

2022

ENVIRONMENTAL ISSUES RELATING TO OFFSHORE PETROLEUM INSTALLATIONS -AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE-

مصطفى المصري

طالب دكتوراه، تخصص قانون النفط و الغاز، ماجستير بحثي في قانون الاعمال-الجامعة اللبنانية-لبنان
mostafamasry12@outlook.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.bau.edu.lb/ljournal>

Recommended Citation

2022) (مصطفى المصري, "ENVIRONMENTAL ISSUES RELATING TO OFFSHORE PETROLEUM
INSTALLATIONS -AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE-", *BAU Journal - Journal of Legal Studies - مجلة
الدراسات القانونية*: Vol. 2021 , Article 8.
DOI: <https://doi.org/10.54729/TBEN2045>

This Article is brought to you by the BAU Journals at Digital Commons @ BAU. It has been accepted for inclusion in
BAU Journal - Journal of Legal Studies - مجلة الدراسات القانونية by an authorized editor of Digital Commons @ BAU.
For more information, please contact journals@bau.edu.lb.

ENVIRONMENTAL ISSUES RELATING TO OFFSHORE PETROLEUM INSTALLATIONS -AN INTERNATIONAL PERSPECTIVE-

Abstract

Petroleum is the main problem of marine pollution, as it can cause physical, biological and chemical changes to the sea. Pollution of the marine environment resulting from seabed activities is one of the main threats to this environment due to the use of offshore petroleum installations. This pollution can occur as a result of drilling operations, accidental drainage, burning and drilling mud operations, as well as explosions that may occur in oil wells. Petroleum pollution has directly affected fish, birds, mammals, marine bacteria and other living marine resources. Despite that, oil and gas from offshore oil fields still dominate in order to supply the world's energy needs. The international legal bases followed in the issue of marine oil pollution related to the offshore facility play a role in addressing the legal gap inherent in the concluded agreements. The agreements at the international and regional levels seek to establish a legal and regulatory framework to limit pollution from oil platforms, in addition to holding countries accountable internationally and civilly as a result of this pollution resulting from the marine facility located within their territorial waters.

الملخص (Abstract in Arabic)

يُعتبر البترول مشكلة التلوث البحري الأساسية، حيث يمكن أن يسبب تغييرات فيزيائية وبيولوجية وكيميائية للبحر. يُعد تلوث البيئة البحرية الناجم عن أنشطة قاع البحر من التهديدات الرئيسية لهذه البيئة بسبب استخدام منشآت البترول البحرية. يمكن أن يحدث هذا التلوث نتيجة لعمليات الحفر، التصريف العرضي، عمليات الحرق وطحن الحفر علاوة على الانفجارات التي قد تحدث لأبار البترول. أدى التلوث البترولي إلى التأثير المباشر على الأسماك، الطيور، الثدييات، البكتيريا البحرية وغيرها من الموارد البحرية الحية. على الرغم من ذلك، لا زال النفط والغاز الناجم عن حقول البترول البحرية مهيمنًا من أجل توفير احتياجات العالم من الطاقة. تلعب الأسس القانونية الدولية المُتبعة في مسألة التلوث البحري بالبترول المرتبطة بالمنشأة البحرية دورًا في معالجة الثغرات القانونية الكامنة في الاتفاقيات المُبرمة. تسعى الاتفاقيات على الصعيدين الدولي والإقليمي إلى إنشاء إطار قانوني تنظيمي للحد من التلوث الناجم عن منشآت البترول، علاوة على مساءلة الدول دوليًا ومدنيًا جراء هذا التلوث الناجم عن المنشأة البحرية الواقعة ضمن نطاق مياهها الإقليمية.

Keywords

Marine Environment Pollution, Oil & Gas Petroleum Installation, Petroleum contracts, Marine Pollution Control, State Responsibility

الكلمات الدالة (Keywords in Arabic)

تلوث البيئة البحرية، النفط والغاز، منشآت البترول، عقود البترول، السيطرة على التلوث البحري، مسؤولية الدولة

١. مقدمة

يُعد استكشاف قاع البحر واستغلال موارده الطبيعية، بما في ذلك أنشطة الحفر المرتبطة بالحفارات البترولية البحرية، مصدرًا أساسيًا للتلوث البحري^١. وفقًا للإحصاءات التي جمعها فريق الخبراء المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري (GESAMP) عام ٢٠٠٧، تتكوّن الأسباب الرئيسية للتلوث بين عامي ١٩٨٨-١٩٩٧ من 37% تسرب بترولي^٢ خلال العمليات التشغيلية للسفن فضلًا عن الانبعاثات المرتبطة بتشغيلها، 9% من المنشآت الساحلية، 2% من عمليات استكشاف البترول وإنتاجه، 5% من أعمال المراكب الصغيرة و 48% من تسربات الزيت الطبيعي وذلك بمعدل إجمالي يبلغ حوالي ١,٢٤٥,٠٠٠ طن/السنة للتلوث البحري بالبترول^٣.

بالمقابل، تتعلّق فئتان من مصادر التلوث البحري^٤ باستخدام وتشغيل منشآت البترول البحرية، الأولى هي استكشاف البترول وإنتاجه والتي ترتبط ارتباطًا مباشرًا بالمنصات البحرية^٥، والثانية هي الإغراق^٦ الذي يمكن القيام به من منشآت البترول ويمكن أن يشمل أيضًا التخلص من تلك المنشآت البحرية. علاوة على ذلك، إنّ فرصة وقوع انفجارات كارثية دائمًا موجودة، كان أولها كارثة انفجار البئر الاستكشافي "IXTOC I" بتاريخ ١٩٧٩/٦/٣ الذي خلف أثرًا مدمرًا على البيئة البحرية في خليج المكسيك قبالة الشواطئ المكسيكية وشواطئ الولايات المتحدة الأمريكية^٧. من بعدها، وقعت حادثة "DeepWater Horizon" قبالة سواحل لويزيانا الأمريكية بتاريخ ٢٠١٠/٤/٢٠ حيث تعرّضت المنصة البحرية لانفجار أدى إلى اندلاع حريق هائل على متنها؛ قُتل على أثره ١١ عاملًا من عمال الحفر وقد غرق الجهاز بالكامل بعد ٣٦ ساعة من اندلاع الحريق، وقد تسرب على أثره حوالي ٤,٩ مليون برميل من النفط الخام في خليج المكسيك خلال ٨٧ يومًا من حادثة التسرب^٨. بالإضافة إلى ذلك، إنّ إغراق (Dumping) المنصات النفطية في البحر، وفعل الإلقاء الذي يحدث من أجهزة الحفر البحرية^٩ (تصريف فئات صخري مُعالجة (Processed Cuttings) فوق سطح البحر) ومن فوهة البئر لبعض المواد التي تُستخدم أثناء عملية الحفر في قاع البحر (مثل إغراق فئات الحفر (Drill Cuttings) أثناء عملية حفر البئر) يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية (الملحق (١)). على الرّغم من أنّ التلوث البحري الناجم عن استكشاف وإنتاج النفط والغاز لا يزال أقل من المصادر الأخرى في وقتنا الراهن، إلا أنه يتزايد مع زيادة معدل التنقيب عن البترول في البحار.

^١ يمكن تعريف تلوث البيئة البحرية بأنه إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجمّع عنها أو يُحتمل أن تتجمّع عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والخط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج. المادة (4) 1.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة بتاريخ ١٩٨٢/١٢/١٠ في مونتيفغوي (الجامايك) وقد أدخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٩٩٤/١١/١٦، وقد صادق عليها لبنان بموجب قانون رقم ٢٩٥ تاريخ ١٩٩٤/٢/٢٢، الجريدة الرسمية، العدد ١٠، تاريخ ١٩٩٤/٣/١٠، ص. ١١.

^٢ لأغراض هذه الدراسة، يُعرّف مصطلح البترول على أنه النفط أو الغاز الطبيعي أو كلاهما وجميع أنواع الغاز أو غيرها من المواد الهيدروكربونية الموجودة في حالتها الطبيعية في باطن قاع البحر، وكذلك غيرها من المواد الهيدروكربونية في حالة سائلة أو غازية. المادة ١ من القانون رقم ١٣٢ تاريخ ٢٠١٠/٨/٢٤ المتعلق بالموارد البترولية في المياه البحرية اللبنانية، الجريدة الرسمية، العدد ٤١، تاريخ ٢٠١٠/١٠/٢، ص. ٥١٤٤.

^٣ For more information, see: Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP), Report & Studies about "Estimates of oil entering the marine environment from the sea-based activities", N. 75, International Maritime Organization (IMO), London, U.K., 2007, P. 60.

^٤ تجدر الإشارة إلى أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد قسّمت مصادر التلوث إلى ٦ فئات بموجب الفرع ٥ من الجزء ١٢، وهم كالتالي:

١- التلوث من مصادر البر. ٢- التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحر. ٣- التلوث الناشئ عن الأنشطة في المنطقة. ٤- التلوث عن طريق الإغراق. ٥- التلوث من السفن. ٦- التلوث من الجو أو من خلاله.

^٥ لأغراض هذه الدراسة، إنّ مصطلح "المنصة البحرية" (Offshore Rigs) مرادف لمصطلح "المنشأة البحرية" (Offshore Installations).

^٦ عرّفت المادة (5-a) 1.1 من اتفاقية قانون البحار الإغراق بأنه أي تصريف متعمّد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية، كما أنّه إغراق متعمّد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية. إلا أنّه لا يدخل ضمن مفهوم الإغراق بموجب الفقرة (5-b) تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعدات في البحر، أو ينتج عنه، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات.

^٧ For more information, see: Henri Fernandez, *Ixtoc I Oil Spill*, submitted as coursework for PH240, Stanford University, December 6, 2017. Available at: ixtoc1oilspill.stanford.edu, accessed: 8/9/2021.

^٨ Pat Saraceni & Nicholas Summers, *Reviewing knock for knock Indemnities: Risk allocation in Maritime and Offshore Oil and Gas Contracts*, Australian and New Zealand Maritime Law Journal, Vol. 30, N.1, 2016, P. 30.

^٩ تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ "التصريف" يُعرّف بأنه كل تسرب أو انبعاث لمواد ملوثة مختلفة في تكوينها عن مكونات الوسط البحري. أمّا مصطلح "الإلقاء" يتّسع ليشمل الطرح، الترك، الدفن، التعميم، الإغراق والصرف. هبة زامل صابر، رسالة ماجستير بعنوان "المسؤولية الجنائية عن التلوث البحري بالنفط: دراسة مقارنة"، كلية الحقوق في جامعة الملك عبد العزيز، جدة- المملكة العربية السعودية، ٢٠١٨، ص. ٥٢.

استطردًا لما تقدّم، التصنيع البترولي في أعماق البحار^{١٠} أخذ بالتوسّع في جميع أنحاء العالم. فقد أدّت زيادة أنشطة التنقيب عن النفط والغاز^{١١} في ظلّ عدم وجود بيانات أساسية كافية للنظم البيئية في أعماق البحار إلى جعل الإدارة البيئية صعبة، حيث أدّى التلوّث النفطي إلى التأثير المباشر على الأسماك، الطيور، الثدييات، البكتيريا البحرية، العوالق النباتية واللافقاريات الموجودة في البحر. كما يمكن أن يؤثر على النظام البيئي من خلال تدمير أشكال الحياة الحساسة غير الناضجة أو القضاء على مصادر الغذاء مع ذلك، لا يوجد بحث قاطع لإظهار المدى الدقيق للتأثير البيئي المرتبط بعمليات الحفر^{١٢}.

انطلاقاً ممّا سبق، يُعتبر البترول مشكلة التلوّث الرئيسية، إذ يمكن أن يسبّب تغيرات فيزيائية وبيولوجية وكيميائية للبحر. يُعد تلوّث البيئة البحرية الناجم عن أنشطة قاع البحر والإغراق البحري من التهديدات الرئيسية لهذه البيئة بسبب استخدام منصات البترول البحرية، حيث يمكن أن يحدث هذا التلوّث نتيجة لعمليات الحفر، الانسكابات العرضية، عمليات الحرق وطين الحفر (Drilling Mud)، علاوة على انفجار بئر البترول، الأحداث العرضية والهجمات العسكرية والإرهابية إزاء منشآت البترول البحرية^{١٣} التي تؤدي إلى تلوّث البيئة المذكورة.

تأسيساً على ما تقدّم، تتمثّل أهداف البحث موضوع الدراسة في تسليط الضوء على مسألة القضايا البيئية المتعلقة بمنشآت البترول البحرية، وفقاً للممارسات الدولية، بحيث تستوضح الإطار القانوني الدولي وآلية تطبيق أدواته للحدّ من التلوّث الناجم عن منشآت البترول البحرية، علاوة على استيضاح الأحكام القانونية للمساءلة الدولية المدنية للدولة المعنية جرّاء التلوّث الناجم عن المنشأة البحرية الواقعة ضمن نطاق مياهها الإقليمية. وقد ارتأى الباحث الاقتصار على التشريعات الدولية نظراً لعالمية مشكلة التلوّث البحري بالبترول ولما تشكّله هذه النقطة من فجوة قانونية تُبقي الإطار الدولي مجزّأ وغير مكتمل بالنسبة لتشغيل عمليات منشآت البترول البحرية^{١٤}.

