



جامعة العربي التبسي تبسة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



التلوث النفطي الناجم عن السفن في ضوء القانون الدولي

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق

تخصص: القانون الدولي العام

تحت إشراف:

أ.د/ جمال عبد الناصر مانع

إعداد الطالبة:

مريم حلايمية

لجنة المناقشة

الاسم اللقب	الرتبة	مؤسسة الإنتماء	الصفة
عمار بوضياف	أستاذ	جامعة العربي التبسي - تبسة -	رئيسا
جمال عبد الناصر مانع	أستاذ	جامعة باجي مختار - عنابة -	مشرفا، مقررا
لياس خير الدين	أستاذ محاضر أ	جامعة العربي التبسي - تبسة -	عضوا
عبدالرحمان حرش	أستاذ	جامعة باجي مختار - عنابة -	عضوا
هدى عزاز	أستاذ محاضر أ	جامعة العربي التبسي - تبسة -	عضوا
عمار رزيق	أستاذ	جامعة الحاج لخضر - باتنة 01 -	عضوا

السنة الجامعية: 2020-2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ}.

[الآية 41 سورة الروم]

{وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا مَلْبَسُوتًا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ

فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} . [الآية 14 سورة النحل]

صِدْقَةُ اللَّهِ الْعَظِيمِ

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير للأستاذ الدكتور: "جمال عبد الناصر مانع"

الذي تفضل بالإشراف على هذا العمل المتواضع وتكريم علي بتوجيهاته القيمة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة الموقرين على قبولهم مناقشة هذه

الأطروحة وإثرائها بمعلوماتهم القيمة.

إهداء

إلى روح والدي وجدّاي طيبج الله ثراهم وأدخلهم فسيح جناته

وإلى والدتي أطل الله في عمرها

وإلى أخي أطلع الله حاله وسدد خطاه

وإلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذا البحث.

قائمة المختصرات

A JIL	American journal of international law
ALESCO	Arab League Educational, Cultural and Scientific Organization
BWM	International Convention for the Control and Management of Ships', Ballast Water and Sediments, 2004
CIJ	Cour Internationale de Justice
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
COLREGS	International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972
ENMOD	Convention on the Prohibition of Military or Any Other Hostile Use of environmental Modification Techniques, 1976
FAO	Food and Agriculture Organization
FIPOL	International Convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage
IACS	International Association of classification societies
IHO	International Hydrographic Organization
ILO	International Labour Organization
ILR	International Labour Review
IMSO	International Mobile Satellite Organization
INMARSAT	International Maritime Satellite Organization
IOGP	International Association of Oil & Gas Producers
IPIECA	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association
ISA	International Seabed Authority
ISM CODE	International Safety Management Code
ISPS CODE	International Ship & Port Facility Security Code
ISU	International Salvage Union
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
LR	Lloyd's Register
MARPOL 73/78	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MLC	Maritime Labor Convention, 2006
MSC	Marine Safety Committee
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OILPOL	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by oil
OMCI	Organisation maritime consultative intergouvernementale
OMI	Organisation Maritime Internationale
OPRC	International Convention on oil pollution preparedness, response and cooperation, 1990
PAM	Mediterranean Action Plan
PERSGA	Regional Organization for the Conservation of the Environment of the Red Sea and Gulf of Aden.

RJE	Revue juridique de l'Environnement
ROPME	Regional Organization for the Protection of Marine Environment
SALVAGE	International Convention on Salvage, 1989
SLR	Sherbrooke Law Review
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978
TIDM	Tribunal International du Droit de la Mer
UNCED	United Nations Conference on Environment Development, Rio 1992
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
WMO	World Meteorological Organization

مقدمة

مقدمة

إحتلت البحار والمحيطات دورا بارزا في حياة الإنسان منذ القدم، إذ تغطي 71% من سطح الأرض، وبالتالي فهي تسهم بنصيب وافر في المحافظة على التوازن البيولوجي للككرة الأرضية، كما أنها تعد مصدرا هائلا للثروات المعدنية والنباتية والحيوانية المختلفة، وموردا للمياه العذبة، ومجالا حيويا للسياحة، إلى غير ذلك من المصالح التي تقوم عليها مصالح الإنسانية جمعاء، لاسيما منها المتعلقة بالملاحة البحرية التي تضمن سهولة النقل والتنقل، فقد ثبت ومنذ عصور التاريخ الأولى إستعمال الإنسان للبحار، كوسيلة إتصال ومصدر إمداد للثروات السمكية، وكانت النظرة إلى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الإستعمال والإستغلال.

غير أن تلك النظم الإيكولوجية البحرية التي تحافظ على صحة المحيطات، أصبحت تتعرض لضغط متزايد، والعديد من عوامل الضغط إما تتسبب فيها، أو تزيدها سوءا، الأنشطة البشرية، وما واكبها من إستخدام وسائل تكنولوجية جد متطورة لتوسيع وتكثيف الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالبحر، تلبية لحاجيات الإنسان المتزايدة، وطلباته المتجددة، والتي أحدثتا إختلالا في هذا التوازن، وجعلته يصطدم بمشكلة عويصة تتمثل في التلوث البحري.

تستقبل البيئة البحرية العديد من الملوثات، مثل المياه الملوثة بالصرف الصحي والصناعي من مصبات الأنهار والمصارف، وتلك التي تأتي من قاع البحار، أو في الجو أو من خلاله، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، بالإضافة إلى الملوثات النفطية الناتجة عن السفن، والتي تعد إحدى أبرز وأهم مصادر التلوث البري وأخطرها على البيئة البحرية، وأكثرها شيوعا، والمشاكل المتعلقة به ظهرت منذ إكتشافه، وإمتدت خلال جميع مراحل الإنتاج والنقل والتكرير والتصنيع والتخزين والتسويق، بإعتباره أكبر مصدر للطاقة، وأحد أكبر مصادر الدخل القومي الرئيسي في العديد من الدول الساحلية.

رغم كبر المساحة التي تشغلها البحار، إلا أنها تتأثر بالملوثات النفطية التي تتسبب فيها السفن وتعاني من أضرار وعواقب تلوث البيئة البحرية، وتقدر نسبة التجارة المنقولة بحرا 90% من حجم التجارة الدولية،⁽¹⁾ وتأتي أهمية السفينة بإعتبارها وسيلة النقل البحري في الطبيعة، لقدرةً على نقل وشحن بضائع ضخمة لا تستطيع الطائرات نقلها، حيث تشحن السفن بالمنتجات البترولية سواء كوقود لتشغيل آلتها أو كمواد منقولة بين الدول المنتجة والمستهلكة له، يتم تحميلها في الموانئ، وهو ما يترتب عنه توليها ناتجا عن عمليات تحميل وتفريغ ونقل النفط، نتيجة إنفجارات خطوط الأنابيب أو التمزق الذي قد يصيب الخراطيم بسبب الضغط الشديد، أو أي خلل ميكانيكي عند تحميل الناقلات، ناهيك عن التلوث الناتج عن إلقاء هذه الأخيرة لمياه التوازن (الصابورة) التي غالبا ما تكون ملوثة بالزيوت النفطية، وتنظيف صهاريجها في عرض البحر، إلى جانب هذا التلوث الناتج عن عمليات التشغيل الإعتيادية للسفن، يوجد التلوث

(1) Mohamed Albakjaji, La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de doctorat en droit, Université Paris-Est, 2011, p: 24.

مقدمة

الطارئ الناتج عن حوادث السفن وكوارث الناقلات جراء جنوحها أو إصطدامها أو غرقها أو حرقها، ويوجد أيضا التلوث المرتبط بالنشاطات العسكرية، والذي يستهدف ناقلات النفط العملاقة والعادية.

إن التلوث البحري النفطي من السفن بطبيعته دولي، لأن العناصر التي تعمل على تدويله ترجع إلى أن البحار كلها متصلة مع بعضها البعض، فالطبيعة المتحركة للسفن كمصدر للتلوث من شأنها أن تعمل على نشر آثاره من منطقة بحرية إلى منطقة بحرية أخرى، ثم إن التيارات البحرية هي التي تهدد بحمل الملوثات النفطية إلى أبعد المناطق متجاهلة الحدود القانونية التي تكون خاضعة لسيادة أي دولة، لهذا كان من البديهي أن تتعاون الدول من أجل المحافظة على البيئة البحرية من هذا التلوث. وكانت أول خطوة في هذا الطريق هو مؤتمر واشنطن لسنة 1926، والذي عقد بدعوة من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، لإقرار إتفاقية دولية خاصة لمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، إلا أن مشروع الإتفاقية الذي أقره المؤتمر لم يدخل حيز النفاذ، كما تمخض عن هذا المؤتمر بعض القرارات غير المؤثرة، ثم جاءت الخطوة الثانية بناء على دعوة من بريطانيا لعقد مؤتمر دولي بلندن في الفترة من 26 أبريل حتى 12 ماي سنة 1954 لمناقشة مشاكل التلوث البحري، والذي إنتهى بعقد أول إتفاقية دولية جماعية لمنع تلوث البحر بالبترول بتاريخ 12 ماي 1954 (OILPOL)، والتي تم تعديلها أكثر من مرة في سنوات 1962، 1969، 1971.

وفي أثناء ذلك كان مؤتمر جنيف لقانون البحار قد إعتد إتفاقيات جنيف الأربعة سنة 1958، المتضمنة إتفاقية جنيف لأعالي البحار والذي حضر في نص المادة الرابعة والعشرون تلويث مياه البحار بالنفط والمواد المشعة؛ وعلى الرغم من أن المياه البحرية قد شهدت وقوع العديد من حوادث التلوث النفطي، إلا أن هذه الحوادث لم تبلغ حد جذب إنتباه الرأي العام، وقد ظل الوضع على هذا النحو إلى أن وقع حادث ناقلة النفط الشهيرة توري كانيون لسنة 1967، وتحت ضغط من الرأي العام، وإلحاح من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية، دعت المنظمة البحرية الإستشارية الحكومية (OMCI) إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل لسنة 1969، أثمر عن إبرام إتفاقيتين تتعلق أولهما بالمسؤولية المدينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، وتتعلق ثانيها بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، ويمارس هذا التدخل ضد السفن الرافعة لعلم أجنبي في حالة الحادث الذي أحدث أو يهدد بإحداث تلوث نفطي من السفن.

أمام تزايد إستهلاك النفط، وبالتالى زيادة حجم النفط المنقول بحرا، مما ينتج عنه زيادة في تلوث البيئة البحرية، وبغرض مكافحة وعلاج هذه المشكلة، كان من الضروري إتخاذ إجراءات عملية دولية للحد من هذا التلوث المرعب، وعليه دعت OMCI مرة أخرى في سنة 1973، إلى مؤتمر تمخض عنه إعتقاد إتفاقية لندن لسنة 1973 لمنع التلوث من السفن، ولحقها بروتوكول في سنة 1978 (ماربول 78/73)، والتي تهدف إلى مكافحة وحضر كافة أشكال تلوث البحار الذي تحدته السفن بكافة صوره، وفي كافة نطاقات البيئة البحرية، ولتحل محلها إتفاقية لندن لسنة 1954

مقدمة

OILPOL، وهكذا توالى الجهود الدولية العامة نحو إقرار العديد من القواعد الدولية للوقاية من هذا التلوث، ووضع حد له، خاصة مع توالي الحوادث البحرية وتزايد عمليات التشغيل الإعتيادية للسفن.

تطور هذا الإهتمام فيما بعد على المستوى الدولي، وبدأ الوعي أكثر بهذه المشكلة البيئية، لذا كانت محط إهتمام المؤتمرات والمنظمات الدولية بكل أنواعها، الحكومية وغير الحكومية، العالمية والإقليمية منها، ويعد مؤتمر إستوكهولم المنعقد سنة 1972، تحت شعار "أرض واحدة" أول مؤتمر عقد للبيئة، حيث أثار موضوع تلوث البحار والمحيطات، والأسباب التي أدت إليه من كوارث طبيعية إلى تسرب المواد البترولية، وكيف أن تلك الظاهرة قد باتت تمثل خطراً حقيقياً، ومدى الحاجة إلى تعاون كل دول العالم لتحمل عبئ مكافحته، ووضع الرقابة الفعالة للوقاية منه، فضلاً عن الإهتمام ببعض المشاكل الخاصة ببحار معينة من خلال تعاون إقليمي بين الدول المعنية.

كما تم إعادة تأكيد تلك التوصيات في مؤتمر ريو دي جانيرو لسنة 1992، بالإضافة إلى قرارات المنظمات الدولية، أيضاً توسع ذلك الإهتمام ليشمل الحكومات والدول، فقد عملت على وضع قواعد قانونية أشد صرامة وأكثر دقة، حتى تستجيب لمشاكل التلوث الخاصة في مناطقها الإقليمية، فمشكلة التلوث البحري النفطي من السفن تحتفظ بطابع إقليمي بالإضافة إلى كونها مشكلة عالمية، ومن ثمة إنعكست تلك الجهود على المستوى الوطني، إذ عملت هذه الأخيرة على إصدار القوانين وإتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمكافحة هذه المشكلة والحد منها، وذلك بما يتماشى مع القواعد والمعايير الدولية التي أقرتها الممارسات الدولية في هذا الشأن.

إن الأهمية الواضحة لهذه القواعد والمعايير الدولية في التقليل من حالات التلوث النفطي الذي تخلفه السفن في المياه البحرية، ومراعاة للتطورات التكنولوجية والتقنية التي إنطوت عليها وسائل الملاحة البحرية، وما يمكن أن يتعرض له السفن والناقلات أثناء تردها في بعض الموانئ للتزويد بالوقود أحياناً أو إفراغ أو شحن حمولة نفطية أو بضائع أحياناً أخرى، حيث يؤدي إلتقاؤها في نفس الخط والممرات، وهي محملة بآلاف الأطنان من النفط والبضائع والأشخاص، أو حتى أثناء ملاحظتها إلى وقوع حوادث تؤثر سلباً على حركة العمليات الملاحية، والبيئة البحرية، لذا فقد عمد المشرع الدولي على مراجعة وإقرار العديد من القواعد والمعايير الدولية التي تهم سلامة النقل البحري، سواء من حيث بناء السفن وتجهيزها، أو تكوين ربابنتها وطاقمها، أو من حيث توحيد القواعد التي تحكم السير في البحار، وتلك الخاصة بالأمن والسلامة المينائية، فأهمية السفينة والميناء تستدعي إحاطتها بكل الإجراءات التي تضمن سلامتها وسلامة المحيط البحري، كما وتلعب OMI دوراً بارزاً في هذا المجال، تحت شعار "سلامة النقل البحري وفعاليتها في محيطات نظيفة"، فضلاً إلى الأحكام التي أقرتها الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1914 المعدلة سنة 1974، وفي تقدم المجتمع المعاصر نحو بيئة تجارية ونقل أفضل ونظيف، كما جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بالإضافة إلى الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم من أعمال السفن، ومقارنة مع الصلاحيات التي أقرتها إتفاقية ماربول 78/73، وبعض القواعد الإتفاقية الأخرى، إلى إقامة نظام قانوني أعم وأشمل يحتوي على مجموعة من

مقدمة

القواعد والآليات القانونية، والتي تقوم على فكرة تقسيم المجالات البحرية وحمايتها بين مختلف أصناف الدول (الدولة الساحلية، دولة العلم، دولة الميناء)، وتحديد صلاحياتها بشأن سلامة الملاحة ومكافحة التلوث النفطي من السفن حتى في المناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، أو تلك التي لا تخضع لسيادة أية دولة.

غير أنه تعد إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، في مرحلة ما قبل إتفاقية ماريبول 78/73، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أولى الإتفاقيات في أعقاب كارثة توري كانيون لسنة 1967، والتي أحدثت ثورة حقيقية في القانون الدولي للبحار، وفتت أنظار الرأي العام العالمي إلى خطورة ظاهرة تلوث البيئة البحرية في المناطق التي لا تقع تحت الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، حيث أقرت حق هذه الأخيرة في التدخل في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية على خلاف القواعد العامة لمكافحة التلوث البحري الذي يهدد أو يهدد مصالحها الأساسية المتمثلة في حماية مصالحها ومياهها الإقليمية ضد التلوث، ومحددة نطاق وضوابط وإجراءات تدخلها، وعلى إعتبار قضية مكافحة حالات التلوث النفطية الطارئة التي تتسبب فيها حوادث السفن، هي قضية وطنية وقضية إقليمية في نفس الوقت، نظرا لتهديدها مصالح لأكثر من دولة ساحلية، فقد تضافرت جهود الدول على مستوى نظمها الوطنية والثنائية، ومتعددة الأطراف للتعاون والتأهب والإستجابة لحوادث التلوث البحري النفطي لعدم قدرة دولة واحدة على التصدي له.

نظرا للآثار الجسيمة التي تترتب على أعمال التلوث النفطية التي تتسبب فيها السفن، سواء بطريقة تشغيلية أو بطريقة عرضية، وذلك لسرعة إنتشاره وآثاره الضارة على الإنسان ورفاهيته، وكذلك الإضرار بالبيئة والحيوان، وتلك الآثار الإقتصادية الخطيرة التي يخلفها محليا وعالميا. وبعد بعد عملية الإصلاح المادي للأضرار فقد تدخل المشرع الدولي أيضا لإصلاحها ماليا، عن طريق وضع القواعد المنظمة لأحكام المسؤولية مراعاة لخصوصيتها، من خلال تحديد الأساس القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية من جهة، وتحديد المسؤول عن التلوث من جهة أخرى، بما يسمح للمتضررين من التلوث النفطي الناتج عن حوادث الملاحة البحرية الحصول على تعويض مناسب في حالة عدم كفاية أو عدم إمكانية المسؤول عن التلوث من دفعه، وذلك لإرتفاع مبالغ التعويض عن هذا النوع من التلوث.

- أهمية الموضوع:

تتمثل أهمية موضوع التلوث النفطي من السفن في ضوء القانون الدولي، في أهمية نظرية وعملية، وذلك من خلال التعريف بالطبيعة الخاصة لهذه المشكلة، حيث أصبحت أحد أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث، مقارنة مع مشاكل التلوث الأخرى، ويرجع السبب في ذلك، إلى الآثار البيئية الخطيرة التي يخلفها على الكائنات البحرية على المدى القريب والبعيد، بما يهدد توازنها الطبيعي بين عناصرها المختلفة، كما أن مشكلة تسرب النفط ليس لها أثر بيئي وحسب، بل لها عامل إقتصادي أيضا، لهذا سعى المجتمع الدولي دون إستثناء لإيجاد حل لها، وفقا لما تقتضيه مصالحها المشتركة في إطار ما يسمى بالتراث المشترك للإنسانية، هذا بالإضافة إلى عدم قدرة الدولة منفردة على مواجهة بعض الكوارث الكبرى.

مقدمة

كما تتجلى أهمية بحث هذا الموضوع، إلى المخاطر البحرية العديدة التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، فرغم التقدم التقني في صناعة السفن والناقلات، وإن كان قلل من حالات التلوث التشغيلية والعرضية، إلا أنه لم يستطع أن يجد من نتائجه التي زادت خطورة عن ذي قبل، ولهذا كان ولا بد أن يقابل ذلك دراسة تطور القواعد القانونية الدولية والأحكام القضائية، وقرارات المنظمات الدولية، وحتى التشريعات الوطنية، لمواكبة هذا التقدم التقني، ووضع قواعد وإجراءات تلتزم الدول بمراعاتها للحد من نطاق أضرار هذا التلوث.

أهم سمة في هذه الدراسة، كونها تتجه إلى تحديد صلاحيات الدول وتوزيعها فيما بينها، وذلك حسب نوع الولاية وطبيعة الحقوق المقررة لكل دولة، بما سيترتب عليه التوفيق بين مطالبها المتنوعة لحماية لمصالحها المتعارضة، فيما يتعلق بوضع نظام لمنع التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، وتبيين مدى الحماية القانونية التي كفلها المشرع الدولي في هذا المجال، وأيضا توضيح الوسائل الوقائية والعلاجية له.

أما الأهمية العملية، فتمكن في زيادة وعي الحكومات بهذه المشكلة، كون أن إنعكاساتها تتجاوز الكثير من البلدان وبعض القارات أحيانا، وهي بذلك قضايا كونية، بالإضافة إلى الوصول إلى نتائج وإقتراحات علمية وعملية، بغية الوصول بالسلامة الملاحة إلى المستوى الأمثل والحد من التسربات النفطية، وتدابير تمكن من الحيلولة في المستقبل دون وقوع حوادث بحرية، بما يحقق حماية أفضل للبيئة البحرية من أضرار هذا التلوث.

- أسباب إختيار الموضوع:

أما عن أسباب إختياري لهذا الموضوع فيعود لعدة إعتبارات أساسية، منها ما هو موضوعي، ومنها ما هو شخصي، فمن الناحية الموضوعية فإنه يكتسي أهمية كبيرة في مجالي القانون الدولي للبحار، والقانون الدولي للبيئة، لإرتباطه بمصالح الجماعة الدولية المختلفة، خاصة منها البيئية والإقتصادية، وفي إطار ذلك كان لا بد من الوقوف على دراسة مشكلة التلوث النفطي الناجم عن السفن بإعتبارها من أشد المشاكل تعقيدا، فالمجتمع الإنساني في حاجة ضرورية للنفط، لأنها أكبر مصدر للطاقة، مثلما هو في حاجة في ذات الوقت إلى بيئة بحرية نظيفة، بما تحويه من ثروات بحرية حية وغير حية، والتي تشبع بها حاجياتها.

إضافة إلى ذلك، فإن إختياري لهذا الموضوع نابع من الإهتمام الوطني بالإنشغالات البيئية، فالجزائر تعتبر من الدول الساحلية، والتي تطل على البحر الأبيض المتوسط، بساحل طوله 1200 ميل بحري، فقد تم تصنيفه في إتفاقية ماربول ضمن المناطق الخاصة للنفط منذ سنة 1973، كما أنه من البحار شبه المغلقة، وهذا ما يجعله من أكثر المناطق تأثرا وحساسية بالملوثات التي تطرح فيه. حيث تشير بعض التقديرات إلى أن 30 % من حجم التجارة الدولية تنشأ إما

مقدمة

من موانئ البحر المتوسط أو يتجه إليه، ويشارك أيضا برع حركة الملاحة البحرية للنفط بأحاء العالم،⁽¹⁾ كما أن الجزائر تعتبر من الدول المنتجة للنفط، حيث تحتل الصدارة في حجم صادراتها، مما يجعلها محل إستقطاب للناقلات النفطية، بالإضافة إلى عدد هائل من السفن التجارية التي تتراد موانئها والتي تؤدي إلى خلق مخاطرة كبيرة لحركة الملاحة، وحصول حوادث ضخمة نتيجة إصطدامها أو إنحرافها، أو حتى نتيجة عمليات تشغيلها، كما حصل في مناطق عديدة من العالم، لذلك وجب العمل وبكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة لحماية هذه البيئة البحرية.

كذلك دفعتني الرغبة الشخصية في التعمق في هذه الدراسة، لتخصصي وإهتمامي الخاص بمواضيع القانون الدولي للبحار، والقانون الدولي للبيئة، لأنهما مجالين خصبين للبحث والدراسة، ومنه الوقوف على مشكلة التلوث النفطي من السفن، ودراسة أبعادها، وضوابطها، وتحليل فحوى نصوصها، وآلياتها القانونية.

- الإشكالية:

إنطلاقا مما سبق، وإستنادا للأهمية التي تكتنف موضوع الدراسة، تتمثل الإشكالية التي أود معالجتها فيما يلي:
مدى فعالية النظام القانوني الذي أرساه القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، في إطار تحقيق توازن بين المصالح الإقتصادية والتجارية للدولة من جهة، ومتطلبات حماية البيئة البحرية للحد من مخاطر هذا التلوث من جهة أخرى؟.

للإلمام أكثر بجوانب الموضوع، سعت الدراسة إلى الإجابة على عدد من التساؤلات الفرعية، وذلك في إطار الإشكالية الرئيسة، يذكر منها:

- هل إستطاعت شروط وإجراءات السلامة البحرية أن تساهم في خلق نقل بحري آمن ونظيف؟.
- من هي الدول التي تسهر على تطبيق القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بتنظيم سلامة السفن وسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية؟ وماهي الصلاحيات المقررة لها في هذا الشأن؟ وهل يمكن من الناحية القانونية ممارسة تلك الصلاحيات في منطقة أعالي البحار لغرض الإستجابة لحادث تلوث نفطي تتعرض له السفينة؟.
- كيف يمكن إيجاد منظومة متكاملة بديناميكية قانونية، وجهات رقابية فعالة لمنع التلوث النفطي من السفن أو خفضه، والسيطرة عليه؟.

- مناهج الدراسة:

مما لا شك فيه أن معالجة الإشكالية المطروحة، وما تثيره من تساؤلات فرعية، يجب أن تكون وفق منهج أو عدة مناهج حسب طبيعة الموضوع المطروح، إذ تم الإستعانة بالمنهج الوصفي لتبيان الأسس النظرية والمبادئ العامة المتعلقة

(1) البحر الأبيض المتوسط قطرة حيوية في المحيطات، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004، ص:

مقدمة

بالمسائل المطروحة لأن الموضوع له جانب فقهي، والمنهج التحليلي الذي يغلب على دراستي، عن طريق دراسة القواعد القانونية الدولية، والأحكام القضائية، وأراء الفقهاء، وتحليلها لإبراز مدى قدرتها على حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الصادر عن السفن وخفضه والسيطرة عليه، مع إستخدام المنهج المقارن كلما سمحت ظروف الدراسة بذلك. كما إعتمدت على المنهج النقدي، وهذا من خلال القراءات النقدية، خاصة للقواعد القانونية الدولية من أجل التوصل إلى نتائج تمكنني من تقديم توصيات بشأن موضوع دراستي لتفعيل دور الجهود الدولية وتطويرها.

– أهداف الدراسة:

إن هذه الدراسة تهدف إلى تسليط الضوء على مشكلة التلوث النفطي من السفن وبيان خطورته، والإحاطة بكافة الجوانب المختلفة للقواعد الدولية التي تحكم سلوك الدول لتنفيذ إلتزاماتها العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية من خطر هذا التلوث، سواء في جانبها الوقائي، أو في جانبها العلاجي، ومعرفة مدى نجاحها في الحد منه. التعرف على الدول المعنية بتطبيق مضمون القواعد الدولية الخاصة بمنع التلوث النفطي من السفن، وتحديد إختصاصاتها وشروط ممارستها لها، وذلك حسب طبيعة ولايتها على المناطق البحرية، ووفقا لتطور أحكام الممارسات الإتفاقية الدولية، إضافة إلى معرفة القواعد العملية الخاصة بعملية التدخل والمساعدة والتعاون والمساعدة المتبادلة في الإستجابة لحوادث التلوث النفطية الطارئة من السفن، وطرق التصدي لها، مع تقييم فعاليتها كونها تمثل إنشغالا بيئيا دوليا تتعلق بسلامة العمليات الملاحية من جهة، وإلى حماية البيئة البحرية من جهة أخرى.

– صعوبات الدراسة:

في سبيل الوصول إلى تلك الأهداف، فقد إعتزضت دراستي مجموعة من الصعوبات، أهمها أن الدراسة تعالج موضوعا جديدا متجددا، يتطور بتطور الصناعة النفطية، والتقدم التقني الهائل في صناعة السفن والناقلات، وزيادة الإنسان إستخدامهم كأداة للملاحة، وما يتطلب ذلك في المقابل من مراجعة القواعد والمعايير الدولية الخاصة بمنع التلوث النفطي من السفن، وإعادة صياغتها حتى تستجيب للمتغيرات الاقتصادية والتكنولوجية درءا للأخطار، أو تجنبها لحوادث بيئية خطيرة.

– الدراسات السابقة:

رغم الصعوبات السالفة الذكر، إلا أن هناك بعض الدراسات التي أتاحت لي الإطلاع والإستناد عليها، نظرا لصلتها الوثيقة بموضوع الدراسة الحالية، وإن كانت قد تم تناولها من جانب آخر، منها ما تعلق بموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث على ضوء الإتفاقيات الدولية والإقليمية، ومنها ما إهتم بموضوع الأمن والسلامة البحرية لكل من السفينة والمنشآت المينائية، ومنها ما إندرج في بحث القواعد القانونية التي تبين وضع ملاحاة السفن الأجنبية، وتحديد مركزها عند مرورها بالبحر الإقليمي الخاضع لسيادة دولة غير دولة علمها، نذكر منهم على التوالي ما يلي:

مقدمة

-جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، وفيها توصل الباحث إلى أن السياسة الوقائية والتدخلية لحماية البيئة البحرية في النظام القانوني الجزائري الحالي، وعلى غرار العقود الثلاثة الماضية، ورغم النقائص تحسنا في الإطار القانوني، التنظيمي والهيكلية، ليقترح في الأخير أن الإرادة والرغبة في التغيير كفيل بإصلاح هذه النقائص ومواكبة التشريعات الحديثة في هذا المجال.

-حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الباحثة، هو أنه بالرغم من أن المدونة ISPS Code قد نجحت إلى حد ما في تحقيق أهدافها، إلا أنه لا يمكن تطبيق الأمن البحري على أرض الواقع، فرغم التقدم العلمي والتكنولوجي في وسائل الحماية والمراقبة الأمنية، إلا أن المنظمات الإرهابية والإجرامية لا تزال تطفو على السطح، لذا إقترحت الباحثة توحيد إطار جهد دولي منسق ومتوازن، مبني على العدالة في الطرح والتضامن في تحمل التبعات، ومعالجة الإشكالات الحيوية، بما يخدم المصالح المشتركة لجميع الدول.

- سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحري)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، وأظهرت الباحثة أن دراسة التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحريين في الجزائر، أمر في غاية الصعوبة فالقضاء الجزائري لم يساهم بشكل كبير في إثراء مواد القانون البحري، ولا سيما الحوادث البحرية، وأرجعت السبب في ذلك عدم تشكيل محاكم بحرية متخصصة للنظر في منازعات الحوادث البحرية، إضافة لقلّة القضايا المثارة أمام القضاء الجزائري من جهة، وتضارب الأحكام القانونية وعدم دقة مصطلحاتها من جهة أخرى.

-لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي-دراسة على ضوء القانون الدولي للبحار-، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ومن أهم النتائج التي توصل إليها الباحث، أن المستحدثات الجديدة التي جاءت بها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بخصوص تنظيم وضع مرور السفن في منطقة البحر الإقليمي، قد إتجهت إلى تقليص إختصاصات الدولة الساحلية بما يخدم أهدافها الأمنية والإقتصادية، وفي الأخير إقترح الباحث ضرورة مواكبة الدولة الجزائرية ما تفرزه OMI من إتفاقيات وقرارات في هذا الميدان.

إضافة إلى الدراسات الخاصة بآليات حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، كدراسة ل: سهام زروالي، "آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، العدد 21، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، جانفي 2019، وقد توصلت الباحثة إلى أن عمليات مكافحة التلوث البحري بالزيت، تتعرض للعديد من الصعوبات والعوائق بسبب الظروف البيئية السائدة في مواقع التلوث، ونقص المؤهلات والقدرات المتخصصة

مقدمة

للمكافحة، لذا إقترح الباحث ضرورة التشدد في مراقبة السفن التي تزور الموانئ، والعمل الجاد والفوري على تطبيق أحكام الإتفاقيات الدولية، بما في ذلك بروتوكولات مكافحة التلوث.

- خطة الدراسة:

ترتبا على كل ما سبق، وللإحاطة بمختلف جوانب موضوع الدراسة، إرتأيت تقسيم دراستي إلى باين رئيسيين يتضمن كل منهما فصلين، أخصص الباب الأول المعنون بالقواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي من السفن، إلى دراسة ضوابط الملاحة البحرية الدولية، وصلاحيات الدول بشأن سلامتها ومكافحة التلوث النفطي من السفن في الفصل الأول، بينما في الفصل الثاني سيتم فيه دراسة الإلتزام الدولي للمحافظة على سلامة البيئة البحرية من هذا التلوث. أما الباب الثاني المعنون بالقواعد الدولية لإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي من السفن، سأبين في الفصل الأول منه قواعد التدخل، وإجراءات الإستجابة لحوادث السفن، وفي الفصل الثاني منه نظام المسؤولية والتعويض عن هذه الأضرار. وختمت الدراسة بخاتمة شملت ما توصلت إليه من نتائج من خلال دراستي، في إطار تقييم مدى فعالية النظام القانوني الذي أرساه القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، بالإضافة إلى ما قدمته من مقترحات هادفة، في إطار هذه الدراسة.

الباب الأول:
القواعد الدولية للوقاية من
التلوث النفطي الناجم عن
السفن

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

يعد التلوث النفطي الناجم عن السفن من أخطر أنواع التلوث الذي تعرفه البيئة البحرية، فبعد ما كان البحر يشكل خطراً على السفن، أصبحت السفن اليوم هي التي تشكل خطراً حقيقياً على البحر، لهذا كان ولا بد على قواعد القانون الدولي أن تعتمد مبدأ النهج الوقائي، والعمل على إتخاذ التدابير الوقائية لغرض منع الحوادث، وتأمين سلامة الملاحة في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، والإهتمام بجانب السلامة للسفن والموانئ التي ترسو فيها. وقد حدّد القانون الدولي للبحار بالإضافة إلى الممارسات الإتفاقية صلاحية الدول في هذا المجال، كما نصت على الضمانات الممنوحة لها تجنباً لكل تعسف يقع من قبلها.

ومن هذا المنطلق تلتزم كافة الدول قانوناً بالإمتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية بالنفط الذي تتسبب فيه السفن، وهذا الإلتزام يستند إلى مجموعة من الأسس والمبادئ التي جرى العمل بها في ميدان القانون الدولي، والممارسات الدولية، ونادى بها الفقه، كما قرّراً أحكام القضاء الدولي والإتفاقيات الدولية ذلك، على نحو يضمن وضع القواعد الكفيلة بمنع هذا التلوث أو نقله من منطقة إلى أخرى.

وفي هذا الباب وإنطلاقاً مما سبق سيتم عرضه فيما يلي:

الفصل الأول: ضوابط الملاحة البحرية الدولية وصلاحيات الدول بشأن سلامتها ومنع التلوث النفطي من السفن

الفصل الثاني: الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث النفطي عن السفن

الفصل الأول: ضوابط الملاحة البحرية الدولية وصلاحيات الدول بشأن سلامتها

ومنع التلوث النفطي من السفن

في إطار الجهود الدولية المبذولة لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، ظهرت الحاجة الشديدة لتعزيز سلامة الملاحة البحرية، ومكافحة التلوث النفطي من السفن إلى تدخل القانون الدولي، وصياغة مجموعة من القواعد والمعايير الدولية التي تحكم تصرفات السفن أثناء ملاحظتها، بهدف الوقاية من التسرب النفطي التشغيلي أو العرضي الذي يمكن أن تتعرض له في الحالات الطارئة.

