أشكاله، وشرعت في إبرام الاتفاقيات الجماعية الملزمة في هذا الصدد تحت مظلة المنظمات الدولية والإقليمية، كما بادرت العديد من بلدان العالم المشاطئة للأنهار والبحار إلى سنّ التشريعات والقوانين الوطنية، التي تضمن حمايتها من التلوث ومنعه من الأساس.

ولما كان الخليج العربي أحد أهم الخلجان في العالم، بسبب موقعه وأهميته الاستراتيجية، فقد أضحى الاهتمام بالمحافظة عليه من الملوثات، وضمان أمنه، وسلامة الملاحة البحرية فيه، من أبرز اهتمامات الدول المطلة عليه، وفي مقدمتها: دول مجلس التعاون الخليجي.

في ضوء ذلك، يقدم مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، هذا العدد من «التقرير الاستراتيجي»، الذي يعرض الضوابط القانونية التي وضعتها اتفاقية «ماربل» الدولية لسلامة المجاري المائية، ودور دولة الكويت في مواجهة التحديات البحرية في الخليج العربي، مع تقديم مجموعة من التوصيات التي تكفل حمايته وفق الاتفاقية المذكورة.

د. فيصل أبو صليب

مدير المركز



رقم الصفحة	المحتويات
٩	تمهيد:
١٣	مقدمة:
١٥	أولاً- التقسيمات الأساسية للبحار طبقاً للقانون الدولي.....
١٨	ثانياً- دور اتفاقية «ماربل» في الخليج العربي.....
٢٦	ثالثاً- دور دولة الكويت في مواجهة التحديات البحرية في الخليج العربي.....
٣١	توصيات الدراسة.....
٣٢	الخاتمة:.....
٣٥	المراجع العربية:.....
٣٦	المراجع الأجنبية:.....



مقدمة :

لقد احتل البحر في منطقة الخليج العربي مكانة سياسية واقتصادية مهمة منذ القدم، رغم مواجهته لبعض التحديات التي تحول دون الحفاظ عليه لفترة أطول، مما يستدعي إصدار بعض التشريعات والقوانين، والانضمام إلى الاتفاقيات المحلية والدولية التي تنظم، وتحافظ على استدامة البيئة البحرية لاسيما الخليجية.

وقد تم اختيار «اتفاقية ماربل» موضوعاً للبحث، لما تتضمنه بنودها من نصوص تسهم في المحافظة على البيئة البحرية في الخليج العربي، باعتباره ذو أهمية اقتصادية وبيئية كبيرة، فالخليج العربي يعتبر المخزون الغذائي الرئيس لشعوب المنطقة، ومصدراً أساسياً لمياه الشرب فيها، ما يستوجب المحافظة عليه من التلوث النفطي، والنفايات السائلة والصلبة الناتجة عن ناقلات النفط، وبقية السفن الأخرى التي تزيد عن الخمسين ألفاً سنوياً.

وعليه، فإن هذه الدراسة تنقسم إلى ثلاثة محاور رئيسة : يناقش المحور الأول التقسيمات الأساسية للبحار طبقاً للقانون الدولي، ويعرض المحور الثاني دور اتفاقية «ماربل» في الخليج العربي، أما المحور الثالث، فيركز على دور دولة الكويت في مواجهة التحديات البحرية في الخليج العربي.



أولاً - التقسيمات الأساسية للبحار طبقاً للقانون الدولي :

(١) - المياه الداخلية : هي المياه الواقعة في الجهة المقابلة للأرض من خط قياس البحر الإقليمي، حيث تكون جزءاً من المياه الداخلية للدولة. (١)

تتمتع الدولة الساحلية بحق السيادة التامة على مياهها الداخلية، تماماً مثل الحقوق السيادية التي تمارسها على إقليمها الأرضي، أما فيما يتعلق بحقها السيادي على بحرها الإقليمي، فهو مقيد بحق المرور البريء لجميع السفن التابعة للدول الأخرى. (٢)

(٢) - البحر الإقليمي : هو ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية والبحر العام. (٣)

(٣) - أعالي البحار: تشمل جميع أجزاء البحار التي لا تعد من البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لأي دولة. (٤)

يقع الخليج العربي غرب خط الطول ٥٦ درجة شرقاً، ويمتد على طول محور الشمال الغربي / الجنوب الشرقي من مضيق هرمز إلى الساحل الشمالي لإيران. وهو محاط بجبال عالية على الجانب الإيراني، وأراض منخفضة في