تتمكّن أهمية هذه الدراسة عملياً في تحليل النصوص المختلفة للأسس القانونية الدولية المُتبعة في مسألة التلوّث البحري بالبترول المرتبطة بالمنشأة البحرية ومعالجتها بموجب أحكام الممارسات الدولية، وذلك عبر تسليط الضوء على أهم الاتفاقيات الدولية والإقليمية.

على ضوء تنفيذ الأنشطة البترولية البحرية بواسطة المنشآت المتحركة^{١٥}، وإرسالها في بلوك بحري محدّد من أجل الوصول لنقطة الحفر/الإنتاج، وعبر تصنيف الوضع القانوني لمنشآت البترول البحرية المتحركة^{١٦}، نستطيع تعيين الإطار القانوني البيئي الدولي المرتبط مباشرة بمنشآت البترول البحرية، والذي يُعالج مخاطر التلوّث البحري ويحدّد المسؤولية القانونية للطرف الذي أخلّ بهذا الإطار. من هذا المنطلق، تُطرح إشكالية هذه الدراسة حول آلية تعامل أحكام الممارسات الدولية على ضوء المخاطر القانونية في معالجة القضايا البيئية المرتبطة مباشرة بمسألة استكشاف وإنتاج البترول من منشآت البترول البحرية.

بناءً على ما تقدّم، ستركز دراستنا على تحليل مصادر التلوّث الناتجة عن منشآت البترول البحرية علاوة على دراسة القوانين والاتفاقيات الدولية والإقليمية ذات الصلة (المبحث الأول)، كما وتحليل مساهمة الدولة القانونية عن التلوّث البحري جرّاء الضرر البيئي الناتج عن استخدام المنشآت البحرية (المبحث الثاني).

^{١٠} لأغراض هذه الدراسة، نقصد هنا بـ "أعماق البحار" بأنّها حقول المياه البحرية التي تكون إمّا على عمقٍ ضحل (≤ 400 m) أو التي تكون عميقة نسبياً (≥ 400 m) أو تلك التي تكون فائقة العمق (≥ 1800 - 1500 m).

^{١١} تتضمّن أنشطة استكشاف المياه العميقة خطوات متعدّدة تبدأ عادةً بالاستشعار الصوتي عن بُعد (المسوحات الزلزالية Seismic Surveys) لفهم الجيولوجيا الجوفية وبنية مكان الهيدروكربون المحتملة. إذا تمّ الكشف عن أهداف مناسبة، يتم حفر بئر استكشافي واحد أو أكثر للتأكد من تفسير البيانات الصوتية وتحديد طبيعة المكنن. إذا تمّ تحديد احتياطات الهيدروكربون القابلة للاسترداد تجارياً (بمعنى آخر اكتشاف كمّيات تجارية داخل المكنن)، يتم تطوير حقول البترول المكتشفة لتبلغ مرحلة الإنتاج. يتضمّن هذا عادةً حفر بئر تقييمي واحد (في التسلسل الزمني لبرنامج تقييم الأصول)، يتم إجراء حفر البئر التقييمي بعد حفر البئر الاستكشافي وقبل بدء الإنتاج التجاري) أو أكثر متبوعاً بالعديد من آبار الإنتاج بالإضافة إلى المنشأة البحرية المناسبة للحقل (على سبيل المثال، وحدات الإنتاج، التخزين والتفريغ العائمة (FPSO)) والبنية التحتية تحت سطح البحر (على سبيل المثال، المشعّبات، كبّلات التحكم وخطوط التصدير). في حالات المياه العميقة، يكون الحفر عادةً من منصات شبه غاطسة (Semi-submersible) أو سفن حفر (Drill Ships) تنبّت المنشأة بواسطة المراسي أو المواقع الديناميكية.

Erick E Cordes and others, "Environmental Impacts of the Deep-Water Oil and Gas Industry: A Review to Guide Management Strategies", *Frontiers in Environmental Science*, Vol. 4, Art. 58, 16 Sept. 2016, P. 3.

^{١٢} Shelley M. Evans, "Control of marine pollution generated by offshore oil and gas exploration and exploitation: The Scotian Shelf", *Marine Policy*, Elsevier, Vol. 10, Issue 4, 1986, P. 263.

^{١٣} للمزيد من المعلومات حول الحماية القانونية لمنشآت البترول البحرية، أنظر: مصطفى المصري، *الحماية القانونية الدولية لمنشآت البترول البحرية: الممارسة والأدوات المتاحة*، Lebanon Law Review، ٢٠٢١/٩/٤.

^{١٤} Julien Rochette, Reports of the Experts workshop held at the Paris Oceanographic Institute on 30/3/2012 about "Towards an international regulation of offshore oil exploitation", Working Paper N° 15/12, IDDRI, Paris-France, July 2012, P. 6. Available at: www.iddri.org, accessed: 9/11/2021.

^{١٥} لأغراض هذه الدراسة، تُعتبر "منشآت البترول البحرية المتحركة" على أنّها تشمل المنشآت البحرية التالية:

A. Floating Rigs: 1- Semi-Submersible. 2- Drill Ships. 3- Floating Production, Storage and Offloading Units (FPSO).

B. Bottom Supported: 4- Tension Leg Platforms. 5- Jackup Platforms. 6- Single Point Anchor Reservoir (SPAR).

^{١٦} أنظر في هذا الموضوع: مصطفى المصري، *الوضع القانوني لمنشآت البترول البحرية المتحركة: المنظور الدولي*، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، الجامعة اللبنانية، المجلد ٢، العدد ٣١، ٢٠٢١، ص.ص. ٣٧٠-٣٤٦.

٢. المبحث الأول: تلوث البيئة البحرية: مصادره والقوانين الدولية المزمع تطبيقها

على الرغم من التحول الطاقوي اليوم نحو مصادر الطاقة البديلة، لا زال النفط والغاز الناجم عن حقول المياه البحرية مهيمناً من أجل توفير احتياجات العالم من الطاقة، إذ وفّرت هذه الحقول ما يقارب 70% من اكتشافات البترول الرئيسية في جميع أنحاء العالم^{١٧}. مع وجود المزيد من الأنشطة البترولية^{١٨} في المياه البحرية الضحلة، العميقة والفائقة العمق، كان استكشاف وإنتاج البترول مصدراً رئيسياً لتلوث المياه البحرية، وقد أصبح خطر إنتاج البترول البحري ونقله مرتفعاً بشكل متزايد وهذا ما أثبتته الأحداث الأخيرة في خليج المكسيك (٢٠١٠) وخليج بوهاي (Bohai) الصيني سنة ٢٠١١^{١٩}. من جهة أخرى، تتطوي أعمال المنشأة البحرية أثناء انخراطها بأنشطة التنقيب، التطوير والإنتاج^{٢٠} على تحديات بيئية نظراً لخطر تسرب البترول و/أو المواد الكيميائية العرضي في البحر، إذ تستوجب هذه المخاطر وضع إطار تنظيمي بيئي دولي متين لمكافحة تلوث المياه البحرية، وذلك من خلال القوانين الدولية من قوانين عرفية دولية واتفاقيات دولية وإقليمية ترتبط مباشرة بأعمال المنصات والتلوث الناجم عنها. لهذا، ستركز دراستنا في هذا المبحث على معالجة مسألتين أساسيتين: الأولى تتعلق بمصادر التلوث الناجمة عن منشآت البترول البحرية (المطلب الأول)، أما الثانية تتعلق بالقوانين الدولية المزمع تطبيقها على منشآت البترول البحرية (المطلب الثاني).

٢-١ المطلب الأول: مصادر التلوث الناجمة عن منشآت البترول البحرية

وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تنقسم مصادر التلوث إلى خمس فئات أساسية، وهي التالية: التلوث من مصادر في البر^{٢١}، التلوث الناشئ عن أنشطة تخصّ قاع البحر^{٢٢} (Seabed activities)، التلوث عن طريق الإغراق^{٢٣}، التلوث من السفن^{٢٤} والتلوث من الجو أو من خلاله^{٢٥}.

أولاً: التلوث الناشئ عن أنشطة تخصّ قاع البحر

قد يتسبب استكشاف واستغلال النفط والغاز من قاع البحر، وأنشطة الحفر المرتبطة بآبار البترول البحرية، في تلويث البيئة البحرية. قد يؤدي انفجار المنصة البحرية وفقدان السيطرة على البئر إلى تصريف غير متحكم به للبترول (الملحق (٢)). مع ذلك، هذا ليس حدثاً مكرراً. تشمل المصادر الأساسية الأخرى للتلوث المرتبط بعمليات الحفر طين الحفر، فئات الحفر والمياه المستخرجة.

أ- **طينة الحفر (Drilling Mud):** طين الحفر أو مائع الحفر (Drilling Fluid) هو عبارة عن مواد كيميائية مطحونة تُخلط بالماء لتكوين سائل غليظ، إذ يحتوي اصطلاح موائع الحفر على الهواء والماء والطين، بينما يُشير الطين إلى السائل الذي يحتوي على جوامد في الماء أو الزيت. أثناء عملية الحفر، يتم ضخّ هذا السائل بواسطة مضخات ضخمة من خلال التجويف في داخل أنابيب الحفر ليصل إلى مثقاب الحفر (Drilling bit)، ويخرج من خلال فتحات ليندفع من قاع البئر صاعداً إلى أعلى حتى يصل إلى السطح حاملاً معه الفتات الصخري الناتج عن عملية الحفر، وعلى السطح يمر الطين على مرشح يفصل الفتات الصخري عن الطين ومن ثمّ يندفع الطين مرة أخرى بعد المعالجة إلى تجويف أنابيب الحفر ليُعاود الكرة ويكون ما يُعرف بدورة طين الحفر^{٢٦}. علاوة

^{١٧} مصطفى المصري، رسالة ماجستير بعنوان "مسؤولية أطراف العقود البترولية من الناحية الجزائية والمدنية"، كلية الحقوق والعلوم السياسية في الجامعة اللبنانية، الفرع الأول، بيروت-لبنان، ٢٠٢٠، ص. ١٣١.

^{١٨} لأغراض هذه الدراسة، الأنشطة البترولية هي الأنشطة التي تشمل التخطيط والإعداد والتركيب وتنفيذ الأنشطة المرتبطة بالممكن الموجود في باطن البحر، مثل الاستطلاع والاستكشاف والإنتاج والاستثمار ومدّ خطوط الأنابيب وتطوير المرافق والإنتاج من المكامن والنقل بالإضافة إلى التوقف عن القيام بهذه الأنشطة. المادة ١ من قانون رقم ١٣٢ تاريخ ٢٠١٠/٨/٢٤ المتعلق بالموارد البترولية في المياه البحرية اللبنانية، الجريدة الرسمية، العدد ٤١، تاريخ ٢٠١٠/١٠/٢، ص. ٣٤٩٤.

^{١٩} تسبّب حقل البترول Penglai 19-3 (PL 19-3)، وهو أكبر حقل نفط بحري في الصين، في وقوع تسريبات للبترول غير مرتبطتين تاريخ ٢٠١١/٦/٤، حيث يُقدّر حوالي ٧٢٣ برميلاً (١١٥ مترًا مكعبًا) من النفط و2,620 برميلاً (٤١٦ مترًا مكعبًا) من طين الحفر القائم على النفط المعدني (Mineral Oil-based Drilling Mud) المتسرب إلى خليج بوهاي. وقد أثر هذا التسرب على مساحة تبلغ 6,200 كم^٢ و840 كم^٢ ملوثة بشدة، الأمر الذي أدّى إلى أضرار جسيمة في البيئة البحرية ومصايد الأسماك المحلية.

Aili Zong, Master Thesis entitled "Liability Regime Concerning the Oil Pollution Rising from Offshore Facilities", Faculty of Law at University of Oslo, Norway, 2013, P. 53, 55.

^{٢٠} تتضمن أعمال التنقيب على المستوى التقني الأعمال الضرورية للتأكد من وجود البترول وخصائصها، ويشتمل على المسوحات الزلزالية الأولية، وحفر آبار الاستكشاف، وإجراء التقييمات الإضافية في حال تواجد البترول، وتتضمن أيضاً حفر الآبار الإضافية واختبارها للتأكد من توافر الموارد بكميات تجارية وبنوعية جيدة. وإذا توافرت الموارد بالكمية والنوعية التي تسمح بإنتاجها بطرق فعالة، يتم إعداد خطة التطوير التي تتضمن منصات الإنتاج، بما في ذلك آبار الإنتاج وآبار الضخ، والأنابيب والبنية التحتية الممدودة تحت سطح البحر، ومنشآت المعالجة، والبنية التحتية البرية. أما مرحلة الإنتاج تكون عادة الأطول زمنياً، فتتضمن استخراج البترول ومعالجته وتصريفه في السوق. ريكاردو خوري وديميا الحاج، تعزيز الإدارة البيئية لقطاع النفط والغاز في لبنان، المركز اللبناني للدراسات (LCPS)، ملخص سياسة عامة، العدد ٢١، بيروت-لبنان، تموز ٢٠١٦، ص. ٢.