وبالرجوع إلى تعيين الجهة المختصة في مراقبة وتطبيق تلك القواعد والمعايير، أي الجهة التي تضمن الإلتزام بقواعد ومعايير ضبط التلوث ومنعه من خلال الإجراءات الإدارية والقضائية، وبالإضافة إلى تشريعاتها، فقد عمد المشرع الدولي على توزيعها بين أصناف مختلفة من الدول لتنظيم الملاحة، وبما يسهم في تأمين حماية أفضل للبيئة البحرية.

وعلى هذا الأساس سيتم التطرق في هذا الفصل، إلى ما يلي:

المبحث الأول: ظاهرة التلوث النفطي من السفن وضوابط الملاحة البحرية الدولية

المبحث الثاني: صلاحيات الدول بشأن سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من السفن

المبحث الأول: ظاهرة التلوث النفطي من السفن وضوابط الملاحة البحرية الدولية

يعد التلوث النفطي الناجم عن السفن من أخطر أنواع التلوث الذي تعرفه البيئة البحرية، فبعدما كان البحر يشكل خطراً على السفن، أصبحت السفن اليوم هي التي تشكل خطراً حقيقياً على البحر، لذا كان ولا بد على المشرع الدولي التدخل ووضع قواعد ومعايير تضمن السلامة البحرية، بدءاً من مرحلة بناءها إلى حين إنطلاق رحلاتها من الموانئ، ومنه خوض غمار الرحلات البحرية.

وإنطلاقاً مما سبق سيتم التركيز في هذا المبحث على ظاهرة التلوث النفطي الناجم عن السفن، من خلال تحديد مفهوم السفينة المسببة للنفط ومصادر تلوثها، مع ضبط قواعد ومعايير السلامة الواجب توافرها في السفن والموانئ تجنبا لمخاطر هذا النوع من التلوث.

المطلب الأول: ظاهرة التلوث النفطي الناجم عن السفن

تفصيلاً لما تقدم، وباعتبار السفينة هي أداة الملاحة البحرية الأساسية في منظومة النقل البحري، سألزم في هذا المطلب تحديد مفهومها وفقاً للتشريع الدولي والوطني، وما يميزها عن غيرها من السفن البحرية الأخرى، بالإضافة إلى مصادرها للتلوث البحري النفطي، وذلك وفقاً للفرعين التاليين:

الفرع الأول: السفينة كمصدر للتلوث النفطي

سأبين في هذا الفرع تحديد مفهوم السفينة كمصدر للتلوث البحري النفطي (أولاً)، ثم تحديد مفهوم النفط (ثانياً)، كما يلي:

أولاً: تحديد مفهوم السفينة

بالرغم من الأهمية التي تتمتع بها السفينة في الملاحة والتجارة البحرية، إلا أنه لا يوجد تعريف عام للسفينة، بل إن تعريفها يختلف تبعا لإختلاف الهدف أو الغاية من المعاهدة الدولية أو القانون الذي تناوّلها بالتعريف.

1- التعريف الدولي للسفينة

إن العديد من الاتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع تلوث البحار والبيئة البحرية، قد تبنت مفهوماً معيناً للسفينة (كمصدر للتلوث البحري النفطي) يتماشى مع الغرض من إبرامها، فنجد أن إتفاقية لندن لسنة 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول⁽¹⁾ OILPOL لم تشر لتعريف السفينة، ولكنها تبنت مفهوم السفينة في المادة الأولى من تعديل عام

⁽¹⁾ وأصبحت هذه الإتفاقية نافذة المفعول اعتباراً من 26 جويلية 1958، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 144/63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، المتعلق بالإنضمام إلى إتفاقية لندن بشأن منع تلوث البحر بالبترول.

1962⁽¹⁾ (متفادية النقص السابق في عام 1954)، فنصت على أنها: "أي سفينة من أي نوع تعبر البحار، بما في ذلك الوحدات البحرية العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية سواء كانت تسيير بالآلها أو كانت تقطرها سفينة أخرى والقائمة برحلة بحرية).⁽²⁾

وقد عرفت المادة الثانية من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط،⁽³⁾ السفينة بأنها: "أي سفينة من أي نوع بما في ذلك المراكب العائمة بإستثناء المنشآت المخصصة لإستكشاف قاع البحار والمحيطات وباطن ترتبها".⁽⁴⁾

أما إتفاقية لندن لسنة 1973 لمنع التلوث من السفن،⁽⁵⁾ والمعروفة بإتفاقية ماربول (MARPOL) سنة 78/73،⁽⁶⁾ فقد رأت بأنه من أجل تأمين القدر الكبير من الحماية للبحار من التلوث من السفن، لا بد من الأخذ بمفهوم واسع للسفينة بعدما لاحظت بأن إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، وتعديلاتها، والمتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترو، لم تعد كافية لمواجهة التلوث البحري بسبب تزايد كميات النفط التي تنقل عبر البحار، فجاء نص الفقرة الرابعة من المادة الثانية من إتفاقية ماربول 78/73، شاملا كل أنواع المركبات البحرية، فعرفت السفينة بأنها: "كل سفينة من أي

⁽¹⁾ وقد عدلت عدة مرات في أعوام 1962، 1969 و 1971. راجع: أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، مركز البحوث، المملكة العربية السعودية، 2010، ص: 48، وراجع أيضا:

Ch. Alexandre kiss et Jean-Pierre Beurier, Droit international de l'environnement, 2em édition, Edition Pedone, France, 2000, p: 156.

⁽²⁾ محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2001، ص: 72.

⁽³⁾ تم التوقيع على الإتفاقية الدولية للتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969، ودخلت حيز النفاذ في 06 ماي 1975، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 246/11 المؤرخ في 10 يوليو 2011، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، المعتمدة بروكسل في 29 نوفمبر 1969، وبرتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، الجريدة الرسمية العدد 45، المؤرخة بتاريخ 14 أوت 2011.

⁽⁴⁾ محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص: 72.

⁽⁵⁾ وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن التصديق على الإتفاقية لمنع التلوث من السفن لسنة 1973، الجريدة الرسمية العدد 02، المؤرخة بتاريخ 01 جوان 1988.

⁽⁶⁾ أقرت هذه الإتفاقية في 02 نوفمبر 1973، في المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن، وفتح باب التوقيع عليها إعتبارا من 15 جانفي 1974، وتمثل هذه الإتفاقية أو محاولة شمولية على الصعيد الدولي إذ لم تقتصر على التلوث النفطي، إنما شملت التلوث الذي تسببه السفن من كافة المصادر الأخرى كالتلوث من المواد الكيماوية السامة، والتلوث من القاذورات المصروفة من السفن والنفايات المطروحة منها.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

طراز أيا كان تعمل في البيئة البحرية وتشمل قوارب الهيدروفيل، المركبات ذات الوسادة الهوائية، والعائمات المغمورة، والزوارق العائمة، والأرصفة الثابتة والعائمة".⁽¹⁾

ومن المعاهدات التي وسعت من مفهوم السفينة، معاهدة لندن لسنة 1989 الخاصة بالإفناذ والمساعدة البحرية SALVAGE،⁽²⁾ حيث أسبغت وصف السفينة على كل منشأة بحرية من أي نوع قادرة على الملاحة البحرية،⁽³⁾ وأيضا نفس المدلول تضمنته القاعدة الثالثة (أ) من القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم في البحر لسنة 1972، حيث نصت على أنه: "تتضمن كلمة سفينة كل أنواع المركبات المائية، ويشمل ذلك المركبات والطائرات المائية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح وسيلة للإستخدام كوسيلة للنقل المائي".⁽⁴⁾

يتضح من هذه التعريفات أن السفينة هي كل مركبة صالحة للملاحة البحرية مهما كانت هذه المركبة سواء كانت سفينة أو ناقلة بترول أو سفينة بضائع أو مركبات ذات وسادة هوائية أو أي صورة أخرى.⁽⁵⁾ ولكن هل مفهوم السفينة في ظل الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969،⁽⁶⁾ CLC يتطابق مع ما سبق ذكره في ظل الاتفاقيات الدولية؟.

تضمنت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، تعريفا مختلفا للسفينة وتعديلاتها، فقد عرفت الفقرة الأولى من المادة الأولى منها السفينة بأنها: "كل سفينة بحرية، أو أي منشآت بحرية من أي نوع والتي تحمل الزيت السائب كبضاعة".⁽⁷⁾

(1) صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2014، ص: 523.

(2) وصادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 385/11، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، الجريدة الرسمية عدد 64، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

(3) المادة 01/ب من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

(4) إعتمدت الإتفاقية الدولية الخاصة بمنع التصادم في البحار بتاريخ 20 أكتوبر 1972، ودخلت حيز النفاذ في 15 جويلية 1977.

(5) صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 524.

(6) وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 17/72 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1325 الموافق لـ 07 يونيو 1972 المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت الموقع عليها بروكسل في 28 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972.

(7) Ship " means any sea going vessel and sea borne craft of any tupe what so over actually carrying oil in bulk as cargo ", A JIL, Vol IV, 1975, p: 301.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

أما تعديلات الإتفاقية السابقة لسنة 1984 و1992⁽¹⁾ فقد وسعت في مفهوم السفينة وتضمنت أن المقصود بالسفينة: أية سفينة بحرية أو عائمة محمولة بحرا من أي نوع تم بنائها أو تكييفها لنقل الزيت السائب كبضاعة، أو بشرط ان السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر سفينة في مثل هذه الإتفاقية فقط عندما تنقل الزيت السائب كبضاعة أو خلال أي رحلة تعقب عملية النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة نقل الزيت السائب كبضاعة. والملاحظ أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، قد أخذت في تعريفها للسفينة بمعيار حمولة السفينة، وهو أن تكون السفينة أو المنشأة قادرة على نقل الزيت السائب كبضاعة، وبعد التعديل أصبح تعريف السفينة يشمل السفينة، وأي منشأة بحرية قادرة على نقل الزيت كبضاعة،⁽²⁾ وبذلك تخرج من تعريف السفينة في ظل هذه الإتفاقية الآتي:

1. السفن الحربية.⁽³⁾
2. منشآت البترول الثابتة، ومصاطب الحفر والتنقيب.⁽⁴⁾
3. التلوث الناتج عن تسرب وقود السفن.⁽⁵⁾
4. المنشأة البحرية إذا كانت تحمل مياه صابورة أو المياه الزيتية.⁽⁶⁾

⁽¹⁾ أتمد بروتوكول سنة 1992، والمعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بتاريخ 27 نوفمبر 1992، ودخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996، ولقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ في 21 ذي الحجة 1418هـ الموافق لـ 18 أبريل 1998، والمتضمن التصديق على بروتوكول 1992 لتعديل إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، الجريدة الرسمية العدد 25 المؤرخة في 26 أبريل 1998.

⁽²⁾ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 525.

⁽³⁾ تجدر الإشارة إلى أنه تم إستبعاد السفن الحربية من نطاق تطبيق كل الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن بدءا من نص المادة 02 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، المادة 01/11 من بروتوكول 1992 سنة المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

⁽⁴⁾ وإنما يطبق عليها أحكام إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 01 ماي 1977 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن إستكشاف وإستغلال الموارد المعدنية في قاع البحار.

⁽⁵⁾ حادثة الناقل البنمية Santa Anna بتاريخ 1998/01/01 عندما جنحت على السواحل الإنجليزية، وترتب عنها، شرب 10 طن من مخازن وقود السفينة، ودفع الصندوق الدولي للتعويض (FIPOL) بعدم تطبيق أحكام الإتفاقية على السفينة لعدم إنطباق وصف على المنشأة. راجع:

Rapport annuel de 1999 : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p: 119 et 120.

⁽⁶⁾ حادث الناقل Slops والتي وقعت باليونان بتاريخ 15 جوان 2000، وتعرضت السفينة لحريق وإنفجار عندما كانت متواجدة بالميناء، وتسرب منها حوالي 1000 إلى 2000 م³ من المياه الزيتية، وأدى ذلك إلى تلوث مياه اليونان والعديد من الجزر السياحية، وقد دفع FIPOL 1992 بعدم تطبيق وصف السفينة على الحادث لأنها لم تنقل النفط. راجع: =

5. إذا كانت المنشأة البحرية تحمل الزيت في براميل وليس سائبا.

وإذا كانت الاتفاقية قد أخذت بمعيار الحمولة في تعريف السفينة، فإنه يشترط كمية معينة من الزيت في تعريف السفينة، حيث لم تشترط الاتفاقية شرط الكمية إلا في التأمين الإجباري للمسؤولية عن التلوث بالزيت.⁽¹⁾ وهذا التعريف يثير تساؤلا هاما: هل يقتصر تعريف السفينة على ناقلات النفط؟ أم يمتد ليشمل سفن البضائع والسفن الأخرى؟ وما هو الوضع بالنسبة للتلوث الناتج عن تسرب النفط من الحطام؟.

أ- ناقلات النفط

لا تثير ناقلات النفط مشكلة في مفهوم السفينة في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 وتعديلاتها CLC، إذا كانت تحمل الزيت وقت الحادث كبضاعة حيث أنها مشيدة لنقل الزيت السائب كبضاعة.⁽²⁾ أما إذا كانت ناقلات النفط فارغة فإن تطبيق وصف السفينة عليها في ظل الاتفاقية قد أثار الجدل.

فقد ذهب جانب من الفقه إلى نفي وصف السفينة عن ناقلات النفط الفارغة في حالة تسرب زيت الوقود منها، كما أن عدم تطبيق الاتفاقية على هذا التلوث يتناقض مع تعريف الزيت في هذه الاتفاقية، بأنه يشمل جميع صور الزيت المعدني سواء كان زيت خام أو زيت ديزل أو زيت وقود، وسواء يتم نقل هذا الزيت في عنابر السفينة أو بإعتباره وقود. بينما ذهب رأي آخر في الفقه إلى عدم وجود تناقض بين اشتراط أن يكون الزيت السائب كبضاعة وبين وصف السفينة، ذلك أن الإتفاقية تطبق على التلوث الناتج من تسرب الزيت من السفن التي تحمل فعلا شحنة بترول لحظة وقوع الحادث سواء حدث هذا التلوث بسبب زيت وقود تشغيلها أو بسبب الشحنة المنقولة عليها.⁽³⁾

ولكن بعد التعديل الذي عرفته هذه الإتفاقية بموجب بروتوكول لسنة 1992، نجد أن المشرع الدولي لم يشترط ضمن أحكامه أن تحمل الناقل بال فعل البترول سائب كبضاعة لحظة وقوع الحادث، الأمر الذي يسمح بإنطباقه على ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنة نفط، وما يؤكد ذلك ما ذهبت إليه الفقرة الأولى من المادة الأولى في تعريفها للسفينة: "أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كانت، تبنى أو تمياً لنقل الزيت السائب

=Rapport annuel de 2000 : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pp: 114-115.

(1) صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص: 526.

(2) المرجع نفسه، ص: 526.

(3) للتفصيل راجع: محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعة الجامعية، الإسكندرية، مصر،

2000، ص: 18 و 19.

كبضاعة..."⁽¹⁾، ولقد تأثر واضعي بروتوكول لسنة 1992 عند تعديلهم لتعريف السفينة بحادث Olympic Bravery⁽²⁾.

ب- السفن المختلطة

يقصد بالسفن المختلطة بالسفن التي يمكن أن تنقل الزيت، والبضائع المختلفة، وقد اشترطت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بعد التعديل سنة 1984، ثم سنة 1992 لإطلاق وصف السفينة على سفن نقل البضائع والزيت (السفن المختلطة) توافر أحد الشرطين التاليين:

1- أن يكون لها القدرة على نقل السائب كبضاعة وأن تقوم بنقل الزيت فعلا في عناصر السفينة.

2- إذا كانت السفينة فارغة فإنه يطلق عليها وصف السفينة خلال أية رحلة تعقب عملية النقل في حالة وجود رواسب ومخلفات زيتية.⁽³⁾

وترتبا على ما سبق، فإن السفن المختلطة منذ اللحظة التي تبحر فيها خلال إحدى رحلاتها التي تحمل فيها بضائع أخرى غير البترول، مثلها في ذلك مثل السفن العادية،⁽⁴⁾ غير مغطاة بالبروتوكول،⁽⁵⁾ وبالتالي لا يخضع لأحكامه التعويض عن أضرار التلوث الناشئة عن تسرب زيت وقود تشغيلها.⁽⁶⁾

(1) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 28.

(2) وقعت حادثة الناقله الليبيرية Olympic Bravery بتاريخ 13 مارس 1976، حيث كانت الناقله تبحر فارغة عندما إنطلق نظام الأمن الشامل ليوقف جميع أجهزة الدفع والتسيير، ورغم تدخل المكنكين وطلب المساعدة من طرف الربان إلا أنها لم تفلح بسبب الإضطراب الشديد للأمواج ما جعلها تتحول عن مجراها والاتجاه نحو الساحل، وتحطم السفينة وعناصر ماكيناتها التي كانت تحتوي على 1200 طن من المازوت تسرب بأكملها إلى البحر، ولقد كان من الممكن تفادي هذا الحادث عن طريق التدخل ومنع التسرب النفطي، فالسلطات الفرنسية ربما تكون قد خشيت أثناء تدخلها عدم إسترداد تكاليف الاجراءات الوقائية لأن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC لا تقدم تعويضات عن هذا الحادث، لأن الناقله في هذه اللحظة كانت تبحر فارغة. للتفصيل بشأن هذه القضية، راجع:

Sophie Bahé, Les pollutions maritimes accidentelles en France : risques, planification, gestion de crise, Thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale - Brest; Ecole pratique des hautes études - EPHE Paris, 2008, p: 184 et 185.

(3) صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص: 528.

(4) السفن العادية كسفن الركاب والسفن التجارية مثلا والتي أستبعدت من نطاق تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، وهذا الإستبعاد جاء متفقا مع ما رأته المصالح البترولية وملاك السفن، من أن تغطية السفن العادية يعد تغييرا غير ملائما، وغير مناسب في فلسفة المعاهدات المؤسسة على مخاطر المريحة، وقد يؤدي إلى عرقلة العمل الجيد للنظام في مجموعة. راجع: محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 45.

(5) وتجدر الإشارة إلى أن التلوث من النفط المنقول في براميل يطبق عليه أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، المبرمة بتاريخ 03 ماي 1996، والمعدلة بموجب بروتوكول هنس لسنة 2010.

(6) ولقد تم إبرام إتفاقية لندن بتاريخ 23 مارس 2001، والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، والتي دخلت حيز النفاذ في 21 نوفمبر 2008، وتهدف هذه الإتفاقية لضمان تعويض ضحايا الأضرار الناتجة عن إنسكابات النفط كوقود في مستودعات السفن.

ج- الحطام البحري

ثار جدل فقهي حول إمكانية تطبيق إتفاقية بروكسل لعام 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، في حالة ما إذا غرقت السفينة وعليها شحنة من البترول، وأصبحت هذه السفينة حطاما بحريا. وقد ذهب رأي في الفقه إلى إستبعاد تطبيقها على تلوث النفطي من الحطام، وذلك لأنه لا يمكن إعتبار البترول في هذه الحالة شحنة كما أن السفينة في هذه الحالة تكون غير قادرة على نقل البترول كبضاعة، بينما ذهب الرأي آخر إلى إمكانية تطبيق الإتفاقية على التلوث من الحطام تأسيسا على أن هذا التسرب يوجد أساسا في الواقعة المسببة للتلوث، كما ذهب جانب الثالث إلى تأييد وجهة نظر الرأي الثاني، واستند هذا الرأي إلى أن المعاهدة تشترط في المنشأة التي تعتبر سفينة والتي يطبق عليها أحكام الإتفاقية أن تحمل الزيت السائب كبضاعة وقت وقوع الحادث دون إعتبار لما تؤول إليه السفينة بعد ذلك.

والواقع أن هذا الرأي أولى بالتأييد إذا أن العبرة في وصف السفينة من عدمه هي بلحظة تطبيق أحكام الإتفاقية على الحادث، وهذا ما إستقرت عليه رأي اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض سنة 1992، وإدارة الصندوق الدولي للتعويض سنة 1971 في حادث السفينة Aljaziea حيث استقرت على أن العبرة في تطبيق الإتفاقية على السفينة هي بتحديد مدى قدراتها على الملاحة البحرية، ونقل الزيت السائب كبضاعة وقت الحادث ولا عبرة بما آلت إليه السفينة بعد ذلك،⁽¹⁾ كما أن حطام السفينة قد يكون أكثر خطورة على البيئة البحرية من الناقل، وذلك حيث يظل الزيت موجود في الحطام مهددا للبيئة البحرية لفترة طويلة.⁽²⁾

وهكذا فإن الإتفاقيات الدولية التي تعرضت لتعريف السفينة لم يكن هدفها وضع تعريف تجريدي محض بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها. لذا لم تكن هذه الإتفاقيات منسجمة فيما بينها، بل كانت متناقضة أحيانا مما أثر سلبا على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الإتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.⁽³⁾

(1) وقع حادث الناقل الإماراتية Aljaziea بتاريخ 24 جانفي 2000، غرقت الناقل وتسرب من حطامها كمية تقارب 100 إلى 200 طن من الزيت. للتفصيل راجع:

Rapport annuel de 2002 : Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p: 107.

(2) وبتاريخ 03 أفريل 1997 جنحت السفينة الكورية O.Sung N3 على السواحل الكورية وكانت تحمل 1700 طن زيت وقود ثقيل غرقت، وقد أجرى معهد أبحاث السفن والهندسة البحرية تقريرا تضمن من إمكانية خطورة بقاء الزيت داخل الحطام البحري لمدة طويلة تصل إلى عشر سنوات مما يهدد البيئة البحرية. راجع:

Rapport annuel de 1999 (FIPOL), pp: 102-104.

(3) وناسة بوخيس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي، العدد 01، تامنغست، جانفي 2012، ص: 71.

2- التعريف المحلي للسفينة

بالرغم من أن المدلول القانوني للمصطلحات هو وظيفة الفقه وليست وظيفة المشرع، إلا أن بعض التشريعات اتجهت إلى تعريفها، حيث نجد المشرع الجزائري نص في المادة 13 من القانون البحري الجزائري: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

وهكذا نجد أن المشرع الجزائري قام بصياغة تعريف فضفاض يحتوي بين طياته العديد من المنشآت كالسفن ذات الوسائد الهوائية، أو المنشآت التي لم يرد بشأنها تعريف محدد كالمنصات الثابتة والمنصات العائمة، وكذلك الفنادق والمصانع العائمة.⁽¹⁾

في حين نجد أن تقنيين التجارة البحري المصري القديم لم يتضمن تعريفا للسفينة، وإنما تصدى الفقه لهذه المهمة فعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم للسير في البحر، وعرفها البعض الآخر، بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويصدر قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990 في الفقرة الأولى من المادة الأولى السفينة بأنها: "كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح"، وبهذا التعريف يكون المشرع المصري تبنى التعريف الذي استقر عليه الفقه.⁽²⁾

وتعتبر السفينة أيضا كأداة للملاحة البحرية محور تطبيق القانون البحري، لذا إهتم المشروع الليبي بها وميزها عما عداها من الأموال، فعرفها القانون البحري الليبي بأنها: "كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها، سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن، وتعتبر جزءا من السفينة توابعها الضرورية لإستثمارها من معدات وأجهزة وأثاث وقوارب وسائر الأشياء المعدة لخدمة السفينة".⁽³⁾

ولقد عرف غالبية الفقه الفرنسي السفينة بأنها أي مركبة عائمة أو متحركة مصممة لأعراض الملاحة البحرية،⁽⁴⁾ أما القانوني الفرنسي فقد رفض منذ فترة طويلة إعطاء أي تعريف للسفينة، إلا أنه في الآونة الأخيرة فقط مع دخول قانون النقل حيز التنفيذ في 01 ديسمبر 2010 تم تقديم تعريف قانوني للسفينة.⁽⁵⁾

(1) وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص:73.

(2) ملك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الإتفاقيات الدولية والتشريع العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2016، ص:42.

(3) صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 1996، ص:70.

(4) ملك شقلم، المرجع السابق، ص:43.

(5) L'article L 5000-2 , " tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ", Voir : Thibaut Schwirtz, Droit maritime et énergies marines renouvelables, Mémoire pour le master en droit, Faculté de Droit, Université Lumière Lyon 2, 2014-2015, p: 10.

وتصدى أيضا المشرع الأمريكي لتعريف السفينة، وذلك في المادة 801 من قانون التجارة البحرية لسنة 1920، والتي عرفت السفينة بأنها: "كل منشأة بحرية أو مركبة من أي نوع، وفي أي مرحلة من المراحل البناء سواء كانت مبحرة أو بالمرسي، وتكون مستخدمة أو ممكن إستخدامها أو تكون معدة للاستخدام كوسيلة للنقل المائي".⁽¹⁾

وعرفها المشرع الإنجليزي في المادة 313 من القانون التجاري البحري لسنة 1995 بأنها: "أي وصف لسفينة تستخدم في الملاحة البحرية".⁽²⁾

ويتضح من إستقراء التعريفات السابقة للسفينة، أن التشريعات التي جاءت بها، حرصت على إعتبار السفينة منشأة تخصص للملاحة البحرية، وأن يمارس هذا التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، أما الإتفاقيات الدولية فقد حددت صفة السفينة وفقا لما يتماشى مع الأحكام التي تنطبق عليها، وبالرغم من اتجاهها إلى تبني مدلول واسع لمفهوم السفينة كمصدر للتلوث النفطي الناجم عن السفن بغرض التشديد على مكافحة هذا النوع من التلوث، إلا أنها قد أخرجت من نطاق تطبيقها لبعض أنواع السفن كالسفن الحربية، وهذا كله من شأنه أن يضعف الحماية التي كانت تهدف إلى تحقيقها، وخاصة ما سارت إليه إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC بصيغتها المعدلة بموجب بروتوكول لسنة 1992، بعد الأخذ بمعيار حمولة السفينة بما يتناسب مع المصالح البترولية.

ثانيا: تحديد مفهوم النفط

سبقت الإشارة إلى أن النفط من أهم مصادر التلوث البحري، والذي أدى إلى تدخل المجتمع الدولي بإبرام العديد من الاتفاقيات الدولية لمكافحة والتصدي له، والحد من أضراره، ورغم ذلك فإن الاتفاقيات الدولية تختلف في تحديد مفهوم النفط على نحو ما سيتم تبياناه.

فقد عرفته إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، بأنه يشمل البترول الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التشحيم.⁽³⁾ وهو نفس التعريف الذي أورده أحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.⁽⁴⁾

وعرفته إتفاقية 1969 CLC بأنه: "الزيت السائب كبضاعة ويشمل البترول الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التشحيم، زيت الحوت سواء يتم نقله على السفينة كبضاعة أو في مخازن الوقود للسفينة"،⁽⁵⁾ أما تعديلات

(1) ملك شقلم، المرجع السابق، ص:43.

(2) المرجع نفسه، ص:45.

(3) المادة 01 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(4) المادة 03/02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(5) المادة 05/01 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

هذه الإتفاقية سنة 1984، سنة 1992 فقد تضمنت تعريف النفط بأنه: "أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم، مثل الزيت الخام، وزيت الوقود، والزيت الديزل الثقيل، وزيت التزليق، سواء نقل على ظهر السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها"⁽¹⁾ وبذلك فإن بروتوكول سنة 1992 قصر الزيت على الزيت المعدني فقط دون غيره، وإستبعد زيت الحوت من الخضوع لأحكامه.⁽²⁾

وهو مسلك منتقد لأن الزيوت الخفيفة قد يكون لها من الآثار الضارة الباهظة، والتي يمكن أن تكلف مبالغ طائلة في عمليات التطهير والتعويض، وفضلا عن ذلك فلقد شاب الإتفاقية الغموض فيما يتعلق بالمقصود بالمخلفات Residues في تعريف السفينة، حيث تضمنت الاتفاقية في تطبيق وصف السفينة على السفن المختلطة "عندما تنقل الزيت السائب كبضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل النفط بصورة سائبة".⁽³⁾

ومن قراءة هذا النص يتضح أن البروتوكول لا يطبق فقط على الزيت السائب كبضاعة فقط، وإنما يطبق أيضا على الرواسب والمخلفات الزيتية خلال أي رحلة تعقب عملية النقل، وهي عبارة يكتنفها بعض الغموض في تحديد المقصود بالمخلفات هل يقصد بها مياه الإتران؟ أم المزيج الزيتي؟ أم أي صورة من صور المخلفات؟ وكان الأولى بوضعي البروتوكول تحديد المقصود بالمخلفات في هذا النص.

وأجد أن المشرع الدولي لم يصب في التفرقة بين الزيوت الثقيلة والزيوت الخفيفة، فكان يجب أن يغطي كافة أشكال وأنواع الزيوت النفطية المعروفة لطبيعتها السامة وخطورتها على التوازن البيئي البحري، حتى يتم التصدي لها بسرعة واتخاذ التدابير والإجراءات الوقائية اللازمة للسيطرة عليها والتخفيف من آثارها الضارة.

وفي سنة 1978 صدر عن لجنة حماية البيئة البحرية "Mep.C" التابعة لـ OMI ، عدة لوائح تابعة لإتفاقية ماربول 78/73، تتضمن منع التلوث بالنفط، وقد عرفته اللائحة الأولى بأنه: "النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام، وزيت الوقود، والحماة، والحثالة الزيتية، والمنتجات الكميائية المكررة (عداد المواد البتروكميائية التي تخضع لأحكام الملحق الثاني من الإتفاقية)، كما بين الملحق الأول: مفهوم المزيج الزيتي بأنه: أي خليط يحتوي على أي قدر من البترول.⁽⁴⁾ وحسنا فعلت أيضا إتفاقية لندن لسنة 1990 للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث بالزيت

(1) المادة 05/01 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(2) في حادثة السفينة Martizay Alro الذي وقع بتاريخ 08 جوان 1998 على السواحل البنمية، حيث حدث تسرب من الناقل المذكورة أثناء قيامها بتفريغ شحنتها من البترول على السواحل الفنزيويلية، وقد دفع الصندوق الدولي للتعويض بعدم تطبيق أحكام الإتفاقية على الحادث لعدم إنطباق وصف الزيت على البترول المتسرب حيث أن البترول المتسرب لا يحتوي على نسبة 95% مواد هيدروكربونية. راجع: Rapport annuel de 1999: FIPOL, op.cit, p: 114 et 115.

(3) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 50.

(4) محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص: 175.

OPRC، حينما لم تميز بين الزيوت الثقيلة والزيوت الخفيفة، حيث عرفت الزيت بأنه: " هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام، وزيت الوقود، والحماة، والحثالة الزيتية، والمنتجات المكررة.⁽¹⁾

الفرع الثاني: مصادر التلوث النفطي الناجم عن السفن

يتنوع التلوث البحري النفطي الذي تتسبب فيه السفن بحسب العمليات الملاحية التي تؤدي إلى تلوث النفطي، فهناك التلوث التشغيلي الذي يقع نتيجة إلقاء المخلفات النفطية بسبب مياه الموازنة وغسيل صهاريج الناقلات، وهناك التلوث العرضي، والذي يكون نتيجة التسرب النفطي من السفن والناقلات عقب الحوادث البحرية، وكل ذلك يؤدي إلى إنتشار الملوثات النفطية في المياه البحرية بما تحمله من آثار مدمرة لكل مظاهر الحياة في الوسط البحري.⁽²⁾

أولاً: التلوث التشغيلي

وينتج التلوث التشغيلي عن التشغيل العادي للسفن، والتي يتكرر حدوثها كل يوم على مدار السنة، وتتعدد صور الملوثات الناجمة عن التلوث التشغيلي كما يلي:

1- التلوث النفطي الحاصل نتيجة إلقاء مياه الصابورة وغسيل صهاريج الناقلات

يقصد بمياه الموازنة، ذلك الجزء من مياه البحر، الذي تملأ به ناقلات النفط جزءاً من صهاريجها أثناء رحلتها، وهي فارغة للمحافظة على توازنها وتصل نسبة هذه المياه إلى نحو 30% من حجم مستودعها.⁽³⁾ فالسفينة الناقلة للنفط

(1) المادة 02/02 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(2) إن إنسكاب النفط يمكن أن يحدث مجموعة واسعة من الآثار على البيئة البحرية بنتائجها المهولة على الحياة البحرية، فقد تقضي طبقة النفط على الثروة السمكية من خلال إلتصاقها بأجسام، وخياشيم الأسماك مما يتسبب في حرمانها من الأوكسجين، وبالتالي هلاكها، كما قد تكسب هذه الطبقة الأسماك طعماً ورائحة غير مقبولة، فضلاً عن الآثار الاقتصادية المباشرة والمترتبة على عمليات صيد الأسماك التجارية كما ونوعاً وجوداً، وأيضاً التأثيرات المباشرة التي يتسبب فيها النفط على الناحية السياحية والترفيهية في المناطق التي يعول كثيراً على شواطئها في عمليات الجذب السياحي. للتفصيل أكثر بهذا الموضوع، راجع: عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010، ص: 21-24، وراجع أيضاً:

Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la convention MARPOL 73/78 (annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne, Éric le gentil Geomer- Institut Universitaire Européen de la mer Letg, UMR 6554- GNRs, N°198, 2006/1, p: 51 et 52, et voir aussi : Elisa Noémie Laurent, la méditerranée cette année ! Papport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée, Paris 2003, p: 11 et 12.

(3) كشفت الحالات الأكثر خطورة أن معدل 0.3% من النفط الخام الذي ينقل بحراً ينصرف إلى البحر نتيجة لهذا الغسيل، وتبين أن كمية ما كان ينصرف إلى البحر حتى سنة 1967 هو مليون طن من مجموع 700 مليون طن، أي بواقع 600 طن يومياً. راجع: سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1994، ص: 91.