1 - Geneva Convention on the Law of the Sea, Article 5

٢. د. بدرية العوضي القانون الدولي للبحار ص ٣

٣. محمد طلعت الغنيمي. القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (١٩٧٥) ص ٣٢-٥٠

4 - Geneva Convention on the Law of the Sea, Article 1

الجانِب العربي. ويمتد الشريط الساحلي بطول يزيد على ألف كيلومتر، وتبلغ المساحة السطحية للمنطقة المحصورة بين جوانب هذا الشريط ٢٣٩٠٠٠ كيلومتر مربع، وهو خليج ضحل يصل متوسط عمقه إلى ٣٥ متراً، في حين يتراوح أقصى عمق له ما بين ٩٠ و ١٠٠ متراً عند جانبه الشرقي الشمالي قرب الساحل الإيراني، ونحو ١٠٠ متر قرب فتحة الضيقة عند مضيق هرمز، التي تصله ببحر عمان وبحر العرب.^(٥)

وتتمتع هذه المنطقة البحرية بموقع جغرافي فريد، وطبيعة بيولوجية حساسة، وقد تصبح واحدة من أكثر البحار تلوثاً في العالم، بسبب كثافة حركة نقل النفط، ما لم يتم اتخاذ تدابير صارمة لمعالجة هذا الوضع.

حيث تنتج دول الخليج العربي ثلثي الإنتاج العالمي من النفط، فالخليج يعتبر مصدراً رئيساً للنفط في جميع أنحاء العالم^(٦). وتعد منطقة الخليج العربي من أكثر المناطق البحرية في العالم عرضة لمخاطر التلوث النفطي، بسبب كثافة المنشآت التي تقام في البحر، ووجود أرصفة تحميل ناقلات النفط، وكثافة أعمال النقل البحري للنفط، وتشقق خطوط الأنابيب الممتدة من آبار النفط إلى موانئ التصدير تحت البحر، وانفجار الآبار النفطية.^(٧) حيث أسهمت الكميات الكبيرة من احتياطات النفط في المنطقة، في تحديد حالة الطوارئ المتعلقة بالتلوث البحري، الناجمة عن حوادث تسرب النفط.^(٨)

٥ - تقرير عن حالة البيئة البحرية صادر عن المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في ٢٠٠٣ ص ٥٠. ٥٠
6- Hulme, Karen. War torn environment: Interpreting the legal threshold, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p166.

٧ - تقرير عن حالة البيئة البحرية صادر عن المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في ٢٠٠٣ ص ٣٤٠-٧
8- CAPT. AL-NAKIB, NAMIR, A., Regional policy on marine emergency management, chemical spills and emergency management at sea, Netherlands, Kluwer academic publisher, 1, 1988st edition, p97.

وعلى الرغم من كثافة حركة ناقلات النفط، والسفن التجارية وغيرهما في المنطقة البحرية للمنظمة، فإن ثمة عدد محدود من مرافق الاستقبال، ومعظمها غير مناسب لاستقبال ومعالجة النفايات النفطية، أو غيرها من النفايات الأخرى التي تلقيها في البحر السفن التي تعبر المنطقة، ما يؤدي إلى سكب كميات كبيرة من النفايات النفطية في البيئة البحرية للمنطقة بصورة غير قانونية، ما يؤدي إلى زيادة التلوث في المنطقة.^(٩)

٩ - تقرير عن حالة البيئة البحرية في المنطقة ٢٠٠٣ ص ٣٥٨

ثانياً - دور اتفاقية «ماربل» في الخليج العربي :

تأسست المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية عام ١٩٤٨م، حيث كانت تهدف إلى سلامة الملاحة البحرية، وبعد أن أصبح العالم أكثر دراية بحالات انسكاب النفط في المحيطات والبحار من خلال الحوادث، أو كنتيجة لممارسات التشغيل الرديئة، وذلك في حقبة الستينيات من القرن العشرين، ونتيجة أحداث التلوث النفطي، بدأت المنظمة البحرية الدولية بالعمل على منع التلوث البحري، والاستجابة الفورية والفعالة له، وكذلك الاهتمام بجوانب المسؤولية والتعويض. وكان من النتائج الرئيسة التصديق على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن في عام ١٩٧٣م، والمعروفة عالمياً باسم اتفاقية «ماربل».