^{٢١} المادة ٢٠٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

^{٢٢} المادة ٢٠٨ و٢٠٩، المرجع أعلاه.

^{٢٣} المادة ٢١٠، المرجع أعلاه.

^{٢٤} المادة ٢١١، المرجع أعلاه.

^{٢٥} المادة ٢١٢، المرجع أعلاه.

^{٢٦} يمكن تلخيص فوائد استخدام طين الحفر فيما يلي:

١- تبريد معذات الحفر حيث ترتفع درجة حرارتها بسبب احتكاكها بالصخور أثناء الحفر.
٢- إخراج الفتات الصخري الناتج عن عملية الحفر أثناء اندفاع الطين من قاع البئر إلى السطح.
٣- يزيد من تماسك جدار الحفر ليمنع انهيار جدار الحفرة أثناء الحفر (السيطرة على الضغوط الهيدروستاتيكية)، وتقادي خروج الغازات أو السوائل الموجودة تحت ضغوط عالية في باطن الأرض التي قد تؤدي إلى حالة انفجار في البئر.

على ذلك، هناك نوعان من طين الحفر، الأول عندما يكون الماء (قد يكون عذبا أو ملحيًا أو ملحياً مركزاً) المكوّن الأساسي لطين الحفر دائماً ويمثل الجزء السائل لطين الحفر مائي القاعدة (Water-based mud). أما الثاني طين الحفر المكوّن من الماء و 70-80% من النفط ويسمى طين نفطي القاعدة^{٢٧} (Oil-based mud). هذا الأخير يتضمّن بعض الملوثات السامة المعروفة مثل الهيدروكربونات وتركيزات المعادن الثقيلة، بما في ذلك الكروم، الكاديوم، النحاس، الزنك، الرصاص، الزئبق والنيكل. على الرغم من إدخال طين الحفر مائي القاعدة من أجل تقليل الأثر البيئي لطين الحفر نفطي القاعدة منذ عام ١٩٨٥، إلا أنّ الإرث الملوث لا يزال قائماً^{٢٨}.

ب- فُتات الحفر (Drill Cuttings): فُتات الحفر أو فُتات الصخر (Rock Cuttings) هو عبارة عن قطعة من الصخور تمّ تقطيعها أو طحنها أو كشطها من تكوين (Formation) بواسطة مثقاب الحفر (Drill bit) والتي يتم نقلها إلى السطح في طين الحفر^{٢٩}. يُعتبر الأخير بأنّه مصدر رئيسي آخر للتلوّث من عمليات الحفر البحرية. على الرغم من أنّ الفُتات ليست ضارّة بحدّ ذاتها، إلاّ أنّه يتسبّب في تلوّث البيئة البحرية عن طريق الإشعاعات النشطة من أعماق البئر إلى السطح^{٣٠}.

ت- المياه المستخرجة (Produced Water): تحتوي مكامن النفط والغاز على مياه (مياه التكوين) تصبح مياهًا مستخرجة عند سحبها للسطح أثناء إنتاج الهيدروكربونات. تُعتبر المياه المستخرجة من بئر بحري مع النفط، مصدرًا رئيسيًا للتلوّث البحري، حيث تتكوّن المياه المستخرجة من خليط معقّد من المركّبات غير العضوية (الأملاح المذابة، وآثار من المعادن، والجسيمات المعلقة)، والمركّبات العضوية (الهيدروكربونات المشتتة والمذابة، والأحماض العضوية)، وبقياء الإضافات الكيماوية في كثير من الحالات (متبّطات التفكّس والتآكل) والتي تُضاف إلى عملية إنتاج الهيدروكربونات^{٣١}.

ث- المصادر الأخرى: تشمل المصادر الأخرى للتلوّث الناشئ عن أنشطة تخصّص قاع البحر تصريف سطح المنصّة (deck drainage)، والذي يتكوّن من زيت التشحيم الصادر من الآلات، والطين المُنسكب وغسيل السطح. كما تشمل النفايات المنزلية (domestic waste) تصريف النفايات البشرية العضوية، والنفايات المنزلية السائلة والتي تُضرّ بالنظام البيئي البحري^{٣٢}. كما يُعدّ إلقاء القمامة في البيئة البحرية من قبل عمّال الحفر مصدرًا ثانويًا آخر للتلوّث الذي قد يحتوي على بعض المخلفات الكيميائية السامة^{٣٣}.

ثانيًا: التلوّث من مصادر في البرّ

التلوّث من مصادر في البرّ هو الشكل الأكثر شيوعًا للتلوّث البحري، حيث يمثل حوالي 80% من الملوثات في البحر^{٣٤}. وتشمل النفط وحماة الصرف الصحي والنفايات الصناعية. إلاّ أنّ السؤال الذي يُطرح هل يُعتبر التلوّث الناجم عن منشآت البترول البحرية عمومًا تلوّثًا بريًا؟ تتضمّن اتفاقية منع التلوّث البحري من مصادر بريّة^{٣٥} (اتفاقية باريس لعام ١٩٧٤) في تحديد التلوّث من البرّ (Land)، الهياكل الاصطناعية (artificial structures) الواقعة تحت ولاية الطرف المتعاقد ضمن حدود المنطقة التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية^{٣٦}. يبيّن أنّ اتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي^{٣٧} (OSPAR) استنتجت المنشآت البحرية من تعريف التلوّث من مصادر بريّة^{٣٨}. كذلك، تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التلوّث الناجم عن المنشآت البترولية تلوّثًا ناشئًا تخصّص قاع البحر وليس كمصدر بريّ للتلوّث^{٣٩}.

للمزيد من المعلومات أنظر:

Alphonsus Fagan, Training Papers about “*An Introduction to the Petroleum Industry*”, developed by the Department of Mines and Energy, Government of NEWFOUNDLAND and LABRADOR, November 1991, Ch. 8-1, P. 3. Available at: [An Introduction to the Petroleum Industry \(gov.nl.ca\)](http://An%20Introduction%20to%20the%20Petroleum%20Industry%20(gov.nl.ca)), accessed: 14/9/2021.

²⁷ *Id.*, P. 3 et al.

²⁸ Hossein Esmaeili, PhD Dissertation entitled “*The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*”, Faculty of Law at University of New South Wales, Australia, 1999, P. 174.

²⁹ Erick E. Cordes and others, Op. Cit., P. 9.

³⁰ Maria Gavouneli, “*Pollution from offshore Installations*”, Graham & Trotman/Martinus Nijhoff, International Environmental Law and Policy Series, London, U.K., 1995, P. 35.

³¹ IFC E&S, Working Paper entitled “*Environmental, Health, and Safety guidelines for Offshore Oil and Gas Development*”, N. 110348, World Bank Group, 18/11/2015, P. 6.

³² Shelley M. Evans, Op. Cit., P. 262.

³³ *Id.*

³⁴ UNEP & MAP Barcelona Convention, Report about “*Mediterranean Quality Status*”, 2017, P. 342. Available at: [Land-based pollution sources | UNEP MAP QSR \(medqsr.org\)](http://Land-based%20pollution%20sources%20|%20UNEP%20MAP%20QSR%20(medqsr.org)), accessed: 16/9/2021.

³⁵ Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources (with annexes), Concluded at Paris 4 June 1974, Treaty Registration N. 26842, Vol. 1546, 6/5/1978.

³⁶ *Id.*, Art. 3 (c)(iii).

³⁷ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (with annexes, appendices and final declaration), Concluded at Paris 22 Sept. 1992, Treaty Registration N. 42279, Vol. 2354, 25/3/1998, P. 67.

³⁸ *Id.*, Art. 1(e).

ثالثاً: التلوث عن طريق الإغراق

يُعتبر الإغراق، الذي يشمل تعريفه بأنه التصريف المتعمد من المنصات البترولية القائمة في المياه البحرية^{٤٠}، مصدرًا للتلوث البحري. تحتوي منشآت البترول البحرية على كميات كبيرة من المواد الكيميائية والنفايات التي يمكن أن تلحق ضرراً بالبيئة. كذلك إغراق المنشآت البحرية قد تسبب مع المواد الموجودة فيها وعلى متنها، مثل الصلب والخرسانة والكميات المتبقية من المعادن الثقيلة أو الهيدروكربونات وفئات الحفر، أضراراً بالبيئة البحرية^{٤١}. بالمقابل، إن إغراق المنشآت البحرية (لا سيما الثابتة منها) أثناء حالة الوقف الدائم للتشغيل^{٤٢} (Decommissioning)، وفقاً للتدابير المنصوص عنها في أحكام الاتفاقيات الدولية^{٤٣}، لا يُعطي الكثير للاختيار من بين الخيارات على أساس بيئي صارم. معظم التأثيرات المرتبطة بكل خيار لا تُذكر، حيث أنه من المحتمل أن تكون اعتبارات التكلفة والأمان والتطبيق العملي هي السائدة في الوصول إلى أفضل خيار بيئي عملي^{٤٤}.

٢-٢. المطلب الثاني: القوانين الدولية المُزمع تطبيقها

ألزم الفرع الخامس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ باعتماد قوانين وأنظمة لمنع التلوث من مصادر مختلفة^{٤٥}، بما في ذلك التلوث من منشآت البترول البحرية. استجاب المجتمع الدولي للتلوث البحري من خلال إبرام عدد من الاتفاقيات العالمية والإقليمية المعنية بالتلوث البحري. يوجد الآن أكثر من ٨٥ اتفاقية دولية وصكوك أخرى تتعلق بالتلوث البحري والمسؤولية والتعويض عن التلوث البترولي والسلامة البحرية. ولكن، لا توجد اتفاقية دولية شاملة تتعامل مع التلوث الناجم عن منشآت البترول البحرية^{٤٦}. مع ذلك، هناك بعض الأحكام في عدد من الاتفاقيات الدولية التي تتناول قضية التلوث الناجم عن أنشطة التنقيب عن الموارد المعدنية لقاع البحر واستغلالها. نظراً لأن العمليات البحرية فيما يتعلق بالتنقيب عن البترول واستغلاله تُعد مصدرًا متزايداً للتلوث، يجب إيلاء المزيد من الاهتمام لتنظيم التلوث من الأنشطة البحرية في الصكوك الدولية^{٤٧}.

أولاً: القانون الدولي العرفي والمبادئ العامة للقانون

عند البحث عن إجابة للسؤال حول ما إذا كان هناك التزام عرفي في القانون الدولي للدول بعدم تلويث البيئة البحرية، ينبغي النظر في نقطتين مهمتين. أولاً، مسألة منع التلوث البحري في القانون الدولي حديثة المنشأ نسبياً، بالتالي فإن الالتزام العرفي للقانون الدولي يبدو غامضاً وغير واضح. ثانياً، السؤال الذي يدور حول ما إذا كان هناك أي مبدأ قانوني عام ملزم لجميع الدول فيما يتعلق بالتلوث البيئي، لا سيما الذي ينشأ عن التعدين والحفر في البحر. بادئ ذي بدء، كان التركيز الرئيسي لقانون البحار على استخدام المحيطات، وليس على حماية المحيطات. بسبب ندرة ممارسات الدول في مجال حماية البيئة البحرية، لا يحتوي القانون العرفي إلا على القواعد العامة ذات الصلة بمسألة التلوث البحري^{٤٨}، حيث أن المبدأ الأكثر أهمية، الذي قد يدعم التزاماً في القانون الدولي العرفي المرتبط بالبيئة البحرية، هو المبدأ الذي ينص على أنه لا يحق لأي دولة استخدام أراضيها أو السماح باستخدامها بطريقة تؤدي إلى إلحاق الضرر بإقليم دولة أخرى^{٤٩}. يدعم هذا المبدأ كل من ميثاق الأمم المتحدة وإعلان الجمعية العامة بشأن مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول^{٥٠}. أشير إلى هذا المبدأ العرفي في العديد من القضايا الدولية، كقضية "Trail Smelter Arbitration"^{٥١} وقضايا التجارب النووية^{٥٢}، كما تطرق إليه المبدأ ٢١

⁴⁰ Art. 1.1 (5-a) of UNCLOS. Also see Art. 1.1 (4) of the 1996 Protocol to the convention on the Prevention of Marine Pollution Dumping of Wastes and other Matter, 1972 (London Protocol), Entered into force 24/3/2006.

⁴¹ Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 222.

⁴² For more Information about the Decommissioning from an Environmental perspective, see: M.D. Day, "Decommissioning of Offshore Oil & Gas Installations", published in **Environmental Technology in Oil Industry**, Edited by Stefan T. Orszulik, Springer, 2nd ed., PP. 189-213.

⁴³ 1996 London Protocol; OSPAR Convention; Article 208.3 of UNCLOS.

⁴⁴ Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 223.

^{٤٥} المواد 207-212.

⁴⁶ Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 6.