عندما تفرغ حمولتها في ميناء التفريغ لا تستطيع أن تبحر فارغة إلى ميناء الشحن، لأنها لا تستطيع أن تحتفظ بتوازنها في البحار وهي فارغة فتلجأ إلى التزود بكميات من المياه تشحنها في الصهاريج الفارغة، وتأتي الخطورة من فضلات وبقايا الزيت الموجودة في قاع الصهاريج بعد تفريغ الشحنة، وقبل وصول السفينة إلى ميناء الشحن، لذا لا بد أن تتخلص من هذه المياه في البحار، وتكون مختلطة بفضلات البترول الباقية في الصهاريج،⁽¹⁾ وتؤدي هذه المياه إلى تلوث البيئة البحرية بما تحتويه من بترول.⁽²⁾

ولقد وضعت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث البحري نظم ثابتة وتعليمات محددة لفصل النفط عن مياه الموازنة قبل إلقاءها في البحر، ولكن عملياً يتم تجاوز ذلك الأمر من قبل ناقلات النفط،⁽³⁾ وبذا ظهرت مشكلة تلوث البحار بمياه الموازنة، وتفاقت بمقتضى تزايد حركة مرور الناقلات، وضخامة حمولاتها وإنسكاب كميات كبيرة من النفط المختلط بمياه الموازنة، وإنتشار تلك المواد النفطية في المياه البحرية بفعل التيارات البحرية بما تحمله تلك الملوثات من آثار خطيرة تؤدي لهلاك الحيوانات والنباتات البحرية، وتغيير خواص مياه البحر يقلل من صلاحيتها للإنتفاع بها.⁽⁴⁾

وتقوم الشركات بإبتكار طرق لمراقبة السفن التي ترتكب مثل هذه المخالفات للتعرف عليها من أجل معاقبتها، وإستعمال الأقمار الصناعية لنفس الأغراض من خلال الصور التي يلتقطها، وهي أكثر فعالية وأنجح طريقة لضبط هذه المخالفات في حالة إكتشاف نفط مرمي في منطقة معينة من البحر، تؤخذ عينة من ماء البحر الملوث، وتحلل من خلال علامة التعرف، والتي تمكن من تشخيص الناقلات التي قامت برمي الفضلات النفطية، وهذه العلامة تمثل السفينة أو الناقلات،

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995، ص: 24.

(2) تعتبر مياه الصابورة من النواقل الرئيسية لأنواع الغريبة الغازية، وقد أُنما مسؤولة عن نقل ما بين 7.000 و 10.000 نوع مختلف من المكروبات البحرية والنباتات والحيوانات في العالم يومياً، حيث قدرت كمية مياه الصابورة المنقولة عبر العالم بما يقارب الـ 3-5 مليار طن سنوياً، فالتر المكعب الواحد من مياه الصابورة قد يحمل ما يصل إلى 50.000 عينة من الهائمات الحيوانية و/أو 10 ملايين خلية من الهائمات النباتية، للتفصيل راجع: أمير عبد الله، محمد الطيب، الخطوط التوجيهية لتقييم حالة مياه الصابورة على المستوى الوطني، سلسلة دراسات متخصصة حول البرنامج العلمي لإدارة مياه الصابورة، (غلو بالاست) رقم 17، 2009، ص: 12.

(3) وفقاً لتقديرات الأكاديمية الأمريكية للعلوم فإنه تم تصريف تشغيلي من النفط قدر بـ 1080000 طن في سنة 1973، وانخفض إلى 700000 طن في سنة 1981 و 1599000 طن سنة 1989 و 163000 طن في سنة 2000، ولا تزال عمليات تفرغ النفط تتم كما يتبين ذلك من البرنامج الأوروبي "رصد عمليات التفريغ غير القانوني من السفن" الذي أوضح أنه في سنة 2004 من خلال الصور التي التقطها القمر الصناعي أجريت 1425 عملية تفرغ نفطي غير قانونية في منطقة البحر الأبيض المتوسط. للتفصيل راجع:

Alessandro Candeloro, Dossier spécial-Après L'accident dans le Golfe du Mexique : est ce que la Méditerranée est prête a faire face à un grave incident de déversement d'hydrocarburesel, Jour d'initié: 28/07/2018
www.euromedcp.eu/indx.php?option=content&viem=article&id=633, p: 10.

(4) أمير عبد الله، محمد الطيب، المرجع السابق، ص: 11 و 12.

ويتم تغيير علامات التعرف عدة مرات خلال عمر السفينة أو الناقلية.⁽¹⁾ والهدف من هذه الطرق هو توفير المساعدة لمعرفة الناقلية المسؤولة عن رمي الفضلات النفطية لغرض محاسبتها في حالة تجاوز الكمية المحددة للإلقاء في إتفاقية ماريبول 1978/1973.⁽²⁾

2- عملية شحن وتفريغ النفط

رغم أن المصدر الأساسي للتلوث من السفن يأتي نتيجة للتصريف العمدي للزيت بسبب إدارة الفعاليات الإعتيادية للسفن التجارية،⁽³⁾ إلا أنه قد تحدث أيضا حالات تسرب أثناء عمليات شحن وتفريغ النفط الخام، وكذلك من صيانة أنابيب ومعدات شحن النفط من الموانئ البحرية، وهذه الطريقة يترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام تتراوح بين 5-10.⁽⁴⁾

ثانيا: التلوث العرضي

والمقصود بالتلوث العرضي العمليات التي ليس لها صفة الإستمرار، فهي عمليات لا تحدث يوميا، ويكون التلوث بالنفط عرضيا نتيجة تصادم أو جنوح الناقلات النفطية أو السفن العملاقة وغرقها، أو نتيجة العمليات العسكرية التي تستهدف الناقلات.⁽⁵⁾ وقدرت حوادث التصادم سنويا بحوالي 07% من حجم الأسطول البحري العالمي، وإذا كانت

(1) تقوم Minton, Treharne and Daves البريطانية حاليا بتطوير طريقة يتم فيها إضافة مادة إلى النفط المحمول مشكلة بذلك علامة تعرف بـ Identification Tads، هدفها التعرف على الناقلية التي ترمي النفط الممزوج مع الماء إلى ماء البحر بعد تنظيفه. راجع: محمد العامري فلاح، التلوث البحري بالنفط من حوادث الناقلات، الوسطاء المتحدون، (د.م.ن)، 1998، ص:31.

(2) المرجع نفسه، ص:32.

(3) عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص:13.

(4) ولقد أثبتت الدراسات العلمية أن حوالي مليون طن من النفط تقذف سنويا في البحار محدثة تلوثا بحريا كبيرا، هي موازنة بالنسب التالية:

- نسبة 10% تقذف في البحر نتيجة غرق البواخر والناقلات.

- نسبة 35% تقذف في البحر نتيجة تنظيف خزانات ناقلات النفط.

- نسبة 7.5% تقذف في البحر نتيجة الأبحاث والتنقيب الجاري في البحار.

- نسبة 2.5% تقذف في البحر نتيجة إستعمال الزيوت المحروقة.

- نسبة 4.5% تقذف في البحر من الصناعات النفطية الكيميائية ومصافي النفط المقدمة على الساحل. راجع: إبراهيم سليمان عبيد، تلوث البيئة أهم قضايا العصر (المشكلة والحل)، الطبعة الثانية، دار الكتاب الحديث، لبنان، 1998، ص:46.

(5) ففي حرب تحرير الكويت أطلق الجنود العراقيين في 19 جانفي 1991، بعد ثلاثة أيام من قصف العراق بطائرات لإحضار البترول من ميناء الأحدي بالكويت وميناء البحر العراقي والناقلات الراسية في الخليج، ومن مصفاة الخليج بالمملكة العربية السعودية، حيث وقعت =

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

نسبة التلوث الناتجة عن الحوادث الملاحية أقل من تلك الناتجة عن عمليات الملاحة العادية، إلا أنها تشكل خطراً فادحاً على مناطق الحوادث، ذلك أن بقعة الزيت تمدد على أثر التيارات المائية وعوامل الطقس الجوي إلى مسافات شاسعة ملوثة بذلك مساحات الكبيرة من البحر،⁽¹⁾ فالتلوث النفطي لا يعرف الحدود السياسية ولا الحدود الجغرافية أو الجمركية، ذلك أن التيارات البحرية تنقل الملوثات البترولية من مكان إلى آخر، فعلى سبيل المثال يمكن أن يؤدي تسرب طن واحد من النفط إلى تلوث سطح مائي بمساحة ألف ومائتين هكتار،⁽²⁾ ولعل الكوارث البحرية الشهيرة تعد أحد المؤشرات الهامة للقول بإحتلال التلوث النفطي الناجم عن السفن صدارة مصادر تلوث البيئة البحرية.⁽³⁾

=معركة كبيرة بين الجنود العراقيين وجنود الحلفاء، وقدرت كمية النفط المتسرب 250 مليون جالون، وإمتدت بقعة الزيت بمساحة 05 كلم عرض، وحوالي 30 كم طول. سليم حداد، المرجع السابق، ص: 93 و 94.
(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 27.

(2) Ch. Alexandre kiss et Jjean Pierre Beurier, op. cit, p: 153.

(3) ومن بين أهم حالات التلوث النفطي الخطيرة التي تسببت فيها السفن، نجد منها:

- حادثة الناقل Torrey Canyon ذات الجنسية الليبيرية، والتي وقعت في 18 مارس 1967، حيث كانت تحمل 880 ألف برميل من النفط الخام الكويتي في بحر الشمال أمام الشواطئ الإنجليزية والفرنسية، وتسرب منها حوالي 119 ألف طن من البترول، غطى مساحة بطول 35 ميل وعرض 18 ميل بحري بالقرب من السواحل الإنجليزية.

- حادثة الناقل Amoco Cadiz، والتي كانت تنقل ما يعادل 228000.00 طن من النفط الخام من إيران باتجاه هولندا، غير أنه وبتاريخ 16 مارس 1978، ونتيجة التعطل المفاجئ لنظام المراقبة الهيدروليكي، فقد ريان الناقل السيطرة عليها ليبدأ الخام الخفيف في التسرب متجهاً نحو الساحل ملوثاً حوالي 400 كلم من الأحياء البحرية التي تعيش على السواحل.

- حالة الناقل Exxon Valdez ذات الجنسية الأمريكية، والتي بتاريخ 24 مارس 1989، وهي تنقل حوالي 172000.00 طن من الخام ألاسكا إلى كاليفورنيا ارتطمت بجبل جليدي أدى إلى تدفق الخام في منطقة تعتبر إستراتيجية للصيد البحري، وقدر بنحو 40 ألف طن.

- أما في 22 جانفي 1993، فوقع تصادم بين ناقلة النفط (ميريجوتور) المسجلة في سنغافورة، وسفينة أخرى في مضيق ملقا بين ماليزيا وأندونيسيا وكانت حمولتها تقدر بـ 3000 طن من النفط الخام، حيث إشتعلت النيران فيها وتسرب منها كميات كبيرة من النفط على شكل بقعة يبلغ طولها 03 كلم، وعرضها 200 متر. للإطلاع والتفصيل حول هذه الحوادث وغيرها من الحوادث الأخرى، راجع:

Ac.Simpson, " The Torrey Canyon disaster and fisheries ", Fisheries laboratory burnham on crouch essex, Series N°18 england, February 1968, p: 01.

Marchand Michel, " Bilan du colloque sur les conséquence d'un pollution accidentelle par hydrocarbures ", Brest-novembre 1979, Bublication du C.N.E.X.O, Vol 44, Juin 1981, p: 05.

Laurent Lucchini, "Le procès de l'amoco-cadiz : présent et voies du futur ", Annuaire français de droit international, Edition du CNRS, 1985, p: 762 et 763.

المطلب الثاني: الضوابط القانونية الخاصة بأمن السفن وسلامتها

إن نجاح الرحلة البحرية وضمان ناقلة المخاطر والحوادث التي قد تعترضها، يتطلب وجود أداة سليمة وصالحة لخوض هذه الرحلات، إذ يجب التأكد من صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وذلك من خلال إحترام المواصفات والمقاييس الدولية، توافرها على القدرة الذاتية للسير في البحر ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة، من خلال مراعاة الأصول الفنية في بنائها وإعدادها بالأدوات اللازمة،⁽¹⁾ مع مراعاة قواعد السير في البحار لمنع المصادمات البحرية، وهو ما سيتم تبيانه فيما يلي:

الفرع الأول: القواعد الخاصة بالسلامة البحرية

لقد تبلورت مجموعة من القواعد الدولية التي ألزمت السفن بمراعاة قواعد ومعايير السلامة البحرية، فقد عمدت إتفاقية ماربول 78/73، فضلا عن أحكام أخرى إحتوتها عدد من الصكوك والأنظمة الدولية، ومضاف إليها القرارات والتوصيات الصادرة عن OMI، جملة الضوابط الواجب مراعاتها من أجل الوقاية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، و ستقتصر الدراسة على أهمها فقط، وذلك وفقا كما يلي:

أولا- القواعد الخاصة ببناء السفن وتجهيزها.

إن الممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموما، والتي تحكم بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار المشار إليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982،⁽²⁾ هي أساسا تلك الواردة في الصكوك الدولية المعمول بها في هذا المجال.⁽³⁾

إن هذه الصكوك الدولية، والتي تعتبر الإتفاقية الدولية المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري لسنة 1914،⁽⁴⁾ إلى أن تم إعادة صياغتها بالصيغة المعروفة حاليا بالإتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر SOLAS سنة

(1) حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2014-2015، ص:37.

(2) المادة 1/94، 2، 3، 4 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة بمونتيجوبي في 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، ولقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996، والمتضمن الإنضمام إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الجريدة الرسمية، العدد 60 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996 (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

(3) تقرير الأمين العام للجمعية العامة للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الدورة السابعة والخمسون، A/56/58، 09 مارس 2001، ص:24.

(4) تم إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري بتاريخ 20 جانفي 1914، إثر غرق السفينة الشهيرة Titanic سنة 1912، وبالرغم من حيلولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ إلا أن معظم قواعدها قد تسللت إلى التشريعات =

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

1974،⁽¹⁾ من أولى الاتفاقيات الدولية التي تضمنت أحكاماً عامة تتعلق ببناء السفن وإستقرارها ومختلف الاختبارات الواقعة عليها وأجهزتها، والوقاية من الحرائق وقواعد السلامة وخدمات الأرصاد الجوية ... إلى غير ذلك من الأحكام، وتتضمن إتفاقية SOLAS سنة 1974⁽²⁾ قواعد إلزامية في بناء وتجهيز السفن وضمان السلامة البحرية، فضلاً عن إلزام دولة علم السفينة بمعاينة وتفتيش السفينة (بموجب المادة 07) قبل وضعها في الخدمة، كما حظرت المادة 11 من هذه الإتفاقية، أي تعديل أو تغيير في تصميمات البناء أو المعدات بعد إتمام المعاينة طبقاً للقاعدة المشار إليها آنفاً.

والجدير بالذكر في هذه الإتفاقية، أن معاينة وتفتيش السفينة لضمان سلامتها لا يقتصر على دولة علم السفينة وحدها، بل خولت المادة 19 منها، إخضاع السفن أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في هذه الإتفاقية للرقابة من قبل ضباط متخصصين من طرف دولة الميناء إلى درجة أن أعطت الإتفاقية لمفتشي دولة الميناء صلاحية تنفيذ هذه الرقابة.⁽³⁾ وإضافة إلى إتفاقية SOLAS لسنة 1974، فقد أبرم العديد من الإتفاقيات التي إهتمت بجانب سلامة بناء السفن ومعاينتها،⁽⁴⁾ إلا أن من أهم ما توصل إليه التنظيم الدولي هو إقراره منظومة شاملة تعزز سلامة الملاحة البحرية

=البحرية الدولية لتجبر بها الدول سفنها على التقيد بها، وبفعل ما حققه التقدم العلمي والتكنولوجي، وبناء على دعوة من بريطانيا تم عقد مؤتمر دولي بمراجعة أحكام الإتفاقية في لندن في أبريل 1929، وإنتهى بإعتماد المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار في 31 ماي 1929، ودخلت حيز التنفيذ في 01 جانفي 1933، كما خضعت لعدة تعديلات في أعوام: 1948، 1960، للتفصيل راجع: زيد أحمد الخيمري، أمن السفن والمرافق المينائية (دراسة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية)، الطبعة الأولى، مركز بحوث الشرطة، الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2014، ص: 31.

(1) ففي سنة 1974 تم الإتفاق بين الدول على إعادة صياغة الإتفاقية بصورة شاملة بعد آخر تعديل طرأ عليها لسنة 1960، وبالفعل تم إصدار نسخة جديدة بصيغتها المعروفة حالياً بتاريخ 01 نوفمبر 1974، ودخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1980.

(2) ولقد صادقت الجزائر على إتفاقية SOLAS لسنة 1974 بموجب المرسوم رقم 501/83 المؤرخ في 27 أوت 1983، وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضاً على البروتوكول الملحق بها الموقع بها بلندن في 11 نوفمبر 1988، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

(3) لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص: 127.

(4) وما يمكن ذكره في هذا السياق:

- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن الموقعة في لندن بتاريخ 05 أبريل 1966، ودخلت حيز النفاذ في 21 أوت 1968، ولقد صادقت الجزائر على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن بتاريخ 11 نوفمبر 1988، الجريدة الرسمية العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

- الإتفاقية الدولية لقياس الطنة الموقعة في لندن بتاريخ 23 جوان 1969، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 18 جويلية 1982.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "IMMARSAT"، الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976 =

والمحافظة على الأرواح، والتي تتمثل فيما أقرته OMI من خلال مؤتمرها سنة 2002، إقرارها لمنظومة "المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ" "ISPS Code"، والذي يهدف أساسا إلى ضمان التأمين التام لسلامة السفن والموانئ والملاحة ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها، وكذا ماهي المقاييس الواجب اتخاذها في مواجهة كل حالة على حدة.⁽¹⁾ كما أدرجت إتفاقية لندن بمنع التلوث من السفن ماريول 78/73 القواعد والمعايير الخاصة ببناء السفن وتجهيزها بغرض الوقاية من التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، وهذه القواعد قد تكون قواعد عامة لجميع السفن، وقد تكون قواعد خاصة ببعض السفن، وهو ما سيتم تناوله، وذلك على النحو التالي:

1- القواعد العامة لجميع السفن

تضمنت إتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن ماريول 78/73، القواعد العامة التي يجب توافرها في السفن، وذلك بغرض الوقاية من التلوث بالمواد النفطية، حيث ألزمت جميع ناقلات البترول التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر أن تكون مجهزة بصهريج النفايات النفطية، أو مجموعة من الصهاريج على ألا تقل في مجموعها عن نسبة 03% من سعة نقل النفط في السفينة، يتم تخصيص هذه الصهاريج لتحويل إليها المواد الملوثة المترتبة عن تنظيف صهاريج البضائع، وكذلك

=- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر، والموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 82/340 بتاريخ 13 نوفمبر 1982، الجريدة الرسمية العدد 64 المؤرخة في 16 نوفمبر 1982.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988، وبروتوكولها الملحق بها المحرر بلندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005، ولقد صادقت الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 272/10 المؤرخ في 26 ذي القعدة 1431، الموافق لـ 03 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 الملحق بإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية المحرر بلندن بتاريخ 14 أكتوبر الرسمية العدد 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر (Cospas/Sarsat) الموقع في باريس بتاريخ 01 جويلية 1988.

- مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ولقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000، الجريدة الرسمية العدد 13، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000.

⁽¹⁾ إضافة إلى منظومة "ISPS" فقد إستطاعت OMI من خلال مؤتمرها لسنة 2002، أن تعتمد عددا من التعديلات التي وردت على الفصل السادس- القاعدة (2) بكل فقراتها، المتعلقة بالمقاييس الخاصة بتعزيز السلامة البحرية، فضلا عن إعتمادها لجملة من التوصيات المرافقة لمنظومة "ISPS"، وهي 11 توصية أهمها: الأولى، وهي الملحقة بإتفاقية SOLAS سنة 1974، والثانية، وبما تم إعتماد منظومة "ISPS" والخامسة، الخاصة بترقية التعاون التقني والمساعدة البحرية، والسادسة، للتدابير الأولية والمتعلقة بالمقاييس الخاصة بالسلامة البحرية، راجع: لخضر زازة، المرجع السابق، ص:129، وللتفصيل أكثر راجع الموقع التالي، المطلع عليه يوم: 2018/12/15،

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

مخلفات الصابورة القذرة والغسالات الصهرجية،⁽¹⁾ أما بالنسبة للسفن الأخرى غير الناقلات، والتي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، فهي ملزمة بأن تكون مزودة بصهريج أو مهارج ذات سعة كافية، بما يراعي نوع الآلات فيها وطول الرحلة، لتلقى المخلفات النفطية (الحمأة) التي لا يمكن معالجتها بطريقة أخرى، مثل المخلفات الناتجة تنقية الوقود وزيت التشحيم، والتسربات الزيتية في أماكن الآلات.⁽²⁾

كما فرضت قواعد إتفاقية ماريبول 78/73، على السفن أن تقوم ببناء هذه الصهاريج بشكل يكون من اليسير تنظيفها، وتزويدها بالمعدات اللازمة والأنابيب والوصلات القياسية، والتي تمكن السفينة من تصريف المواد الملوثة التي تحتويها إلى مرافق الاستقبال الموجودة في الموانئ والمحطات البحرية النهائية، وحسب الشروط البيئية المعمول بها.⁽³⁾ فضلا عما سبق ذكره، ومن أجل الوقاية من التلوث البحري النفطي، ألزمت إتفاقية ماريبول 78/73، أي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، ولكنها تقل عن 10000 طن، ويستند السفن الفندقية والسفن التخزين، وما إلى هنالك بمعدات لترشيح الزيوت تستوفي في المتطلبات الخاصة، والتي يجب أن تعتمد من الإدارة (دولة العلم) مع مراعاة المتطلبات التي أقرتها OMI، كما تكفل ألا يزيد المحتوى الزيتي لأي خليط يتم تصريفه في البحر بعد المرور في النظام على 15 جزء في المليون، كما ينبغي أن تكون المعدات المذكورة أعلاه ذات قدرة كافية على معالجة كميات التدفق المراد تصريفه.

ويجب أيضا أن تزود السفن التي تزيد حمولتها الكلية 10000 طن بجهاز إيقاف يضمن توقف التصريف أوتوماتيكيا عندما يتجاوز المحتوى الزيتي للتدفق 15 جزءا في المليون، وجهاز إنذار بذلك على حد سواء، ولا يتطلب ذلك بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10000 طن، إذا لم يصرف أي تدفق زيتي في المناطق الخاصة.⁽⁴⁾

2- القواعد الخاصة بالناقلات البترولية

إضافة إلى قواعد العامة التي يجب توافرها في جميع السفن للوقاية من التلوث البحري النفطي، فإن هناك قواعد خاصة يجب توافرها في الناقلات البترولية، والتي يجب توافرها:

أ- بناء الناقلات البترولية: قضت إتفاقية ماريبول لسنة 78/73 على أنه يجب أن تجهز كل ناقلة نفط خام تبلغ حمولتها الساكنة 20000 طن فأكثر بصهاريج صابورة منفصلة،⁽⁵⁾ على أن تحدد سعة صهاريج الصابورة بحيث يمكن

(1) اللائحة 01/15 و 02 من الملحق الأول لإتفاقية ماريبول 78/73.

(2) اللائحة 12 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

(3) اللائحة 02/17 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

(4) اللائحة 14 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

(5) اللائحة 01/13 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

تشغيل السفينة بأمان في رحلات صابورية، دون اللجوء إلى إستخدام صهاريج النفط للصابورة المائية.⁽¹⁾ وحددت الاتفاقية سعة صهاريج الصابورة المفصولة وموقعها، بحيث يجب ألا تقل سعتها في أي ظرف من ظروف الصابورة، وأي مرحلة من مراحل الرحلة، بما في ذلك ظروف وزن السفينة وهي فارغة زائد الصابورة المفصولة فقط، عن المقدار الذي يتيح لغاطس السفينة وإتزانها الطولي أن يلبي متطلبات الاتزان الآمن للسفينة.⁽²⁾

لكن الملاحظ أن هذه التدابير الفنية تقتصر تطبيقها على فئة معينة فقط من الناقلات النفطية، وفي هذا الجانب يظهر ضعف القواعد الإتفاقية، والتقليل من الحماية التي كانت تهدف إلى تحقيقها لهذا. وقبل دخول إتفاقية ماربول لسنة 1973 حيز التنفيذ، فقد تم إقرار بروتوكول لندن بتاريخ 17 فيفري 1978 الذي أتى بمعايير تقنية جديدة بالنسبة لناقلات البترول، لاسيما بتوسيع نطاق القاعدة التقنية السابقة لتشمل السفن الأقل حجما، وبالزام للناقلات النفطية الجديدة⁽³⁾ بمراعاة القواعد والمعايير التقنية التي ينص عليها البروتوكول، كأن يتم وضع صهاريج الصابورة المفصولة في أماكن من السفينة يكون من شأنها حماية صهاريج الشحنة من الإصابة، في حالة حدوث تصادم أو جنوح الناقلات النفطية. علاوة على ذلك يضيف بروتوكول ماربول لسنة 1978، بعض البدائل بالنسبة للناقلات التي لا تتوفر على صهاريج للصابورة المفصولة، من خلال فرض نظام لتنظيف صهاريج البضائع بإستعمال "التنظيف بالنفط الخام" ذلك أنه بمقتضى هذه القيود التقنية الإضافية فإنه يجب على كل سفينة قبل كل رحلة صابورية أن تنظف عددا كافيا من هذه الصهاريج بالنفط الخام، كي لا توضع مياه الصابورة إلا في صهاريج البضائع التي نظفت من قبل.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ إلا في حالة الأحوال الجوية القاسية التي من شأنها أن تهدد بسلامة السفينة فإنه يتم حمل مياه صابورة إضافية في خزانات البضائع، وأيضا في الحالات الاستثنائية التي تجعل الطابع الخاص لتشغيل ناقلة النفط من الضروري نقل مياه الصابورة بما يفوق الكمية المطلوبة بهدف تحقيق الإتزان الآمن للسفينة، بشرط أن يقع هذا التشغيل لناقلات النفط في فئة الحالات الإستثنائية التي تحددها المنظمة. (اللائحة 03/13 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73).

⁽²⁾ صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 2014، ص:100.

⁽³⁾ لقد ميزت إتفاقية ماربول 78/73، بين نوعين من السفن، السفن الموجودة وهي السفن التي لا تدرج في عداد السفن الجديدة (الملحق الأول اللائحة 07/01)، أما السفن الجديدة هي السفن التي أبرم عقد بنائها أو التي أجريت عليها عملية تحويل رئيسية بعد تاريخ 31 ديسمبر 1975، أو السفن الممدودة صالبيها بعد شهر جوان 1976، أو السفن المسلمة بعد تاريخ 31 ديسمبر 1979 (الملحق الأول اللائحة 06/01)، ثم جاء بروتوكول ماربول لسنة 1978، ليعيد تحديد المقصود بالسفن الجديدة ويحدد تواريخ مختلفة لذلك (اللائحة 26/01 من الملحق الأول).

⁽⁴⁾ والتي تحدد متطلباتها دولة العلم التي عليها مراعاة مواصفات تصميم وتشغيل وضبط التنظيف بالزيت الخام التي اعتمدها المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث لسنة 1978، بالقرار رقم 15، وحسب ما تدخله OMI عليه من تعديلات، كما يتعين توفير نظام للغاز الحامل في جميع صهاريج البضائع، وصهاريج النفايات الزيتية وفقا للوائح المناسبة من الباب الثاني من إتفاقية SOLAS لسنة 1974 في صيغتها المعدلة والمتممة ببروتوكول سنة 1978.

ب- نظام لرصد وضبط المواد النفطية: تضمنت قواعد إتفاقية ماربول 78/73 بغرض التصدي لمشكلة التلوث البحري النفطي، بإلزام الناقلات النفطية التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر،⁽¹⁾ وجميع السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها الإجمالية 10000 طن فأكثر،⁽²⁾ بنظام لرصد وضبط تصريف النفط تعتمده دولة العلم، والذي يجب أن يصمم ويركب بما يستوفي الخطوط التوجيهية والمواصفات بشأن نظم رصد وضبط تصريف المحتوى النفطي التي وضعتها OMI،⁽³⁾ كما فرضت الإتفاقية على أن يكون هذا النظام مزودا بجهاز تسجيل لتوفير معلومات مستمرة حول التدفق الزيتي ومعدلات التصريف، وأن تحتوي هذا السجل تواريخ وأوقات التصريف، وأن تحتفظ به السفينة المعينة لمدة ثلاث سنوات على الأقل،⁽⁴⁾ وتصنيف الإتفاقية أنه يلزم تشغيل نظام رصد وضبط تصريف النفط عند قيام السفينة المعنية بأي تصريف للدقيق في البحر، وأن يكون على النحو الذي يكفل التوقف التلقائي، وفي حالة تعرض هذا النظام للعطب فإنه يجب على السفينة المعنية توقيف عملية التصريف إلى أن يتم إصلاحه.

وفي الحقيقة، فإن إلزام السفن بالتوفر على نظام لرصد وضبط التصريف بما يتطابق والمعايير الدنيا التي حددتها إتفاقية ماربول 78/73، هو استخدام للأدوات التكنولوجية لخدمة القانون ولتحقيق هدف الوقاية من التلوث البحري، ذلك أن من شأن هذا النظام لو أحسن إستعماله، أن يقلص إلى حد كبير من وصول مواد نقطية إلى البيئة البحرية، أكثر من ذلك وينظر لكون هذا النظام يشتغل على شكل صندوق أسود، فإنه سيساعد في عمليات مراقبة ومعاينة الانتهاكات المحتملة للقواعد والمعايير البيئية، سواء من قبل دولة العلم أو الدول الأخرى المخولة بممارسة هذه الإختصاصات، وهو ما كان سيساهم في ردع السفن عن القيام بعمليات تصريف يحضرها القانون الدولي لولا لم يخضعها لجملة من الإستثناءات،⁽⁵⁾ وخاصة إقتصار تطبيقها على السفن الجديدة دون السفن الموجودة والتي لا زلت إلى حد اليوم تشكل نسبة مهمة من الأسطول التجاري العالمي.⁽⁶⁾

(1) اللائحة 01/15 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(2) اللائحة 02/16 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

(3) صلاح محمد سليمان، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 103.

(4) اللائحة 03/15، أ من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(5) حيث تم إستبعاد ناقلات النفط التي تقوم برحلات تقل مدتها عن 72 ساعة من هذه الأحكام، وأيضا تلك التي لا تبعد عن السواحل بأبعد من 50 ميلا، وكذلك حالة ناقلات النفط التي تحمل مادة الإسفلت، وحالة السفينة التي يستحيل عليها الحصول على معدات مناسبة لتصريف المواد النفطية البيضاء (اللائحة 04/15، و 07 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73).

(6) كما كشف عن ذلك حادثة الناقله الماطية ERIKA والتي وقعت بتاريخ 12 ديسمبر 1999، إثر سوء الأحوال الجوية وعدم قدرتها على المقاومة، فتحطمت عند خليج غاسكون على بعد 60 ميلا من ساحل بريطانيا، وتم تسلاب حوالي 20.000 طن من النفط. للتفصيل راجع:

ج- أسلوب الشحن فوق المخلفات: تلزم إتفاقية ماربول لسنة 78/73، جميع ناقلات البترول الجديدة أو الموجودة بأن تعمل على الإحتفاظ بالنفط على متنها وإعتماد أسلوب "الشحن فوق المخلفات"، وهو أسلوب تقني بسيط، تقوم بواسطته السفينة بتصريف مياه تنظيف الصهاريج ومياه الصابورة الملوثة إلى صهريج النفايات النفطية، حيث يتم تجميع مياه غسل الناقلات ثم تترك حتى تتسرب المياه ويعاد تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة.⁽¹⁾

وحسب رأي الأستاذ L.Lucchini، فإن إقرار قواعد إتفاقية ماربول لهذا الأسلوب من شأنه أن يقلص من مخاطر التلوث النفطي الذي يهدد سلامة البيئة البحرية، إلا أن فعاليته تتوقف على الطريقة التي تمارس بها، وكذلك على حسن نوايا أرباب السفن، وصرامة المراقبة الدولية التي يخضعون إليها.⁽²⁾

ثانيا: القواعد الخاصة بتجهيزات طواقم السفن

ظن الكثير أن التطور التقني في عالم صناعة السفن يؤدي إلى إنخفاض أعباء التشغيل على ربان السفينة وعلى العاملين عليها، ولكن على عكس ذلك فقد زادت التقنيات المتطورة في تشغيل المعدات الأمر صعوبة، والحاجة إلى توافق الإنسان مع التطور التقني والتدريب على إستخدام المعدات الحديثة،⁽³⁾ إلى حد أن أصبح الخطأ، وظروف التشغيل وقلة المعلومات لدى العنصر البشري من أهم الأسباب الرئيسية لوقوع الحوادث البحرية.⁽⁴⁾ لذا تزايد الإهتمام الدولي بالتطبيق من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها إتفاقية SOLAS لسنة 1974، فقد أوجبت المادة 03/94/ن على دولة علم السفينة أن تتولى: "تكوين طواقم السفن، وبشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطقية"، وأوجبت كذلك المادة (ج/04/94) سالف الذكر "أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الإتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراجعة تلك الأنظمة".⁽⁵⁾ إضافة إلى ذلك، نجد إتفاقية العمل البحري CTM لسنة 2006،⁽⁶⁾ وكذا الإتفاقية الدولية

(1) سليم حداد، المرجع السابق، ص: 103.

(2) Lucchini Llaurent, "Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers ", in JDI, 1974, p: 769.

(3) أحمد يسري أحمد جاد، مداخلة بعنوان: "أثر تدريب العنصر البشري في الحد من وقوع الحوادث البحرية من أجل بحار أكثر أمنا وسلامة"، قدمت في الندوة الدولية الثالثة حول إدارة الكوارث البحرية، المملكة العربية السعودية، 08-12 أكتوبر 2011، ص: 108.

(4) إذ تنفيذ التقديرات أن نحو 80% من الحوادث التي تقع في البحر ترجع جزئيا إلى خطأ بشري، راجع في هذا الصدد: تقرير الأمين العام للجمعية العامة للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة والخمسون، A/56/58، 09 مارس 2001، ص: 27.

(5) لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 130.