وتقوم الاتفاقية على أساس الصلة الوثيقة بين البيئة والتنمية، حيث يتعين عدم فصلهما عن بعضهما، فاهتمام دول الخليج العربي بالانضمام لاتفاقية «ماربل»، كان دليلاً على حضارية تلك الدول أمام المجتمع الدولي، حيث بمجرد المصادقة على الاتفاقية تصبح ملزمة للأطراف، بمقتضى التشريعات الداخلية والقضائية، وعلى الرغم من مصادقة الدول الست على الاتفاقية، إلا أنه كان هناك تحفظ من بعض الدول على بعض بنودها.^(١٠)

واتفاقية «ماربل» هي الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، الخاصة بمنع السفن من تلويث البيئة البحرية لأسباب تشغيلية أو عرضية.

١٠ - د. عادل الزباني، الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي.

وتتضمن الاتفاقية لوائح تهدف إلى منع التلوث الناجم عن السفن، والتقليل منه إلى أدنى حد، سواء أكان التلوث عرضياً، أم ذلك الذي ينجم عن العمليات الروتينية.^(١١)

وتتعهد الأطراف في الاتفاقية بتطبيق أحكامها ومرفقاتها الملزمة بها، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن تصريف مواد ضارة، أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الاتفاقية.^(١٢)

وقد اعتُمدت اتفاقية «ماربل» في نوفمبر ١٩٧٣م في المنظمة البحرية الدولية، وبعد موجة من حوادث الناقلات خلال عامي ١٩٧٦-١٩٧٧م، تم اعتماد بروتوكول عام ١٩٧٨م، حيث دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ، كما أُضيف المرفق السادس في ١٩٩٧م، ودخل حيز التنفيذ في ٢٠٠٥م.

وفي الأول من يوليو عام ١٩٧٩م، دخلت الاتفاقية وبروتوكول ميماك دور النفاذ، مع إيداع خمس من وثائق التصديق لدى وزارة الخارجية في دولة الكويت، بصفتها دولة المقر وفقاً للفقرة (أ) من المادة ٢٨ من اتفاقية الكويت لعام ١٩٧٨م. وتبعاً لذلك تم تأسيس المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بشكل قانوني عام ١٩٧٩م، والتي تتكون من ثلاثة أجهزة رئيسية، هي: المجلس الوزاري، والأمانة العامة، واللجنة القضائية.

وفي يناير ١٩٨٢م أنشئت الأمانة العامة للمنظمة ومقرها دولة الكويت، وحتى ذلك التاريخ، فإن تنفيذ برامج المنظمة كان تحت إشراف السكرتارية المؤقتة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.^(١٣)

11- IMO.

12 -Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

١٣. علي عبد الله الهوش، مشكلات التلوث البيئي في المنطقة البحرية للمنظمة ودور التوعية البيئية في الحد منها، مطبوعات المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ص ٢٠١٩، ٢٠٩

وأُلحقت في اتفاقية «ماربل» ستة مرفقات؛ نظم المرفق الأول لوائح منع التلوث بالزيوت، ونُصَّ على مكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة في المرفق الثاني، أما المرفق الثالث، فقد رتّب اللوائح المتعلقة بمنع التلوث بالمواد الضارة المعبأة المنقولة بحراً، وتمت الإشارة إلى نفايات مجاري السفن في المرفق الرابع، أما المرفق الخامس، فقد نظّم التلوث بقمامة السفن، فيما تم تنظيم منع تلوث الهواء من السفن في المرفق السادس. وتم تعريف السفينة في اتفاقية «ماربل»، على أنها أي نوع من المراكب التي تعمل في البحر، وتشمل القوارب والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات والمراكب العائمة، والمنصات الثابتة أو العائمة.^(١٤)

حيث كان من أهم أسباب تلوث البحر طبقاً للاتفاقية، ثلاثة أسباب رئيسية، وهي: المواد الضارة، ومخلفات الصرف الصحي والقمامة، والزيت.