^{٤٧} تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن المنظمة البحرية الدولية (IMO) لم تتجارب مع المساعي الاندونيسية التي تقدمت بها أمام اللجنة القانونية (LEG) لإدراج بند في جدول أعمالها وإمكانية النظر في إنشاء نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البترولي الناجم عن أنشطة التنقيب عن البترول واستغلاله في البحر. وافقت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في نيسان ٢٠١٢ على إبلاغ المجلس (Council) برغبتها في إجراء المزيد من التحليل لقضايا المسؤولية والتعويض المرتبطة بأضرار التلوث العابرة للحدود الناتجة عن التنقيب عن البترول واستغلاله في البحر بهدف تطوير إرشادات علمية لمساعدة الدول المهتمة بمقاضاة الترتيبات الثنائية والإقليمية، إذ أن الأخير هي أنسب طريقة لمعالجة هذه المسألة وبأنه لا توجد حاجة ملحة لوضع اتفاقية دولية حول هذا الموضوع. Julien Rochette, Op. Cit., P. 7.

⁴⁸ Yoshifumi Tanaka, "The International Law of the Sea", Cambridge University Press, 2012, P. 260.

⁴⁹ This Principle is known as "sic utere tuo ut alienum non laedas" (use your own property so as not to injure that of another).

⁵⁰ U.N., "The Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Co-operation among states", Resolution N. 2625, 25th Session, A. 8082, 24 Oct. 1970, PP. 121-124.

⁵¹ Trail Smelter Case (United States v. Canada), Reports of International Arbitral Awards (RIAA), Arbitration Tribunal, Washington/Ottawa, Volume III, 16 April 1938 & 11 March 1941, P. 1951, 1955.

⁵² Nuclear Tests (Australia v. France), I.C.J. Reports, General List N. 58, Order of June 22, 1973, P. 106.

من إعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية^{٥٣} (إعلان ستوكهولم لعام ١٩٧٢) على الرغم من أنه ليس ملزم قانوناً. علاوة على ذلك، أشار إليه الرأي الاستشاري المرتبط بشأن مشروع التهديد بالأسلحة النووية أو استخدامها المقدم من قبل محكمة العدل الدولية^{٥٤}، كما أيدت هذا الرأي محكمة العدل الدولية في قضية "Gabčíkovo-Nagymaros Project" لعام ١٩٩٧. بالإضافة إلى ذلك، أشارت بعض الوثائق الدولية إلى هذا المبدأ مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^{٥٦}.

يُعتبر هذا المبدأ على أنه المبدأ الأساسي للقانون البيئي الدولي العرفي، وأساس حماية البيئة والمسؤولية بالإضافة لمبادئ القانون الأخرى. يُدّ أن وظيفة هذا المبدأ محدودة لعدة أسباب^{٥٧}، وهي: يوفر هذا المبدأ مجرد الالتزام بالعناية الواجبة لعدم التسبب في أضرار عابرة للحدود، حيث أنه من الصعب إثبات إغفال العناية الواجبة من قبل الدولة المتضررة. ثانيًا، يجب على الدولة المتضررة أن تثبت العواقب الجسيمة الناشئة عن فعل الدولة المسببة للضرر، فضلًا عن دليل واضح ومقنع للضرر من أجل إثبات مسؤولية الدولة. ثالثًا، لا يلزم هذا المبدأ الدول بحماية البيئة أو تنظيم مصادر التلوث، إذ أن هذا المبدأ يتعلق بقانون مسؤولية الدولة المرتبط بالضرر الذي حدث بالفعل، ولا يفرض التزامًا باتخاذ تدابير وقائية قبل وقوع الضرر. رابعًا، لا يطبق هذا المبدأ خارج الولاية الوطنية للدولة الساحلية فيما يتعلق بمنع التلوث البحري.

مبدأ آخر من مبادئ القانون يمكن قبوله كأساس قانوني لقاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي المطبقة على حماية البيئة البحرية وهو مبدأ "حسن الجوار". تم تفسير هذا المبدأ، المنصوص عنه في المادة ٧٤ من ميثاق الأمم المتحدة المرتبطة بالشؤون الاجتماعية والاقتصادية والتجارية على أنه قاعدة تعزز التعاون البيئي الدولي^{٥٨}. ولكن عمليًا، من الصعب، إن لم يكن مستحيلًا، تطبيق مبدأ حسن الجوار في القضايا المتعلقة باستخدام البحار^{٥٩}. على عكس موازنة المصالح الساحلية في البحار المغلقة وشبه المغلقة، فإن تحديد "المشاركة العادلة" (Equitable Sharing) لاستخدامات المحيط أمرٌ صعب جدًا^{٦٠}.

يمكن أن نستنتج أنه وفقًا للقانون الدولي العرفي لمبادئ العامة للقانون، تلتزم الدول بعدم إيذاء بيئة الأقاليم الأخرى. إلا أن المحتوى الدقيق لتلك المبادئ غير واضح. يدل هذا الغموض على أهمية الاتفاقيات البيئية الدولية المتعلقة بالسيطرة على البيئة البحرية.

ثانيًا: الاتفاقيات الدولية

توفر اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن الجرف القاري^{٦١} وأعلى البحار^{٦٢} قواعد أساسية معينة تتعلق بمسألة التلوث من العمليات البحرية. ألزمت اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري الدولة الساحلية بأن تتخذ، في مناطق الأمان^{٦٣}، جميع التدابير المناسبة لحماية الموارد الحية للبحر من العوامل الضارة^{٦٤}. علاوة على ذلك، ألزمت الاتفاقية الدول بأن تؤدي استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية إلى أي تدخل غير مبرر في الحفاظ على الموارد الحية للبحار^{٦٥}، بمعنى أنه يجب اتخاذ تدابير لمنع الضرر عن طريق استغلال باطن الأرض من مسوحات زلزالية والتسريبات من أنابيب البترول^{٦٦}. من جهة أخرى، ألزمت اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار الدول بوضع قوانين لمنع

⁵³ Principle 21 stated that "States have ... the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction." U.N., Report of United Nations Conference on the Human Environment, A/Conf.48/14/Rev. 1, Stockholm, Sweden, 5-16 June 1972.

⁵⁴ Legality of the threat or Use Nuclear Weapons, I.C.J. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, 8 July 1996, P. 241-242, ¶ 29.

⁵⁵ Gabčíkovo-Nagymaros Project case (Hungary/Slovakia), I.C.J. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, 25 September 1997, P. 41, ¶ 53.

^{٥٦} المادة ١٩٤، ٢.

⁵⁷ Yoshifumi Tanaka, Op. Cit., P. 261.

^{٥٨} نصت المادة ٧٤ من الميثاق على أنه "يوافق أعضاء الأمم المتحدة أيضًا على أن سياستهم إزاء الأقاليم التي ينطبق عليها هذا الفصل - كسياستهم في بلادهم نفسها - يجب أن تقوم على مبدأ حسن الجوار، وأن تراعي حق المراعاة مصالح بقية أجزاء العالم ورفاهيتها في الشؤون الاجتماعية والاقتصادية والتجارية".

⁵⁹ Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 83.

⁶⁰ Id.

⁶¹ Convention on the Continental Shelf, Concluded at Geneva 29 April 1958, Treaty Registration N. 7302, Vol. 499, 10/6/1964, P. 311.

⁶² Convention on the High Seas, Concluded at Geneva 29 April 1958, Treaty Registration N. 6465, Vol. 450, 30/10/1962, P. 11.

^{٦٣} للمزيد من المعلومات بشأن مناطق الأمان حول المنصات البحرية والحماية القانونية التي توفرها الاتفاقيات الدولية، أنظر: مصطفى المصري، الحماية القانونية الدولية لمنشآت البترول البحرية: الممارسة والأدوات المتاحة، مرجع سابق، ص. ٣ وما يليها.

⁶⁴ Art. 5.7.

⁶⁵ Art. 5.1.

⁶⁶ Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, Doc. A/CN.4/104, 23 April- 4 July 1956, P. 299.

تلوث البحار عن طريق تصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب أو الناتج عن استغلال واستكشاف قاع البحر وباطن أرضه، مع مراعاة أحكام المعاهدة القائمة بشأن هذا الموضوع^{٦٧}.
تتضمن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جزءاً منفصلاً لحماية البيئة البحرية بعنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". يحدد الفرع الأول المعنون "أحكام عامة" الإطار العام للعمل وفق أحكام إتفاقية قانون البحار المرتبطة بالحفاظ على البيئة. يشير الفرع الأول إلى عدد من المبادئ القانونية دون فرض التزامات محددة أو منح حقوق قابلة للقياس على الدول^{٦٨}. تلزم المادة ١٩٢ من الإتفاقية جميع الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أي مصدر للتلوث. بالتالي، إن معنى المادة ١٩٢ لا يتعلق فقط بمنع الضرر المحتمل على البيئة البحرية، بل يمتد أيضاً إلى الحفاظ على البيئة البحرية. كما أن معنى مصطلح "البيئة البحرية" يشمل المحيط ككل، دون تمييز المساحات البحرية الواقعة ضمن الولاية الوطنية وخارجها، وهذا يعني أن الالتزام العام المنصوص عنه في المادة ١٩٢ يغطي أعالي البحار. لذلك، يمكن القول أن المادة ١٩٢ تتجاوز المبدأ العرفي بشأن الإضرار بإقليم الدول الأخرى، والذي ينطبق فقط على المساحات الخاضعة للولاية الوطنية. تتعامل المادة ١٤٥ من إتفاقية قانون البحار مع قضية حماية البيئة البحرية في المنطقة^{٦٩}، حيث تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف لمنع التلوث التي تهدد البيئة البحرية وخفضها والسيطرة عليها وغيرها من الأخطار التي تتعرض لها البيئة البحرية من تشغيل المنشآت أو صيانتها^{٧٠}. تلزم المادة ١٩٤، ١ من الإتفاقية باتخاذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضها والسيطرة عليه، أيًا كان مصدره، مُستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، كما تلزم المادة (c) 194.3 منها باتخاذ تدابير يُراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من التلوث من المنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطن أرضه. تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن استخدام المصطلحات المختلفة لوصف المنشآت البحرية في عبارة "المنشآت والأجهزة" لا يُحدث أي فرق جوهري لأغراض الإتفاقية.

تُعتبر إتفاقية قانون البحار التلوث الناجم عن المنشآت البترولية تلوثاً عن أنشطة تخصّ قاع البحر^{٧١}. تلزم المادة ٢٠٨، ١ من الإتفاقية الدول الساحلية باعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات الخاضعة لولايتها القضائية وخفضها والسيطرة عليه عملاً بالمادتين ٦٠ و ٨٠. كما على الدول الساحلية اتخاذ ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضها والسيطرة عليه^{٧٢}، حيث أنه لا يجب أن تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية الموصى بها^{٧٣}. بالتالي، تكون المادة ٢٠٨ مكملّة للمادة (c) 194.3. كما تقتصر أحكام المادة ٢٠٨ على أجزاء البحر التي تخضع لولاية الدولة الساحلية^{٧٤}. بيّد أن إتفاقية قانون البحار لم تذكر طبيعة ونطاق حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير واعتماد القوانين والأنظمة، وهذا يحتاج إلى معالجة بمزيد من التفصيل في الإتفاقيات المستقبلية المتعلقة بقانون البحار. على الرغم من هدف الإتفاقية بإنشاء إطار عالمي شامل من أجل حماية البيئة البحرية، لا زالت الأخيرة تنقّر إلى إجراء مطوّر لإنفاذ القواعد الدولية ذات الصلة المتعلقة بقضايا البيئة الناتجة عن العمليات البحرية.
ألزمت الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى^{٧٥} لعام ١٩٧٢ (اللاحقة) الأطراف المتعاقدة، بشكل فردي وجماعي، بتعزيز السيطرة الفعالة على جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، كما تتعهد على وجه الخصوص في اتخاذ جميع الخطوات العملية لمنع تلوث البحر بالنفايات وغيرها من المواد التي تضرّ بالحياة البحرية^{٧٦}. كما يشمل الإغراق أي تصريف متعمّد في البحر من نفايات أو مواد من منشآت أو تركيبات من صنع الإنسان، أو حتّى إغراق المنصّات البحرية نفسها^{٧٧}.
أصدرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) عدداً من التوصيات والقرارات المتعلقة بالتلوث الناجم عن المنصّات البحرية، أهمها كود البناء والتجهيز لوحدات الحفر البحرية المتحرّكة^{٧٨} (2009 MODU Code). تقترح هذه التوصية إلى توفير القوانين الدولية المتعلقة بالمسائل الفنية للمنشآت البحرية. تجدر الإشارة إلى أن هذا الكود غير ملزم قانوناً إلا أن بعض الدول عملت به.

⁶⁷ Art. 24.

⁶⁸ Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 180.

⁶⁹ تعرّف المادة (1) 1.1 من الإتفاقية "المنطقة" بأنها قاع البحر والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية.

⁷⁰ المادة ١٤٥، ١.

⁷¹ المادة ٢٠٨.

⁷² المادة ٢٠٨، ٢.

⁷³ المادة ٢٠٨، ٣.