(6) والمعروفة بميثاق البحارة في فيفري 2006، والمعتمدة في 23 فيفري من نفس السنة، ودخلت حيز النفاذ في 20 أوت 2013، ووقعت عليها 22 دولة عضو في منظمة العمل الدولية (OIT) منذ سنة 1920، وتجسد هذه الإتفاقية جميع المعايير المحدثة في إتفاقيات =

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

المبرمة في إطار OMI المعتمدة بلندن بتاريخ 07 جويلية 1978،⁽¹⁾ والمتعلقة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين CTCW،⁽²⁾ والتي تشير أنه لضمان التطبيق الآمن والجيد إلى ضرورة وجود تعاون بين الدول المتعاقدة في مجال التدريب، وتزويد المؤسسات التدريبية بالمعدات والتسهيلات اللازمة. كما تخول هذه الاتفاقية لصالح دولة الميناء سلطة الرقابة من أجل التحقيق من مطابقة شهادات رجال البحر للقواعد والمعايير الدولية،⁽³⁾ كما تمارس هذه الرقابة على جميع السفن، بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدولة المتعاقدة،⁽⁴⁾ وتؤكد الاتفاقية على ضرورة الإلمام بالمبادئ الأساسية لبناء السفن وإتزانها والمكونات الأساسية لهياكلها، والأسماء الصحيحة لأجزائها، ويكون ذلك عن طريق تحديد مسؤوليات المهندسين المتخصصين كل حسب مجاله. والمعرفة الكافية لكيفية تداول البضائع وتثبيتها وشحنها وتفريغها خاصة البضائع الخطرة، وتطبيق القواعد السارية الخاصة بسلامة الناقلات، والقيام بتمارين وتدريبات لمواجهة الحرائق وحالات الطوارئ والدراية الكافية بالقانون البحري الدولي.⁽⁵⁾

وتلتزم الشركة الملاحية بالتأكد من أن جميع الملاحين قد تلقوا التدريب والتعليم الأساسي المعتمد في الاتفاقية،⁽⁶⁾ وكذا الآليات المطلوبة في نظام الإدارة الآمنة التي حددها قانون ISM بموجب وضع وثيقة تتعهد فيها الإدارة العليا للشركة بتحديد التشغيل الآمن للسفن وخلق بيئة عمل آمنة، وترسيخ الإجراءات الوقائية ضد المخاطر المحتملة الحدوث

=وتوصيات العمل البحري الدولية القائمة، وكذلك المبادئ الأساسية الموجودة في سائر إتفاقيات العمل الدولية إلى جانب إتفاقيات OMI حول السلامة البحرية ومنع التلوث البحري. راجع:

F.Piniella, J.M.Silos et F.Bernal, " Qui donnera effet a la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 ", ILR Vol 152, Bit, Mars 2013, pp: 65-60.

(1) ودخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ في 28 أبريل 1984، وعدلت سنوات: 1991، 1994، 1995، 1997، 1998، وكان آخر تعديل لها في: 25 جوان 2010 بمانيلا الفلبين، ودخلت حيز التنفيذ 01 جانفي 2012. للتفصيل راجع: تقرير الأمين العام للجمعية للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الدورة السابعة والستون، A/RES/67/78، ص: 08.

(2) وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، المتضمن الإنضمام إلى الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978، الجريدة الرسمية العدد 17.

(3) المادة 10 من إتفاقية سنة 1978 CTCW.

(4) المادة 05/10 من الإتفاقية نفسها.

(5) حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص: 42 و43.

(6) وهو نفس الإلتزام الذي نصت عليه اللائحة 03/01 من إتفاقية العمل البحري لسنة 2006، من ضرورة ضمان تدريب البحارة وتأهيلهم لأداء واجباتهم على متن السفينة.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

والإستعداد لحالة الطوارئ،⁽¹⁾ كما تؤكد الوثيقة ضرورة توفير ودعم الجهود البشرية لرفع كفاءتها وضمان السلامة وحماية البيئة.⁽²⁾

وفي مقدمة الاتفاقيات السابقة، توجد الإتفاقية الدولية رقم 147 معتمدة في جنيف بتاريخ 29 أكتوبر 1976، والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية، والمعدلة ببروتوكول سنة 1996،⁽³⁾ والتي جاءت من أجل محاربة ظاهرة السفن المسجلة تحت أعلام الملائمة،⁽⁴⁾ حيث ألزمت الدول الأطراف بأن تسن قوانين ولوائح بشأن السفن المسجلة تحت أراضيها بمراعاة قواعد ومعايير السلامة الدولية، بما في ذلك معايير الكفاءة، وساعات العمل، والتزود بالعاملين تأميناً لسلامة الأرواح على متنها،⁽⁵⁾ كما ويقع على عاتقها مراقبة حتى السفن التي تتوقف في أحد موانئها أثناء مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها، من أجل التحقق بالإلتزام بالمعايير الواردة في هذه الإتفاقية، وإتخاذ التدابير الضرورية لتصحيح أي أوضاع على ظهر السفينة كونها تشكل خطراً واضحاً على السلامة أو الصحة.⁽⁶⁾

ثالثاً: القواعد الخاصة بمعاينات السفن وإصدار شهاداتها

كان ولا بد لزاماً على السفن قبل إبحارها التأكد من مراعاتها لقواعد ومعايير السلامة البحرية، ومن أجل الوقاية من مخاطر التلوث البحري النفطي، أن تخضع السفينة مجموعة من المعاينات حتى تتم عملية إصدار أو تجديد شهادتها الدولية، بالإضافة إلى السجلات الخاصة بها.

⁽¹⁾ ومنذ 1961 وحتى الآن تضطلع OMI بدور تأهيل البحارة وقد قامت برفع المواد النظرية والعملية، وكذلك معايير الأهلية حتى يحصل البحار بمختلف التخصصات على شهادة الأهلية، كما أولت OIT إهتماماً كبيراً للعمالة البحرية، من خلال إصدارها لمجموعة من التوصيات والقرارات التي تتعلق بظروف عمل البحارة وحقوقهم وواجباتهم. راجع: أحمد يسري أحمد جاد، المرجع السابق، ص: 119، حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص: 43.

⁽²⁾ وبناء على ذلك عمدت الدول إلى إنشاء مراكز ومعاهد يتولى تسييرها محاضرون ومختصون بحريون، كالمعهد العالي للبحرية المنشأ بموجب المرسوم رقم 86/74 الصادر في 17 سبتمبر 1974، والذي تم تحويله الآن إلى مدرسة خارج الجامعة تحت مسمى المدرسة الوطنية العليا للبحرية ببوسماعيل بتبازة (الجزائر)، وذلك بموجب المرسوم الرئاسي رقم 275/09 المؤرخ في 30 أوت 2009، وتتميز هذه المدرسة بازدواجية الوصاية عليها من طرف وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، ووزارة النقل حيث يشرفان على الجوانب العلمية والتقنية والمهنية والبحرية.

⁽³⁾ وقبل إقرار هذه الإتفاقية فقد سبق OMI بتاريخ 08 ماي 1967، أن عبرت عن ضرورة إقرار معايير دولية فيما يخص التكوين والتأهيل المطلوب توفرهما في إعطاء أطقم السفن ذات الحمولة الكبيرة ولاسيما ناقلات المواد النفطية وغيرها من المواد الضارة الخطيرة، ولقد صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 134/06 المؤرخ في 10 أفريل 2006، الجريدة الرسمية العدد 23، المؤرخة في 12 أفريل 2006.

⁽⁴⁾ الفقرة الرابعة من ديباجة إتفاقية الدولية رقم 147 والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية لسنة 1976.

⁽⁵⁾ المادة 01/02، أ من الإتفاقية نفسها.

⁽⁶⁾ المادة 01/04 من الإتفاقية نفسها.

1- معايير السفن

هي العملية الفنية الميدانية التي تستهدف التحقق أو التعرف على معلومات معينة لسفينة معينة، للتأكد من إستيفائها والتزامها بجميع متطلبات الإتفاقيات والمعاهدات الدولية، التي من خلالها وبها يتم ضمان السلامة للأفراد والممتلكات والتشغيل بفعالية وأمان للحفاظ على البيئة البحرية.⁽¹⁾

ويعتقد أن أحكام إتفاقية ماريول 78/73 تقوم الدول بإخضاع السفن الحاملة لجنسيتها لمجموعة من المعايير،⁽²⁾ فقد تكون معايير أولية تكون قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل إصدار شهادة لها، ويشمل فحص شامل لهيكلها ومعداتها. أو قد تكون معينة دورية تتم على فترات يحددها السلطات المختصة بحيث لا تزيد عن خمس سنوات للتأكد من أن إنشاء السفينة ومعداتها مطابقة للشروط، أو قد تكون معينة بينية (متوسطة)، تتم على فترات زمنية منقطعة تحددها السلطات المختصة بحيث لا تزيد عن ثلاثين شهرا للتأكد من أن معدات السفينة، ونظم التحكم في تفرغ الزيت مطابق لشروط الإتفاقية.⁽³⁾

وهنا تجدر الإشارة إلى أن دولة العلم هي التي تقوم بهذه المعايير عن طريق موظفون رسميون تعيينهم أو أن تعهد بالمهمة إلى الخبراء معينة تتنذبهم لهذا الغرض أو إلى منظمات تحظى بإعترافها،⁽⁴⁾ وباعتبار هيئات التصنيف والإشراف⁽⁵⁾ من الهيئات المعترف بها بالإضطلاع بهذه المهمة، فهي أيضا تقوم بمهمة الفحص الفني أو إختبار بدن السفينة وقاعها ومحركاتها والرفاصات وأجهزة التوجيه، والمولدات وروافع السفينة والصهاريج وغيرها، والمعايير التي تقوم بها إجبارية للحصول على شهادات الصلاحية للسفينة، والتأكد من أنها مازالت على نفس درجة التصنيف⁽⁶⁾ الحائزة عليها عند تصنيفها الأول والمسجل لدى هيئات الإشراف والتصنيف، وأنها ملتزمة وتفي بالمتطلبات الدولية.

(1) أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2017، ص: 118.

(2) حسب الملحق الأول من إتفاقية ماريول 78/73 تخضع لهذه المعايير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر، وجميع السفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة 400 طن فأكثر (اللائحة 01/04)، أما السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عند هذا الحد الأدنى فإنه يجوز لدولة العلم تحديد التدابير المناسبة لضمان إمتثالها لهذه الأحكام (اللائحة 02/04).

(3) للتفصيل أكثر بشأن هذه المعايير، راجع: أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص: 119-121.

(4) اللائحة 03/04، أ من الملحق الأول لإتفاقية ماريول 78/73.

(5) تعود فكرة إنشاء هيئة لتصنيف السفن إلى القرن الثامن عشر وذلك في سنة 1760، حيث بدأت مجموعة من مكنتبي التأمين بلندن في إصدار سجل خاص بالسفن وتصنيفها لإستخدامها كمرشد في تقدير المخاطر البحرية لصالح شركات التأمين أساسا، هكذا نشأت أولى هيئات التصنيف تحت إسم "هيئة اللودز للتسجيل البحري (LR)"، والتي تعتبر أقدم هيئة لتصنيف السفن. راجع: أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص: 111.

(6) تقوم هيئات التصنيف بتصنيف السفن، عن طريق وضع الشروط والقواعد اللازمة لكل تصنيف، وتصنيف السفينة يعني إدراجها في درجة (أو تصنيف) محدد لمطابقتها وإستيفائها لشروط هذا التصنيف، وتظل السفينة محتفظة بهذه الدرجة طوال عمرها من يوم بدء بناءها وحتى ذهابها إلى التخريد، مادامت تحافظ على متطلبات وشروط الهيئة وتجتاز الفحوص المقررة. المرجع نفسه، ص: 113.

ولقد قامت هيئات التصنيف والإشراف بوضع قواعد والأسس الفنية، التي تختص بتصميم وبناء السفن، ومتطلبات الصلاحية، والإتزان لمختلف أنواع وأحجام السفن، ونظم المتابعة أثناء البناء والمواد المكونة وطرق تصنيعها وإختيارها، وإصدار الشهادات وقواعد المعاينة وأنواعها، وتم نشر ذلك في صيغة قواعد فنية متفق عليها وملزمة، وكونت إتحادا دوليا IACS⁽¹⁾ معتمدا لمتابعة شؤون التصنيف والتطوير وسجل السفن، والبحث الفني، والإلتزام بالقواعد ووضع الشروط اللازمة للإلتزام إلى الإتحاد.

وقد أدرك ملاك ومشغلي السفن أن تصنيف السفن تحت هيئة تصنيف معتمدة، والإلتزام بقواعدها تكفل لهم سلامة ومتانة السفينة، وصلاحية آلتها، مما يعزز قبول التأمين عليها وعلى ما تنقله من بضائع وأفراد، كما أن المداومة على صيانتها يهيئ لها إستمرارية التشغيل بالسوق، واعترفت OMI في سنة 1969، وهي تطبق الإتفاقيات واللوائح، وفرض المعايير الدولية المنصوص عليها،⁽²⁾ وأيضا المعاهدات ذات الصلة بأعمال هيئات الإشراف العالمية المتمثلة في إتفاقيات ماربول 78/73،⁽³⁾ وإتفاقية SOLAS لسنة 1974.⁽⁴⁾

2 - الشهادات الدولية والسجلات للوقاية من التلوث النفطي

فرضت نصوص الإتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات صلة، وبعد القيام بعملية المعاينة اللازمة، أن تلتزم الدول بكفالة السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية، وذلك قبل بدأ عملها وأثناء مباشرتها لأنشطتها البحرية العادية، على أن يتم تفتيشها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفينة، مع إرفاقها بالسجلات الخاصة بها.⁽⁵⁾ ونظرا لتعدد هذه الشهادات والسجلات

(1) ويتكون الإتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) هيئات الإشراف التالية: هيئة الإشراف الانجليزية (LR)، اليابانية (NKK)، الأمريكية (ABS)، الألمانية (GL)، الفرنسية (BR)، النرويجية (DNV)، الصينية (CCS)، الإيطالية (RINA)، الكورية (KRS)، الروسية (RS)، بالإضافة إلى أن هناك هيئات تصنيف عاملة ومعتمدة إلا أنها ليست عضوا في الإتحاد الدولي (IACS) أهمها: هيئة التصنيف اليونانية (HR)، البولندية (PRS)، البنامية (PSR)، الرومانية (PRS)، الإندونيسية (BKI)، البلغارية (BR). راجع: أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص: 115-116.

(2) المرجع نفسه، ص: 115-116.

(3) فقد مكنت اللائحة 3/4 من الملحق الأول من إتفاقية منع التلوث من السفن ماربول 78/73 بتفويض خبراء معاينة أو منظمات معترف لها بما لتنفيذ عمليات المعاينة لسفنها التي ترفع علمها.

(4) فقد خولت المادة 06 من إتفاقية SOLAS لسنة 1974، للهيئات المعترف بها إمكانية إجراء معاينات دورية من أجل التحقق من السير الحسن لنظام تسيير أمن السفن.

(5) اللائحتين: 05 و 08 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73، اللوائح 12-14 من إتفاقية SOLAS لسنة 1974، المادة 03/217 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

التي تتطلبها النصوص المختلفة، والتي يجب أن تحملها السفينة على متنها،⁽¹⁾ سأقوم بتبيان أهم المستندات ذات العلاقة بموضوع التلوث البحري النفطي من السفن، ومنها ما يلي:

أ- الشهادات الدولية لمنع التلوث بالمواد النفطية: وهذه الشهادة تمنح للسفن التي تزيد حمولتها عن 400 طن، وتستوفي متطلبات المرفق الأول من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن ماريول 78/73، وتعديلاته،⁽²⁾ ومدة صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد النفطية لا تزيد عن خمس سنوات، وعند إنتهاء مدة صلاحية هذه الشهادة والسفينة في ميناء دولة غير دولة علمها يجوز تمديد هذه الشهادة بمعرفة السلطات المختصة حتى تكمل السفينة رحلتها لدولة علمها، ولا يجوز تمديد هذه الشهادة لمدة أكثر من خمسة أشهر، ولا يجوز للسفينة عند وصولها لميناء الدولة التي ترفع علمها أن تغادره بناء على هذا التمديد، وإنما يجب أن تصدر لها شهادة جديدة. ويجوز للسلطات صاحبة الصلاحية منح السفينة التي مددت شهادتها للوصول إلى ميناء الدولة التي ترفع علمها فترة سماح أخرى لا تزيد مدتها عن شهر واحد، هذا وتوقف صلاحية الشهادة عند حدوث تعديلات جوهرية في إنشاء السفينة أو معداتها، كما توقف صلاحية الشهادة عند نقل جنسية السفينة لدولة أخرى. وعند نقل جنسية السفن إلى دولة أخرى تظل الشهادة سارية المفعول لمدة لا تزيد عن خمسة أشهر ما لم تكن مدة صلاحيتها تنتهي خلال هذه المدة أو تصدر السلطات صاحبة الصلاحية شهادة جديدة.⁽³⁾

أما بالنسبة لسفن الدولة غير الأطراف في الإتفاقية والسفن غير الملزمة بحمل شهادة دولية لمنع التلوث النفطي، فإنه يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أن يحدد ما إذا كانت السفينة تلي المتطلبات المنصوص عليها في الملحق الأول من إتفاقية ماريول 78/73 فيما يتعلق بالمعايير المطبقة على البناء والمعدات من عدمه. وتحرر الشهادة الدولية لمنع التلوث النفطي باللغة الرسمية للدولة التي تصدرها، وذلك وفقاً للنموذج المحدد في الملحق الأول من إتفاقية ماريول 78/73، وإذا كانت اللغة المستخدمة ليست الإنجليزية أو الفرنسية، وجب أن يتضمن النص

(1) كما تضمنت التوصيات الصادرة عن OMI النص على إلزام كل سفينة تدخل ميناء تديره سلطة الموانئ أو تقوم بتشغيله أن تحمل المستندات التي تتطلبها النصوص الاتفاقية، ومنها: الشهادة الدولية لسلامة الإنشاءات، شهادة سلامة المعدات، الشهادة الدولية لخط الشحن الدولي أو الاعفاء منها، الشهادة الدولية لحمولة السفينة، الشهادة الخاصة بالربانية والتجارة، وثيقة الحد الأدنى لتطبيق السفن، خطط وكتيبات السيطرة على الأضرار وخطط وكتيب التدريب على السلامة من الحرائق... إلخ. للتفصيل وللإطلاع على هذه المستندات، راجع: صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 230-272.

(2) على أن تقوم السلطات الحكومية أو من تنبئ عنها بمعاينة هذه المعدات قبل أن تصدر الشهادة أو تجديدها، وتشمل هذه المعاينة ما يلي: فاصل الزيت، أجهزة التسجيل الملحقة به، أجهزة الإنذار عند زيادة نسبة الزيت في المياه عن النسبة المحددة، صمامات التوجيه، صهاريج تجميع الزيت.

(3) محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص: 182.

ترجمة إلى إحدى هذه اللغات.⁽¹⁾ كما يجوز لدولة طرف في الاتفاقية، وبناء على طلب دولة العلم أن تقوم بعملية معاينة سفن تحمل جنسية هذه الأخيرة، وإصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد النفطية، إذا ما قامت بالإمتثال لأحكام من الملحق،⁽²⁾ ويتم إرسال نسخة من الشهادة، ونسخة من تقرير المعاينة وفي أقرب وقت ممكن إلى دولة العلم مقدمة الطلب،⁽³⁾ ويجب أيضا أن تتضمن هذه الشهادة في مضمونها نصا على أنه تم إصدارها بناء على طلب دولة العلم، أنها تتمتع بالفاعلية ذاتها وبنفس الاعتراف الذي تحظى به الشهادة التي تصدر مباشرة عن دولة العلم.⁽⁴⁾

ب- **سجل النفط:** أجازت إتفاقية ماربول 78/73، تصريف النفط في البحر بشروط معينة، لذلك فقد ألزمت جميع السفن أن تمسك سجلا خاصا هو "سجل النفط" يتضمن كمية ووسائل التصريف في الحالات التي تجوز فيها التصريف، ويجب أن يكون هذا السجل مطابقا للنموذج المحدد في التذييل الثالث من ملحق الأول من إتفاقية ماربول 78/73، وتدون المعلومات المتعلقة بالعمليات التي تتم على متن السفينة على أساس كل صهرج على حدة إذا كان ذلك مناسبا، ومنها العمليات التي تخص تحميل وتفريغ الشحنات الزيتية، المناقلة الداخلية للشحنات النفطية أثناء الرحلة، تنظيف صهاريج البضائع، بما في ذلك الغسل بالزيت الخام، جمع المخلفات النفطية والتخلص منها...إلخ.

وعند تصريف أي زيت أو خليط زيتي على النحو المشار إليه في اللائحة الرابعة من الملحق الأول من إتفاقية ماربول 78/73، أو إذا حل تصريف عرضي أو غير ذلك من الحالات الإستثنائية التي لا تشملها اللائحة المذكورة، يجب الإشارة إلى ظروف هذا التصريف وأسبابه، وتدون كل عملية بصورة كاملة ودون تأخير، بحيث تستكمل جميع القيود المتعلقة بها، ويوقع الضابط المسؤول أو الضباط المسؤولين عن العمليات المنتهية المعينة، ويوقع ربان السفينة على كل صفحة مكتملة. ويتم التدوين باللغة الفرنسية أو الإنجليزية كحد أدنى بالنسبة للسفن الحائزة على الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد النفطية، وإذا استخدمت أيضا لغة رسمية في الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها، يعمل بهذه اللغة في حال نشوب منازعة أو حدوث إختلاف.

كما يجب أن يتم تدوين أي عطل يطرأ على معدات ترشيح الزيوت أو على نظام رصد وضوابط العمليات التصريفية، وباعتبار هذه السجلات وثائق أو مستندات إثباتية، وجب أن تحفظ في مكان ييسر فحصه في أي وقت معقول وأن يظل على متن السفينة، إلا في حالة السفن المقطورة غير المطقمة، ويجب حفظه لفترة ثلاث سنوات بعد تدوين آخر قيد فيه.⁽⁵⁾

(1) اللائحة 07 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(2) اللائحة 01/06 من نفس الملحق الأول من الإتفاقية نفسها.

(3) اللائحة 02/06 من نفس الملحق الأول من الإتفاقية نفسها.

(4) اللائحة 03/06 من نفس الملحق الأول من الإتفاقية نفسها.

(5) للتفصيل راجع: صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 238-240.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ويجوز لدولة الميناء التابعة لحكومة أحد الأطراف في إتفاقية ماربول 78/73، أن تقوم بفحص سجل النفط على متن السفينة التي تنطبق عليها أحكام هذه الإتفاقية، عندما تكون في الميناء والمحيطات البحرية التابعة لها، ويحق لها كذلك أن تستنسخ أي بيانات واردة في هذا السجل، وأن تطلب من ربان السفينة المصادقة عليها بإعتبارها نسخة مطابقة للأصل، وتعتبر أي نسخة مستخرجة بهذه الطريقة دليلاً مقبولاً في أي إجراءات قضائية على الوقائع المدونة في القيد المعنى، ويجب أن تقوم السلطة المختصة المكلفة بعملية فحص سجل النفط وإستخراج هذه النسخ، أن تقوم بذلك بأسرع وقت ممكن ودون التسبب في تأخير السفينة بصورة غير مسوغة.⁽¹⁾

ج- خطة الطوارئ لمكافحة التلوث بالنفط من السفينة: ألزمت إتفاقية ماربول 78/73 أن يكون على كل ناقلة نفط ذات حمولة إجمالية تبلغ 150 طن فأكثر، وكل سفينة بخلاف ناقلة نفط والتي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر خطة طوارئ للتلوث النفطي على ظهر السفينة معتمدة من الإدارة،⁽²⁾ ويجب أن تعد هذه الخطة وفقاً للمبادئ التوجيهية التي تصنعها OMI،⁽³⁾ وأن تكتب بلغة الربان والضباط المسؤولين.⁽⁴⁾

الفرع الثاني: القواعد الخاصة لمنع المصادمات البحرية

نظراً لأن الأمن البحري بطبيعته ذو طبيعة عالمية، فليس هناك أمن يسمح لكل دولة أن تعتمد لنفسها إشارات وقواعد للسير في البحار تختلف عن باقي الإشارات والقواعد التي تستعملها بقية الدول، لذلك، فقد اقتضت الضرورة توحيد القواعد التي تحكم السير في البحار درءاً للفضوى وتفادياً للصدمات، ومن ثم وجب على جميع الدول أن تتقيد بواجب تكوينها لرابنة سفنها وطواقمها على ضوء ما هو مستقر على الصعيد الدولي من هذه الإشارات والقواعد لا على صعيد التشريع الداخلي لكل دولة على حدة.

والراجع أن أولى الإشارات الدولية المستعملة في البحر تعود إلى قانون الإشارات البحرية الصادر سنة 1837، والتي تمت مراجعته سنة 1900 ثم سنة 1934، والذي تلاه الإتفاق الخاص بالإشارات البحرية الموقع ببرشلونة في 23

(1) صلاح محمد سليم، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 242.

(2) وهو ما أكدت عليه المادة 03 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، وأيضاً: اللائحتين 17 و 02/26 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(3) ولمساعدة الإدارات (دولة علم السفينة) ومالكي السفن على تلبية هذه المتطلبات وضعت OMI المبادئ التوجيهية لوضع خطة طوارئ للتلوث النفطي، والتي اعتمدها لجنة حماية البيئة البحرية بقرار (32) MEPC.54 بصيغتها المعدلة بموجب القرار (44) MEPC.86، وللإطلاع على مضمون القرارين، راجع:

Annex 04 : Résolution MEPC.54 (32), Guidelines for the développement of shipboard oil pollution emergency plans, Adopted on 6 march 1992, MEPC 32/20, pp: 01-25.

Annex 08: Résolution MEPC.86(44), Amendements to the guidelines for the développement of shipboard oil pollution emergency plans, Adopted on 13 march 2000, MEPC 44/20, pp: 01-08.

(4) اللائحة 02/26 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

أكتوبر 1930. وبالرغم من أن قانون الإشارات الدولية قد إكتسب أهمية بالنظر إلى المعاهدات التي تولت توحيدده على النطاق الدولي، إلا أن موضوع التصادم البحري كان أكبر وأكثر تفرعا من مجرد إحتوائه على إشارات دولية، فهو يندرج ضمن التدابير الرامية على تعزيز سلامة الأرواح في البحار، ومن ثم، كان لزاما على المجتمع الدولي أن يولييه مراعاة تامة هو الآخر.

وعلى هذا الأساس، فقد تم إبرام المعاهدة الدولية الخاصة لمنع التصادمات في البحر سنة 1910،⁽¹⁾ والتي خضعت بدورها إلى تنقيح وإعادة تنظيم سنة 1929، ثم معاهدة منع التصادم في البحر سنة 1948، لتتبعها بعد ذلك معاهدة لندن لـ 17 جوان 1960.

ولقد بادرت OMI بدورها في الفترة الممتدة بين 04 و 20 أكتوبر 1972 إلى عقد مؤتمر دولي ضم 46 دولة بوفود رسمية ومراقبين عن المنظمات الحكومية وغير الحكومية، وذلك بغرض تعديل القواعد تضمنتها معاهدة منع المصادمات في البحر سنة 1960،⁽²⁾ وإنتهى هذا المؤتمر بإبرام إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار ببروكسل في 20 أكتوبر 1972،⁽³⁾ والتي أرسيت مجموعة من القواعد الدولية لمنع التصادم بين السفن أثناء ملاحظتها.⁽⁴⁾

وتتضمن القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر سنة 1972، 38 قاعدة موزعة على خمسة أجزاء. يشمل الجزء الأول منها على عموميات،⁽⁵⁾ أما الجزء الثاني، فهو خاص بقواعد التوجيه والإبحار، والتي تحكم قيادة السفن في كل ظروف الرؤية،⁽⁶⁾ أو سلوكها في ظروف الرؤية المحدودة،⁽⁷⁾ أما الجزء الثالث فتتناول القواعد الخاصة بالألوان والأشكال،⁽⁸⁾

(1) حيث عرفت المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات، التصادم البحري بأنه: التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم. راجع: عز الدين فراح، "التصادم البحري"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، المجلد 10، العدد 12، بسكرة، 2015، ص: 168.

(2) لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 135 و 136.

(3) ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 10 جوان 1977، وأدخلت عليها تعديلات في أعوام: 1981 و 1987 و 1989 و 1993، وآخر تعديل لها كان في 29 نوفمبر 2001، والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 29 نوفمبر 2003، وكان ذلك بموجب القرار (22) A.910 الذي إعتدته الدورة الثانية والعشرون للجمعية في 29 نوفمبر 2001.

(4) E.Langavant, Droit de la mer, Tome 3, Gujas, Paris, 1983, p: 78.

(5) القواعد من 01 إلى 03 من إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

(6) القواعد من 04 إلى 18 من الإتفاقية نفسها.

(7) القاعدة 19 من الإتفاقية نفسها.

(8) القواعد من 20 إلى 31 من الإتفاقية نفسها.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

في حين أن الجزء الرابع يتضمن القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية،⁽¹⁾ وإختص الجزء الخامس والأخير بالإستثناءات المتعلقة بتنفيذ هذه القواعد.⁽²⁾

والإتفاقية السابقة تهدف إلى تأمين سلامة الملاحة البحرية من خلال مراعاة القواعد الدولية لتفادي خطر التصادم، فقد نصت على أن: "أي إجراء يتخذ لتفادي التصادم _ يجب إذا ما سمحت ظروف الحالة _ أن يكون إيجابيا وأن يتم في الوقت المناسب وأن يكون مطابق للإجراءات المتعارف عليها في إستخدام الفنون البحرية الصحيحة".⁽³⁾ كذلك فرضت الإتفاقية على جميع السفن المبحرة بالالتزام بقواعد المناورة الإبحار، حيث قضت بأنه: "يجب على كل سفينة السير بسرعة آمنة في جميع الأوقات بحيث يمكنها إتخاذ الإجراء المناسب والفعال لتفادي التصادم، ولكي تقف على مساحة تتلائم مع الظروف والأحوال السائدة"،⁽⁴⁾ وفي المقابل أشارت إلى العوامل التي يجب أخذها في الاعتبار عند تحديد السرعة الآمنة، منها كثافة حركة مرور السفن وقدرتها على المناورة، والإنتباه بصفة خاصة لمسافة التوقف والقدرة على الدوران في الظروف السائدة كحالة الريح والبحر والتيارات المائية، والقرب من الأخطار الملاحية، وهناك عوامل إضافية تناولتها القاعدة السادسة، والتي تتعلق بمدى كفاءة وحدود جهاز الرادار وتأثير حالة البحر والطقس. وأي مصادر أخرى للتشويش على قدرة ومقياس المدى المستخدم في الرادار لإكتشاف الأهداف، وإمكانية عدم إكتشاف الرادار للسفن الصغيرة والتلوج والأجسام العائمة الأخرى على مدى مناسب.⁽⁵⁾

وأضافت الإتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار سنة 1972، قواعد أخرى تتعلق بالأنوار، والتي تختلف بدورها تبعاً إذا كانت السفينة آلية أو شراعية، مبحرة أو راسية، قاطرة أو مقطورة، إلى غير ذلك، وأجازت القاعدة (13) من قواعد منع التصادم لسنة 1960 التي تشير إلى الأنوار الخاصة التي على السفن الحربية إظهارها،⁽⁶⁾ ولكن القواعد الجديدة لسنة 1972 أجازت لحكومة أي دولة أن تضع قواعد خاصة بشأن موقع الأنوار والأشكال أو أنوار الإشارة أو الإشارات بالصفارة بالنسبة للسفن الحربية والسفن المبحرة في قوافل أو لسفن الصيد.

ويجب أن تكون هذه الأنوار، قدر الإمكان على نحو يكفل تفادي الخلط بينهما وبين أي ضوء، أو علامة أو إشارة مرخصة في موضع آخر من هذه القواعد.⁽⁷⁾ كما خصصت الإتفاقية مع مجموعة من الإشارات الضوئية والصوتية على النحو الذي يكفل تفادي الحوادث أثناء إنتشار الضباب، وما يصاحبه في تعذر رؤية السفن بعضها البعض، وعدم

(1) القواعد من 32 إلى 37 من إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

(2) القاعدة 38 من الإتفاقية نفسها.

(3) القاعدة 08 من الإتفاقية نفسها.

(4) القاعدة 06 من الإتفاقية نفسها.

(5) عز الدين فراح، المرجع السابق، ص: 171.

(6) المرجع نفسه، ص: 172.

(7) القاعدة 01/ج من إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار سنة 1972.

القدرة على الملاحة بإنسيابية في مواجهة هذه الظروف، من هذه القواعد ضرورة تزويد السفن بالأدوات اللازمة لإطلاق نغمات معينة منصوص عليها لتوضيح ما إذا كانت السفينة سائرة، أو متوقفة، مستقبلية على المخطاف محدودة القدرة على المناورة، مقيدة بغطاسها، تقوم بالصيد، كما تستخدم الإشارات الصوتية أثناء الرؤية المحدودة، فإنها تستخدم أيضا أثناء الرؤية الحسنة.

كما تستخدم الإشارات الصوتية لتلبية القواعد المحلية بالميناء. كذلك تستخدم هذه الإشارات إذا ما حولت إحدى السفن المبحرة في قناة أو ممر ملاحى أن تتخطى السفينة التي أمامها سواء جهة اليمين، أو جهة اليسار، حيث تقوم بإطلاق إشارات معينة حددها قواعد منع التصادم، وقد تستخدم النغمات الصوتية لتحذير السفن المجاورة إذا ما إتضح من الموقف أن هناك شك في قيام إحدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون.⁽¹⁾

وفضلا عما سبق ذكره، فإنه يجب تزويد السفن بالمعدات التقنية اللازمة والمساعدة على عمليات الملاحة، كالتوفر على خرائط وكشافات البحرية تحدد خطوط السير الموصى بها. إضافة إلى واجبات ملقاة على عاتق دولة الميناء بدورها، وتتمثل في وضع نظام "مساعدات الملاحة" وهي تتمثل في كل الأغراض والمعدات خارج السفينة التي يتعين على هذه الأخيرة أن تتقيد بها أيضا لتحديد موقعها وخط سيرها الآمن، ولمساعدتها على تجنب الأخطار والعوائق الملاحية، وهي مجبرة على التقيد بعلامات الإرشاد التي تكون محددة بعلامات واضحة على الخرائط، حتى تتمكن من الملاحة خلال هذه الممرات، ومن بين العلامات والإرشادات، توجد العلامات الأرضية، العلامات النهارية والليلية، علامات التجنب، المنار (Light houses) وخطوط الإنطباع وسفينة المنار (Light vessel)، والعوامات (Buoy) وهي سفن مساعدة ذات أنوار خاصة تستخدم كمساعدة ملاحى ليلي.⁽²⁾

إن مسألة صحة الخرائط ودقتها مسألة جد هامة في موضوع ملاحة السفينة وسلامتها. ذلك أنه ليست الخرائط البحرية موحدة وإنما لها عدة إسقاطات منها: الإسقاطات المعدلة، إسقاط مولفايدي Mollweide projection والإسقاطات المخروطية Conical projection ومنها الإسقاطات الإتجاهية Azimuthal projection وكذا الإسقاطات الأسطوانية Cylindrical projection إسقاط لامبرت المتساوي المساحات Lambert conformal،

(1) عز الدين فراح، المرجع السابق، ص: 172.