ويمكن بيان ذلك على النحو التالي :

أ- المواد الضارة :

المادة الضارة : هي أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها البحر إلى تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالنباتات والحيوانات البحرية، أو المس بالبيئة الطبيعية، أو بطرائق استخدام البحر المشروعة الأخرى، ولا سيما أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى هذه الاتفاقية.^(١٥)

14 -Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 1

15 -Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 1

ب- مخلفات الصرف الصحي والقمامة :

التصريف يتعلق بالمواد الضارة، أو القاذورات السائلة التي تحتوي على هذه المواد، أي عملية إطلاق مواد من سفينة ما- أياً كان سببها- تشمل تسربها، أو التخلص منها، أو سكبها، أو ضخها، أو تسريبها، أو تفريغها.^(١٦)

ج- الزيت :

الزيت هو النفط بكل أشكاله، بما في ذلك الزيت الخام، وزيت الوقود، والحماة، والحثالة الزيتية، والمنتجات المكررة.

وقد قامت المنظمة بإعداد دراسة كاملة لمرافق الاستقبال في المنطقة البحرية للمنظمة، وتم تسليمها إلى الدول الأعضاء في المنظمة، متضمنة الشروط والمواصفات التي يجب توافرها في الشركات، التي ستقوم بتنفيذ هذا المشروع الضخم .

وقد اعتبرت المنظمة البحرية الدولية، المنطقة البحرية للمنظمة منطقة خاصة، اعتباراً من الأول من أغسطس ٢٠٠٨م، وبالتالي يسري عليها متطلبات التفريغ الواردة في البنود ١، ٥، ١١، من الملحق رقم ١، واللائحة ٥ (١) المرفق الخامس لاتفاقية «ماربل» ٧٣/٧٨، ما يتطلب إنشاء مرافق الاستقبال المناسبة في جميع الموانئ الرئيسة الواقعة داخل حدود هذه المنطقة، وفقاً لأحكام المادة ٣٨-٤ من المرفق الأول للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن «ماربل»، والملحق رقم ٥ و ٤ (أ) من المرفق الخامس من الاتفاقية المذكورة.^(١٧)

16 -Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 1

١٧- علي عبدالله المهوش ، مشكلات التلوث البيئي في المنطقة البحرية للمنظمة ودور التوعية البيئية في الحد منها - مطبوعات المنظمة الاقليمية لحماية البيئة البحرية ص ١١١ ن ٢٠١٩ .

ولقد اهتمت الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي بالبيئة البحرية، وذلك بإصدار النظام العام للبيئة لمجلس التعاون عام ١٩٩٧م، والنظام الموحد لاستغلال وحماية الثروة المائية الحية بدول مجلس التعاون الخليجي عام ١٩٩٨م.

كما أسهمت الأمانة العامة في دعم إعداد دراسة جدوى حول المتطلبات الإقليمية لإنشاء مرافق الاستقبال في المنطقة، إلى جانب الاتحاد الأوروبي، والمنظمة البحرية الدولية، وشركات النفط، والدول الأعضاء في المنظمة، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي^(١٨).

١- الإطار الشكلي لاتفاقية «ماربل»:

يمكن التعبير عن رضا الدولة الالتزام بالمعاهدة أو الاتفاقية: بتوقيعها، أو بتبادل وثائق إنشائها، أو بالتصديق عليها، أو بالموافقة عليها، أو بقبولها، أو بالانضمام إليها، أو بأية وسيلة أخرى متفق عليها^(١٩).

حيث يمكن التصديق على الاتفاقية، أو أحد بروتوكولاتها، بقبولها أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، بإيداع صك لدى الأمين العام للمنظمة^(٢٠) مع احتفاظ الدول بحق عدم قبول أحد المرفقات،^(٢١) كما فعلت بعض دول الخليج العربي.

- ١٨- تقرير عن حالة البيئة البحرية صادر عن المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في ٢٠٠٣ ص ٣٤٠.
- 19 -Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between international Organizations, Article 11
- 20- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships
- 21 -Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 14

الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

التقرير الاستراتيجي العدد (٢١) ٢٢ مايو ٢٠٢٢م

كما يحق لأي طرف الانسحاب من الاتفاقية، أو أي مرفق من مرفقاتها في أي وقت بعد انقضاء خمس سنوات على بدء نفاذها، وذلك بإرسال إشعار خطي للأمين العام للمنظمة، حيث يسري مفعول الانسحاب بعد ١٢ شهراً من تلقي إشعار الانسحاب.^(٢٢)

يبين الجدول التالي تواريخ تصديق دول الخليج العربي على إتفاقية (ماربل)