⁷⁴ تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنه بموجب المادتين ٥٦ و ٢٠٨ من الإتفاقية، لا شك بأن الدولة الساحلية لها ولاية قضائية على جميع المنشآت، الجزر الاصطناعية والأنشطة المتعلقة باستكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، كما أن منشآت البترول البحرية، والتي تشكّل الجزء الأكبر من "المنشآت" المستخدمة في المادة ٢٠٨، تُعامل على نحوٍ مماثل لجميع الهياكل والجزر الاصطناعية الأخرى.

⁷⁵ Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972, Treaty Registration N. 15749, Vol. 1046, 30/8/1975, P. 138.

⁷⁶ Id., Art. 1.

⁷⁷ Id., Art. 3.1 (a)(i)(ii).

⁷⁸ IMO, Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units 2009, A. 26/Res. 1023, 18 January 2010.

تتطلب الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي⁷⁹ (OPRC) من الدول الأطراف اتخاذ جميع التدابير المناسبة بناءً على أحكامها للاستعداد والاستجابة لحوادث التلوث الزيتي. تغطي الاتفاقية صراحة التلوث البترولي الناجم من منشآت البترول البحرية. تشير الاتفاقية إلى التلوث البترولي من "الوحدة البحرية"، وقد تم تعريفها بأنها "أي منشآت أو إنشاءات بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات استكشاف الغاز أو النفط أو استغلاله أو إنتاجه، أو في تحميل أو تفريغ الزيت"⁸⁰. يلتزم مشغلو الوحدات البحرية بصياغة خطط طوارئ للتلوث البترولي⁸¹. يلتزم الأشخاص المسؤولون عن الوحدات البحرية الإبلاغ عن أي حادث يتضمن تصريفًا للبترول⁸². لأي دولة طرف اتخاذ إجراء بشأن تلقي تقرير عن التلوث البترولي⁸³. تشير الاتفاقية كذلك إلى إنشاء أنظمة وطنية وإقليمية للاستعداد والاستجابة⁸⁴، والتعاون الدولي في التصدي للتلوث⁸⁵، علاوة على البحوث والتطوير والتعاون التقني⁸⁶. تُعتبر اتفاقية OPRC من أهم الاتفاقيات الدولية التي تعالج قضية التلوث من المنشآت البترولية بطريقة فعالة. فبالمقارنة مع الاتفاقيات الدولية الأخرى، سواء كانت عالمية أو إقليمية، فإن OPRC هي الأكثر كفاءة في التعامل مع قضية التلوث من منشآت البترول البحرية. بيد أنه يمكن تحسين نهج OPRC من خلال التعامل مع المنصات البترولية بمزيد من التفصيل، كتحديد نوع طوارئ التلوث البترولي، التعريف الدقيق لمعنى المنشآت الثابتة والعائمة، وفرض المسؤولية المدنية على الدولة إذا كانت منصاتها تلوث البيئة البحرية.

ثالثاً: الاتفاقيات الإقليمية

تُعد اتفاقية باريس⁸⁷ لعام ١٩٧٤ واحدة من أولى الاتفاقيات التي تغطي جوانب معينة من التلوث الصادر عن منصات البترول. تُعرف الاتفاقية "التلوث من مصادر برية" بأنه تلوث المنطقة البحرية من خلال المجاري المائية، أو من الساحل بما في ذلك الإدخال من خلال الأنابيب تحت الماء أو غيرها من الأنابيب، أو من الهياكل التي من صنع الإنسان الواقعة تحت ولاية طرف متعاقد داخل منطقة تطبيق الاتفاقية⁸⁸. لذلك، تتضمن اتفاقية باريس، إلى حد ما، التلوث من منصات البترول البحرية. أنشأت الاتفاقية لجنة للإشراف على التنفيذ الشامل لها⁸⁹ بتعيين على اللجنة تكيف التدابير للحد من التلوث من المصادر البرية أو إزالته وتعزيز البحث العلمي والرصد⁹⁰. عام ١٩٧٨، أوصت لجنة باريس بتصنيف النفايات أو النفط المستخدم على أنها ضمن "القائمة السوداء"⁹¹ وأنواع من الهيدروكربونات يجب أن تظهر كموا "رمادية"⁹². كما قررت اللجنة تصنيف التلوث إلى أربعة مجموعات حسب مصدره: منصات إنتاج النفط والغاز البحرية؛ مصافي النفط؛ مرافق استقبال نفايات النفط؛ ومصادر أخرى للتلوث البترولي من مصادر برية⁹³. أظهرت اللجنة نزعة متزايدة لتقديم توصيات متعلقة بالمنصات البحرية. ظهر هذا الاهتمام الجديد للجنة باريس في تعبيرها العملي من خلال المؤتمر الدولي لحماية بحر الشمال (INSC). في الإعلان الذي أعقب أول مؤتمر دولي لحماية بحر الشمال في بريمن (١٩٨٤/١١/١)، تم اقتراح تطبيق أفضل التقنيات المتاحة كوسيلة لمنع التلوث البترولي من المنصات البحرية⁹⁴. في إعلان لندن، الذي تم اعتماده بعد المؤتمر الدولي الثاني تاريخ ١٩٨٧/١١/٢٥-٢٤، كان من المقرر حظر استخدام طين الحفر نفطي القاعدة والمواد الكيميائية واستخدام تقنيات متقدمة من أجل تقليل الأثر البيئي للبترول المتسرب. ولكن، لم تكن إعلانات لندن ملزمة قانوناً ولم تنشئ أي التزامات للأطراف في اتفاقية باريس، وبالتالي لا يترتب أية مسؤولية دولية للدول غير المتعانة. من جهة أخرى، لا يؤثر الطابع غير الملزم لإعلان لندن على التزام الدولة بتنفيذ واجبها بحسن نية⁹⁵. في إعلان لاهاي، تاريخ ١٩٩٠/٣/٨، طلب المؤتمر الدولي من لجنة باريس تنسيق وضع الخطط الوطنية المتعلقة بحظر تصريف القطع الملوثة بالبترول. كانت الرغبة صياغة حظر كامل لتصريفات البترول من الاستكشافات بحلول عام ١٩٩٤ من أجل إنشاء إطار تنظيمي لمحتوى النفط في الإنتاج واستخدام المواد الكيميائية من منشآت البترول البحرية⁹⁶. واصلت لجنة باريس تنظيم العمليات البحرية للحد من التلوث الناتج عن

⁷⁹ IMO, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, Treaty Registration N. 32194, Vol. 1891, 13/5/1995, P. 77.

⁸⁰ *Id.*, Art. 2.4.

⁸¹ *Id.*, Art. 3.

⁸² *Id.*, Art. 4.

⁸³ *Id.*, Art. 5.

⁸⁴ *Id.*, Art. 6.

⁸⁵ *Id.*, Art. 7.

⁸⁶ *Id.*, Art. 8, 9.

⁸⁷ Convention for the Prevention of marine Pollution from Land-Based sources (with annexes), Concluded at Paris on 4 June 1974, Treaty Registration N. 26842, Vol. 1546, 6/5/1978, P. 119.

⁸⁸ *Id.*, Art. 3 (c).

⁸⁹ *Id.*, Art. 15 and 16.

⁹⁰ *Id.*, Art. 4, 10, 11 and 16 (c).

⁹¹ *Id.*, See Annex A, Part I (1-5).

⁹² *Id.*, See Annex A, Part II (1-3).

⁹³ Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 190.

⁹⁴ Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 52.

⁹⁵ *Id.*, P. 53.

⁹⁶ Ministerial Declaration of the Third International Conference on the Protection of the North Sea, The Hague, 8 March 1990, Section 28-30 and Annex III. Available at: [Ministerial Declaration of the Third](#)

أنشطة الحفر والإنتاج والسيطرة عليه ومنعه، عبر اتخاذ تدابير معينة وفق جدول زمني، باستخدام أفضل التقنيات المتاحة.

وفقاً لاتفاقية حماية البيئة البحرية لشرق المحيط الأطلسي (OSPAR)، يتعين على الأطراف منع التلوث من المصادر البحرية والامتنال للقواعد المنصوص عنها في الاتفاقية^{٩٧}. تعرف الاتفاقية "المصادر البحرية" على أنها "المنشآت وخطوط الأنابيب البحرية التي تصل منها المواد أو الطاقة إلى المنطقة البحرية"^{٩٨}، أما المنشأة البحرية هي "أي هيكل من صنع الإنسان، مصنع، سفينة أو أجزاء منها، سواء كانت عائمة أو مثبتة في قاع البحار، قائمة داخل المنطقة البحرية لغرض الأنشطة البحرية المختلفة"^{٩٩}. يُعرف مصطلح "الأنشطة البحرية" بأنها "الأنشطة المنفذة في المنطقة البحرية لأغراض استكشاف أو تقييم أو استغلال المواد الهيدروكربونية السائلة والغازية"^{١٠٠}. بالتالي، تلزم المادة ٥ من اتفاقية OSPAR الدول المتعاقدة بوضوح باتخاذ جميع الخطوات الممكنة لمنع التلوث من المنشآت البحرية وإزالته بغرض استكشاف قاع البحر واستغلال موارده الطبيعية. على الرغم من وجود مصطلح السفينة في تعريف المنشآت البحرية، ولأغراض الاتفاقية تشير كلمة "السفينة" إلى سفن الحفر ومنصات البترول المتحركة التي يمكن اعتبارها ضمن فئة السفن^{١٠١}. وفقاً للملحق ٣ من الاتفاقية المذكورة، يجب أن يخضع الاستخدام، التصريف أو الانبعاث من المصادر البحرية للمواد التي قد تصل وتؤثر على المنطقة البحرية بشكل صارم لترخيص أو تنظيم من قبل السلطات المختصة للأطراف المتعاقدة^{١٠٢}. كما تحظر الاتفاقية إغراق النفايات أو المواد الأخرى من المنشآت البحرية^{١٠٣}، علاوة على حظر إغراق المنشآت البحرية غير المستخدمة، كلياً أو جزئياً، في البحر دون تصريح صادر عن السلطة المختصة للطرف المتعاقد ذي الصلة^{١٠٤}.

ألزمت اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط (اتفاقية برشلونة)^{١٠٥} الأطراف المتعاقدة باتخاذ كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن في منطقة البحر المتوسط الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وترتبه التحثية^{١٠٦}. إتمدت الاتفاقية ٧ بروتوكولات من بينها البروتوكول البحري^{١٠٧}. يشير البروتوكول إلى أنه على الدول المتعاقدة الذي يتوقع أو تنفذ أنشطة في ولايتها القضائية اتخاذ تدابير السلامة المتعلقة بتصميم المنشآت وبنائها ووضعها ومعدات وضع العلامات وتشغيلها وصيانتها^{١٠٨}. كما يضمن الطرف المتعاقد أن لدى المشغل في جميع الأوقات معدات وأجهزة كافية في المنشآت لمكافحة التلوث العارض وتسهيل الاستجابة الفورية في حالة الطوارئ^{١٠٩}. يغطي هذا البروتوكول بشكل شبه شامل مختلف القضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية من العمليات البحرية^{١١٠}. كما يتعامل مع القضايا البيئية المختلفة المتعلقة بمنشآت البترول بما في ذلك الجوانب الفنية التي تؤثر على الجوانب البيئية.

ملحوظة ختامية، إن الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي أبرمت بعد أوائل التسعينات مثل OPRC لعام ١٩٩٠ و OSPAR لعام ١٩٩٢ وأوائل الألفية الحديثة كالبروتوكول البحري لعام ٢٠١١ تغطي قضية التلوث البحري بمزيد من التفصيل وبطريقة أكثر كفاءة من تلك الاتفاقيات التي أبرمت من قبل. وعليه، هذا يعني أنه في المستقبل، ستكون قضية التلوث من المنشآت البترولية البحرية على رأس جدول أعمال الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بالبيئة البحرية.

٣. المبحث الثاني: مسؤولية الدولة القانونية عن الأضرار البيئية الناجمة من منشآت البترول البحرية

المسؤولية الدولية لم تستقر بعد في قالب تقنين متكامل المعالم، بل ما زالت قواعدها العرفية بصفة عامة محللاً للنقاش والجدل الفقهي والقضائي على الصعيد الدولي، فقد حددتها لجنة القانون الدولي بأنها "كل فعل غير مشروع دولياً تقوم به الدولة يستتبع مسؤوليتها الدولية"^{١١١}، إذ يتم هذا الفعل من خلال أي عمل أو امتناع عن عمل يُعد خرقاً لالتزام مؤسس على قاعدة من

[International Conference on the Protection of the North Sea — European Environment Agency \(europa.eu\)](https://www.european-environment-agency.eu/international-conference-on-the-protection-of-the-north-sea), accessed: 26/9/2021.

⁹⁷ OSPAR Convention, Op. Cit., Art. 5.

⁹⁸ Id, Art. 1 (k).

⁹⁹ Id, Art. 1 (l).

¹⁰⁰ Id, Art. 1 (j).

¹⁰¹ أنظر في هذا الموضوع: مصطفى المصري، *الوضع القانوني لمنشآت البترول البحرية المتحركة: المنظور الدولي*، مرجع سابق، ص. ٣٥٣ وما يليها.