(2) إن مسألة صحة الخرائط ودقتها مسألة جد هامة في موضوع ملاحة السفينة وسلامتها. ذلك أنه ليست الخرائط البحرية موحدة وإنما لها عدة إسقاطات منها: الإسقاطات المعدلة، إسقاط مولفايدي Mollweide projection، والإسقاطات المخروطية Conical projection ومنها الإسقاطات الإتجاهية Azimuthal projection، وكذا الإسقاطات الأسطوانية Cylindrical projection، إسقاط لامبرت المتساوي المساحات Lambert conformal، الإسقاط المركزي Gnomonic projection، والإسقاط الإستريو حرافي Stereographic والإسقاط الأورثوجرافي Orthographic projection، وإسقاط ميركاتور Mercator projection، وهذا الأخير يعتمد على قواعد رياضية معقدة لتحديد إحداثيات المسافات والملاحة والأميال والإتجاهات. راجع: لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 134.

الإسقاط المركزي Gnomonic projection، والإسقاط الإسترئو حرائي Stereographic والإسقاط الأورثوجرافي Orthographic projection، وإسقاط ميركاتور Mercator projection وهذا الأخير يعتمد على قواعد رياضية معقدة لتحديد إحداثيات المسافات والملاحة والأميال والإتجاهات.

المطلب الثالث: الضوابط القانونية الخاصة بأمن الموانئ البحرية وسلامتها

تعتبر الموانئ من أوسع المجالات حاجة لتطبيق المفاهيم الشاملة للسلامة الأمن، كونها مكان لإستقبال السفن، وحركة البضائع والعديد من المواد الخطرة تصديرا واستيرادا وتخزيناً، وهذا ما يتطلب الحرص الشديد وبذل المزيد من العناية بإحتياجات السلامة، وإستخدام أفضل التقنيات في مجال الأمن والسلامة حفاظاً على البيئة البحرية.⁽¹⁾

ولقد تعددت المفاهيم الخاصة بالميناء، وإن كانت كلها لا تختلف عن بعضها، ويعرف الميناء بأنه: "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع، أو شحنها أو إنزال الركاب وحملهم".⁽²⁾

وعرف أيضاً على أنه: "عبارة عن مساحة مائة محدودة طبيعياً وصناعياً، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من العاصفة أو للرسو بعمليات الشحن والتفريغ".⁽³⁾

وعرفته المادة الأولى من النظام الملحق بإتفاقية جنيف سنة 1923 بشأن النظام الدولي للموانئ البحرية، بأن الموانئ هي: "الأماكن التي تتردد إليها السفن البحرية إعتيادياً ومستخدمة للتجارة الخارجية".⁽⁴⁾

أما المشرع الجزائري فعرفه في المادة 888 من القانون البحري بأنه: "في مفهوم هذا الأمر، فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لإستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع العمليات التجارية البحرية والصيد البحري والنزهة".⁽⁵⁾

ورغم أن الموانئ البحرية تتباين من حيث طبيعتها الجغرافية، ومن حيث الغرض الذي أنشأت من أجله،⁽⁶⁾ إلا أن من أهم وأخطر مصادر التلوث داخل الموانئ البحرية هو التلوث النفطي الناتج عن العديد من الأنشطة الملاحية المرتبطة

(1) حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص: 75.

(2) حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، المجلد 01، العدد 01، الأغواط، 2015، ص: 114.

(3) أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص: 25.

(4) Grégory Guerlet, Thèse de doctorat en droit ayant la gestion, Des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, Université du Littoral Cote d'opale, France, 2013, p: 09.

(5) حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، المرجع السابق، ص: 144.

(6) فمن حيث طبيعتها الجغرافية يمكن التمييز بين موانئ طبيعية، موانئ نصف طبيعية، وموانئ صناعية، أما من حيث الغرض فهي تتعدد وتختلف طبقاً لتخصصها وللغرض الذي أنشأت من أجله، فنجد موانئ تجارية وموانئ البترول وموانئ الأمان والصيد، بالإضافة إلى موانئ =

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

بالموانئ، والتي تقع في نطاق مداخل وحدود الميناء، كما قد ينشأ التلوث النفطي عقب حوادث التصادم أو أنشطة نقل البضائع وعمليات تفريغ مياه الصابورة أو عمليات الصرف غير المشروع، وتعاني الموانئ غالباً من حوادث التلوث نظراً لطبيعة الأنشطة التي تقع بها،⁽¹⁾ لذا وجب أن توفر إدارة الميناء الأوعية والمعدات اللازمة لتجميع وتخزين ونقل ومعالجة المخلفات السائلة التي يتم إستقبالها من السفن والناقلات.

كما أنه بعد الأحداث التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية، إزدادت المخاوف حول إستخدام السفن لنقل الأسلحة والمواد الخطرة المخبأة على متنها في أعمال غير مشروعة، بغرض تخريب الخطوط الملاحية أو تدمير المرافق المينائية، وغيرها من المنشآت أو تحميلها من طرف الجماعات الإرهابية بمواد متفجرة وتوجيهها صوب رصيف بحري بموقف مينائي لتفجيره مخلفة أضراراً مادية وبشرية، حيث أصبحت السفن والموانئ أهداف إستراتيجية لمثل هذه العمليات،⁽²⁾ وفي إطار ذلك إتخذت OMI المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ ISPS Code بهدف إيجاد إطار تقني دولي يهدف إلى التعاون بين الحكومات والإدارات الوطنية من أجل الكشف عن أي مخاطر تهدد الأمن، وإتخاذ التدابير الوقائية التي يحول دون تعرض السفن والموانئ للحوادث والإعتداءات.⁽³⁾

وبناء على ذلك سيتم التطرق إلى إجراءات الأمن والسلامة المينائية (الفرع الأول)، ثم الخدمات المينائية المقدمة للسفن (الفرع الثاني)، وذلك في النقاط التالية:

الفرع الأول: إجراءات الأمن والسلامة المينائية

ألزمت المدونة الدولية ISPS Code ضرورة الالتزام بتوجيهات ومتطلبات معينة لصيانة أمن وسلامة مرافقها المينائية، والتي سيتم معالجتها فيما يلي:

= عسكرية إلى غير ذلك. وللتفصيل بشأن ذلك، راجع: حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، المرجع السابق، ص: 114-117، أمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق، ص: 27-32.

(1) ماجد جورج إلياس، الخطوط الإرشادية لنظام الإدارة البيئية بالموانئ البحرية، (د.م.ن)، 2010، ص: 76.

(2) ولعل من أبرز الحوادث البحرية التي خلقت أضراراً كارثية لحقت بالبيئة البحرية نتيجة التلوث النفطي، نجد الهجوم الإرهابي للقاعدة ضد ناقلة البترول الفرنسية Limburg بخليج عدن في 06 أكتوبر 2002، وبالإضافة إلى الخسائر البشرية فإن أكثر من 100.000 برميل تسرب إلى البحر، أيضاً هجوم آخر من تنظيم القاعدة شن على مرفق مينائي بترولي بالغرب من البصرة بالعراق 2004، وبالإضافة إلى الخسائر البشرية فقد أدى الهجوم إلى تعطيل المرفق المينائي البترولي. للتفصيل أكثر راجع: محمود مروان السيد، مداخلة مقدمة بعنوان: تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (IS PS CODE) وأثرها على صناعة النقل البحري، ملقاة في ملتقى علمي حول: قضايا الملاحة البحرية وتأثيره على الأمن، (د.م.ن)، 06-08 مارس 2012، ص: 05 و06..

(3) حياة بن عيسى، "أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية"، المرجع السابق، ص: 224.

أولاً: التقييم الأمني للمرفق المينائي

التقييم الأمني هو عملية تعتمد على تقييم وتحديد التهديدات المحتملة بناء على تحليل احتمال حدوث الخرق الأمني الذي قد يهدد المرفق المينائي وأفراده وعملياته، ومن ثم الإجراءات التي تساعد على تخفيض التعرض لإختراق أمني وتقليل آثار هذا الاختراق. وهو عملية ضرورية وجزء لا يتجزأ من عملية وضع الخطة الأمنية للمرفق المينائي وتحديثها ويتضمن تنفيذ إجراءات المسح الأمني الميداني للمرفق الأمني (المعاينة الحية) للتحديد وتقييم الأصول الهامة والبنية الأساسية التي يجب حمايتها.⁽¹⁾

وقد فصل فيه قانون أمن المنشآت المينائية والسفن في فصل "A" المادة 15 قانون ISPS بأجزائها ومن أبرز ما نصت عليه:

- يتم تقييم أمن المرفق المينائية من قبل الحكومات المتعاقدة بالإقليم الذي تقع فيه تلك المنشآت المينائية، كما يمكن للحكومة المتعاقدة أن ترخص لتجهيز أمني معتمد القيام بتقييم أمن ميناء يقع بإقليمها.
- الأشخاص الذين يقومون بعملية التقييم يجب أن يحصلوا على مؤهلات ضرورية مباشرة بتقييم أمن المنشآت المينائية وذلك بموجب هذا الفصل.
- يجب أن تكون تقييمات أمن التجهيزات المينائية مراجعة بشكل دوري، مع الأخذ بعين الاعتبار تقلبات التهديدات أو التغيرات الدنيا المضرة بالتجهيز المينائي، كما يجب أن تمر العمليات التقييمية دوماً بمراجعة خاصة إذا ما أدرجت تغيرات هامة على المرافق المينائية.
- يمكن للحكومات المتعاقدة أن تقبل تقييماً زمنياً واحداً لأمن المنشآت المينائية، يغطي منشآت أخرى، بشرط أن يكون المستغل والأجهزة وإدارة تلك المنشآت متشابهة، وكل حكومة ترغب في إجراء تغيير عليها أن ناقش التفاصيل مع OMI.⁽²⁾

- عند إستكمال تقييم أمن المنشآت المينائية يجب وضع تقرير يحتوي على ملخص للطريقة التي جرى بها التقييم، وكل النقاط الحساسة التي وجدت أثناء التقييم، وكذا وصف الإجراءات المضادة التي تسمح بمعالجة كل لمشكل أو تهديد، ويجب أن تتم حماية هذا التقرير ضد كل تدخل أن إنشاء غير مرخص به.⁽³⁾

(1) محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص: 12.

(2) حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص: 309 .

(3) المرجع نفسه، ص: 309 و 310.

ثانياً: وضع الخطة الأمنية

خطة أمن المرفق المينائي، هي الخطة الأمنية الرئيسية للميناء الموضوعة لضمان تطبيق إجراءات معنية لحماية الموانئ، والسفن والبضائع والأشخاص على متن مخاطر الحوادث الأمنية داخل الميناء، ووفقاً لمتطلبات القوانين المحلية والإتفاقيات الدولية.⁽¹⁾

ويتولى ضابط أمن المرفق المينائي المسؤولية عن وضع خطة أمن المرفق المينائي وتنفيذها وتنقيحها وتحديثها، وعن الإتصال بضابط أمن الشركة، ويجوز للحكومة المتعاقدة الإستعانة بمنظمة أمنية معترف بها لتقوم بإعداد خطة أمن مرفق المينائي محدد بشرط أن تقر الحكومة تلك الخطة.⁽²⁾

ويراعى في وضع خطة المرفق المينائي وتحديثها الإستناد إلى التقييم الأمني للمرفق، وإن تناسب مع خطة أمن السفينة،⁽³⁾ وأن تتضمن التدريبات المتعلقة بالمستويات الأمنية المختلفة،⁽⁴⁾ كما يجب نشرها بعد وضعها وإبلاغها إلى جميع المعنيين بمحتواها، للاضطلاع بتنفيذها في حالة الطوارئ.⁽⁵⁾

والغرض من الخطة الأمنية هو إكتشاف وتقييم التهديدات الأمنية، وإتخاذ تدابير وقائية من الحوادث الأمنية التي تمس السفن التي تعمل في المجال البحري الدولي، وتتعامل مع المواقف المينائية، وذلك ضمن الإطار الدولي المحدد بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية مع وضع إجراءات تتيح الإستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة، وتوفير الإرشادات

(1) محمد أبو حجر، "التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS CODE)"، مجلة المسلح، 30 مارس 2013، والمطلع عليه بتاريخ 13 ديسمبر 2018 على الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.almusallh.ly/ar/navy/113-vol-36-80>

(2) المرجع نفسه، ص: 01.

(3) زيد أحمد الخميري، المرجع السابق، ص: 65 و66.

(4) يقصد بالمستويات الأمنية الإجراءات الأمنية المختلفة التي يجب تنفيذها بواسطة السفن والمرافق المينائية طبقاً لطبيعة تهديد الحادثة الأمنية، وحددت المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ثلاثة مستويات:

- المستوى الأمني الأول: هو ذلك المستوى الذي يتطلب تطبيق الحد الأدنى من الإجراءات الأمنية الوقائية الملائمة في جميع الأوقات.

- المستوى الأمني الثاني: هو ذلك المستوى الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية إضافية ملائمة لفترة من الزمن نتيجة الشك في احتمال وقوع حادثة أمنية (هدف غير محدد).

- المستوى الأمني الثالث: هو ذلك المستوى الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية خاصة لفترة زمنية محددة نتيجة التأكد من وقوع حادثة أمنية (هدف محدد).

(5) Recueil de directives pratiques du BIT, Sécurité et santé dans les ports, Bureau International du Travail, Genève, 2005, p: 506.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

اللازمة لضابط الأمن فيما يخص الوعي الأمني، ومنع حدوث إختراق أمني عن طريق وضع الأسس والقواعد التي تضمن الحد من الأعمال غير القانونية والأنشطة غير المشروعة التي قد تهدد الأمن والسلامة للعاملين والزوار والسفن.⁽¹⁾

ويختلف مضمون كل خطة باختلاف الظروف الخاصة بالمرفق المينائي، أو المرافق المينائية التي تشملها الخطة، ويجب مراعاة خصوصيات كل مرفق مينائي، بلغة عمل المرفق المينائي في الدولة المتعاقدة.⁽²⁾

ويجوز للحكومة المتعاقدة السماح بتغطية خطة أمن المرفق المينائي أكثر من مرفق مينائي واحد، عند تماثل الجهة المشغلة لهذه المرافق المينائية وموقعها وتشغيلها، ويجب في هذه الحالة إخطار OMI بتفاصيل هذا الترتيب.⁽³⁾

وتعتبر خطة الطوارئ لمكافحة التلوث البحري النفطي مثالا لإحدى الخطط الفرعية المتخصصة،⁽⁴⁾ والتي يجب أن تكون موجودة في كل مرفق مينائي، فهناك احتمالات وقوع حوادث ينتج عنها تسرب المواد البترولية أو شحنات السفن من المواد الخطرة، مما يتطلب وضع خطة محلية للإستعداد والتعامل مع حوادث تسرب الزيت إلى البيئة البحرية داخل الميناء، مبنية السياسات العامة والخطوات التنفيذية، بما في ذلك العلاقات التنظيمية التي تحكم مختلف الجهات المشتركة في الخطة.⁽⁵⁾

ويجب على الحكومات المتعاقدة أن تعزز خطط أمن جميع المرافق المينائية التابعة لها، وإجراءات تقييمها وفعاليتها، ويجب أن تكون التدابير الأمنية الواردة في خطة أمن المرفق المينائي نافذة في خلال فترة زمنية معقولة بعد إقرار الخطة، والموعود المحدد لبدء نفاذ كل تدبير، وإخطار حكومة المتعاقدة بكل تغيير يطرأ عليها.⁽⁶⁾

ثالثا: الإجراءات الأمنية لدخول المرفق المينائي

تحدد خطة أمن المرفق المينائي جميع التدابير اللازمة لسبل الدخول إلى المرفق المينائي والتي تم تحديدها في تقييم أمن المرفق، ويجب تحديد جميع المواقع التي يجب فرض حظر الدخول إليها، أو فرض قيود على الدخول فيها، ومن ثم يجب أن تحدد الخطة النظام المناسب لتحديد هوية الدخول للمرفق وأساس ذلك (الدخول دائم أم مؤقت).

ويجب التنسيق بين الخطة الأمنية لدخول المرفق المينائي والسفن، بحيث لا يحدث إخلال بالأمن، ويتم ذلك بالتنسيق بين ضابط أمن المرفق المينائي والسلطات الوطنية والمحلية المسؤولة عن الأمن، وتتضمن خطة أمن المرفق المينائي

(1) محمد أبو حجر، المرجع السابق، ص: 01.

(2) L'Organisation maritime internationale and International Labour Organisation, Code of Practice on Security in ports, Tripartite Meeting of Experts on Security, Safety and Health in ports Geneva (2003), p: 11.

(3) زيد أحمد الخميري، المرجع السابق، ص: 67.

(4) Recueil de directives pratiques du BIT, op.cit, p: 457.

(5) ماجد جورج إلياس، المرجع السابق، ص: 67 و 68.

(6) زيد أحمد الخميري، المرجع السابق، ص: 67.

تحديد نقاط المراقبة التي يمكن أن تطبق فيها التدابير الأمنية من حيث المناطق التي يجب ألا يدخلها إلا الأشخاص المأذون لهم، وكيفية التأكد من هويتهم، وتفطيش مركباتهم، إن وجدت، والتعليمات الأمنية للتصدي للتهديد أو الحادث الأمني. ويراعى أن تتضمن خطة أمن المرفق المينائي التدابير الأمنية بشأن جميع المناطق التي لا يؤذن بدخولها إلا الأشخاص بعينهم، ويجب أن تكون التدابير محددة وواضحة بشأن دخول الأشخاص، ودخول المركبات وإيقافها وتحميلها وتفريغها، وحركة البضائع ووقوف السفينة وتخزينها، ويجب وضع علامات واضحة تميز المناطق التي لا يؤذن بدخولها إلا لأشخاص معينين.⁽¹⁾

رابعا: كفاءة العاملين في مجال أمن المرفق المينائي

تقوم إدارة المرفق المينائي بتعيين ضابط أو أكثر لأمن المرفق المينائي، كما تستند بعض المهام الأمنية المحددة لبعض العاملين بالمرفق المينائي، ويجب إكساب جميع العاملين بالمرفق المينائي ببعض المعارف الخاصة بخطة أمن المرفق المينائي وعمله بفاعلية. لذا يجب أن يكون موظفوا أمن المرفق المينائي على قدر كبير من المعارف اللازمة للقيام بالمهام الموكلة لهم ولديهم القدرة على فهم ووعي بالواجبات والمسؤوليات المتعلقة بأمن المرفق المينائي المبينة في خطة الأمنية.⁽²⁾ ولذلك يجب التدريب والتمرين المستمر على أداء المهام الأمنية، ويهدف ذلك إلى ضمان توفير المهارات اللازمة لدى العاملين من المرفق المينائي لأداء المهام الموكلة إليهم في جميع المهام الموكلة إليهم في جميع المستويات الأمنية، وإكتشاف أي قصور أمني ومعالجته في الحال. كما يجب أن يتلقى جميع الموظفين التمارين اللازمة لضمان التنفيذ الفعال للخطة الأمنية بوتيرة مناسبة، ويعمل ضابط أمن المرفق المينائي على تأمين وتنسيق وتنفيذ هذه الخطة على نحو فعال خلال مشاركة في التمارين، والتي تقام كل ثلاثة أشهر على الأقل لضمان التنفيذ الفعال لأحكام الخطة، إلا إذا دعت الظروف خلاف ذلك، كما يجب القيام بأنواع مختلفة من التمرينات، وألا تتجاوز الفترات الفاصلة بين التمرينات ثمانية عشر شهرا، وذلك بمشاركة السلطات المختصة في الحكومة المتعاقدة، وضابط أمن الشركة الملاحية، أو ضابط أمن السفينة ما أمكن ذلك، ويشارك ضابط أمن المرفق المينائي في هذه التمرينات مرة واحدة على الأقل سنويا.

وتقام تمرينات مشتركة يراعى فيها متطلبات الأمن والعمل في الميناء والسفن، وتتناول هذه التمرينات إختبارات أمنية في مجالات الاتصال، والتنسيق، وتوفير الموارد والقدرة على التصدي وغيرها من التمرينات التي تتطلبها سلطة دولة الميناء.⁽³⁾ وبناء على ذلك ألزمت إتفاقية OPRC لسنة 1990، كل طرف ضمن حدود قدرته سواء كانت فردية أو من

⁽¹⁾ للتفصيل حول هذا الموضوع، راجع: محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص: 13.

⁽²⁾ زيد أحمد الخيمري، المرجع السابق، ص: 69-75.

⁽³⁾ A guide to good practice on port marine operations prepared in conjunction with the port marine safety code 2016, Moving Britain Ahead, February 2018, p: 137.

خلال التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف، وإذا أمكن التعاون مع قطاعات النفط والنقل البحري، وسلطات الموانئ، والجهات المعنية الأخرى بإعداد برنامج لتدريب المنظمات المعنية لمكافحة التلوث بالزيت وكذا تدريب العاملين المعنيين.⁽¹⁾

فالتدريب على مكافحة التلوث البحري بالزيت يعد من الأنشطة الأساسية في خطة الطوارئ المحلية للميناء لرفع قدرات الأطقم العاملة في مواجهة حوادث التلوث داخل الميناء، وبالتعاون مع الجهات المعنية الأخرى، ويتم عقد الدورات التدريبية طبق للمناهج التدريبية المعتمدة من المركز البحري الدولي، بحيث يتضمن البرنامج التدريبي عدد من التدريبات العملية سنويا لإختبار خطة الطوارئ المحلية لميناء من خلال ممارسة حقيقية، ويجب على كل مسؤول عن مكافحة التلوث النفطي بالميناء أن يتولى بانتظام التدريبات العملية للتأكد من أن الأفراد مسؤولياتهم، وأن الإجراءات العلمية المتخذة للخطة مؤثرة وقابلة للتنفيذ عند حدوث طوارئ فعلية.⁽²⁾

الفرع الثاني: الخدمات المينائية المقدمة للسفن

تعد الخدمات المينائية التي تسهر سلطة الميناء على تقديمها من الركائز الأساسية لتأمين السير الحسن والأمن لحركة السفن أثناء دخولها الميناء أو مغادرتها له، وذلك تفاديا لخطر التصادمات البحرية التي قد تتعرض لها، وما قد يترتب عليها من اضرار وخيمة على البيئة البحرية، وهذه الخدمات هي كالتالي:

أولاً: الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من أهم العمليات البحرية التي يتم الإستعانة بها إلى درجة إجماع وإستقرار أغلب التشريعات البحرية على فرض إلزامية الإستعانة به، نظرا لما يحققه من السلامة والحماية التي قد تنجم عن الرسو والدخول إلى رصيف الميناء والخروج منه.

(1) المادة 02/06، أ من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(2) ويمكن التعرف على أربعة أنواع مختلفة من التمرينات العلمية، ومنها:

- تمرينات الإنذار بحدوث حالة طوارئ: وهي لإختيار إجراءات إستعداد فرق العمل من خلال نظم الإتصالات وترتيبات، إنذار حالة الطوارئ المتفق عليها، وتقييم القدرة على توصيل المعلومات بسرعة ودقة.

- تمرينات حوارية: هي عبارة عن مناقشات تدار بناء على سيناريو ومحادثات عملية بين أعضاء فريق العمل، ويتم التركيز فيها على أدوار الموظفين المعنيين وأدائهم لأعمال محددة، وقد يستمر التمرين من نصف يوم إلى يوم كامل.

- تمرينات على إنتشار المعدات: ويتضمن نشر المعدات الخاصة بمكافحة النفط في أماكن معينة طبقا لسيناريو الموضوع الخاص لهذا التمرين.

- تمرينات إدارة الحوادث: وهي الأكثر تعقيدا حيث أنها تحاكي عدة أشكال مختلفة من التلوث بالنفط في وقت واحد، ومثل هذه التمرينات قد تكون محددة المجال مع المنظمات التي تستخدم العمالة لديها لتلعب الدور الرئيسي اتجاه الأطراف الخارجية. للتفصيل راجع: ماجد جورج إلياس، المرجع السابق، ص: 78-80.

ولقد تعددت التعاريف التي قيلت في شأن الإرشاد البحري فمنهم من عرفه بأنه هو: "إتفاق بين المرشد وربان السفينة محدد المدة يلتزم فيه الأول بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها في الميناء أو خروجها منه نظير رسم معين يدفعه الثاني"،⁽¹⁾ وعرف أيضا بأنه: "علاقة قانونية بين الربان كنائب عن المجهز وبين المرشد تأخذ شكل العقد المسمى مؤقت يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد الربان لدى دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه نظير رسم تحدده اللوائح والقوانين".

ويعد الإرشاد البحري أمرا وجوبيا وإجباريا،⁽²⁾ وهو ما تتفق عليه أغلب التشريعات التي نظمت الملاحة البحرية، وكان المشرع الجزائري قد ساير هذا الوضع في نصوصه القانونية، وذلك من خلال نص المادة 172 من القانون البحري الجزائري،⁽³⁾ والمادة 4 من المرسوم التنفيذي 06-08⁽⁴⁾ حيث نصت على أن: "الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، ويقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم".

ولقد جاءت أحكام إتفاقية SOLAS سنة 1974، لتؤكد على وجوب توفير الأجهزة اللازمة للمرشد للقيام بعمله على أحسن وجه كتجهيز سلام المرشد بحيث يجب أن تكون ملائمة لغرض صعود ونزول المرشد بأمان، وأن يكون تثبيته بعيدا عن أي مخرج محتمل للسفينة، وأن تشد كل درجة من درجات السلم بثبات على جانب السفينة، كما بينت المواصفات والمقاييس التي يجب إحترامها في السلم، ويشرف على هذه العملية ضابط مسؤول عن السفينة.

وفي ذلك تشير إتفاقية STWC لسنة 1978، في المادة 20 من الباب الثاني، إلى أنه على الرغم من واجبات وإلتزامات المرشد فإن تواجده على ظهر السفينة لا يعفي الربان أو الضابط القائم بأعمال النوبة من واجباتهم وإلتزاماتهم اتجاه سلامة السفينة، ويجب أن يتبادل كل من الربان والمرشد المعلومات المتعلقة بإجراءات الإيجار والظروف المحلية، وخصائص السفينة، ويجب على الربان والضابط القائم بأعمال النوبة، التعاون مع المرشد والإبقاء على المتابعة الدقيقة لموقع السفينة وحركاتها.⁽⁵⁾

(1) عباس بن جبارة، "النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري في ظل القانون البحري الجزائري"، مجلة الحامي، منظمة الحامين، العدد 08، سيدي بلعباس، سبتمبر 2017، ص: 70.

(2) المرجع نفسه، ص: 71.

(3) المادة 172 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 05 جوان 1998، وكذا القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 الموافق لـ 15 غشت سنة 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 46، المؤرخة في 15 أوت 2010.

(4) المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المؤرخ في 09 ذي الحجة عام 1420 هـ الموافق لـ 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهينة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية العدد 02، لسنة 2006.

(5) حياة بن عيسى، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 02، تلمسان، 2014، ص: 88.

وليس شرطاً على المرشد أن يقوم بعمله على متن السفينة، فقد تحول بعض الظروف الجوية أو التقنية دون ذلك، فيقوم بالمساعدة عن بعد ويكون ذلك باستخدام وسائل خاصة تسمح له بتتبع خط سير السفينة واستخدام رموز بحرية موحدة ومتعارف عليها بين الريان والمرشد، وهي محددة من طرف OMI.

الهدف الأساسي من هذه العملية هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى المنشآت الميناء أيضاً، فقد أصبح وجود المرشد على متن السفينة مهما جداً أثناء دخولها أو خروجها من الميناء وتحركها به، فتواجهه من شأنه تفادي الكثير من الحوادث كالتلوث البحري وعرقلة الملاحة أو إحداث أضرار بالمنشآت المينائية، خاصة إذا كانت هذه المناطق محفوفة بالمخاطر لكثرة الشعب المرجانية أو الصخور أو لشدة تعرجاتها أو لصعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء لكثرة العوائق التي توجد بها منشآت فنية وصخور وضآلة مياه قاع البحر وإزدحام حركة السفن.⁽¹⁾

ثانياً: القطر البحري

عقد القطر البحري هو: "عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بسحب سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه". وقد بدأ القطر البحري في صورة تقديم مساعدة للسفن المعطلة، نتيجة حادث معين، ثم تطور وأصبح من العقود المسماة، والقطر قد يكون إختياري كما في حالة وجود عطل بالسفينة، ففي هذه الحالة يعد القطر بمثابة زيادة قوة الدفع الذاتية للسفينة المعطلة، حيث تتولى السفينة القاطرة إدارة عملية القطر، ما لم يوجد إتفاق على خلاف ذلك. وفي بعض الأحيان الأخرى يكون القطر إجباري كما في حالة القطر داخل الموانئ، بعد أن إقتضت جسامه الأضرار التي تسببها الحوادث التي تقع لناقلات البترول وغيرها من السفن التي تنقل مواداً ملوثة، وضرورة تدخل القاطرات في تحريك السفن داخل الموانئ.⁽²⁾

وفي نطاق عقد القطر توجد سفينتان الأولى هي القاطرة، والثانية هي المقطورة، وفي الأصل أن يقع بالقرب من الموانئ والشواطئ إلا أنه قد يقع في عرض البحر.

وتعتبر القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية والقانونية للسفينة (القوة المحركة وطاقم يتولى قيادتها وتسييرها)، وأيضاً فإن العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة بمجرد قطرها مادام أن هذا الوصف كان ثابتاً لها من الأصل.⁽³⁾

(1) حياة بن عيسى، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المرجع السابق، ص: 89.

(2) صلاح محمد سليمان، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 2014، ص: 370.

(3) أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2015-2016، ص: 113.

ويزود القطر السفن والعائمات بقوة الدفع اللازمة لدخولها في الموانئ أو خروجها منها، ويفوق ذلك عادة القوة اللازمة لسير السفينة، ويزداد للقطر حالياً بالنسبة للسفن التي تكون آلتها من القوة بدرجة تهدد بالخطر الأرضية والعائمات الصغيرة بالميناء، ولهذا الاعتبار يتعين على تلك السفن أن تتخلى عن قوتها الذاتية، كما أن تلك السفن لا تستطيع الملاحة في مياه ضيقة، وقد يكون القطر لازماً ضروري إذا عطبت أو كسرت آلة السفينة وأحدق بها الخطر، إذ يقدم لها المساعدة اللازمة وينقدها من الغرق، وفي مثل هذه الحالة لا يتعلق الأمر بالقطر بل يعد من قبيل الانقاذ البحري. والقطر عملية مركبة حيث أنها تتطلب بحسب تعريفها عنصرين قاطرة ومقطورة، وعلاوة على ذلك يوجد دائماً أفراد على سطح القاطرة وأفراد على سطح المقطورة بإتمام مختلف العمليات والمناورات التي تتطلبها عملية القطر، ويبقى أن على الجميع تنسيق جهودهم بغية تحقيق ذات النتيجة.⁽¹⁾

أما فيما يتعلق بقطر سفينة في خطر، فليس لكل سفينة الحق في قطر سفينة في خطر، ولكن يجب على ربان السفينة التي ترغب في قطر سفينة أخرى مراجعة سندات الشحن وعقود إبحار السفينة، فإذا كان هناك شرط يخول لربان السفينة قطر سفينة أخرى، يكون له الحق في القطر، أما إذا لم تسمح هذه المستندات بقطر السفينة لسفينة أخرى. فلا يحق لربان السفينة القيام بعملية القطر.

وبالرجوع إلى نفقات القطر،⁽²⁾ تختلف كيفية تحديد الأجر الذي يتعين على مجهزة السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه، أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار، ففي الفرض الأول غالباً ما تتولى السلطات المينائية تحديد تعريف القطر في حين يتولى الإتفاق في الفرض الثاني تحديده.⁽³⁾

ثالثاً: الخدمات الفنية

الخدمات البحرية التي تقدمها الموانئ للسفن تعد أحد أهم مقومات نجاح الموانئ في تلبية إحتياجات السفن الراسية بها، ويتجسد هذا النجاح في نوع وحجم وكلفة التسهيلات المقدمة من الميناء لشركات الخطوط الملاحية التي تتعامل معها، وتتنافس الموانئ فيما بينها في هذا المجال، حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها وخاصة في مجال الخدمات الفنية المتمثلة في الشحن والتفريغ بتوفير الآليات الحديثة كالأوناش والروافع، وكذا أعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات التخزين والمستودعات وغيرها.⁽⁴⁾

(1) أسماء حريز، المرجع السابق، ص: 113.

(2) المرجع نفسه، ص: 114.

(3) حياة بن عيسى، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المرجع السابق، ص: 97.

(4) للتفصيل بشأن هذه الخدمات، راجع: محمد محرم، "دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري"، المطع

عليه يوم: 2019/12/26 على الموقع الإلكتروني: <https://www.inter-review.com/magazine-show-637-ar-hcml>

يتضح مما تقدم، أن الجهود المبذولة حاليا لتعزيز فعالية الإطار القانوني الدولي المتصل بتدابير سلامة وأمن السفن والموانئ البحرية، يتوقف على الإلتزام بجميع متطلبات الإتفاقيات والمعاهدات الدولية الفنية والميدانية، والتي من خلالها يتم بها ضمان شروط ومعايير السلامة البحرية على متن السفن والناقلات، وتشغيلها بفعالية وأمان أثناء دخولها إلى الموانئ أو خروجها منه، وحتى خلال إبحارها، ومما لا شك فيه أن الإلتزام بهذه القواعد كانت ستساهم لولا الإستثناءات التي تضمنها في تحقيق صناعة نقل بحري آمن، وحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن بإعتباره من أهم وأخطر مصادر التلوث البحري.

المبحث الثاني: صلاحيات الدول بشأن سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من السفن

لما كان الإخلال بضوابط الملاحة البحرية الدولية يعرض السفن وما عليها من أرواح وبضائع للخطر، فضلا عن الأضرار الخطيرة التي تلحق بالبيئة البحرية، نتيجة عمليات التسرب التشغيلي أو التسرب الكارثي للمواد النفطية، كان من الضروري على السلطات المختصة أن تعمل على إرساء القواعد التنظيمية والتنفيذية اللازمة لضمان سلامة الملاحة البحرية، ومكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن.

وبناء على ذلك، ووفق لما سبق سأخصص المطلب الأول لدراسة قوانين وأنظمة سلامة الملاحة البحرية لمنع التلوث النفطي من السفن، أعرض في المطلب الثاني تنفيذ هذه القوانين والأنظمة، أما المطلب الثالث سأتناول فيه الضمانات والعوائق الواردة على التنفيذ.