الدول الأعضاء	تاريخ التصديق	الملحق الأول	الملحق الثاني	الملحق الثالث	الملحق الرابع	الملحق الخامس	الملحق السادس
الكويت	إبريل ٢٠٠٧	*	*	*	*	*	*
المملكة العربية السعودية	أغسطس ٢٠٠٥	*	*	*	*	*	*
قطر	يونيو ٢٠٠٦	*	*	*	*	*	*
البحرين	ديسمبر ٢٠٠٦	*	*	*	*	*	*
عمان	مارس ١٩٨٤	*	*	*	*	*	*
الإمارات	مارس ٢٠٠٧	*	*	*	*	*	*

حيث كانت سلطنة عُمان من أوائل الدول التي انضمت إلى الاتفاقية، وذلك في عام ١٩٨٤م، مع تحفظها على المرفق السادس.

22 - Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 18

الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

التقرير الاستراتيجي العدد (٢١) ٢٣ مايو ٢٠٢٢م

كما صدر القانون رقم ٣٢ لسنة ٢٠٠٥م، بالموافقة على انضمام مملكة البحرين إلى اتفاقية منع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣م، وبروتوكولاتها أرقام ١-٢-٥^(٢٣). وتمت المصادقة في عام ٢٠٠٦م، ولكن تم التحفظ على المرفق الثالث والرابع والسادس.

أما دولة الإمارات العربية المتحدة، فقد صادقت على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، بموجب المرسوم الاتحادي رقم (٧٤) لسنة ٢٠٠٦م، والذي دخل حيز التنفيذ عام ٢٠٠٧م^(٢٤). كما صدر مرسوم رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٦م، بالموافقة على انضمام دولة قطر إلى الاتفاقية وملحقاتها^(٢٥)، مع تحفظ الدولتين على المرفق السادس.

٢- الإطار القانوني لاتفاقية «ماربل»:

تطبق هذه الاتفاقية على السفن التي لها حق رفع علم أحد الأطراف في الاتفاقية، والتي لا يحق لها رفع علم طرف ما، ولكنها تعمل تحت سلطته، كما لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية، أو سفن الإمداد الحربية، أو السفن الأخرى التي تملكها دولة ما، أو تتولى تشغيلها، ما دامت هذه الدولة لا تستخدمها إلا لأغراض حكومية غير تجارية، كما أن هذه الاتفاقية لا تمس حقوق السيادة^(٢٦). وتنص المادة الرابعة من الاتفاقية على ضرورة تضمين الدول الأطراف في قوانينها، ما يحظر انتهاك نصوص الاتفاقية، وفي حال الانتهاك يحق

تمت الزيارة في ٣١.١.٢٠٢٢ <https://loc.gov.bh/HTM/K3205.htm> 23-

٢٤- صحيفة البيان ١٣/٤/٢٠٠٧

٢٥- الميزان/ بوابة القانون القطرية.

26- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 3.

للأطراف القيام بالملاحظات القضائية، وتجميع الأدلة التي تثبت حدوث الانتهاك.

كما يتعين تعزيز التعاون التقني بين الأطراف، فيما يخص تدريب العاملين في المجالين العلمي والعملي، وفي المعدات، ومرافق الاستقبال والرصد، وتشجيع البحث، وتيسير عملية اتخاذ التدابير والترتيبات، لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن والتخفيف منه.^(٢٧)

كما تتعهد كل إدارة بإجراء تحقيق في كل حادث تتعرض له أي من سفنها الخاضعة لأحكام اللوائح، إذا أسفر هذا الحادث عن إلحاق أضرار جسيمة بالبيئة البحرية، كما يتعهد كل طرف بتزويد المنظمة بنتائج التحقيق.^(٢٨)

وعند تلقي أي طرف طلباً بإجراء تحقيق، وتفقد السفن التي تنطبق عليها الاتفاقية عند دخولها الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايتها القضائية، فعليها إجراء اللازم وإرفاق الأدلة الكافية، بتصريف المواد الضارة أو القاذورات السائلة.^(٢٩)

وعند نشوء خلاف بين طرفين، بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، وتعذرت تسويته بالتفاوض بين الأطراف، يتم اللجوء إلى التحكيم، طبقاً للبروتوكول الثاني من الاتفاقية.^(٣٠)

27- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 17.

28- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 6.

29- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 6.

30- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Article 10.