¹⁰² OSPAR Convention, Annex III, Art. 4.

¹⁰³ Id, Annex III, Art. 3.1.

¹⁰⁴ Id, Annex III, Art. 5.1.

¹⁰⁵ Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution, Concluded at Barcelona 16 February 1976, Treaty Registration N. 16908, Vol. 1102, 12/2/1978, P. 44.

¹⁰⁶ Id, Art. 7.

¹⁰⁷ Protocol of the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and its Subsoil, Adopted on 14/10/1994, entered into force 17/3/2011.

¹⁰⁸ Id, Art. 15.1.

¹⁰⁹ Id, Art. 15.2.

¹¹⁰ Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 44.

¹¹¹ Article 1 of the Draft Convention entitled "Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts", adopted by the International Law Commission (ILC) at its fifty-third session, 2001.

قواعد القانون الدولي، وأن يُسند هذا الفعل غير المشروع إلى الدولة باعتبارها شخصاً قانونياً، وأن يترتب عن هذا العمل أو الامتناع عنه ضرراً^{١١٣}. بيّن أنه لا يُقصد من هذا المبحث دراسة تفصيلية حول مسألة مسؤولية الدولة المتعلقة بالضرر البيئي، إنما فقط سيتم دراسة جوانب المسؤولية الدولية للدول التي ترتبط ارتباطاً مباشراً بالتلوث الناجم من منشآت البترول البحرية. لذلك، ستركز دراستنا في هذا المبحث على معالجة مسألتين أساسيتين: الأولى تتعلق بمسؤولية الدولة الدولية (المطلب الأول) والثانية تتعلق بمسؤولية الدولة المدنية عن الأضرار البيئية (المطلب الثاني).

٣-١ المطلب الأول: مسؤولية الدولة الدولية

يشير وجود التزام أساسي للدول بعدم تلويث البيئة إلى قبولها الآن لمبدأ عام للمسؤولية عن الضرر البيئي؛ أي، مبدأ وجوب أن يتحملوا المسؤولية عن الضرر البيئي الناجم عن الأنشطة التي قاموا بها أو سمحت بها في نطاق ولايتهم القضائية والأنشطة التي تقع تحت سيطرتهم^{١١٤}.

في قضية "Trail Smelter Arbitration" تم الاعتراف بأن الدول قد تكون مسؤولة عن التسبب في الضرر البيئي ضمن نطاق أراضي دول أخرى. في هذه القضية، رأت هيئة التحكيم بأنه "بموجب مبادئ القانون الدولي، لا يحق لأي دولة استخدام أراضيها أو السماح باستخدامها بطريقة تؤدي إلى إحداث الضرر بسبب الأبخرة في أو اتجاه أراضي أو ممتلكات شخص آخر أو الأشخاص الموجودين فيها، عندما تكون الحالة ذات عواقب وخيمة ويتم إثبات الضرر من خلال دليل واضح ومقنع"^{١١٥}. يمكن العثور على مواقف مماثلة في قضية "Lake Lanoux Arbitration".

تُلزم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول "باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان أن تُجرى الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها [...]".^{١١٦} يمكن العثور على نصوص مماثلة في ميثاق حقوق الدول وواجباتها الاقتصادية^{١١٧} واتفاقية لندن للإغراق لعام ١٩٧٢^{١١٨} بالإضافة إلى إعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية (إعلان ستوكهولم لعام ١٩٧٢)^{١١٩}. تحدد المادة ١٩٤ من اتفاقية قانون البحار القاعدة العامة التي تلزم الدولة بعدم إلحاق الضرر بالبيئة البحرية للدول الأخرى. بالمثل، يُحدد الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر (المواد ٢٠٧-٢١٢) القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخضفه والسيطرة عليه، بما فيها التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية. كما أنه من الواضح من الأعمال التحضيرية لاتفاقية قانون البحار أن المؤتمر يُعطي مصداقية لهذا الخلاف حيث تم رفض جميع المقترحات التي تقترح اعتماد معيار المسؤولية المقيدة^{١٢٠} (Strict Liability).

بالعودة إلى منشآت البترول البحرية، يُطرح السؤال الأساسي حول هوية الدولة المسؤولة عندما يؤدي تشغيل منصة البترول البحرية من قبل دولة ما (أو أحد أجهزتها و/أو ممثلها)، على الجرف القاري لدولة أخرى، إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية لتلك الدولة الأخرى. قد ينشأ سؤال قانوني آخر عن هوية المسؤول إذا كانت المنصة البحرية التي سببت التلوث تملكها وتشغلها شركة خاصة. يُمكن معالجة هذه المسألة بطريقتين: الأولى، من هو المسؤول إذا كان مشغل منصة البترول من جنسية بلد ثالث، وتسببت منصة البترول هذه بأضرار بيئية على الجرف القاري أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية ضمن نطاق البيئة البحرية لبلد آخر. الثانية، من هو المسؤول دولياً عندما يتسبب كيان من دولة أخرى، يعمل كمشغل لمنصة البترول، في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية للدولة الساحلية.

في الحالة الأولى، تقع المسؤولية على عاتق الدولة التي يقع على جرفها القاري أو منطقتها الاقتصادية الخالصة حادث التلوث نتيجة تشغيل منصة البترول. للدولة الساحلية ولاية قضائية على جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة. لذلك، فإن الدولة الساحلية، التي تم الاستكشاف والإنتاج تحت ولايتها القضائية، مسؤولة دولياً عن منع التلوث البترولي لصالح الدول الأخرى التي قد تتضرر بيئتها بسبب البترول المسرب^{١٢١}. يتوافق هذا أيضاً مع أحكام المادة ١٩٤،٢ من اتفاقية قانون البحار التي تحمّل الدولة الساحلية مسؤولية التلوث الناجم عن الأنشطة الخاضعة لولايتها أو رقابتها.

في الحالة الثانية، عندما يتسبب أحد رعايا دولة أجنبية في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية للدولة الساحلية أثناء مشاركته في أنشطة بحرية، تكون الدولة التي تسبب رعاياها في إحداث الضرر هي المسؤولة. ففي قضية "Trail Smelter"، كانت كندا مسؤولة عن عمليات الإصهار من قبل المعمل المملوك للقطاع الخاص حيث كان التلوث عبّر الحدود الكندية نحو المزارع الأمريكية. وفقاً لاتفاقية قانون البحار، تتحمل الدولة المسؤولية عن الأنشطة في المنطقة التي يقوم بها

^{١١٣} علواني امبارك، أطروحة دكتوراه بعنوان "المسؤولية الدولية عن حماية البيئة: دراسة مقارنة"، كلية الحقوق والعلوم السياسية في جامعة محمد خيضر، بسكرة-الجزائر، 2017، ص. ٢٢٨.

^{١١٤} Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 89.

^{١١٥} Trail Smelter Case (United States v. Canada), Op. Cit., P. 1965.

^{١١٦} Lake Lanoux Arbitration (France v. Spain), Reports of International Arbitral Awards (RIAA), Arbitration Tribunal, France, 12 R.I.A.A. 281, 16/11/1957.

^{١١٧} المادة ١٩٤،٢.

^{١١٨} أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة على أن حماية البيئة وحفظها والارتقاء بها من أجل الأجيال الحاضرة والمقبلة مسؤولية واقعة على جميع الدول. المادة ٣٠ من قرار الجمعية العامة رقم ٣٢٨١ تاريخ ١٢/١٢/١٩٧٤، الأمم المتحدة، الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة ٢٩، الملحق رقم ٣١.

^{١١٩} Art. 1 of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matters 1972.

^{١٢٠} Principle 21 of the Report of United Nations Conference on the Human Environment.

^{١٢١} Maria Gavouneli, Op. Cit., P. 94.

^{١٢٢} Hossein Esmaili, Op. Cit., P. 206.

الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الذين يحملون جنسيتها، إذا اتخذت الدولة "جميع التدابير اللازمة والمناسبة لضمان الامتثال الفعال" لأحكام الاتفاقية^{١٢٢}. تتضمن الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية القواعد المنصوص عنها في المادة ٤، ١٥٣، ١٢٢. يمكن الاستنتاج بأن مسؤولية الدولة المتعلقة بالضرر البيئي الناجم عن إقامة وتشغيل منشأة البترول البحرية جزءاً من القضية العامة لمسؤولية الدولة المتعلقة بالضرر اللاحق ببيئة البلدان الأخرى. تؤكد المبادئ الدولية في عمل لجنة القانون الدولي، وقضية "Trail Smelter"، وأحكام اتفاقية قانون البحار، على أنه يمكن تحميل الدولة المسؤولية عن الضرر اللاحق ببيئة البلدان الأخرى من داخل أراضيها، بما في ذلك المناطق الخاضعة لولايتها، أو من قبل رعاياها.

٣-٢. المطلب الثاني: مسؤولية الدولة المدنية عن الأضرار الناجمة عن إنتاج البترول من المنشآت البحرية
يغطي القانون الدولي العرفي عمومًا مجال المسؤولية المدنية والتعويض عن التلوث البحري. تستند هذه المسؤولية بشكل أساسي على مبدأ المسؤولية الموضوعية، حيث تم اتباع هذا المبدأ من قبل محكمة العدل الدولية^{١٢٤}. لا يتواجد لحد الآن نظام دولي فعال متعلق بالمسؤولية والتعويض الناتج عن المنصات البترولية البحرية في القانون الدولي. هناك معاهدات دولية معينة تغطي المسؤولية عن تلوث تلك المنصات البحرية، لكنها في الأساس إقليمية.

أولاً: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
توفر اتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بمسؤولية الدولة المدنية مبادئ توجيهية عامة للتعويض المتعلق بالضرر البيئي الناجم عن تلوث البيئة البحرية. أشارت المادة ٢٣٥ من الاتفاقية على أنه:
"٢- تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كافٍ أو أية ترصية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها."

"٣- لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كافٍ، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض"^{١٢٥}.
تم اعتماد المبدأ نفسه المتعلق بالشروط الأساسية لاستكشاف واستغلال منطقة قاع البحر. يتحمل كل من المتعاقدين والسلطة مسؤولية أي ضرر ناجم عن الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها في القيام بعملياته أو في ممارسة الصلاحيات والوظائف^{١٢٦}.

تستند المادة ٢٣٥ من اتفاقية قانون البحار إلى مبدئين اعتمدهما مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (مؤتمر ستوكهولم ١٩٧٢). أشار المبدأ ٢٢ من إعلان ستوكهولم إلى أنه على الدول التعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية والتعويض لضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى التي تسببها الأنشطة التي تدخل في نطاق الولاية القضائية أو سيطرت هذه الدول لمناطق خارج ولايتها القضائية^{١٢٧}. كما أشار المبدأ ٧ من المبادئ العامة لتقييم ومراقبة التلوث البحري الذي أقره مؤتمر ستوكهولم إلى أنه على الدول أن تفي، وفقاً لمبادئ القانون الدولي، بالتزاماتها تجاه الدول الأخرى عندما ينشأ الضرر عن التلوث الناجم عن أنشطتها أو المنظمات أو الأفراد الخاضعين لولايتها القضائية، وينبغي أن تتعاون في تطوير إجراءات للتعامل مع هذا الضرر وتسوية المنازعات^{١٢٨}.
تُلزم المادة ٢٣٥، ٢ من اتفاقية قانون البحار الدول بإتاحة الرجوع إلى القضاء وفقاً لنظمها القانونية فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية من جانب الأشخاص الخاضعين لولايتها. تتوافق هذه الفقرة مع المادتين ٢٢٩ و ٢٣٢^{١٢٩}. لا تشمل الفقرة ٢ من المادة ٢٣٥ الحالات التي تسبب فيها الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية من جانب الدولة بدلاً من الأشخاص الخاضعين لولايتها^{١٣٠}. الفقرة ٣ من المادة ٢٣٥ مكملة للمادة ٤، ١٣٠.

^{١٢٢} المادة ١٣٩، ١ و ١٣٩، ٢.

^{١٢٣} أشارت المادة ١٥٣، ٤ إلى ممارسة السلطة من الرقابة على الأنشطة في المنطقة ما يكون ضرورياً لغرض تأمين الامتثال للأحكام ذات الصلة، وقواعد السلطة وأنظمتها وإجراءاتها، كما تساعد الدول الأطراف السلطة باتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان هذا الامتثال وفقاً للمادة ١٣٩.

^{١٢٤} See: The Corfu Channel case (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), I.C.J. Reports of Judgment, Advisory Opinions and Orders, April 9th, 1949, P. 18 et al; Nuclear Tests case (Australia v. France), I.C.J. Reports of Judgment, Advisory and Opinions, 20 December 1974, P. 268 et al.

^{١٢٥} المادة ٢٣٥، ٢ و ٢٣٥، ٣.

^{١٢٦} المادة ٢٢ من المرفق الثالث الشروط الأساسية للتفتيش والاستكشاف والاستغلال.

^{١٢٧} Principle 22 of the Stockholm Declaration, P. 5.