المطلب الأول: إعتداد القوانين والأنظمة اللازمة لضمان سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من

السفن

تختلف صلاحيات الدول بشأن حماية البيئة البحرية من هذا التلوث تبعا لموقعها، وبحسب إختصاصها، وهذا ما جعلني ألقى الضوء على ولاية كل من الدولة الساحلية، دولة العلم، ودولة الميناء، عند إعتدادهم قوانين وأنظمة لمواجهة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، وذلك وفقا لتطورات القانون الدولي للبحار والممارسات الإتفاقية ذات الصلة، ومراعاة للقواعد والمعايير الدولية.

الفرع الأول: صلاحيات الدولة الساحلية

يرى الأستاذ عبد الجليل بلعلي⁽¹⁾ أنه كلما إبتعدنا عن الساحل، فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تضع تفرقة دقيقة بين نظام البحر الإقليمي من جهة، ونظام المنطقة الإقتصادية الخالصة والبحر القاري من جهة أخرى، وهكذا نجد أن المناطق البحرية في القانون الدولي العام، يمكن جملها في ثلاث طوائف، حسب درجة ممارسة الدولة

(1) Abdeljalil Balala, " Les lignes directrices de la loi sur la pêche et l'agriculture à la lumière de la réglementation algérienne ", Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, Vol I, 2004, p: 76.

لسيادتها عليها،⁽¹⁾ مناطق خاضعة لولاية مطلقة للدولة الساحلية، وهي المياه الداخلية، ومناطق تكون للدولة الساحلية عليها ولاية مقيدة، وهي البحر الإقليمي، ومناطق أخرى خاضعة لولاية محدودة، وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة الجرف القاري، وما خرج عنها يدخل في مجال أعالي البحار،⁽²⁾ وفيما يلي سأتطرق لإختصاصات الدولة الساحلية وسلطتها في مواجهة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن في هذه المناطق البحرية.

أولاً: المياه الداخلية

إن أول مسطحات بحرية إمتدت إليها سيادة الدولة هي تلك المياه القريبة من الساحل والتي أطلق عليها تسمية المياه الداخلية،⁽³⁾ وتقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وقد إنطوت المادة الثامنة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، على أقسام وأجزاء أخرى للمياه الداخلية تخضع للنظام المتبع، فيها وهي: الخلجان والبحار المغلقة وشبه المغلقة والتي تقع في إقليم دولة واحدة، وكذا المرفئ والموانئ، والمراسي، وهذا الجزء من البيئة البحرية -المياه الداخلية - تمارس الدولة فيها سيادتها كاملة.⁽⁴⁾

ولقد نصت في هذا الصدد المادة 211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، على أن تضع الدول القوانين والأنظمة الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التابعة لها، أو التي ترفع عملها أو تكون مسجلة فيها، وخفضه والسيطرة عليه، ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، على أن تقوم بالإعلان الواجب عن قوانينها ولوائحها، وأن تبلغها إلى OMI.⁽⁵⁾ ويترتب عن ذلك أن الدولة الساحلية يمكنها وبمحض إختيارها منع السفن الأجنبية من دخول هذه المياه، أو أن تحتكر لنفسها ورعاياها الملاحة فيها، ولا يقيدتها في ذلك سوى ما قد يرد في إتفاقية تكون قد إرتبطت بها.⁽⁶⁾

(1) محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص: 224.

(2) جمال عبد الناصر مانع، القابون الدولي العام (المجال الوطني للدولة: البري -البحري -الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص: 164.

(3) المرجع نفسه، ص: 166.

(4) عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 16.

(5) راشد فهيد المري، الوسيط القانون الدولي العام (نظام قانون البحار)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2014، ص:

150.

(6) جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص: 166.

ثانيا: البحر الإقليمي

الثابت في فقه قانون البحار، أن البحر الإقليمي هو ذلك الجزء من البحر الملاصق لشاطئ الدولة، ويمتد نحو البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا،⁽¹⁾ ولقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 لتنص على أن: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الإقليمية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".⁽²⁾

وهذا الحق السيادي يخول للدولة الساحلية ممارسة سلطات خالصة وكاملة ومطلقة على هذا الجزء من البحر، ولا يحد من مظاهر هذه السيادة سوى إستثناء وحيد أقره القانون الدولي للبحار تيسيرا للملاحة البحرية الدولية، وهو حق المرور البري للسفن الأجنبية، غير أن القيود التي يفرضها هذا الحق⁽³⁾ لا تحول دون قيام الدولة الساحلية بسن التشريعات والأنظمة الخاصة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البري ولا تعرقل هذه القوانين والأنظمة.⁽⁴⁾

غير أن القوانين والأنظمة والتي تفرضها الدولة الساحلية لمواجهة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، لا يمكن أن تتعدى إلى فرض المعايير الخاصة ببناء السفن وتصميمها ومعداتها... إلخ ضمن البحر الإقليمي،⁽⁵⁾ لأن هذا الأمر يؤدي إلى إعاقه حركة الملاحة الدولية، وهدم فكرة المرور البري، إذ يستحيل على السفن الأجنبية أن تلي المعايير المتباينة والمتناقضة أحيانا التي تضعها أكثر من مائة دولة ساحلية. وقد ورد في المشروع الأصلي لإتفاقية ماربول لسنة 1973، نص يحظر على الدول الساحلية صراحة فرض معايير تتعلق ببناء السفن وتصميمها ومعداتها... إلخ أشد مما تقتضيه الإتفاقية إلا فيما يتعلق بالسفن الرافعة لأعلامها التي تعمل تحت رقابتها أو إشرافها. وبالرغم من خلو النص الحالي للإتفاقية من هذا الحكم، إلا أن ذلك لا يعني تحويل الدولة الساحلية سلطة فرض تلك المعايير حتى في حالة غياب المعايير الدولية.⁽⁶⁾

(1) علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2008، ص: 88.

(2) المادة 01/02 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 16 و 17.

(4) راشد فهيد المري، المرجع السابق، ص: 150.

(5) وهو ما بينته المادة 02/21 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(6) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 18، وراجع أيضا:

كما تتولى الدولة الساحلية بالإضافة إلى تنظيم المرور البريء بهدف حماية مصالحها الأساسية من خطر التلوث البحري النفطي، تتولى أيضا الدول الأرخيبيلية أو الدول المشاطئة للمضيق الدولي تنظيم أنظمة المرور فيها، وسأتناول هذه النقاط بشيء من التفصيل فيما يلي:

1- تنظيم المرور البري للسفن في المياه الإقليمية

ويقصد بالمرور هنا،⁽¹⁾ الملاحة عبر المياه الإقليمية دون دخول المياه الداخلية للدولة الساحلية، أو التوقف في موانئها أو محطاتها البحرية، أو المرور عبر هذه المياه الداخلية، والتوقف في الموانئ والمراسي. وإذا كان الشرط الأساسي في هذا المرور، أن يكون متواصلا ومستمرًا، غير أنه يسمح له بالتوقف من أجل إصلاح العطب، أو كان ذلك لقوة القاهرة أو لتقديم المساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في خطر.⁽²⁾

ولقد منحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، للدول الساحلية دورا مهما وحيويا لمواجهة التلوث من السفن، وخاصة إذا علمنا أن هذه المنطقة قريبة من اليابسة، وبالتالي ستكتظ بحركة المرور البريء لتلك السفن والناقلات.⁽³⁾ كما وضعت الإتفاقية قائمة بالأنشطة المتناقضة مع الطابع البريء للمرور، ومن بين هذه الأنشطة الاثنى عشر التي إعتبرتها فيها إضرار بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، هو إقدام السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي على أن: "أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الإتفاقية". وهو ما يعطي للدولة الساحلية الحق في توقيف ممارسة هذا الحق لأنه أصبح لا يتماشى والأغراض التي وضع من أجلها.⁽⁴⁾ بل أن هذا الحق أصبح يتسع أيضا ليشمل حتى حالة التهديد بالتلوث، حيث يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بحظر مرور السفن في مياهها الإقليمية كونها تشكل خطرا على مصالحها.⁽⁵⁾

كما وتشير الإتفاقية إلى أنه يحق للدولة الساحلية تعيين إستخدام الممرات البحرية، ونظم تقسيم حركة المرور للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي،⁽⁶⁾ وتلزم الناقلات على إستعمالها لها من أجل ضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة

(1) المرور البريء حق يجد أصوله الأولى في القانون الدولي العرفي، وتعود هذه الفكرة إلى زمن الحرب الفقهية بين أنصار ومعارض حرية البحار، فقد تحدث عنها كل من الفقيهين Gentis وSelden وبعدهما الفقيه Vatel ليأخذ بها معهد القانون الدولي في دورة باريس سنة 1894، ويتجسد هذا المبدأ رسميا في معاهدة فرساي لسنة 1919، وإتفاقية برشلونة للترانزيت الحر.

(2) محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص: 228.

(3) عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1999، ص: 231.

(4) المادة 02/19 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) J.Y. Morin, op. cit, p: 280.

(6) المادة 01/22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

البحرية،⁽¹⁾ على أن تأخذ بعين الإعتبار توصيات OMI، وأي قنوات تستخدم عادة في الملاحة الدولية، وما لهذه السفن والقنوات المعنية من مميزات خاصة، وما تعرفه من كثافة حركة المرور، مع الإلتزام بتعيين هذه النظم والتقسيمات بواسطة خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.⁽²⁾

2- تنظيم نظام مرور السفن في المياه الأرخيبيلية

إن إعترفت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بسيادة الدولة الأرخيبيلية⁽³⁾ على المياه الأرخيبيلية، فإن ذلك يجب ألا يؤثر على حرية الملاحة الدولية. النظام الذي أخذت به الإتفاقية بشأن حق السفن الأجنبية في ممارسة الملاحة الدولية عبر المياه الأرخيبيلية، هو نظام توفيقى يجمع بين مسألة خضوع المياه الأرخيبيلية لسيادة الدولة الأرخيبيلية، ومن بين إمتيازات ضمان حرية الملاحة الدولية وعدم إعاقتها.⁽⁴⁾ والحديث عن نظام المرور عبر المياه الأرخيبيلية يفرض التمييز بين حق المرور البريء في المياه الأرخيبيلية وحق المرور العابر في الممرات البحرية الأرخيبيلية.

فبالنسبة لحق المرور البريء نصت المادة 52 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أنه: "رهنًا بمراجعة المادة 53 ودون الإخلال بالمادة 50، تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيبيلية، وفقا للفرع الثالث من الجزء الثاني.

للدولة الأرخيبيلية أن توقف مؤقت، دون التمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيبيلية إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنها الإعلان الواجب".

هذا وللدول الأرخيبيلية الحق في وقف العمل بالمرور البريء لفترة مؤقتة من مياهها الأرخيبيلية للسفن الأجنبية كما توقفه في بحرها الإقليمي، ولكن شريطة أن يكون هذا الإيقاف لفترة مؤقتة، وأن يتم بين كافة السفن دون تمييز فعلي أو قانوني بينها، وأن يكون ضروريا لحماية أمن تلك الدولة، وأن لا يتم إلا بعد الإعلان عنه بوقت كاف.⁽⁵⁾

(1) المادة 02/22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 03/22، 04 من الإتفاقية نفسها.

(3) عرفتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 46 منها بأنها: "الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى". ويعني الأرخيبيل في إطار هذه الإتفاقية مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى الحد الذي تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا وإقتصاديا وسياسيا قائما بذاته. راجع: حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013، ص: 136.

(4) جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص: 346.

(5) المرجع نفسه، ص: 346.

أما فيما يخص حق المرور في الممرات البحرية الأرخيبيلية، نجد المادة 53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، قد قررت إعطاء للدول الأرخيبيلية الحق في تحديد ممرات بحرية وطرق جوية فوقها، تكون ملائمة بمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلًا وسريعًا خلال أو فوق مياهها الأرخيبيلية والبحر الإقليمي الملاصق فيها.⁽¹⁾ وتجزئ الإتفاقية للدولة الأرخيبيلية أن تضع تظمها لتقسيم حركة المرور لتأمين سلامة مرور السفن عبر القنوات الضيقة في تلك الممرات البحرية،⁽²⁾ كما تملك الدولة الأرخيبيلية سلطة التغيير إذا إقتضت الظروف ذلك، بشرط الإعلان عن هذا التغيير،⁽³⁾ شريطة أن تتطابق تلك الممرات ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة بشكل عام.⁽⁴⁾ كما يجوز للدول الأرخيبيلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور في الممرات الأرخيبيلية لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري بما يؤدي إلى منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه من قبل السفن، مع أعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف المواد النفطية، ويقع على السفن الأجنبية أن تمتثل لهذه القوانين والأنظمة.⁽⁵⁾ بما في ذلك الإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر، ومنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، والذي يمثل التلوث النفطي أحد أبرز صور التلوث من السفن.⁽⁶⁾

3-تنظيم مرور السفن في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

المضائق الدولية عبارة عن ممرات طبيعية ضيقة بين كتل أرضية تصل بين بحرين أو بين مساحات كبيرة من المياه، ويستخدم عادة للملاحة الدولية،⁽⁷⁾ وتختلف الصلاحيات الممنوحة للدول المشاطئة للمضيق من أجل منع التلوث النفطي من السفن باختلاف نظام المرور العابر، ومضائق تخضع لنظام المرور البريء المعمول به في البحر الإقليمي.⁽⁸⁾

(1) حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص: 135، وللتفصيل أكثر راجع:

Lucchini Laurent et Voebkel Michel, Droit de la mer, Tome I : La mer et son droit, Les espaces maritimes, Pédonne, Paris, 1990, p: 37.

(2) المادة 06/53 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 07/53 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 08/53 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 01/42، 04 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي تمت الإحالة إليها بموجب المادة 52 من نفس الإتفاقية.

(6) المادة 02/39 من الإتفاقية نفسها، والتي تمت الإحالة إليها بموجب المادة 54 من نفس الإتفاقية.

(7) عبد الغفور بوسنة، "قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه إتفاقية مونتنيغوباي"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، المجلد ب، العدد 48، ديسمبر 2017، ص: 69.

(8) حسب أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، هناك أربعة أنواع من المضائق الدولية، كل منهما يخضع لنظام خاص به؛ حيث نصت عليهم كالتالي:

- المضائق التي تنظم المرور فيها، كلياً أو جزئياً، إتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل (المادة 35/ج). =.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ويقصد بالمرور العابر وفقا للمادة 02/38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ممارسة حرية الملاحة والطيران من أجل هدف واحد، وهو المرور العابر المستمر والمتواصل في المضائق بين منطقة من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة، ومنطقة أخرى من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة،⁽¹⁾ ولقد خولت الإتفاقية السابقة للدول المشاطئة لتلك المضائق الدولية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن أن تعمل على تعيين الممرات البحرية وأنظمة تقسيم حركة المرور، حينما يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن،⁽²⁾ كما خولت لها أيضا أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر، تهدف إلى جانب ضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري بما يؤدي إلى منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق،⁽³⁾ وقد الزمت السفن الأجنبية بالتقيد بهذه التشريعات والأنظمة خلال مرورها في المضيق،⁽⁴⁾ إضافة إلى تحمل دولة العلم عبئ المسؤولية الدولية عن أي أضرار أو خسارة تلحق بالدول المحاذية للمضيق عند إنتهاك السفن التي تتمتع بالحصانة السيادية لتلك القوانين والأنظمة.⁽⁵⁾

يتضح مما تقدم أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لم تمنح للدول الساحلية المشاطئة للمضائق الدولية، سلطات تقديرية واسعة لتنظيم التلوث من السفن وشؤون الملاحة فكانت قد أخضعتها إلى ضوابط دولية في هذا

-- المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة (المادة 37).

- المضيق المشكل بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق ووبر هذه الدولة ووجد في إتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة إقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية (المادة 01/38).

- وأخيرا ما نصت عليه المادة 07/45، ب، المضائق الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية.

وإذا كانت النوعية الأولى تخضع لأحكام الاتفاقيات الخاصة بها، فإن الملاحة في النوع الثاني تخضع لنظام المرور العابر، أما النوعين الآخرين يخضعان لنظام المرور البريء المعمول به في البحر الإقليمي. للتفصيل راجع: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص: 153 151، عبد الغفور بوسنة، المرجع السابق، ص 70-74، وأيضا:

Lucchini Laurent et Voebkel Michel, op. cit, p :393.

(1) محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص: 231.

(2) المادة 01/41 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 01/42، ب من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 04/42 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 05/42 من الإتفاقية نفسها.

الخصوص، تحددها إتفاقيات دولية قائمة ونافاذة منذ زمن طويل، هذا بالإضافة إلى تجريمها حتى من السلطة التقديرية في وضع المعايير الوطنية المكملة للمعايير الدولية والمتعلقة بتصريف المواد النفطية من السفن.⁽¹⁾

وهنا أرى، أنه كان يجب توسيع سلطات الدول المشاطئة للمضيق من أجل تنظيم المرور العابر كتلك المقررة للدول الساحلية بشأن تنظيم مرور السفن والناقلات في بحرها الإقليمي، كونها من أكثر الدول تضررا بالتلوث، على أن يتم خلق نوع من التوازن بين مصالح الدول المشاطئة للمضايق الدولية لغرض حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن من جهة، ومصالح الجماعة الدولية لممارستها عمليات الملاحة الدولية من جهة أخرى.

أما نظام المرور البريء المطبق على المضائق الدولية، والمنصوص عليها في المادة 01/38 والمادة 01/45، ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ووفقا لنص المادة 01/45 من الإتفاقية نفسها، تمارس الدول المشاطئة للمضيق نفس الصلاحيات التي تمارسها الدول الساحلية بشأن تنظيم المرور البريء في بحرها الإقليمي من أجل منع التلوث البحري النفطي من السفن.

ثالثا: المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة

يمكن تعريف المنطقة المتاخمة بأنها: "منطقة للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية وملاصقة له تمارس عليها الدولة بعض الإختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها".⁽²⁾ كالرقابة الضرورية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والضريبية، وتنظيمها المهجرة والصحة داخل إقليمها أو في بحرها الإقليمي.⁽³⁾

وإنطلاقا من نص المادة 33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تمارس الدولة الساحلية السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها المذكورة أعلاه داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، وهو ما يمنح للدولة الساحلية الحق في أن تمارس سلطات تشريعية وإدارية في المنطقة المتاخمة، وتلزم الغير بإحترامها.⁽⁴⁾

والسؤال المطروح هنا، وعلى إعتبار أن جميع السفن تتمتع بحرية الملاحة في هذه المنطقة، هل تملك الدولة الساحلية سلطة سن قوانين وأنظمة في منطقتها المتاخمة لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن الأجنبية المارة؟

في الحقيقة إذا تقيدنا بنص المادة 33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والمادة 24 من إتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958، فإنه لا يمكن للدولة الساحلية أن تمد إختصاصها

(1) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 54.

(2) حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص: 135.

(3) المادة 01/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، الطبعة الأولى، الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص: 144.

التشريعي على منطقتها المتاخمة، فكل من النصين صريحين في كون هذا الإختصاص، قاصر على إقليم الدولة الساحلية وبحرها الإقليمي.⁽¹⁾

إلا أنه وحسب رأيي، وبالرجوع لأحكام نص المادة 192 من الإتفاقية السابقة، والتي صرحت بأن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، فهي بذلك تكون قد أرست إلتزاما يقع على عاتق كافة الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف مصادر التلوث البحري، وهو ما يسمح لها أن تمد إختصاصها التشريعي في منطقتها المتاخمة للتصدي للتلوث النفطي من السفن وخفضه والسيطرة عليه، على إعتبار أن هذا النوع من التلوث لا يعرف حدود جغرافية نظرا للاتصال الطبيعي والحر.

كما وأنه بالرجوع إلى كل من المادة 24 من إتفاقية جنيف لسنة 1958، والمادة 33 من إتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، نجد بأنها تشير إلى حق الدولة الساحلية في أن تمارس السيطرة اللازمة، من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو البيئية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، وهو ما يفهم منه ضمنا حق الدولة الساحلية في أن تقوم بما يلزم، وبما تراه ضروريا لحماية مصالحها، بما في ذلك فرض التصريح لممر سفن معينة في منطقتها المتاخمة أو لدخولها بحرها الإقليمي.

وهي نفس النقطة التي أشار إليها سهيل حسين الفتلاوي بقوله: (ومن هذا المنطلق، تتواجد في المنطقة المتاخمة السلطات الجمركية والضريبية وحرس الحدود والهجرة والمؤسسات الصحية، من أجل عدم خرق قوانينها وأنظمتها ومنح التصاريح بذلك، لدخول السفن الأجنبية إلى بحرها الإقليمي إذا تطلب ذلك...)⁽²⁾.

أما المنطقة الإقتصادية الخالصة فهي نقد فكرة قانونية جديدة جاءت بها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لمواجهة مطالب الدول الساحلية في مد ولايتها الإقليمية إلى مسافة تبعد كثيرا لما سبق أن أقره لها القانون الدولي التقليدي،⁽³⁾ وهي منطقة بحرية واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ولا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري مقاسه من خط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، ووفقا للنظام القانوني المقرر في الإتفاقية لا تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، وكل ما لهذه الأخيرة عليها هي حقوق سيادة لإكتشاف وإستغلال الثروات البيولوجية وغير البيولوجية،

(1) خالد بوزيدي، المرجع السابق، ص: 149.

(2) المرجع نفسه، ص: 151 و 151.

(3) ولدت فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة منذ زمن بعيد، إلا أن تقنينها لم يتم في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وكانت دول أمريكا اللاتينية هي السبابة بمطالبتها فأعلنت الشيلي في جوان 1947، إمتداد سيادتها على الجرف القاري والمياه التي تعلوه إلى 200 ميل بحري، إنطلاقا من سواحلها مستندة في ذلك على مبررات قانونية وأخرى إقتصادية، ويقع ضمن الأولى خاصة إعلان بنما لسنة 1939، الذي تخالفه ولا تتعارض معه مطالبهما، وكذلك إعلان ترومان لسنة 1945. راجع: محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص: 233 و 234، وراجع أيضا:

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

وولاية محدودة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وإقامة وإستعمال الجزر الصناعية و المنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري.⁽¹⁾

وتقضي إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، صراحة بعد النص على الحقوق السيادية للدولة الساحلية في منطقتها الإقتصادية بولايتها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها،⁽²⁾ وهنا يثار سؤال هام ما هي الطبيعة القانونية لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة في مسائل حماية البيئة البحرية من التلوث؟.

يرى الفقيه الفرنسي Claude Douay⁽³⁾ في تفسير معنى حقوق السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية على حقوقها ذات الطبعة الإقتصادية، وحقوق الولاية المخولة للدول الساحلية من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث، أنه سواء كانت الحقوق التي خولتها الإتفاقية للدولة الساحلية على المنطقة الإقتصادية الخالصة هي حقوق سيادة أو حقوق ولاية، فما هي إلا مظهر من مظاهر التوسع في إختصاصات الدولة الساحلية على مناطق في أعالي البحار، على خلاف ما كانت تتمتع به هذه الدول من إختصاصات في ظل القانون الدولي التقليدي، حيث كان القانون الدولي لا يتعرف لها إلا باختصاص في حدود سيادتها على مياهها الإقليمية باستثناء الإختصاص الخاص المقيد في المنطقة المتاخمة.

ويرتبط هذا التوسع في الإختصاصات المخولة للدولة الساحلية على منطقتها الإقتصادي بظروف وطبيعة هذه المنطقة المستحدثة في الفكر القانوني والتي تنفرد بطبيعتها الإقتصادية، وأن الإتفاقية الجديدة إذا كانت قد قررت للدولة الساحلية حقوق سيادة على منطقتها الإقتصادية تماثل تلك الحقوق السيادية المقررة لها في بحرها الإقليمي، فإنه من الضروري أن يكون تحت تصرف الدولة الساحلية إختصاصات أخرى لتحقيق الحماية لحقوقها السيادية في هذه المنطقة. هذه الإختصاصات من وجهة نظر هؤلاء الفقهاء عبارة عن ولاية قضائية تختلف في مفهومها عن الحق السيادي المقرر للحقوق ذات الطبيعة الإقتصادية، بمعنى أن التوسع في الإختصاص على المياه السطحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة في مسألة حماية البيئة البحرية ضد التلوث، هو نوع من الولاية القضائية بحاله قانون العقوبات وليس حق سيادي مثل: الحقوق التي ترد على الموارد البيولوجية وغير البيولوجية، وهذه الولاية القضائية وحفاظا على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، كما هو وارد في المادة 58 يجب أن لا تمارس إلا بالقدر الذي تسمح به الإتفاقية صراحة.⁽⁴⁾

(1) عبد الله نوار شعت، الحماية الدولية للحدود البحرية والمناطق الإقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص : 15، وللتفصيل بشأن هذا الموضوع، راجع:

David Ruzié, Droit international public, 15 Edition, Dalloz, Paris, 2000, pp: 146-149.

(2) المادة 01/56 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) Claude Douay, les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive, Pédone, Paris, 1984, pp: 213-220.

(4) عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 24.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ومن أهم مظاهر التوسع في هذه الإختصاصات المخولة للدولة الساحلية هي فكرة المنطقة الإقتصادية الخالصة، حيث خولت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، للدولة الساحلية سلطات وإختصاصات في مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن، فلها أن تعتمد من القوانين والأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه في هذه المنطقة، مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية المقبولة، والموضوعة من قبل OMI أو مؤتمر ديبلوماسي.⁽¹⁾

كما قضت الإتفاقية السابقة ضمن أحكامها حكما خاص فيما يتعلق بمكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، يتضمن منح الدولة الساحلية إذا ما توافرت لها أسباب واضحة للإعتقاد بأن القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بهذا النوع من التلوث، غير كافية لمواجهة ظروف خاصة يعاني منها قطاع معين من المنطقة الإقتصادية الخالصة، لأسباب تقنية معترف بها، وتتعلق بأحواله الأفيانوغرافية والإيكولوجية، وكذلك بإستخدامه أو حماية موارده، وبالطابع الخاص للمرور فيه، جاز للدولة الساحلية أن تعتبر هذا القطاع منطقة خاصة، وتضع له أنظمة قانونية خاصة لمنع التلوث من السفن، وتنظيم حالات التصريف والممارسات الملاحية.⁽²⁾

وفي سبيل الحد من سلطة الدولة الساحلية في هذا المجال، على أنه رأت الدولة الساحلية أن قطاعات خاصة من منطقتها الإقتصادية تتطلب إتباع إجراءات خاصة للوقاية من التلوث الناجم عن السفن، فإنه يجب على هذه الدولة أن تعتمد بالنسبة إلى ذلك القطاع، وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعينها الأمر عن طريق OMI إلى توجيه تبليغ بشأن هذا القطاع إلى تلك المنظمة تثبت فيه الأدلة التي تستند إليها في ضرورة إتخاذ هذه الإجراءات، ولهذا المنظمة أن تبت في هذا الإخطار خلال 12 شهرا من إستلام التبليغ، وإذا وافقت المنظمة بعد إقتناعها بهذه الأدلة لا تصبح هذه القوانين والأنظمة سارية في حق السفن الأجنبية إلا بعد مضي شهر من تقديم التبليغ إلى المنظمة.

كما يجوز للدولة الساحلية أيضا لأسباب معقولة أن تحظر OMI برغبتها في إعتقاد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع الذي سبق وأن أبلغت المنظمة بشأنه من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

ولكن في جميع الحالات لا يجب أن تتضمن القوانين والأنظمة التي ترغب الدولة الساحلية في إعتقادها في المنطقة الإقتصادية بوجه عام، وفي القطاعات الخاصة أي قوانين ولوائح تتعلق بتصميم السفن وبنائها وتجهيز أطقمها خلاف القواعد الدولية المقبولة. إذن يمكن القول بأن الإطار الذي يجب أن تجري حوله هذه القوانين والأنظمة المخولة للدولة الساحلية إعتقادها هي القوانين والأنظمة المتعلقة بتنظيم حالات التصريف من السفن والممارسات الملاحية الأخرى.⁽³⁾

(1) المادة 05/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 06/211، أ من الإتفاقية نفسها.

(3) للتفصيل راجع: محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص: 277 و278.

رابعا: الجرف القاري ومنطقة أعالي البحار

توسعت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في تعريفها للجرف القاري على خلاف إتفاقية جنيف للجرف القاري لسنة 1958، فعرفت الجرف القاري في نص المادة 01/76 منها بأنه: "قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحار الإقليمية في جميع أنحاء الإمتدادات الطبيعية لأقاليم الدول الساحلية البرية حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 300 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".⁽¹⁾ ومن خلال ذلك يظهر جليا أن الجرف القاري في هذا الجزء لا يتعرض للتلوث الناجم عن حركة النقل للسفن أو الناقلات بصورة مباشرة، إذ تمس هذه الأخيرة العمود المائي للجرف القاري الذي لا يخلو أن يكون منطقة إقتصادية أو بحر عالي.⁽²⁾

وما يمكن القول أن إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، منحت للدول الساحلية اللجوء للقيام ببعض الإجراءات للحفاظ على مصالحها وأمنها، وكذا أمن مستعملي مختلف مناطقها البحرية ومحاربة التلوث،⁽³⁾ وما يشمل ذلك من تنظيم حركة مرور السفن وإقامة مناطق الأمان للحيلولة دون حصول حوادث التلوث،⁽⁴⁾ بل قد يصل الأمر إلى منع المرور والملاحة في بعض المناطق المعنية مؤقتا، إذا كان ذلك ضروريا لحماية أمنها.⁽⁵⁾

أما منطقة أعالي البحار يدخل في مفهومها جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية.⁽⁶⁾ وفي هذه المنطقة تخضع السفن إلى ولاية دولة العلم، وتستند هذه القاعدة إلى كون البحر العالي لا يخضع لسيادة أي دولة من الدول، ومن ثم فإن دولة العلم هي الملزمة بوضع الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع التلوث من السفن التي تحمل علمها من أي تلويث أثناء ممارستها للملاحة الحرة في أعالي البحار، وبمقابل الحقوق الممنوحة للدول جميعا فهي ملزمة بأن لا تأتي من الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية لذلك الجزء منها ووفق لأحكام المادة 94 من الإتفاقية،⁽⁷⁾ كما وتتمتع الدول وخروجها عن القواعد العامة بسلطة التدخل لحماية لمصالحها المتأثرة أو المهتدة بالحوادث البحرية النفطية الناجمة عن السفن، وهو ما أشارت إليه المادة 221 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، إلى هذا التدخل حينما يكون الخطر جسيما أو وشيكا.

(1)David Ruzié, op. cit, p:147.

(2)عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص:162.

(3)محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص:247.

(4)عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص:56.

(5)محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص:248.

(6)المادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(7)عبد عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص:122.

وبالرغم من أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، قد أتاحت للدول الساحلية أن تتخذ إجراءات ضرورية، بهدف تنظيم الملاحة داخل المياه الإقليمية، إلا أنها أكدت على حرية الملاحة بشكل عام في أعالي البحار، وإشترطت أن أي إجراءات تتخذ بهدف حماية البيئة، يجب أن تكون ذات معايير دولية محددة، فالقوانين واللوائح التي تضعها الدول الساحلية لخفض التلوث أو الحد منه، والذي ينتج عن أنشطة السفن، يجب أن تتفق والمعايير العامة العلمية التي تقرها المنظمات الدولية المتخصصة أو المؤتمرات الدولية، وذلك على فرضية أن السيطرة على تلوث البيئة لا يمكن أن تضطلع به الدول الساحلية منفردة، وإنما يستلزم أن توافق عليه كل الدول، وتحترمه جميع السفن دون إستثناء، فالمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، ليس المعني به الدول الساحلية وحدها.⁽¹⁾ على أنه يجب التنبيه أن تدخل الدولة الساحلية لمكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن في منطقة أعالي البحار يخضع لضوابط وقيد، حددتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969، المتعلقة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، وهو ما سأتناوله بالتفصيل في المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الثاني من دراستي هذه.

الفرع الثاني: صلاحيات دولة العلم

من المبادئ المستقرة في القانون الدولي خضوع السفينة لإختصاص دولة العلم، كنتيجة طبيعية لحملها جنسية هذه الدولة،⁽²⁾ وفي المقابل إهتمت العديد من التشريعات والإتفاقيات الدولية بتسجيل السفن ووضع الضوابط اللازمة لذلك، وفي مقدمة هذه الإتفاقيات إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وإتفاقية الأمم المتحدة لشروط تسجيل السفن لسنة 1986، وجميع هذه الإتفاقيات قد أقرت حق كل دولة في تسيير سفن ترفع علمها في البحار والمحيطات، وتكتسب السفينة جنسية الدول التي ترفع علمها، وهي التي تحدد مركزها القانوني في وقت السلم والحرب، بحيث لا يجوز لأي سفينة أن ترفع علم أكثر من دولة، وكذلك لا يجوز تسجيل السفينة في أكثر من دولة في نفس الوقت، كما أقرت الإتفاقيات السابقة بأنه يحق لكل دولة تحديد شروط منح جنسيتها للسفن، وهذه الشروط تكون متباينة من دولة إلى أخرى طبقا للغرض الذي تستهدفه الدولة.⁽³⁾

وفقا لمقتضيات إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وأحكام إتفاقية ماريول 78/73، وإجراءات وقائي تلتزم دولة العلم إمتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية التي لها الأثر في خفض التلوث ومنعه، وذلك من خلال اتخاذها التدابير التشريعية والإدارية اللازمة لمراعاة تلك القواعد والمعايير،⁽⁴⁾ حيث تقوم دولة العلم باعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها

(1) راشد فهيد المري، المرجع السابق، ص: 156.

(2) J.Y. Morin, op, cit, p: 338.

(3) أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، المرجع السابق، ص: 63.

(4) صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987، ص: 514 و515.

وخفضه والسيطرة عليه، ويشترط في هذه القوانين والأنظمة ألا تكون أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة وهي OMI أو مؤتمر ديبلوماسي عام،⁽¹⁾ كما وتتخذ دولة العلم التدابير اللازمة لمنع هذا النوع من التلوث عند اعتمادها للقوانين والأنظمة المطبقة على السفن الرافعة لعلمها، إذ يجب أن يكون غرضها منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ، وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن، وبناءها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها،⁽²⁾ كما يجب على كل دولة أن تتخذ بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، وأن تتضمن هذه التدابير ما يكون ضرورياً لتأمين أن يكون الريان والضباط وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على دراية بالأنظمة الدولية للمنطقة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.⁽³⁾ فضلاً عن إلزام سفنها بالخضوع لأنظمة وقوانين الدول الساحلية على نحو ما بينته سابقاً.