ثالثاً- دور دولة الكويت في مواجهة التحديات البحرية في الخليج العربي:

لقد كانت دولة الكويت من الدول السبّاقة في الحفاظ على البيئة البحرية، حيث أصدر الأمير الراحل المغفور له الشيخ صباح السالم الصباح - رحمه الله تعالى- القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤م، والخاص بحظر تلويث المياه الداخلية أو الإقليمية بالزيت الصادر من السفن،^(٣١) والذي أُلْحِقَ بقانون حماية البيئة رقم ٤٢ لسنة ٢٠١٤م.

وقد نص هذا القانون على التالي: (تعتبر المناطق البحرية التالية، وما يعلوها في طبقات الهواء العليا، وما في قاع وباطن البحر، مناطق محظور فيها إحداث أي تلوث للبيئة البحرية بالمواد الضارة، أيّاً كان سببه ومصدره وكمياته، ويعد ارتكاب أي فعل من هذا القبيل جريمة، وفقاً لأحكام هذا القانون:

- ١- المياه الداخلية لدولة الكويت الواقعة خلف خط إغلاق خليج الكويت.
- ٢- البحر الإقليمي لدولة الكويت، والذي يمتد إلى مسافة ١٢ ميلاً بحرياً من خط الأساس.
- ٣- المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي، والتي تمتد إلى مسافة ٢٤ ميلاً بحرياً من خط الأساس، الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

31- KFAS

الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

التقرير الاستراتيجي العدد (٢١) ٢٦ مايو ٢٠٢٢م

٤- المياه الملاصقة للبحر الإقليمي، والتي تمتد إلى مسافة ٥٠ ميلاً بحرياً من خط الأساس، الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي).^(٣٢)

والذي أُلْحِقَ بالقانون رقم ٩٠ لسنة ٢٠١٥م؛^(٣٣) حيث كانت جريمة إحداث تلوث للبيئة البحرية بالمواد الضارة في المطلب السادس من هذا القانون؛ حيث عاقبت المادة ١٤١ من القانون رقم ٩٩ لسنة ٢٠١٥م كل من أحدث عمداً حالة تلوث في المناطق البحرية المنصوص عليها في المادة ٦٨ سالفه البيان، بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر، وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف دينار، ولا تزيد على مائتي ألف دينار، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

كما أن المادة رقم ١٤٣ من القانون رقم ٩٩ لسنة ٢٠١٥م، قد رصدت عقوبة الغرامة التي لا تقل عن عشرة آلاف دينار، ولا تزيد على خمسين ألف دينار، لكل من لم يقيم بتجهيز السفينة بمعدات خفض التلوث، أو لم يتخذ جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث، قبل وبعد وقوع العطب في السفينة أو أحد أجهزتها، أو لم يقيم بإبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسريب زيت أو أي مادة أخرى.

كما ورد بالمذكرة الإيضاحية للقانون رقم ٩٩ لسنة ٢٠١٥م: أنه تطبق العقوبة الواردة في المادة ١٤٣ على من يخالف أحكام المادة ٧٧، التي تحظر ترك السفينة أو المنشأة في المناطق البحرية المحظورة، دون الحصول على إذن من الهيئة. وتطبق العقوبة الواردة في المادة ١٤٣ على من يخالف أحكام المادة ٨٢، التي تلزم مالك السفينة المحملة بمواد ملوثة، بتقديم ضمان مالي إلى الجهة المختصة، لتغطية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري.

٣٢- مادة ٦٨ من قانون حماية البيئة رقم ٤٢ لسنة ٢٠١٤

٣٣- جرائم البيئة / معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية ٢٠١٨-٢٠١٩.

فإذا تحقق الخطأ والضرر وعلاقة السببية، يعتبر الخطأ في هذه الحالة قيام الجاني بإحداث تلوث في المناطق البحرية المنصوص عليها في المادة ٦٨ من القانون ٤٢ لسنة ٢٠١٤م، مع توفر القصد الجنائي؛ وهو العلم والإرادة والضرر ووقوع تلك الجريمة بالفعل، مع وجود علاقة السببية بين هذا السلوك، وتلك النتيجة.

حيث اهتمت دولة الكويت دولياً في هذا الجانب، من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات التالية:

- اتفاقية التعاون في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، والبروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى، في الحالات الطارئة الملحقه بها.
- بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة، والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها.
- بروتوكول لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٦٩م.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالنفط والبروتوكول المتعلق بها.