^{١٢٨} Stockholm Declaration, Annex III General Principles for Assessment and Control of Marine Pollution, Principle 7, P. 73.

^{١٢٩} تنص المادة ٢٢٩ على أنه "ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على رفع دعوى مدنية في صدد أي ادعاء بوقوع خسارة أو ضرر نتيجة لتلوث البيئة البحرية". كما نصت المادة ٢٣٢ على أنه "تكون الدولة مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير اتخذتها عملاً بالفرع ٦، وذلك في حالة ما إذا كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة. وتكفل الدول طرقاً للرجوع إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة".

^{١٣٠} Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 209.

^{١٣١} نصت المادة ٣٠٤ على أنه "لا تخل الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار في هذه الاتفاقية بتطبيق القواعد القائمة ووضع قواعد جديدة تتعلق بالمسؤولية بمقتضى القانون الدولي."

لذلك، يمكن القول إن الدولة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية بسبب التلوث الناتج عن منشآت البترول البحرية المقامة تحت ولايتها القضائية وسيطرتها. في الواقع، لا تغطي اتفاقية قانون البحار قضية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث نتيجة تشغيل المنشآت البترولية في قسم آخر لها. ولكن، لا ينبغي الخلط بين مسألة المسؤولية المدنية الناتجة عن تشغيل منشآت البترول ومسألة الولاية القضائية المدنية المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن منشآت البترول^{١٣٢}. تبدو أحكام اتفاقية قانون البحار واسعة للغاية لأنها تتناول حماية البيئة البحرية ككل، إلا أنها لا تحدد سبب التلوث أو حدود المنطقة البحرية التي تكون الدولة مسؤولة عنها.

ثانياً: إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحر

تحتوي اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٧٦^{١٣٣} (CLEE) على بعض الأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث التي تسببها المنشآت البحرية. وفقاً للمادة ٣ من الاتفاقية، يتحمل مشغل المنشأة البحرية الذي سبب التلوث مسؤولية مقيدة^{١٣٤} عن الأضرار والتدابير العلاجية المتخذة الناتجة عن الحادث^{١٣٥}، باستثناء الأضرار الناجمة عن الحرب والقوة القاهرة وغيرها من الأفعال^{١٣٦}. يتحمل مشغلو^{١٣٧} المنشأة المسؤولية بالتكافل والتضامن عندما للمنشأة أكثر من مشغل واحد^{١٣٨}. كذلك، عندما يتم تصريف البترول من منشأتين أو أكثر، ونتج عن ذلك أضرار التلوث، يكون جميع مشغلي المنشآت مسؤولين بالتكافل والتضامن عن جميع هذه الأضرار التي لا يمكن فصلها بشكل معقول^{١٣٩}. بالمثل، في الحالات التي يتم فيها تصريف البترول من منشأة واحدة نتيجة لحادث ما، وأثناء وقوع الحادث يحدث تغيير في المشغل، يكون مشغلي المنشأة مسؤولين بالتكافل والتضامن عن جميع هذه الأضرار^{١٤٠}. تقتصر مسؤولية المشغل بموجب هذه الاتفاقية على ٤٠ مليون وحدة حسابية^{١٤١} من حقوق السحب الخاصة^{١٤٢}. بالمقابل، لا يحق للمشغل أن يحد من مسؤوليته إذا ثبت أن ضرر التلوث قد وقع نتيجة فعل أو إغفال متعمد من جانب المشغل نفسه، مع علمه الفعلي بأن ضرر التلوث قد ينتج عنه^{١٤٣}. بموجب الاتفاقية، فقط محاكم الدولة التي تعرضت لأضرار التلوث نتيجة للحادث، أو محاكم الدولة المسيطرة^{١٤٤}، التي تتمتع بالولاية القضائية في دعوى التعويض^{١٤٥}. أخيراً، لا تسمح الاتفاقية بأي تحفظات^{١٤٦}.

يبدو أن أحكام اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٧٦ مهمة جداً لأنها تفرض مسؤولية مقيدة على المشغل عن التلوث البترولي ونصّها أيضاً على المسؤولية المشتركة. وهي تخول الدولة المسيطرة بحق زيادة حدود مسؤولية المشغلين والاعتراف بحكم صادر عن دولة طرف طرف إلى أي دولة طرف أخرى.

ثالثاً: إتفاقية الشمال

تتضمن اتفاقية حماية البيئة بين الدنمارك، فنلندا، النرويج والسويد^{١٤٧} بعض الأحكام المتعلقة بالتعويض عن الأضرار البيئية الناتجة عن تصريف من المنصات البحرية. تحدد الاتفاقية الأنشطة الضارة بيئياً، على أنها "تصريف النفايات الصلبة، السائلة أو الغاز أو أي مادة أخرى من التربة، المباني أو المنشآت في المجاري المائية، البحيرات أو البحر، كما استخدام الأرض، قاع البحر، المباني أو المنشآت بأي طريقة أخرى تستتبع أو قد تنطوي على إزعاج بيئي بسبب تلوث المياه أو أي تلويث آخر على تركيبة المياه [...]"^{١٤٨}. يحق لأي شخص يتأثر بإزعاج ناجم عن أنشطة

^{١٣٢} أنظر في هذا الموضوع: مصطفى المصري، ممارسة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية إزاء منشآت البترول البحرية: المنظور الدولي، *Lebanon Law Review*، ٢٠٢١/٨/٢٤.

^{١٣٣} Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage resulting from Exploration and Exploitation of Seabed Mineral Resources, Adopted in London, U.K., on 1 May 1977, I.L.M. (1977), Vol. 16, P. 1451. This treaty is not in force.

^{١٣٤} يشير مصطلح "Strict Liability" في المؤلفات الانكليزية إلى المسؤولية الوضعية بحسب القانون المدني اللبناني.

^{١٣٥} *Id.*, Art. 3.1.

^{١٣٦} *Id.*, Art. 3 (3)(4)(5).

^{١٣٧} Article 1.3 of the Convention defines the Operator as "the person, whether licensee or not, designated as operator for the purpose of this Convention by the Controlling State, or in the absence of such designation, the person who is in overall control of the activities carried on at the installation."

^{١٣٨} *Id.*, Art. 3.2.

^{١٣٩} *Id.*, Art. 5.1.

^{١٤٠} *Id.*, Art. 5.2.

^{١٤١} تجدر الإشارة هنا إلى أن قيمة الوحدة الحسابية الواحدة (1 SDR) نسبياً تُعادل ١,٤١ دولار أمريكي، وذلك بتاريخ ٢٠٢١/٨/٢٤. معلومات متوفرة على الموقع الرسمي لصندوق النقد الدولي: [SDR Valuation \(imf.org\)](https://www.imf.org/SDR-Valuation)، تاريخ الدخول: ٢٠٢١/٨/٢٤.

^{١٤٢} *Id.*, Art. 6.1.

^{١٤٣} *Id.*, Art. 6.4.

^{١٤٤} "Controlling State" means the State Party which exercises sovereign rights for the purpose of exploring for and exploiting the resources of the seabed and its subsoil in the area in or above which the installation is situated. *Id.*, Art. 1.4.

^{١٤٥} *Id.*, Art. 11.1.

^{١٤٦} *Id.*, Art. 24.

^{١٤٧} Convention on the Protection of the Environment (with protocol), concluded at Stockholm on 19 February 1974, Treaty Registration N. 16770, Vol. 1092, 5/10/1976.

^{١٤٨} *Id.*, Art. 1.

ضارة بالبيئة أن يرفع دعوى ومطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به في الدولة التي يُجرى فيها الأنشطة^{١٤٩}. يجوز للسلطة الإشرافية، التي تعينها كل دولة متعاقدة، أن ترفع دعوى ضد دولة متعاقدة أخرى لصالح الحماية البيئية العامة في تلك الدولة^{١٥٠}. تُعتبر هذه الاتفاقية محدودة جغرافياً وقابلة للتطبيق في حالات محدودة لأنه ليس من السهل تحديد مصدر التلوث من مصادر البر والعلاقة السببية بين مصادر التلوث والأضرار المتكبدة.

رابعاً: إتفاقية المسؤولية عن التلوث البحري (OPOL)

تهدف إتفاقية المسؤولية عن التلوث^{١٥١} لعام ١٩٧٦ إلى التحكم في تشغيل المرفقات البحرية^{١٥٢} المستخدمة في أعمال استكشاف وإنتاج البترول. تغطي الإتفاقية حالات تصريف النفط من المرفقات البحرية الخاضعة لنطاق السلطة القانونية للدولة المعنية حسب الإتفاقية، بحيث يكون أطرافها الشركات المشغلة فقط. توفر إتفاقية OPOL آلية فعالة قائمة على أساس المسؤولية المقيّدة (الوضعية) على المشغل بموجب مبدأ "الملوث يدفع"، وذلك لتسوية المطالبات الناشئة عن التلوث النفطي على وجه السرعة دون الدخول في النزاعات القضائية^{١٥٣}، بحيث يستطيع أي شخص أصابه الضرر (خسارة أو ضرر مباشر ناجم عن التلوث النفطي^{١٥٤}) مطالبة المشغل مباشرة، إضافة إلى حق السلطات العامة^{١٥٥} المعنية بالمطالبة فيما يتعلق بالتدابير العلاجية^{١٥٦} المعنية بمنع أو تقليص أو إزالة ضرر التلوث أو تحييده جزاء التسرب^{١٥٧}، وذلك حتى لو تخلف المشغل عن سداد تكاليف التنظيف نتيجة إهماله. في حالة تسرب النفط، على مشغل مرفق البترول تغطية تكاليف التدابير العلاجية ودفع تعويضات عن الأضرار بحد أقصى إجمالي قدره ٢٥٠ مليون دولار أمريكي لكل حادث^{١٥٨}، حيث يُقسّم هذا المبلغ بالتساوي إلى ١٢٥ مليون دولار أمريكي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث، مع مراعاة بعض الاستثناءات المنصوص عنها في الإتفاقية^{١٥٩}. لا تقبل الإتفاقية المسؤولية بالتكافل والتضامن كما تتطلب خسارة أو ضرر مباشر، وهي نقاط مهمة من منظور صناعي.

خامساً: البروتوكول البحري

يدعو بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وترتيبه التحتية الأطراف في أسرع وقت ممكن إلى وضع واعتماد إجراءات ملائمة لتحديد المسؤولية والتعويض^{١٦٠} عن الضرر الذي أحدثه بموجب القوانين الوطنية^{١٦١}، كما تتخذ الأطراف جميع التدابير الضرورية لضمان أن المسؤولية عن الأضرار التي تسببت فيها الأنشطة تقع على المشغلين، وأن يُطلب منهم دفع تعويض

¹⁴⁹ *Id*, Art. 3.

¹⁵⁰ *Id*, Art. 4.

¹⁵¹ تم تقديم إتفاقية OPOL بدايةً في المملكة المتحدة وحدها، كتدبير مؤقت أثناء التفاوض على إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناتجة عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحر (CLEE)، بحيث لم يُصادق الدول التسع على هذه الأخيرة في نهاية المفاوضات. مع ذلك، اعتبرت المملكة المتحدة بأن OPOL هي آلية فعالة تحقق مصالحها على أكمل وجه. أبرمت هذه الإتفاقية تاريخ ١٩٧٤/٩/٤ من ثم أدخلت حيز التنفيذ بتاريخ ١٩٧٥/٥/١، وقد شملت فيما بعد منشآت البترول البحرية الخاضعة لنطاق السلطة القانونية لكل من الدنمارك، ألمانيا، فرنسا، أيرلندا، هولندا، النرويج، جزيرة فارو (Faroe) وجزيرة مان (Man) وجرينلاند، ولكن باستثناء المنشآت الموجودة في بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط. معلومات منشورة على موقع: www.OPOL.org.uk، تاريخ الدخول: ٢٠٢١/١٠/١١.

¹⁵² "Offshore Facility" includes any installation of any kind, fixed or mobile, intended for the purpose of exploring for, producing, treating, storing or transporting crude oil and gas from the seabed or its subsoil. OPOL, Clause I.7 (a)(b).

¹⁵³ It should be noted that disputes can be settled by arbitration under the provisions of the International Chamber of Commerce. *Id*, Clause IX.

¹⁵⁴ *Id*, Clause I.14

¹⁵⁵ "Public Authority" means the Government of any State recognized as such under international law or custom and any public body or authority (municipal, local or otherwise) within such State competent under the municipal law of such State to carry out Remedial Measures. *Id*, Clause I.15.

¹⁵⁶ "Remedial Measures" means reasonable measures taken by any Party from any of whose Offshore Facilities a Discharge of Oil occurs, and of which such Party is the Operator, and by any Public Authority to prevent, mitigate or eliminate Pollution Damage following such Discharge of Oil or to remove or neutralize the Oil involved in such discharge. *Id*, Clause I.16.

¹⁵⁷ Aili Zong, Op. Cit., P. 24.

¹⁵⁸ OPOL, Clause IV (A).