وإنطلاقاً مما سبق، يتضح أن الإختصاص الشخصي لدولة العلم على السفن الرافعة لعلمها للوقاية من التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، لم يعد إختصاص مطلق حتى في المناطق الخارجة عن الولاية الوطنية لأي دولة، بل مقيد بمراجعة القواعد والمعايير الدولية من جهة، وبالقوانين والأنظمة الوطنية في المناطق الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية من جهة أخرى.

الفرع الثالث: صلاحيات دولة الميناء

بالإضافة إلى إختصاص الدولة الساحلية ودولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، خولت أحكام إتفاقية ماريول 78/73، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السنة 1982، إختصاصات تمارسها في هذا المجال، غير أن إختصاص هذه الأخيرة، كدولة ميناء والتي هي في الواقع دولة ساحلية، لا تمارسه إلا بمناسبة تواجد سفينة بأحد موانئها، أو في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ.⁽⁴⁾

ومن الإختصاصات الممنوحة لدول الميناء، والتي تمارسها بشأن وقاية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، هو إختصاصاتها في أن تفرض على السفن الأجنبية شروطاً خاصة للدخول إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ، وبشرط إعلان هذه الشروط صراحة إلى OMI.

(1) المادة 211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المادة 24 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(2) المادة 03/194، ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 03/94، 04 من الإتفاقية نفسها.

(4) سيدي أحمد بونعاج، الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2003-2004، ص: 47.

ومن هذه الشروط مثلا، عدم السماح للسفن التي تحمل مواد خطيرة بدخول هذه المناطق، وعدم السماح لنقلات البترول الضخمة بالمرور بالقرب من الشاطئ، أو الموانئ، وتحديد مسافات معينة لمرورها أو دخولها أحد الموانئ، كما أن لدولة الميناء أن تقوم بتنظيم عملية تفريغ السفن الأجنبية لحمولاتها في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ. وتمارس دولة الميناء سلطتها في وضع شروط الدخول في موانئها أو محطاتها البحرية النهائية طبقا لتشريعها الداخلي، بيد أن هذه السلطة ليست مطلقة بل تكون مقيدة بعدة شروط تستهدف أمن الملاحة البحرية وحرية إستخدام البحار والمحيطات في الملاحة الهادئة، ومن هذه الشروط ألا تنطوي القوانين أو اللوائح التي تصدرها دولة الميناء على معنى التمييز قانون أو فعلا بين سفن الدول المختلفة،⁽¹⁾ وألا تعرض هذه القوانين واللوائح أمن الملاحة للخطر أو تسبب بأي طريقة أخرى مخاطر لسفينة ما أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون،⁽²⁾ وبشرط أخير أن تعلن هذه الشروط إلى OMI، على أن يتم ذلك الإعلان قبل تطبيقها بوقت كاف.

المطلب الثاني: تنفيذ القوانين والأنظمة اللازمة لضمان سلامة الملاحة، ومنع التلوث النفطي من

السفن

مثلا عمد المشرع الدولي على إعطاء الدول صلاحيات بشأن اعتماد قوانين وأنظمة لضمان سلامة الملاحة ومكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه، فإنه منح لها في المقابل سلطة تنفيذ هذه القوانين والأنظمة وتوزيعها بين الدولة الساحلية، ودولة العلم، ودولة الميناء تحقيقا للمصالح الخاصة لكل دولة والمصالح المشتركة لباقي الدول، وهو ما يتم التطرق إليه وفق للعناصر التالية:

الفرع الأول: صلاحيات الدولة الساحلية

تعتبر الدولة الساحلية من أكثر الدول تضررا من تلوث البيئة البحرية، فالملاحظ أن أكثر نصف حركة مرور السفن والنقلات تكون في ميناء تلك الدول، ولذلك تعترف مبادئ القانون الدولي الحالي لكل دولة ساحلية دون غيرها بسلطات أكبر في الرقابة على التلوث، وهذا يعكس إقرارا بالمصالح الخاصة للدول الساحلية،⁽³⁾ وإن كانت من الإتفاقيات السابقة كانت قد منحت الإختصاص المطلق لدولة العلم في مجال اعتماد وتنفيذ قوانين وأنظمة حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، إذ تقضي المادة السادسة من إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار على أن: "السفن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط... ويجب أن تخضع لإختصاصها الخالص في أعالي البحار". وهو ما

(1) المادة 227 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 225 من الإتفاقية نفسها.

(3) بدوي حسني علي شكر، الحماية القانونية الدولية للبيئة الساحلية من التلوث (دراسة تطبيقية على السواحل المصرية)، أطروحة دكتوراه في

القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 2009، ص: 59.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

كان يعني أنه لا يجوز مراقبة السفن أو تفتيشها أو حجزها إلا من قبل دولة العلم.⁽¹⁾ وهوما أكدته أيضا إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، حيث لم تمنح للدولة الساحلية إلا حق تنبيه دولة العلم لحالات تلويث البيئة البحرية، وذلك من خلال تبليغها بالإنتهاكات المرتكبة من قبل سفنها،⁽²⁾ فقد منحت هذه الإتفاقية الحق للدول الأطراف في الطلب من دولة العلم بإتخاذ الإجراءات اللازمة، لمنع منتهكي أحكام الإتفاقية ومعاقبتهم، حينما ألزمت دولة العلم بتولي التحقيق عن إنتهاكات أحكام الاتفاقية عند تزويدها بأدلة الإثبات الكافية، والبدء بإدارة الدعوى القضائية في حالة كفاية أدلة الإثبات بالتهوض بها ضد مالك السفينة أو ربانها، مع وجوب إخبار الدولة مقدمة المعلومات بنتيجة الدعوى.

وبالإضافة إلى إختصاص دولة العلم في تنفيذ قواعد التلوث أشارت الإتفاقية إلى إختصاص الدولة الساحلية بنصها على عدم جواز (تفسير ماورد في الاتفاقية بصورة تؤدي إلى الإلتقاص من سلطات أية حكومة متعاقدة، بإتخاذ التدابير اللازمة ضمن ولايتها عن أية مسألة تخصها الإتفاقية أو فيما يتعلق بتوسيع ولاية أية حكومة متعاقدة). وبذلك فإن نصوص تلك الإتفاقية تنفذها دولة العلم بصورة رئيسية، ولكن دون الإخلال بسلطات الدولة الساحلية في تنفيذ قواعد الإتفاقية ضمن مجراها الإقليمي ومياهها الوطنية، بإتخاذ الإجراءات الإدارية والقضائية للمعاقبة عن إنتهاكات أحكام الإتفاقية. ولم يتغير الوضع في ظل التعديلات المقترحة للإتفاقية، كما أن الإتفاقية لم تغير من نظام التنفيذ الذي تفره قواعد القانون الدولي العرفي والإتفاقيات الدولية العامة، حيث أن الفرصة الوحيدة التي تتاح للدولة الساحلية بالقبض على السفينة المخالفة وإنزال العقاب بها، هي عندما تكون ضمن المياه الإقليمية وقد لوثتها.⁽³⁾

كما أن إتفاقية ماربول 78/73، هي الأخرى أقامت في تنفيذ قواعد التلوث على أساس الجمع بين إختصاص الدولة الساحلية ودولة العلم، إذ أشارت إلى وجوب حظر إنتهاكات قواعد الإتفاقية والأنظمة الملحقة بها، والمعاقبة عليها بموجب قانون دولة العلم وبموجب قانون الدولة التي يحصل إنتهاك ضمن إختصاصها. وفي حالة كفاية أدلة الإثبات، تلتزم دولة العلم بإدارة الدعوى، وفرض الجزاءات على السفن التي يثبت إنتهاكها لنصوص الإتفاقية بصرف النظر عن موقع حصول الإنتهاك. وعند وقوع الإنتهاك ضمن إختصاص الدولة الساحلية فلها في إدارة الدعوى الجنائية طبقا لقانونها أو نقلها إلى دولة علم السفينة لكي تتولى إجراء المحاكمة وفرض الجزاءات.⁽⁴⁾

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، جامعة الملك سعود للنشر العلمي والمطابع، الرياض، السعودية، 1997، ص:146.

(2) المادة 10 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(3) للتفصيل راجع: عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص:223.

(4) المادة 04 من إتفاقية ماربول 78/73.

أما عن طبيعة ونطاق إختصاصها الدولة الساحلية، فقد أحالت الإتفاقية حسم هذه المسألة إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار،⁽¹⁾ إضافة إلى وجوب تفسير مصطلح (الولاية) في هذه الإتفاقية في ضوء القانون الدولي الساري وقت تطبيق هذه الإتفاقية أو تفسيرها.⁽²⁾

وقد كانت الغاية من إضفاء المرونة على النص الأخير إتاحة الفرصة لأحكام الإتفاقية لكي تستجيب لتطورات القانون الدولي اللاحقة فيما يتعلق باختصاص الدولة الساحلية،⁽³⁾ إذ قد اعترفت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والمنبثقة عن مؤتمر قانون البحار للدولة الساحلية بسلطات خاصة في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية والأنظمة الوطنية للوقاية من التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن وذلك حسب نوع وجسامته الإنتهاكات المرتكبة من قبل السفن، وتصنف هذه السلطات إلى إجراءات ضبطية تتعلق بضبط إنتهاكات السفن الأجنبية (أولاً)، وإجراءات تتعلق بمتابعتها جنائياً (ثانياً).

أولاً: الإجراءات الضبطية

يعتبر الضبط أحد الوسائل ذات الفعالية لتعميم الصفة الإلزامية للنظم والقواعد والمعايير الدولية، وهو يتخذ عدة صور تختلف كل منها عن الأخرى،⁽⁴⁾ وذلك على النحو التالي:

1- طلب تقديم المعلومات: عند إشتباه دولة ساحلية وتتوفر لديها أسباب واضحة للإعتقاد بأن سفينة أجنبية مبحرة في بحرها الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، قد إرتكبت إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية والوطنية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة، يجوز لهذه الدولة أن تطالب من السفينة التي إرتكبت المخالفة تقديم معلومات عن هويتها، وميناء تسجيلها، وميناء زيارتها الأخيرة، وميناء زيارتها التالية، وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان الإنتهاك قد وقع.⁽⁵⁾

وتلتزم دولة العلم بسن القوانين والأنظمة، وإتخاذ التدابير الأخرى لإجبار السفن التابعة لها على الإمتثال لطلبات المعلومات التي توجهها لها الدولة الساحلية.⁽⁶⁾

(1) المادة 02/09 من إتفاقية ماربول 78/73.

(2) المادة 03/09 من الإتفاقية نفسها.

(3) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 225.

(4) عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1985، ص: 81.

(5) المادة 03/220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(6) المادة 04/220 من الإتفاقية نفسها.

2- سلطة تفتيش السفن: يجوز للدولة الساحلية أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا، حيث تمارس هذه الدولة الساحلية هذا الحق في نطاق حقها في الرقابة على السفن التي تتواجد في مناطقها البحرية بقصد التأكد من أن هذه السفن لا تتسبب تلوثا للبيئة البحرية.⁽¹⁾

ومن أجل التحقق من ارتكاب سفينة أجنبية لإنتهاك للقواعد الوطنية والدولية الخاصة بمنع التلوث النفطي من السفن،⁽²⁾ عندما تكون مبحرة في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تخضع هذه السفينة لإجراءات التفتيش، وذلك في الحالتين التاليتين:

الحالة الأولى: يحق للدولة الساحلية في حالة وجود قرائن عن إنتهاك سفينة معنية أثناء مرورها في البحر الإقليمي للقواعد والمعايير الدولية والوطنية الخاصة لمنع التلوث النفطي من السفن وخفضه والسيطرة عليه، أن تقوم بإجراءات التفتيش المادي.⁽³⁾

الحالة الثانية: وفي حالة احتمال ارتكاب سفينة أجنبية عند إبحارها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، لإنتهاك للقواعد والمعايير الدولية أو القوانين الدولية الساحلية، وترتب عن هذا الانتهاك تصريف كبير بسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام في البيئة، فإنه يحق لهذه الدولة الساحلية أن تخضع هذه السفينة للتفتيش المادي في الأمور المتصلة بإنتهاك، وذلك أثناء إبحارها في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة.⁽⁴⁾ ويجدر التنبيه إلى أن الدولة الساحلية لا تقوم بهذه الإجراءات إلا في حالة عدم إستجابة السفينة لتقديم المعلومات المطلوبة أو اذا كانت المعلومات مختلفة عن الحالة الواقعية أو الظاهرة، يمكن إجراء التفتيش المادي في الأمور المتعلقة لإنتهاك.⁽⁵⁾

بالنسبة للحالة الأولى، يكون للدولة هذا الحق حيثما تكون المخالفة المرتكبة قد وقعت في البحر الإقليمي، والسبب في ذلك هو الخطورة الناجمة عن قرب موقع تحقق المخالفة من شاطئ الدولة الساحلية وتهديده لمصالحها الساحلية، أما بالنسبة للحالة الثانية، فإن عامل التشديد لا يتوقف فقط على العنصر المكاني، حيث أن مجال وقوع المخالفة يتسع ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة، وإنما يعود أيضا إلى العنصر المادي، عندما تعين الدولة الساحلية بدءا

(1) نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص:341.

(2) ويقصد من ذلك أن تكون المخالفة التي ارتكبت من السفينة الأجنبية عبارة عن ذلك عند إنتهاك للقوانين والمعايير الدولية التي تهدف إلى المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث البحري، أي إنتهاك للقواعد الخاصة باتفاقية لندن لسنة 1954 وتعديلاتها OILPOL، وأيضا إنتهاك قواعد إتفاقية ماربول الموقعة في لندن سنة 1973، وتعديلاتها بالبروتوكول الموقع سنة 1978، بالإضافة إلى القواعد الدولية المتفرقة في عدد الصكوك الدولية الخاصة بالتلوث النفطي.

(3) المادة 02/220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) المادة 05/220 من الإتفاقية نفسها.

(5) عبد المنعم محمود داود، المرجع السابق، ص:350.

إرتكاب السفينة الأجنبية لانتهاك القواعد الوطنية والدولية، ثم إن هذا الانتهاك قد أسفر عن تلوث كبير يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية.⁽¹⁾ وفي المقابل عمدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على تحديد كيفية ممارسة هذا النوع من التفتيش المادي.⁽²⁾

غير أنه إزاء الغموض الذي أحاط بنص الإتفاقية، غير أنه إزاء الغموض الذي أحاط نص الإتفاقية، فيما يتعلق بحجم التصريف الذي يمكن إعتبره هام وخطير، ذهب جانب من الفقه الغربي وعلى رأسهم الفقيه الفرنسي Dauay إلى القول بأنه إذا كان واضعوا الإتفاقية لم يعطونا معيارا محددًا لتحديد معنى أو حجم التلوث الكبير، فإنه يمكن القول بأنه يخرج من نطاق التلوث المقصود في هذا المعنى، كل مصادر التلوث التي تنتج عن عمليات التشغيل العادي للسفن، مثل: تسرب الوقود أو البترول من السفن أثناء إبحارها في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدولة الساحلية... ومن وجهة نظرهم يمكن تحديد معنى التلوث الهام بمعيار موضوعي، بمعنى أنه يمكن تحديد التلوث الهام بكونه ناتج عن تصريف كبير، مما يترتب عليه تلوث خطير وهام، أي العبرة هنا بحجم التصريف. وفي هذا الصدد، يرى الأستاذ عبد الله نوار شعت: أنه كان الأجدر أن يأتي النص بتحديد أكثر دقة بوضعه معيار واضح لمعنى التلوث الممنوع في المنطقة الإقتصادية بكونه هو التلوث المقصود والخطير، بالإضافة إلى وصف التصريف الذي يؤدي إلى التلوث بأنه تصريف هام.⁽³⁾

3- سلطة إحتجاز السفن الأجنبية المخالفة: ذهبت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إلى أبعد من ذلك، حيث خولت للدولة الساحلية سلطة إحتجاز السفن في حالة إنتهاكها للقوانين والأنظمة البيئية في المنطقة الإقتصادية الخالصة.⁽⁴⁾ فالإجراءات الضبطية لا تقتصر عند حد التفتيش، وإنما يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ التدابير الإدارية اللازمة لمنع سفينة ما من الإبحار عند تواجدها داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، وذلك في حالة ما إذا ثبت إنتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار مما ينجم عنه تهديد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، كما يجوز في هذه الحالة أن يسمح للسفينة بالتحرك إلى أقرب حوض مناسب لإصلاحها، على أن يتم لها السماح بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الإنتهاك.⁽⁵⁾

4- حق المطاردة الحثيئة للسفن الأجنبية: يقصد بالمطاردة الحثيئة، حق الدولة الساحلية في أن تواصل في أعالي البحار تتبع وإعتقال السفينة الأجنبية، التي تكون قد إرتكبت في بحرها الإقليمي أو منطقتها الإقتصادية الخالصة، جريمة

(1) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 81 و82.

(2) راجع المواد التالية: المادة 224 و225 و226 / 01، أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 34 و35.

(4) المادة 06/220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص: 342.

أثناء وجودها في مياه الدولة الساحلية، بشرط أن تكون الأعمال التي نتجت عن الجريمة، قد بدأت في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية.⁽¹⁾

ويتلخص مضمون هذا الحق، أن أية سفينة تقوم بانتهاك القواعد والنظم الوطنية بقصد حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، فمن الواجب عليها أن تمتثل لما يمكن أن تتخذه الدولة الساحلية نحوها من إجراءات، كالفتيش والإحتجاز، غير أنه قد يحدث ألا تتمكن الدولة الساحلية من ضبط السفينة المخالفة في إقليمها أو ملحقاته، وهذا يصبح من حق الدولة الساحلية أن تطارد السفينة المخالفة للقبض عليها.⁽²⁾

ثانيا: إجراءات المتابعة القضائية

تتمثل إجراءات المتابعة الجنائية في حق الدولة الساحلية في رفع دعوى ضد السفينة الأجنبية المرتكبة للمخالفة البيئية، وتطبق العقوبات المناسبة عليها.

1- رفع الدعوى: في هذا الصدد نجد الإتفاقية السابقة، تجيز للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى الجنائية مباشرة ضد السفينة الراسية بأحد موانئها مت كانت هذه الأخيرة قد إنتهكت القوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير الدولية بمنع وخفض ومكافحة التلوث النفطي الصادر من السفن داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.⁽³⁾ كما يحق للدولة الساحلية أن تقيم الدعوى وفق قوانينها على السفينة المبحرة في البحر الإقليمي، وهذا بعد إخضاعها للفتيش المادي، ووجود أدلة تثبت حصول هذا الإنتهاك،⁽⁴⁾ بل يجوز لها أيضا ممارسة هذا الحق حتى ولو كانت السفينة مبحرة في منطقتها الاقتصادية أو بحرها الإقليمي، متى كانت قد ارتكبت المخالفة في المنطقة الاقتصادية الخالصة إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية أو الوطنية لمنع التلوث النفطي من السفن، بشرط أن تستند الدولة الساحلية إلى دليل موضوعي واضح، وتسفر هذه الإنتهاكات عن تصريح يسبب إلحاق ضرر جسيم بشاطئ الدولة أو المصالح ذات الصلة به، أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.⁽⁵⁾

وهكذا أرى أنه، رغم إمتداد سلطات الدولة الساحلية في إتخاذ إجراءات المحاكمة ضد السفن الأجنبية المرتكبة للمخالفات البيئية حتى في المناطق غير الخاضعة لولاياتها الوطنية، إلا أنه تم تقييد هذا الحق لصالح دولة العلم، حيث تلتزم الدولة الساحلية بوقف الفصل في الدعوى إذا قامت دولة العلم برفع الدعوى عن نفس المخالفة خلال الستة أشهر التالية لرفع الدعوى من الدولة الساحلية.

(1) عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 31.

(2) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 83.

(3) المادة 01/220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) المادة 02/220 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 03/220 من الإتفاقية نفسها.

وفي الحقيقة إذا رجعنا إلى الواقع العملي السابق، والذي نتج عن التطبيق الناقص لإتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL للمسؤولية الجنائية لربابنة السفن عن التلوث بالنفط، لوحظ أن دولة العلم غالبا ما تخل بالقيام لواجب الملاحقة العقابية للسفن الخاضعة لولايتها القضائية والتي إرتكبت مخالفة التلوث، وذلك من خلال قيام بعض الدول بتحييد الدعاوي ضد سفنها عن طريق قيام دولة العلم برفع الدعوى في خلال الستة أشهر التالية لمبادرة الدورة الساحلية، ثم تتراخى مؤجلة إتخاذ الإجراءات ضد سفنها.⁽¹⁾

2- تطبيق العقوبات: إشتملت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، قيدا آخر على سلطة الدولة الساحلية في تحديد طبيعة العقوبات التي تصدرها، فقد قصرت توقيع العقوبات النقدية فقط على السفن المخالفة، إذا كانت هذه المخالفة قد وقعت خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وبصرف النظر عن خطورة هذه المخالفة.⁽²⁾ أما بالنسبة للمخالفات المرتكبة داخل مجرها الإقليمي فيجوز فرض عقوبات أخرى سالبة للحرية مثل الحبس إلى جانب عقوبة الغرامة أو توقيع أي من هاتين العقوبتين، ولكن الإتفاقية تشترط إن يتعلق الأمر بفعل تلوث متعمد وخطير.⁽³⁾ وإذا كانت هذه النصوص تعبر عن إمتداد وتوسع سلطات الدولة الساحلية، فإن هذه القيود تقلل من قوة وفعالية هذه السلطات.⁽⁴⁾

وانطلاقا مما سبق أرى، أنه ما كان يجب تقييد سلطات الدولة الساحلية في فرض العقوبات النقدية، فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات تتعلق بمخالفة القواعد والمعايير الدولية، أو الأنظمة الوطنية بخصوص التلوث النفطي من السفن، طالما ينتج عنه ضرر جسيم لحق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، خاصة بعد أن أثبت الواقع العملي تراخي دولة العلم في إتخاذ إجراءات المتابعة الجزائية ضد سفنها، فضلا عن تشجيع سفن هذه الأخيرة على القيام بعمليات التصريف النفطية خارج المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

الفرع الثاني: صلاحيات دولة العلم

من المعروف أن القانون الدولي التقليدي للبحار كان يعطي لدولة العلم حال تواجدها في أعالي البحار، أي في المناطق التي تخرج عن الولاية الإقليمية للدول الساحلية إختصاصا مطلقا على تلك السفن.⁽⁵⁾ وهو الأمر الذي أعادت تأكيده إتفاقية لندن لسنة 1954 وتعديلاتها OILPOL، حيث إحتفظت على وضع دولة العلم كصاحبة الإختصاص الخالص إزاء السفن التابعة لها، ولاسيما فيما يخص جوانب المراقبة والتنفيذ، ومعاقبة حالات إنتهاك قواعد الوقاية من هذا

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 251.

(2) المادة 01/230 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 02/230 من الإتفاقية نفسها.

(4) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 289.

(5) سيدي أحمد بونعاج، المرجع السابق، ص: 45.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

النوع من التلوث،⁽¹⁾ وهو نفس الحكم الذي أكدته اتفاقية ماربول 78/73، حيث إكتفت بالنص على ضرورة إلتزام الدول الأطراف بتنفيذ قواعد ومعايير منع التلوث من السفن، دون أن تضع آليات صارمة لحمل دول العلم على الوفاء بالتزاماتها وإجبار السفن الحاملة لجنسيتها على المراعاة الفعلية لهذه القواعد والمعايير،⁽²⁾ إلى أن جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتعمل على تحديد إختصاصات دولة العلم بشأن تنفيذ قوانين وأنظمة سلامة الملاحة، ومكافحة التلوث البحري النفطي من السفن، وذلك على أساس المشاركة بينها وبين الدولة الساحلية في ممارسة هذا الإختصاص.

ويكون تنفيذ قوانين وأنظمة سلامة الملاحة، ومكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن بإتخاذ نوعين من الإجراءات:

أولاً: الإجراءات الوقائية (الضبطية)

وفقاً لإتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، تضمن دولة العلم إمتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المطبقة، والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها المعتمدة وفق لهذه الإتفاقية، من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتعتمد تبعاً لذلك من القوانين والأنظمة والتدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير الدولية.⁽³⁾

ولم تكتف الإتفاقية بهذا التأكيد الواضح على هذا الإلتزام الملقى على عاتق دولة العلم، بل ألزمتها أيضاً بإتخاذ الإجراءات التنظيمية والإدارية الضرورية لمنع السفن الرافعة لعلمها من الإبحار، إذا لم تكن تتوافر فيها المواصفات والشروط التي تنص عليها القواعد والمعايير الدولية، لاسيما بتلك المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتها وتكوين طاقمها،⁽⁴⁾ ويجب على السفينة أن تتوفر على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث البحري، وتكفل الدول تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقيق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن. وتقبل الدول الأخرى هذه الشهادات التي تسلمها دولة العلم لسفنها وتعتبرها لها نفس الحجية التي تتصف بها الشهادات التي تصدرها هي، إلا إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق إلى حد بعيد، مع البيانات المدونة في الشهادات،⁽⁵⁾ وهنا يمكن إعداد تقرير بتلك الوقائع وإخطار دولة العلم به كي تتخذ الإجراءات الضروري لمعالجة الوضع.⁽⁶⁾

(1) محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990، ص: 55.

(2) المرجع نفسه، ص: 56.

(3) المادة 01/217 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) المادة 02/217 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 03/217 من الإتفاقية نفسها.

(6) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 515.

ولقد سبق وأن تطرقت الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث النفطي الصادر عن السفن، وظائف التنفيذ هذه من الإجراءات الضبطية كالمراقبة والتفتيش، فقد ألزمت إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL ، بأن يشتمل التفتيش على فحص السفن ومعداتها وسجلاتها في محاولة في محاولة لتعيين إنتهاكات قواعد ومعايير التلوث المطبقة وفق لأحكامها،⁽¹⁾ كما إشتربت إتفاقية ماربول 78/73، إستخدام سجلات تصريف النفط،⁽²⁾ وألزمت الإتفاقية المذكورة دولة العلم بأن تصدر للسفن، من أنماط وأحجام معينة، شهادات تؤكد إلتزام السفينة بالمعايير المطبقة الخاصة بتصميمها وإعدادها وبناءها، كما ان سجلات تصريف النفط التي ألزمت الإتفاقية السابقة مسكها، تخضع أيضا للتفتيش عندما تكون السفينة في إحدى موانئ الدول الأطراف أو في محطاتها النهائية. ومما لا شك أن الغاية من التفتيش الوقائي، هي تخفيض احتمالات إنتهاك أحكام الإتفاقية والأنظمة الملحقة بها، كما أنه يوفر للدول الأطراف الأخرى نموذجا مبسطا يعكس الحالة الفعلية للسفينة عند عملية التفتيش.⁽³⁾

ثانيا: إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى

في حالة إنتهاك سفينة للقواعد والمعايير الدولية، فعلى دولة العلم -مع مراعاة الأحكام المقررة بشأن سلطات دولة الميناء والدولة الساحلية ومع مراعاة القيود الفنية - أن تجري تحقيق فوريا وتقيم الدعوى الجنائية حيثما كان ذلك مناسبا بشأن الإنتهاك المدعى به، بصرف النظر عن مكان وقوع الإنتهاك أو المكان لحادث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الإنتهاك،⁽⁴⁾ ولها أن تطلب مساعدة أي دولة أخرى متى كان ذلك مفيدا في ظروف القضية، وتعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم.⁽⁵⁾ وسبق لإتفاقية ماربول 78/73، أن شددت على ضرورة التعاون بين الدول الأطراف، لضمان التطبيق الدقيق لقواعدها، وذلك من أجل تحقيق سلطة رقابية أكبر للسفن.⁽⁶⁾ ويجوز لأية دولة أن تطلب كتابة من دولة العلم أن تجري تحقيق في أي إنتهاك يدعى أن سفنها قد إرتكبه، وتعمل دولة العلم دون تأخير على إقامة الدعوى وفقا لقوانينها إذا إكتفت بتوافر الأدلة الكافية التي تمكنها من ذلك، وفي هذه الحالة تبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدولة الطالبة OIM، بالإجراء المتخذ ونتيجته وتكون هذه المعلومات متاحة للجميع.⁽⁷⁾

(1) المادة 09 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL (من تعديل 11 أبريل 1962).

(2) اللائحة 16 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(3) المادة 05 من الإتفاقية نفسها، واللوائح 05-08 من ملحقتها الأول.

(4) المادة 04/217 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المادة 05/217 من الإتفاقية نفسها.

(6) المادة 01/06 من إتفاقية ماربول 78/73.

(7) المادة 06/217 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

وبشأن سير الدعوى، تتخذ الدول تدابير سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من OMI، وتسهل حضور الممثلين الرسميين لهذه المنظمة لدولة العلم، ولأي دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي إنتهاك، ويكون هؤلاء الممثلين الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي.⁽¹⁾ وينبغي أن تكون العقوبات المنصوص عليها لمعاقبة مرتكبي تلك المخالفات من الجسامة بما يؤدي إلى ردع كل من تسول له نفسه مخالفة أحكام التلوث، بصرف النظر عن مكان حدوث المخالفة.⁽²⁾ وهذه الصياغة لها نظير في كل من الإتفاقيات الدولية السابقة، إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL،⁽³⁾ وإتفاقية ماربول 78/73،⁽⁴⁾ والتي يستنتج منها تأكيدها على شرطي صرامة العقوبات، وكذلك على المساواة من حيث الصرامة لمعاقبة الإنتهاكات المرتكبة لقواعد منع التلوث من السفن في المياه البحرية الوطنية، وأيضا تلك الإنتهاكات المرتكبة خارجها.⁽⁵⁾

غير أن التجارب البحرية الواقعية كثيرا ما أثبتت أن دولة العلم قد أخلت بواجبها في توقيع العقوبات الجنائية من السفن الرافعة لعلمها عند مخالفات إنتهاك القواعد والمعايير المعتمدة من OMI أو مؤتمر ديلوماسي، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن بمختلف صوره، وخفضه والسيطرة عليه، وأثبتت كذلك تساهل وتسامح هذه الدول في صدد هذه المخالفات، بل وصل الأمر إلى أن بعض الدول أقرت قوانين تعاقب وتجازي السفن الرافعة لعلمها حال قيام سفنها بإنتهاك القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري في المناطق الخاضعة لسيادة دولة العلم أو الخاضعة لولايتها، دون النص على إنطباق هذه القوانين على السفن الرافعة لعلمها لإنتهاكها هذه القواعد والمعايير في المناطق البحرية الأخرى، ولهذا الأسباب إتجهت إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، إلى التوسع من سلطات وإختصاصات الدولة الساحلية في مجال تطبيق القواعد القانونية الدولية والوطنية المعتمدة بغرض مكافحة التلوث البحري من السفن وخفضه و السيطرة عليه.⁽⁶⁾

واضح مما تقدم، أن إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، قد عملت فعلا على الحد من نطاق إختصاص دولة العلم، بعد أن كان إختصاصا مطلقا في ظل الممارسات الإتفاقية السابقة، وذلك من خلال مشاركتها مع الدولة الساحلية ودون أن تتعارض معها في مجال تنفيذ قواعد الوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن ومكافحته.

(1) المادة 223 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 08/217 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 02/06 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL

(4) المادة 04/04 من إتفاقية ماربول 78/73.

(5) أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص: 48.

(6) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 181.

الفرع الثالث: صلاحيات دولة الميناء

تمثلت المحاولة الأولى للإشارة إلى مفهوم دولة الميناء في إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، وإن ليست بالشكل الواضح وفق لما سيتم التطرق إليه لاحقاً، حيث تضمنت إلى أنه يحق للسلطات المختصة الخاضعة لأي دولة متعاقدة أن تراقب السفن الأجنبية عندما تكون راسية في ميناء يقع بإقليمها، أن تفحص سجل النفط الذي يجب أن تحمله السفينة وذلك وفق لأحكام هذه الإتفاقية،⁽¹⁾ لتأتي بعدها إتفاقية ماربول 78/73، والتي خولت للدولة التي تتواجد السفن الأجنبية في أحد موانئها أو بإحدى محطاتها البحرية النهائية البعيدة عن الشاطئ، بعض الإختصاصات في إتخاذ تدابير تنفيذ أحكام الإتفاقية، وتتراوح هذه الإختصاصات بين حقها في أن تقوم بتفتيش السفينة الأجنبية تفتيشاً مادياً حال تواجدها في أحد موانئها أو بإحدى محطاتها البحرية النهائية، بهدف إثبات واقعة تصريف من هذه السفينة ترتب عليها تلويث للبيئة البحرية، وحقها في أن تمنع السفينة الأجنبية في حالات معينة من دخول موانئها أو محطاتها البحرية،⁽²⁾ أما بخصوص إجراءات التحقيق ورفع دعوى قضائية ضد السفن المخالفة، فلقد دارت مناقشات حامية اثناء جلسات المؤتمر الدولي لمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن، والمنعقد في لندن من بداية 1973، حول تحويل دولة الميناء هذا الإختصاص.

لذلك وإنطلاقاً مما سبق، سأتناول الصلاحيات المخولة لدولة الميناء وفق لأحكام الإتفاقية السابقة، لمكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن (أولاً)، ثم مدى تأثير الإتهامات والإقتراحات أثناء مؤتمر لندن لسنة 1937، على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بشأن سلطة دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية.

أولاً: صلاحية دولة الميناء وفق لأحكام إتفاقية ماربول 78/73

خولت إتفاقية ماربول 78/73، لدولة الميناء أن تجري عمليات التفتيش المادي للسفن الأجنبية، بغية التحقق من مدى إلتزامها بالقواعد والمعايير الدولية، فضلاً عن حقها في منعها من الدخول لموانئها أو مغادرتها لها.

1- حق دولة الميناء في تفتيش السفن الأجنبية

ينصب تفتيش دولة الميناء للسفن الأجنبية وفقاً لأحكام إتفاقية ماربول 78/73، على تصميم السفن ومعداتها، أو وبهدف جمع الأدلة اللازمة للتحقق من إرتكاب السفينة الأجنبية لمخالفة التصريف النفطية.

أ- تفتيش دولة الميناء على تصميم السفن ومعداتها: إنطوت أحكام إتفاقية ماربول 78/73، على العديد من القواعد والمعايير الدولية التي تلتزم كل دولة متعاقدة في هذه الإتفاقية بإنطباقها على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها، بعضها يتعلق بتطوير القواعد والمعايير الدولية المنطبقة على السفن والمقررة بمقتضى الإتفاقيات الدولية

(1) المادة 05/09 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(2) المادتين: 02/05، و06 من إتفاقية ماربول 78/73.