التوصيات والخاتمة



توصيات الدراسة :

- ١- فحص وتفتيش ومعاينة جميع السفن التي تبحر في المياه الملاحية في المنطقة، والتي تطبق عليها الشروط المنصوص عليها في اتفاقية «ماربل».
- ٢- أهمية وضع استراتيجية مشتركة لدول مجلس التعاون الخليجي، لمواجهة قضية تلوث الخليج من السفن.
- ٣- تعزيز التعاون الدولي بين الأمانه العامة لدول مجلس التعاون الخليجي، والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.
- ٤- تطوير البحث العلمي، والاستفادة من تطوير التقنيات الحديثة.
- ٥- إعداد وتطوير التشريعات الوطنية الإقليمية في هذا المجال.

الختمة:

إن للقانون البيئي أهمية كبيرة في المجتمع الدولي، لاسيما البيئة البحرية، لذلك ينبغي الاهتمام به نظراً لأهميته لتحقيق الاستدامة البيئية في الخليج العربي؛ حيث اهتمت العديد من الاتفاقيات والمعاهدات في هذا المجال لمواجهة التحديات الحالية والمستقبلية، واهتمام دول الخليج العربي بالانضمام إلى مثل هذه الاتفاقيات، إنما يدل على تطورها واهتمامها في تحقيق الاستدامة البيئية.

قائمة المراجع:

- المراجع العربية.
- المراجع الأجنبية.



أولاً- المراجع العربية:

١. الاتفاقيات والمعاهدات والقوانين:

- تقرير عن حالة البيئة البحرية صادر عن المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية.
- جرائم البيئة، معهد الكويت للدراسات القضائية والقانونية ٢٠١٨-٢٠١٩ م.
- قانون حماية البيئة في دولة الكويت، رقم ٤٢ لسنة ٢٠١٤ م.

٢. المقابلات:

- د. الزباني، عادل، الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي.

٣. الكتب:

- العوضي، بدرية، القانون الدولي للبحار.
- الغنيمي، محمد طلعت. القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (١٩٧٥).
- الهوش، علي عبدالله، مشكلات التلوث البيئي في المنطقة البحرية للمنظمة، ودور التوعية البيئية في الحد منها.

٤. الصحف والمواقع الإلكترونية:

- <https://lloc.gov.bh/HTM/K3205.htm>

- صحيفة (البيان)، ١٣ / ٤ / ٢٠٠٧ م.

- الميزان / البوابة القانونية القطرية.

الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

التقرير الاستراتيجي العدد (٢١) ٣٥ مايو ٢٠٢٢ م

ثانياً- المراجع الأجنبية:

I)- Treaties & Laws:

- Marpol Convention for the Prevention of Pollution from Ships
- Geneva Convention on the Law of the Sea
- Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between international Organizations

II)- Books:

- CAPT. AL-NAKIB, NAMIR,A., Regional policy on marine emergency management, chemical spills and emergency management at sea, Netherlands, Kluwer academic publisher, 1988, 1st edition, p97.
- Hulme, Karen. War torn environment: Interpreting the legal threshold, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p166.
- Lim, Kitack. The Role of the International Maritime Organization in Preventing the Pollution of the World's Oceans from Ships and Shipping, UN Chronicle.

III)- Websites:

- MEMAC
- KFAS
- IMO

الاستدامة البيئية في الخليج العربي طبقاً لاتفاقية «ماربل»

التقرير الاستراتيجي العدد (٢١) ٣٦ مايو- ٢٠٢٢م



مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية



قواعد النشر في سلسلة التقرير الاستراتيجي يصد تنهياً

- أن يكون موضوع التقرير الاستراتيجي معنياً بالقضايا الاستراتيجية التي تهم دولة الكويت في المقام الأول، ودول منطقة الخليج والجزيرة العربية بشكل عام.
- ألا تقل عدد صفحات التقرير عن (١٥) صفحة (٣٧٥٠ كلمة).
- أن توضع الهوامش والمصادر العلمية والمراجع وفق المعايير البحثية المعتمدة.
- يمنح الباحث (١٠) نسخ من الإصدار.
- يمنح الباحث مكافأة مالية مقدارها (١٥٠ دينار كويتي).