^{١٥٩} أشار البند ٤/ب من إتفاقية OPOL على أن المشغل يُعفى من أي مسؤولية تتعلق بالتدابير العلاجية و/أو الضرر الناجم عن التلوث الناشئ عن حادث البترول، وذلك إذا كان الحدث: ١- ناتج عن أعمال الحرب معلنة أو غير معلنة، حرب أهلية أو ظاهرة طبيعية؛ ٢- ناتج كلياً أو جزئياً، عن فعل أو امتناع عن فعل من قبل المتضرر بما يشكل ضرراً مقصوداً أو بما يمثل إهمالاً؛ ٣- ناتج بسبب خطأ أو إهمال في التعليمات الصادر عن الحكومة التي أصدرت الترخيص المتعلق بالمنشأة البحرية المعنية.

^{١٦٠} عرفت المادة ١ (ز) المشغل بأنه "الشخص الطبيعي أو القانوني الذي يرخص له الطرف الذي يحق له حق ممارسة الولاية القضائية على المنطقة التي تُجرى فيها الأنشطة (الطرف المتعاقد) طبقاً لهذا البروتوكول للقيام بأنشطة و/أو يقوم بتنفيذ تلك الأنشطة. ٢- أي شخص ليس لديه ترخيصاً صالحاً في إطار معنى هذا البروتوكول، ولكن له فعلياً سيطرة كاملة على الأنشطة."

^{١٦١} المادة ١، ٢٧ من البروتوكول.

فوري وكافي، واتخاذ جميع التدابير الضرورية لضمان أن المشغلين لديهم ويحتفظون بتأمين وأي ضمان مالي لهذا النوع من الحوادث^{١٢٢}.

يمكن الاستنتاج بأن الاتفاقيات الإقليمية تغطي قضية التلوث من منشآت البترول البحرية بشكل أكثر كفاءة من اتفاقية قانون البحار على الرغم من أن بعضها قد أبرم قبلها. بيد أنه، كما نوقش أعلاه، تفتقر هذه الاتفاقيات الإقليمية إلى التطبيق العالمي، وبعضها لم يدخل حيز التنفيذ بعد.

٤. خاتمة

إن التلوث الناجم عن منشآت البترول البحرية هو مجرد جانب واحد من الصورة الكبرى للتلوث البحري. مع ذلك، فإن الزيادات الكبيرة في إنتاج النفط البحري واستخدام التكنولوجيا المتقدمة لأنشطة الحفر تجعل مسألة التلوث من منشآت البترول مشكلة بيئية كبيرة.

لا يستند إطار القانون الدولي المتعلق بالتلوث من المنشآت البترولية البحرية إلى نظام قانوني شامل غير مجزأ. بل يستمد أحكامه من مزيج القانون الدولي العرفي والمعاهدات الدولية والاتفاقيات الإقليمية وحتى التشريعات المحلية. وفقاً للقانون الدولي العرفي والمبادئ العامة للقانون، تلتزم الدول بعدم الإضرار ببيئة المناطق الأخرى. ولكن، إن المحتوى الدقيق لهذه المبادئ لم تتضح بعد. يوضح هذا الغموض على أهمية الاتفاقيات البيئية الدولية المتعلقة بالسيطرة على البيئة البحرية.

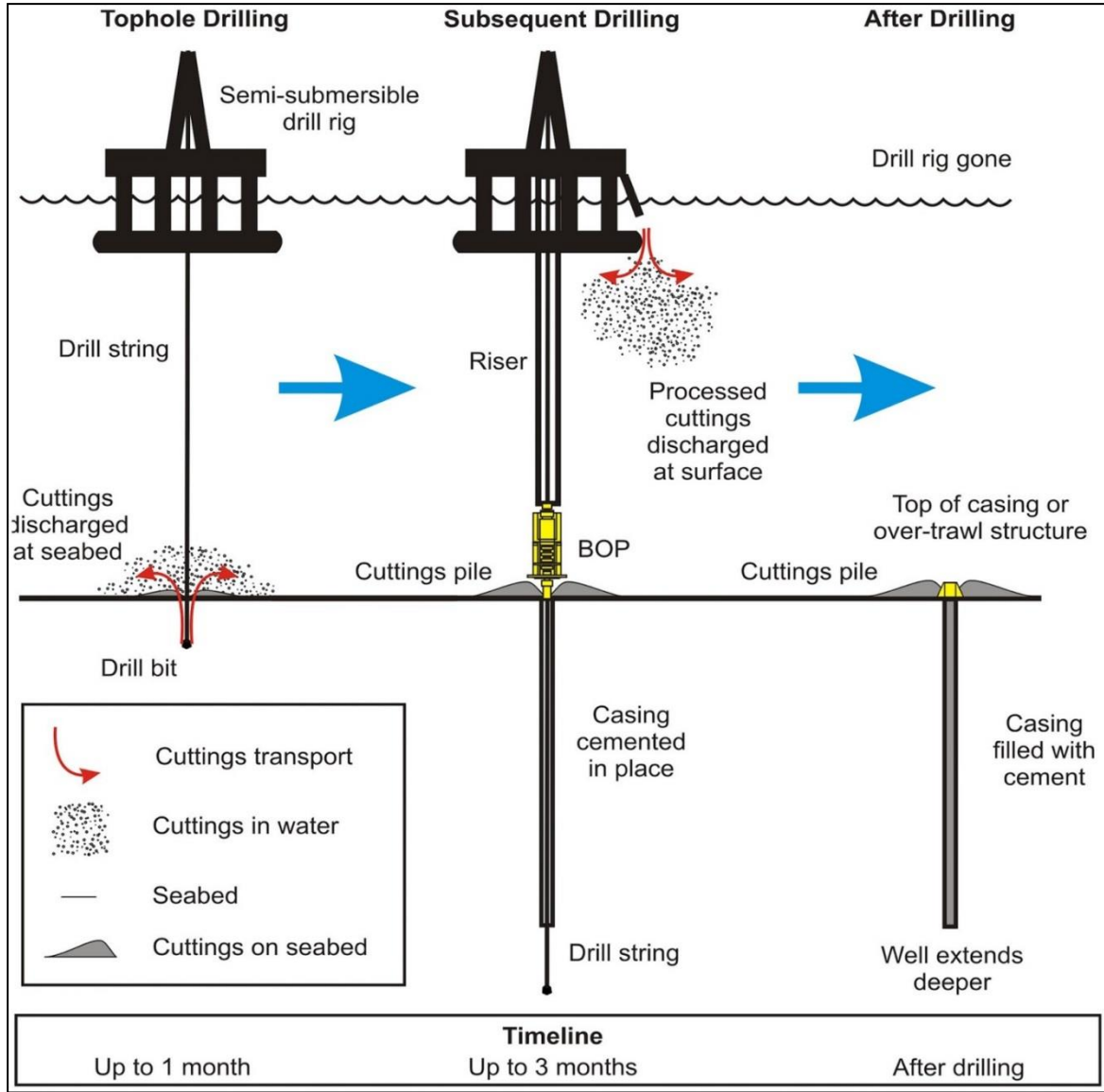
تغطي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قضية التلوث من منشآت البترول البحرية كجزء من القضية العامة لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها التي ينظمها الجزء الثاني عشر منها. بالمقارنة، تعاملت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مع قضية التلوث من منشآت البترول بكفاءة أكبر من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن الجرف القاري. مع ذلك، فإن بروتوكول لندن لعام ١٩٩٦ واتفاقية OPRC لعام ١٩٩٠ يغطيان قضية التلوث من المنشآت البترولية في نهج أكثر تفصيلاً ودقة من الناحية العملية. تُعتبر اتفاقية OPRC لعام ١٩٩٠ من أكثر الاتفاقيات الدولية كفاءة في التعامل مع قضية التلوث من منشآت البترول. كما يُقترح أن يُنظر لهذا النهج من قبل الاتفاقيات التي ستُبرم في المستقبل بشأن حماية البيئة البحرية.

لا يوجد في الوقت الحاضر نظام دولي فعال يغطي مسألة المسؤولية والتعويض الناتج عن العمليات البحرية التي تتم على منصة البترول. معظم الاتفاقيات التي تغطي مجال الالتزام والمسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية هي اتفاقيات إقليمية وليست دولية. لكن، إن النجاح الكبير الذي حققته الترتيبات الإقليمية قد يسهم في إنشاء صك دولي يُعالج مسألة المسؤولية الناشئة عن العمليات البحرية.

تنتبع المناقشات في هذه الدراسة الجوانب المختلفة للتلوث الناجم عن منشآت البترول البحرية والتي تغطيها بشكل مجزأ العديد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية. علاوة على ذلك، عالجت الاتفاقيات المبرمة منذ أوائل التسعينات قضية التلوث من منشآت البترول البحرية. يُقترح إبرام اتفاقية دولية شاملة لتغطية القواعد الدولية الحالية المجزأة المتعلقة بالتلوث الناتج عن التنقيب عن النفط والغاز البحري وإنتاجهما.

الملحق (١):

تصريفات الرواسب الأولية التي تم إجراؤها أثناء نشاط الحفر الاستكشافي في المياه العميقة. هذه التأثيرات متطابقة تقريبًا سواء تم استخدام منصة شبه غاطسة (Semi-Submersible) كما هو موضح أدناه، أو سفينة حفر مخصصة للحفر البحري العميق.



Loss of Well Control Accidents

Loss of Well Control Accidents & Consequences			Date	Company	Consequence Code
01/24/96	Oryx Energy Company		09/07/02	El Paso Production Oil & Gas Company	
11/10/96	Norcen Explorer, Inc.		10/03/02	Murphy Exploration & Production Co.	
11/27/96	Tina Oil and Gas Corporation		11/14/02	BP Exploration & Production Inc.	
12/03/96	Amoco Production Company		12/06/02	Kerr McGree Corporation	
01/10/97	BHP Petroleum, Inc.		03/08/03	Anadarko E&P Company	
03/04/97	Shell Offshore, Inc.		04/12/03	Hells Oil & Gas Corporation	
04/01/97	American Exploration Company		04/22/03	Chevron/Tecoco Corporation	
05/31/97	Houston Exploration Company		09/02/03	Manti Operating Company	
10/20/97	Freeport-McMoran Resource Partners		12/04/03	Waller Oil & Gas Corporation	
01/06/98	Hall-Houston Oil Company		02/09/04	Energy Partners, Ltd.	
01/16/98	Chevron U.S.A., Inc.		02/17/04	Orcal Energy (Dunhill), L.P.	
04/30/98	Vastar Resources Inc.		02/22/04	ATP Oil & Gas Corporation	
07/08/98	Newfield Exploration Company		10/21/04	Amerada Hess Corporation	
11/22/98	Ocean Energy Inc.		03/08/05	Hunt Oil Company	
12/09/98	Petrolbras America Inc.		05/28/05	W & T Offshore, Inc.	
02/10/99	Union Pacific Resources Company		11/30/05	W & T Offshore, Inc.	
08/11/99	Freeport McMoran Sulphur Inc.		12/01/05	Chevron USA	
09/09/99	Newfield Exploration Company		02/20/06	Forest Oil Corporation	
12/02/99	Apache Corporation		11/18/06	Dominion Exploration & Production, Inc.	
01/02/00	Callon Petroleum Operating Company		01/23/07	Fairways Offshore Exploration, Inc.	
01/05/00	Apache Corporation		03/16/07	East Cameron Partners, LP	
01/12/00	Murphy Exploration & Production Company		06/24/07	Stone Energy Corporation	
02/28/00	Murphy Exploration and Production Company		08/22/07	Apache Corporation	
03/22/00	Forcenergy Inc.		09/07/07	Eni US Operating Co. Inc.	
04/07/00	Union Oil Company of California		11/20/07	BP Corporation North America Inc.	
08/15/00	Houston Exploration Company		12/03/07	Reosder Petroleum, LLC	
11/18/00	Houston Exploration Company		02/14/08	Apache Corporation	
03/01/01	Forest Oil Corporation		04/23/08	Apache Corporation	
04/02/01	Newfield Exploration Company		04/26/08	LLOG Exploration Offshore, Inc.	
04/04/01	Matrix Oil & Gas, Inc.		05/06/08	Mariner Energy, Inc.	
05/10/01	Devon Energy Production Company		08/19/08	Energy Resource Technology GCM, Inc.	
05/24/01	BHP Petroleum (Americas) Inc.		10/31/08	Chevron U.S.A. Inc.	
07/06/01	Tri-Union Development Corporation		11/01/08	Union Oil Company of California	
07/13/01	William G. Hells Company		12/20/08	El Paso E&P Company, L.P.	
10/24/01	Argo, L.L.C.		04/19/09	LLOG Exploration Offshore, Inc.	
11/21/01	BP Amoco Corporation		04/23/09	Stone Energy Corporation	
01/12/02	BP Amoco Corporation		05/27/09	Stone Energy Corporation	
08/08/02	BP Exploration & Oil Inc		08/26/09	Stone Energy Corporation	
			12/22/09	Not Listed	
			12/29/09	Murphy Exploration & Production Company	

KEY: ■ Loss of Well Control ■ Panel Investigation ■ Fire or Explosion ■ Fatalities ■ Fire or Explosion with Fatalities or Injuries