السابقة،⁽¹⁾ منها الأحكام الخاصة بإمساك سجل النفط على ظاهر السفينة،⁽²⁾ بالإضافة إلى إستحداث قواعد أخرى، كضرورة الحصول على الشهادة الدولية لمنع التلوث البحري،⁽³⁾ ويأتي حق تفتيش السفن الأجنبية بمعرفة دولة الميناء في نطاق وسائل الرقابة التي تتوخاه إتفاقية ماربول 78/73، وذلك بقصد التأكد من أنها تلتزم بتطبيق القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن منع التلوث البحري، والمتصلة بتصميم هياكل السفن ومعداتها وتجهيز أطقمها. ولقد نصت الإتفاقية السابقة⁽⁴⁾ على تحويل دولة الميناء الحق في تفتيش السفن الأجنبية حال تواجدها في أحد موانئها أو في إحدى محطاتها البحرية النهائية، للتحقق من مدى تطابق شهادة الصلاحية التي تحملها السفينة مع حالتها الراهنة، على أن يكون التفتيش بمعرفة موظفين رسميين محولين قانوناً بهذا العمل، ويجب أن يقتصر تفتيش السفن الأجنبية بمعرفة دولة الميناء، على أن يكون مطلوباً منها أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً، أو على فحص أية وثائق مماثلة تحملها السفينة.

والملاحظ أن المادة السابقة، حددت كيفية إجراء التفتيش إلا أنها لم تضع الضمانات اللازمة التي يجب أن تحيط دولة الميناء أثناء ممارستها لهذا الإجراء، وبالرغم من أن هذا يعد خروجاً على القاعدة العامة التي تقضي بحرية الملاحة وتحويل مثل هذه الإختصاصات لدولة علم السفينة، وهو ما يمثل من وجهة نظر الفقيه الأمريك Timagenis قصوراً في صياغة الإتفاقية، وهو ما تداركته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث أفردت الضمانات التي تحيط الجهات المختلفة لإختصاصاتها بشأن تفتيش السفن الأجنبية حال تواجدها طواعية في موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ.⁽⁵⁾

ب- حق تفتيش السفن الأجنبية لإثبات واقعة التلوث: يجوز لدولة الميناء أن تمارس حق التفتيش أيضاً لإثبات واقعة إنتهاك السفينة الأجنبية للقواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث البحري النفطي من السفن قبل وصوله إلى ميناء التفتيش، وبغض النظر عن المنطقة البحرية التي وقع فيها التصريف، ويجوز أن يكون هذا التفتيش بناءً على طلب دولة أخرى وقع فيها الإنتهاك في إحدى المناطق البحرية التابعة والخاضعة لها، أو دولة أخرى تضررت من جراء الإنتهاك، كما

(1) وهذه الإتفاقيات، هي: إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، والإتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحار لسنة 1974 SOLAS، والتي حلت محل الإتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحار لسنة 1960.

(2) اللائحة 20 من الملحق الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(3) اللائحة 05 من نفس الملحق من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 02/05 من الإتفاقية نفسها.

(5) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 267 و268.

يجوز لدولة الميناء أن تقوم بإجراء التفتيش من تلقاء نفسها، على أن يرسل تقرير بنتيجة التفتيش إلى الطرف الذي يطلبه، ولإدارة السفينة حتى يمكن إتخاذ الاجراء المناسب وفقا لهذه الإتفاقية.⁽¹⁾

ويعتبر الأستاذ عبد الهادي محمد العشري، أن نص المادة السادسة من الإتفاقية السابقة يعد بداية حقيقية من أجل تكثيف جهود المجتمع الدولي لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية من السفن، حيث خولت لدولة الميناء الذي تتواجد فيه السفينة أو بإحدى محطاتها البحرية الداخلية لأول مرة أن تقوم بعمل تفتيش مادي لهذه السفينة بناء على طلب أية دولة أخرى، سواء كانت السفينة قد إرتكبت الانتهاك بأحد المناطق البحرية الخاضعة لولايتها، أو أنها تضررت من هذا الإنتهاك.⁽²⁾

2 - حق دولة الميناء في منع دخول السفن الأجنبية لموانئها أو مغادرتها لها

بالإضافة إلى الإجراءات والتدابير التي يمكن لدولة الميناء أن تتخذها إتجاه السفن الأجنبية التي لا تلتزم بتطبيق القواعد والمعايير الدولية بشأن تصميم السفن ومعداتها، فإن الإتفاقية خولت لدولة الميناء أيضا سلطة منع هذه السفن من الإبحار من موانئها أو منعها بقاءة من دخول هذه المناطق في حالة إذا تحققت من أنها لا تحمل الشهادات الدولية لمنع التلوث البحري أو أن هذه الشهادات قد إنتهت مدة صلاحيتها، أو أن حالة السفينة أو معداتها وتجهيز أطقمها لا تتفق أساسا مع البيانات المدونة في الشهادة.⁽³⁾ ولقد عملت الإتفاقية على تحديد الإطار العام لممارسة دولة الميناء في رفض إبحار السفن الأجنبية من موانئها أو إحدى محطاتها القريبة من الشاطئ، أو منع دخول هذه السفن لهذه المنطقة، حيث ألزمتها بإتخاذ الإجراءات اللازمة التي من شأنها أن تضمن إبحار السفينة حتى تتمكن من السير في البحر دون أن تحدث تهديد غير معقول بالحاق الضرر بالبيئة البحرية، ومع ذلك يجوز لدولة الميناء أن تمنح إذنا لهذه السفينة بمغادرة الميناء أو المحطة البحرية لغرض الإنتقال إلى أقرب حوض مناسب بإصلاح السفينة.⁽⁴⁾ وفي حالة رفض أحد الأطراف المتعاقدة دخول سفينة أجنبية لأحد موانئها أو المحطات الخارجية الواقعة تحت ولايتها القضائية لعدم إمتثال السفينة لأحكام الإتفاقية، فإنه يجب على هذه الدولة أن تقوم بإخطار القنصل أو الممثل الديبلوماسي لدولة علم السفينة، وإذا تعذر ذلك يتم إبلاغ إدارة السفينة المعنية بالمعلومات الكافية عن سبب إتخاذها هذه الإجراءات،⁽⁵⁾ وفيما يتعلق بسفينة دول أخرى

(1) المادتين 05 و02/06 من إتفاقية ماريول 78/73.

(2) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 369.

(3) المرجع نفسه، ص: 370.

(4) المادة 02/05 من إتفاقية ماريول 78/73.

(5) المادة 03/05 من الإتفاقية نفسها.

ليست أطراف في هذه الإتفاقية، فإنه يجوز تطبيق الإجراءات والتدابير المقررة حسب أحكام الإتفاقية بشرط وجود إتفاق مسبق على المعاملة بالمثل بين الدولة متخذة القرار أو التدبير ودولة علم السفينة أو دولة إدارتها.⁽¹⁾

ثانيا: مدى تأثير الإتجاهات المقترحة في مؤتمر لندن لسنة 1973 على قواعد إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982

دارت أثناء إجتماعات المؤتمر الدولي لمنع التلوث من السفن المنعقد في لندن في أوائل عام 1973، مناقشات ومشاورات مكثفة بهدف إقرار نص في الإتفاقية الدولية لمكافحة التلوث من السفن التي إنبثقت عن المؤتمر يتضمن تحويل دولة الميناء حق إقامة الدعاوى القضائية ضد السفن الأجنبية لإرتكابها مخالفات تصريف هامة بعيدا عن المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية أو تلك التي تتمتع عليها بولاية إقليمية محدودة. ويعتبر المشروع المقدم من كل من أستراليا وكندا ونيوزيلاندا من أهم المشروعات التي قدمت إلى المؤتمر في هذا الشأن.⁽²⁾

ولقد لاقى المشروع السابق تأييد العديد من وفود الدول المشتركة في المؤتمر حينذاك، ولكنه فشل في الحصول على الأغلبية المطلوبة لإقراره حتى في اللجنة الأولى التي تمت مناقشة الإقتراح فيها، ولكن بالرغم من فشل المشروع في الحصول

(1) المادة 03/05 من إتفاقية ماربول 78/73.

(2) حيث تضمن هذا المشروع صيغة منقحة لإقرارها في الإتفاقية، وذلك على النحو التالي:

"1- يجوز لأية دولة طرف في هذه الإتفاقية أن ترفع دعاوى قضائية ضد السفن الأجنبية التي تنطبق عليها أحكام الإتفاقية عند دخول هذه السفن إلى موانئها أو إحدى محطاتها البحرية الداخلية إذا ثبت أنها قامت بتصريف مواد ضارة بالبيئة البحرية، أو مواد سائلة تحتوي على تلك المواد بصرف النظر عن المكان الذي تم فيه التصريف، وذلك وفقا للقواعد الآتية:

أ- في حالة ما إذا تمت عملية التصريف في إحدى المناطق البحرية الخاضعة لدولة أخرى طرف في الإتفاقية فإنه يجب ألا تقوم دولة الميناء برفع الدعوى القضائية على السفن الأجنبية مرتكبة المخالفة من تلقاء نفسها، بل يتطلب ضرورة الإخطار المسبق من هذه الدولة لدولة الميناء، برفع الدعاوى القضائية.

ب- لا تقام دعاوى قضائية من قبل دولة الميناء بعد إنقضاء ستة شهور على التاريخ الذي أرتكب فيه الإنتهاك.

ج- لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فقط.

د- يجب أن يتم الإفراج عن السفينة الأجنبية المحتجزة في الحال عند تقديم كفالة معقولة أو أي ضمان مالي آخر.

هـ- تبادل دولة الميناء إلى إخطار دولة علم السفينة أو إدارتها بالإجراءات المذمعة إتخاذها حيال السفينة التي ترفع علمها أو التي تخضع لإدارتها.

2- لا تقام دعوى من قبل أية دولة طرف في الإتفاقية، في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى عن نفس المخالفة المرتكبة، على ألا يخل ذلك بحق دولة العلم في إتخاذ أية تدابير بما في ذلك إقامة الدعاوى القضائية على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها وفقا لقوانينها، وبصرف النظر عن دعوى سابقة أقامتها دولة أخرى طرف في الإتفاقية عن نفس المخالفة.

3- يجب على دولة الميناء أن ترسل تقريرا كاملا عن إجراءات التحقيق والمحاكمة لدولة العلم التي ترفع السفينة علمها أو المسجلة في إقليمها، ولأية دولة أخرى طرف في هذه الإتفاقية أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة للإنتهاك الذي وقع من السفينة".

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

على الأغلبية المطلوبة لإقراره في الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن الموقعة في لندن سنة 1973، إلا أنه قد أعطى مؤشرات واضحة إلى إتجاه العديد من وفود الدول المشتركة في الإعداد لهذه الإتفاقية بجميع إتجاهاتها إلى ضرورة الإعراف لدولة الميناء بحق إقامة الدعاوى القضائية كوسيلة تطبق على السفن الأجنبية حال إرتكابها لمخالفات تلوث إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بصرف النظر عن المكان الذي تمت فيه هذه المخالفات، وقد إتخذ هذا الإتجاه شكلا ملموسا فيما بعد في مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، وتبلور في النهاية في النص الذي أعده هذا المؤتمر لأحكام الإتفاقية الدولية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982.⁽¹⁾

وهكذا وفق لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وبالإضافة إلى الإختصاصات الضبطية التي تمارسها دولة الميناء بشأن تفتيش السفن الأجنبية⁽²⁾ وحجزها⁽³⁾ في حالة ثبوت إنتهاكها للقواعد والمعايير الدولية، مهددة بذلك إلحاق الضرر بالبيئة البحرية جراء التلوث النفطي الناجم عن السفن، خولت الإتفاقية السابقة لدولة الميناء إتخاذ إجراءات الدعوى إما بمبادرة منها، أو بطلب من أي دولة أخرى. فمن ناحية مبادرة دولة الميناء فإنه يجوز لها أن تجري تحقيقا وتقييم دعوى بشأن السفينة الموجودة طوعا داخل أحد موانئها أو محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ، حيث تبرر الأدلة ذلك، فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفن يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمكافحة هذا النوع من التلوث.⁽⁴⁾

ومن ناحية طلب دولة أخرى، فإن دولة الميناء تلي بقدر ما هو ممكن عمليا، الطلبات المقدمة من دولة أخرى للتحقيق في أي إنتهاك تم تصريفه من قبل سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. كما تلي الطلبات المقدمة من دولة العلم في هذا الإنتهاك، بصرف النظر عن مكان حدوثه.⁽⁵⁾

ويتنقل محضر التحقيق في الحالتين السابقتين الذي تجر به دولة الميناء إلى دولة العلم والدولة الساحلية بناء على طلبها، كما يجوز لدولة الميناء إيقاف أي دعوى أقامت على أساس التحقيق الذي أجرته بناء على طلب الدولة الساحلية عندما يكون الإنتهاك قد وقع داخل المياه الداخلية أو الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقدمة الطلب، وفي

(1) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص:374.

(2) المادة 226 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادتين 219 و292 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 01/218 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 03/218 من الإتفاقية نفسها.

هذه الحالة يتم نقل ملف القضية وأي ضمان مالي أو كفالة مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، ويحول هذا النقل على مواصلة الدعوى في دولة الميناء.⁽¹⁾

ومن خلال ما سبق، يتبين أن دولة الميناء، وبعد تأثير الإتهامات والإقتراحات المختلفة أثناء مؤتمر لندن لسنة 1973، على إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، أصبحت تتمتع باختصاصات تنفيذية جديدة بالإضافة إلى الإختصاصات الضبطية التي تناولتها إتفاقية ماربول 78/73، وذلك من خلال إخضاع السفن الملوثة للمتابعة ومعاقبها في حالة ثبوت إنتهاك القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، حتى أثناء ملاحظتها في المناطق البحرية غير الخاضعة لأي ولاية وطنية.

المطلب الثالث: القيود والعوائق الواردة على التنفيذ

بعد التطرق لصلاحيات الدول بشأن سلامة الملاحة ومكافحة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، وذلك من خلال إعتمادها وتنفيذها لقوانين وأنظمة الوقاية من هذا النوع من التلوث وخفضه والسيطرة عليه، سيتم تناول القيود التي تحيط الدول عند ممارستها للصلاحيات السابقة ضد السفن المخالفة (الفرع الأول)، فضلا عن العوائق الواردة على التنفيذ (الفرع الثاني).

الفرع الأول: القيود الفنية عن التنفيذ

على خلاف الممارسات الإتفاقية السابقة، والمتعلقة بمكافحة التلوث البحري النفطي الذي تتسبب فيه السفن، أوردت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، عدة قيود عند مباشرة تنفيذ القوانين والأنظمة إزاء السفن الأجنبية الملوثة، وهذه القيود هي كالتالي:

أولا: القيود المتعلقة بممارسة صلاحيات التنفيذ

من هذه القيود أنه لا يجوز أن تمارس صلاحيات التنفيذ الأجنبية إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك،⁽²⁾ كما لا يجوز للدول عند ممارستها صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية أن تعرض الملاحة للخطر، أو تسبب بأي طريقة أخرى أي مخاطرة للسفينة أو إقتيادها إلى موانئ غير آمنة، أو تعريض البيئة البحرية لخطر غير معقول.⁽³⁾

ومن ناحية أخرى، فإنه في الأحوال التي يجوز فيها التحقيق والتفتيش على السفن الأجنبية، لا يجوز القيام بمزيد من التفتيش المادي للسفينة دون مبرر إلا عندما:

(1) المادة 04/218 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 224 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 225 من الإتفاقية نفسها.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

- تتوفر أسباب واضحة للإعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير، مع تفاصيل الشهادات والسجلات والوثائق التي نعملها.
- عندما تكون مضمون هذه الوثائق غير كافية للتأكيد أو التحقيق من القيام بالإنتهاك المشتبه فيه.
- عندما تحمل السفينة شهادات أو سجلات غير صحيحة.⁽¹⁾
- في هذه الأحوال، ينبغي على الدول أن تتعاون في وضع إجراءات ترمي إلى تجنب القيام دون داع بتفتيش مادي للسفن،⁽²⁾ كذلك يجب أن لا تميز الدول عند ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أجنبية.⁽³⁾
- غير أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار أن هذا القيد لا ينطبق على أي سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما، وتكون مستعملة في خدمة حكومية غير تجارية.
- ولقد أحالت إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، إلى الدول التي تتبعها السفن أو الطائرات توفير الضمانة، وإعتماد التدابير المناسبة التي تكفل إحترام أحكام الإتفاقية والمتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.⁽⁴⁾
- كذلك يجب على الدول أن تخطر على وجه السرعة دولة العلم، وأي دولة معنية أخرى بأي تدابير تتخذها ضد السفن الأجنبية، وتقدم لها جميع التقارير الرسمية المتعلقة بمثل هذه التدابير، وبشأن الإنتهاكات التي ترتكب في البحر الإقليمي، لا تنطبق إلتزامات الدولة الساحلية، المذكورة أعلاه، إلا عندما يتخذ من تدابير في الدعوى، وهنا يتم فورا إبلاغ الممثلين الديبلوماسيين أو القنصلين لدولة العلم وسلطتها البحرية كلما أمكن ذلك بأي تدابير من هذا النوع.⁽⁵⁾

ثانيا: القيود المتعلقة بالدعوى الجنائية والحكم فيها

وهذه القيود تتعلق بالسير في الدعوى أو وقفها أو الحكم فيها، وسيتم التطرق إلى النقاط التالية:

- 1- سير الدعوى: تلتزم الدول بإتخاذ التدابير اللازمة لتسهيل سماع الشهود، وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من OMI، وحضور الدعوى من قبل الممثلين الرسميين للمنظمة أو دولة العلم، أو لأي دولة لها مصلحة، ويكون لهم الحقوق والواجبات التي تتضمنها القوانين الوطنية والقانون الدولي،⁽⁶⁾ وتلتزم كذلك بمراعاة حقوق المتهم أثناء سير الدعوى المتعلقة بالإنتهاكات التي قد يترتب عليها فرض عقوبات.⁽⁷⁾

(1) المادة 01/226، أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 02/226 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 227 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 236 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 231 من الإتفاقية نفسها.

(6) المادة 223 من الإتفاقية نفسها.

(7) المادة 03/230 من الإتفاقية نفسها.

2- وقف الدعوى: توقف الدعوى المفروضة بصدد أي إنتهاك للقوانين والقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث النفطي من السفن، ترتكبه سفن أجنبية خارج البحر الإقليمي للدولة التي رفعت الدعوى، وذلك بمجرد إقامة دعوى من قبل دولة العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى، إلا إذا تعلق هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية، أو كانت دولة العلم المعنية قد تغاضت تكررًا عن الوفاء بالتزاماتها في هذا الشأن.

وعندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم، تصبح الدعوى الموقوفة منتهية، وبمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة لتلك الدعوى تفرج الدولة الساحلية عن أي كفالة مودعة لديها أو أي ضمان مالي مناسب آخر مقدم إليها بصدد الدعوى الموقوفة.⁽¹⁾

وإنطلاقًا مما سبق، أرى أن إستمرارية سير الدعوى بالدولة التي يحدث بها الإنتهاك يتوقف على المكان الذي وقع به التصريف النفطي، وهنا ما كان على المشرع الأمر بوقف الدعوى لصالح دولة العلم إذا ما ارتكبت السفينة المخالفة خارج البحر الإقليمي للدولة التي رفعت الدعوى، وكان يكفي على المشرع إشراك دولة علم السفينة في الدعوى بتعيين ممثل ينوب عنها، أو الإكتفاء بإطلاعها المستمر بكل إجراء تقوم به، ضمانًا لكل تعسف قد يقع من قبل الدولة رافعة الدعوى.

3- طبيعة الحكم في الدعوى: أما بخصوص الأثر الجزائي المترتب على إقتراف مخالفة التلوث البحري النفطي، نصت الإتفاقية السابقة على أنه:

- 1- "لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من إنتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.
- 2- لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي من إنتهاكات للقوانين والأنظمة أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، إلا في حالة فعل تلوّث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي".⁽²⁾

ثالثًا: القيود الخاصة بانقضاء الحق في الدعوى

قررت الإتفاقية أنه لا تقام دعوى لفرض عقوبات على السفن الأجنبية بعد إنقضاء ثلاث سنوات على التاريخ الذي ارتكب فيه الإنتهاك، ولا تقام دعوى من قبل أي دولة في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى مع أحكام وقف

(1) المادة 01/228 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 230 من الإتفاقية نفسها.

الدعوى التي سبق وأن تمت الإشارة إليها، ويبقى لدولة العلم في كل الأحوال، حق إتخاذ أية تدابير وفقا لقوانينها وبصرف النظر عن دعوى سابقة أقامتها دولة أخرى.⁽¹⁾

إلا أنني في هذا الصدد، أجد أن المدة التي حددتها الإتفاقية لإنقضاء الحق في الدعوى هي مدة قصيرة، خاصة إذا كان الأمر يتعلق بأعمال التلوث الخطيرة والمتعمدة، فكان يجب التفرقة بين مدتين، مدة قصيرة وأخرى طويلة، تقدر تبعاً لجسامة الأضرار والإنتهاكات المرتكبة للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع التلوث النفطي من السفن وخفضه والسيطرة عليه، ودون تمييز بين مكان التصريف نظراً للطابع الشمولي للأضرار البيئية. على أن قاعدة الوقف أو التقادم السابقة لا تتسري إلا بخصوص الدعاوى التي تقام ضد السفن الأجنبية لفرض عقوبات، ولا تمس الحق في رفع دعوة مدنية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر أو الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية.⁽²⁾

أما فيما يتصل بالضمانات المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، فاللدولة المضائقية أن تتخذ تدابير تنفيذية مناسبة ضد السفن المخالفة للقوانين واللوائح المتعلقة بمكافحة التلوث البحري مع أعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية في المضيق.⁽³⁾

الفرع الثاني: العوائق الواردة على التنفيذ

سأتناول في هذه الجزئية العوائق التي ترد على عملية تنفيذ قوانين وأنظمة سلامة الملاحة، ومكافحة التلوث البحري النفطي ضد السفن الأجنبية المخالفة، وذلك من خلال التطرق إلى الحصانة السيادية للسفن الحكومية (أولاً)، ثم إلى ظاهرة دول علم المجاملة وتأثيرها على قواعد القانون الدولي للبحار (ثانياً).

أولاً: الحصانة السيادية للسفن الحكومية

إن قواعد القانون الدولي بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن ليست ذات تطبيق شامل، حيث أن جميع الإتفاقيات الدولية إستنتت من تطبيق أحكامها صنف محدد من السفن،⁽⁴⁾ فقد جرت العادة على إقتصار تطبيق القواعد العامة لقانون البحار على السفن الخاصة أو السفن التجارية، في حين تظل كل من

(1) المادة 02/228 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 229 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 233 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 01/02، ج من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، المادة 03/03 من إتفاقية ماربول 78/73، المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، المادة 03/01 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC... إلخ.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

السفن الحربية،⁽¹⁾ وكذلك سفن الدولة المخصصة لغايات غير تجارية مستبعدة من مجال تطبيقها،⁽²⁾ وهو ما أكدته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث إستبعدت صراحة من نطاق تطبيق القواعد العامة بشأن حماية البيئة البحرية أي سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما وتكون مستعملة لأداء خدمة حكومية غير تجارية،⁽³⁾ وإستثناء هذه الأخيرة من تطبيق القواعد العامة لحماية البيئة البحرية تمثل مظهرا لضعف القانون الدولي أمام سيادة الدول، وعجزه عن توفير حماية أكثر شمولا للبيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن،⁽⁴⁾ ولهذا نجد الإتفاقية السابقة، تضيف بأن تعتمد كل دولة تدابير مناسبة لا تخل بعملية وإمكانات تلك التي تملكها أو تشغلها، أن تتصرف هذه السفن على نحو يتماشى، إلى الحد المعقول والعملية مع هذه الإتفاقية.⁽⁵⁾

وتضيف الإتفاقية⁽⁶⁾ أنه في حالة عدم إمتثال هذه السفن لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية لتنظيم المرور عبر بحرها الإقليمي، وتجاهلها لأي طلب يقدم لها بضرورة الإمتثال لهذه القوانين وتلك الأنظمة، لا يكون للدولة الساحلية إلا أن تطلب منها مغادرة ميناء بحرها الإقليمي فورا، وإذا لم تمتثل هذه الأخيرة، لأمر الدولة الساحلية، ينتهي بذلك مرورها البريء ويتحول إلى مرور غير بريء، وبذلك تمتلك الدولة الساحلية حق إتخاذ أي إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية في إطار الفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مثل منع مرورها بالقوة، أو إعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمي، أو حتى إستخدام القوة ضدها (تطبيقا لحق الدفاع الشرعي إذا كان سلوكها يدرج تحت تعريف العدوان).⁽⁷⁾ ولا يمكن الدفع هنا بحصانة السفن الحربية، لأن الحصانة لا تعني إنتهاكها لقواعد

(1) عرفتها المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بأنها: "السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدول، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل تلك الدولة، ويظهر رسميا اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة النظامية".

(2) السفن المخصصة لغايات غير تجارية هي: السفن التي تملكها الدولة أو تشغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية، والتي نصت عليها المادة 09 من إتفاقية جنيف لأعالي البخار لسنة 1985، والمادة 96 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ومن أمثلة هذه السفن، السفن المخصصة لنقل البريد، وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد، والسفن المخصصة للبحث العلمي، وسفن الجمارك. راجع: إبراهيم العناني، قانون البحار (المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري)، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985، ص: 103.

(3) المادة 236 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1987، ص: 641.

(5) المادة 236 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(6) المادتين 03 و 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والمادة 23 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958.

(7) محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص: 212.

القانون رغم التنبيه عليها بذلك، علاوة على أن المادة 32 من الإتفاقية السابقة التي قررت هذه الحصانة للسفن الحربية، إستثنت تمتع السفينة الحربية بها في حالة عدم إمتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البري،⁽¹⁾ وتتحمل دولة علم السفينة المسؤولية الكاملة عن هذه الإضرار أو تلك الخسائر، إذا ترتب على عدم إمتثال سفنها للقوانين والأنظمة المعمول بها، أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها من القواعد القانون الدولي لتنظيم المرور في البحر الإقليمي.⁽²⁾ إلا أنه ثمة سؤايل يطرحان في هذا المجال.

1- ما هو موقف الدول الساحلية من مخاطر التلوث المتفاقمة، الناجمة عن تواجد الأساطيل الحربية الأجنبية في أعالي البحار أو قريبا جدا من مياهها الإقليمية، وما هي التدابير التي يمكنها اللجوء إليها لحماية مياهها وشواطئها ومواردها من خطر التلوث الذي يهددها باستمرار، وما هي الحقوق التي تتمتع بها إزاء هذه الدول الأجنبية في حال وقوع كارثة بحرية في إحدى هذه السفن الحربية، تؤدي إلى تلويث مياهها البحرية؟.

2- إذا كانت الإتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة التلوث تستثني من أحكامها سفن الدول المخصصة لغايات غير تجارية، فما هي حقوق الدولة الساحلية إزاء السفن الخاصة بالدول، والتي تقوم بأبحاث علمية في المنطقة الإقتصادية الحصرية الخاصة بالدولة الساحلية أو في أعالي البحار، والتي ينجم عن نشاطاتها حالات تلوث.؟⁽³⁾

ثمة مشكلات عديدة تطرحها النشاطات العسكرية والعلمية للدول المتقدمة في البحار، إلا أننا نستطيع أن نقرر هنا بهذا الخصوص أن القضية ينبغي أن تحل بالطرق الدبلوماسية لأننا نكون إزاء سيادتين، سيادة الدولة المالكة للسفينة وسيادة الدولة الساحلية، ولا يمكن في هذه الحال تغليب إحدهما على الأخرى.⁽⁴⁾ لذا لا يمكن لسفينة حربية أن تخضع سفينة حربية تابعة لدولة أخرى لها، كما أن السفينة الحربية تعتبر بحد ذاتها سرا من أسرار الدولة، سواء ما يتعلق ببنائها أو تجهيزها أو بنشاطها أو حتى بمكان وجودها. لذا يكون تدخل الدول الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن تلك الأسرار، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها.⁽⁵⁾

ومن خلال ما تم عرضه، يتبين أن الإستثناء الذي أوردته إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، بشأن السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية من الخضوع للإلتزامات المتعلقة بحماية البيئة من التلوث النفطي الصادر عن السفن، له نظير أيضا في كل الإتفاقيات الدولية الخاصة بمنع التلوث حتى السابقة عليها، ومما لاشك فيه، أن هذا سيكون له تأثير سلبي ومباشر على المناطق البحرية، وهنا كان يفترض ألا تستبعد هذه السفن حتى لا

(1) محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرجع السابق، ص: 213.

(2) حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص: 49 و50.

(3) سليم حداد، المرجع السابق، ص: 98.

(4) المرجع نفسه، ص: 99.

(5) محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص: 461.

تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية، وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الإتفاقيات إجراءات وتدابير تحمي البيئة البحرية من السفن التي تتمتع بالحصانة السيادية بما لا يتنافى مع قواعد القانون الدولي للبحار، ومع مراعاة المصالح الأساسية لسيادة دولة علم السفينة وأمنها.

ثانيا: ظاهرة أعلام المجاملة

إن نھوض دولة العلم بإختصاصاتها الشخصية على السفن التابعة لها، لتنفيذ الإلتزامات الدولية الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الصادر عن السفن، رهين بالممارسة الفعلية لولايتها ومراقبتها على السفن الرافعة لعلمها، لكن هذا المسعى يصطدم بظاهرة تعرفها الممارسة البحرية الدولية، هي ظاهرة علم المجاملة. وعلى ضوء مما سبق، سيتم إستعراض فكرة أعلام المجاملة على النحو التالي:

1- مفهوم أعلام المجاملة وسماقتها: ظاهرة أعلام المجاملة معروفة منذ القدم، إذ يشير بعض المؤرخين إلى قيام بعض ملاك السفن الروماني بتسجيل سفنهم تحت العلم اليوناني، وذلك في بعض فترات الإمبراطورية الرومانية، وهي تلك الفترات التي كان الصراع السياسي فيها محتدما داخل الإمبراطورية نفسها، وكذلك فترات الحروب الطويلة بين روما وقرطاج، وكان هذا التوجه من جانب بعض هؤلاء التجار، وملاك السفن لحماية سفنهم والبضائع على متنها من المصادرة أو الإستيلاء،⁽¹⁾ وفي عصور الرأسمالية التجارية في القرنين السادس عشر والسابع عشر، قام بعض ملاك السفن في بريطانيا بتسجيل سفنهم تحت العلمين الفرنسي والإسباني، حتى يتمكنوا من العمل في التجارة البحرية في جزر الهند الغربية والعالم الجديد (الأمريكتين) والحصول على حقوق الصيد والإبحار في تلك المناطق، وفي أوائل القرن التاسع عشر إبان عهد الإمبراطور نابليون الأول الذي فرضت بموجبه فرنسا حظرا على السفن البريطانية بمنعها من التردد والمتاجرة في العديد من موانئ الدول الحليفة لفرنسا والواقعة تحت هيمنتها، مما دفع ملاك السفن البريطانيين لتسجيل سفنهم تحت العلم الألماني.⁽²⁾

وفي فترة حرب الإستقلال الأمريكية عن الناتج البريطاني، قام العديد من ملاك السفن الأمريكيين بتسجيل سفنهم تحت العلم البرتغالي خوفا من أسرها بواسطة الأسطول البريطاني، وفي الفترة السابقة للحرب العالمية الثانية عندما ظهرت نذر الحرب، سارعت شركة ESSO بتغيير تسجيل 25 من ناقلاتها من العلم الألماني إلى علم بنما، خشية تعرض هذه الناقلات للتدمير.⁽³⁾

وبعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية أخذت بعض الدول مثل بنما وليبيريا في السماح لشركات الملاحة في الدول الأخرى بتسجيل السفن في سجلات السفن بها، والسماح لها برفع أعلامها دون رقابة منها، وهو ما يحقق لهاته الدول

(1) أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، المرجع السابق، ص: 105.

(2) المرجع نفسه، ص: 106.

(3) للتفصيل راجع:

فوائد إقتصادية جمّة من ضرائب ورسوم وعائدات، في حين تستفيد هذه السفن وشركاتها من تساهل قوانين هاته الدول فيما يتعلق بالمعاملات الضريبية وفي شأن قيود إستخدام البحارة، ومن ثمّ تنخفض نفقات إستغلالها وتكون أقدر على المنافسة مع الشركات الملاحية الأخرى.

وثمة جانب من الفقه من يفضل تسمية أعلام الملائمة «Flag of convenience» بالنظر إلى وجود عدد من المشاكل الناجمة أساسا عن هذه الأعلام. ذلك أن حالات كثيرة من هذه المشاكل مرتبطة بضرورة الكشف عن الهوية الحقيقية للسفينة من خلال البحث وراء جنسية وهوية الأشخاص المساهمين أو المسيطرين على الشركة المالكة للسفينة مثلا، عندما يتم تأسيسها في دولة وترفع السفينة علم دولة أخرى، وتكون مملوكة أو مدارة من قبل أشخاص من دولة أخرى، فيتطلب ذلك إعمال مبدأ الكشف عن الهوية الحقيقية للشركة *Lifting and piercing the corporate veil* أو رفع الستار عن الهوية الأشخاص المسيطرين على الشركة لتحديد القانون الملائم لحكم العلاقة القانونية محل النزاع، وللتأكد من وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها.⁽¹⁾

وبخصوص تعريف "أعلام المجاملة"، فقد كان أول تعريف لها سنة 1958 من قبل منظمة التعاون الإقتصادي الأوروبية حين ذكرت بأنها: "أعلام لدول مثل بنما، ليبيريا، هندوراس وكوستاريكا، تسمح قوانينها وتسهل للسفن التي يملكها أشخاص أجنب أو شركات أجنبية برفع أعلامها، ويختلف هذا الحق عن ذلك الذي يجري عليه العمل في الدول البحرية الأخرى حيث يخضع حق رفع علم الدولة لشروط أكثر صرامة ويتطلب فرض إلتزامات مؤثرة وفعالة". ونظرا لكون هذا التعريف لا يتسم بالوضوح بتقديمه أمثلة عن الدول التي تمنح بموجب قوانينها حق رفع علمها للسفن المملوكة من طرف أجنب، فقد بادر الفقه الدولي الى تقديم تعاريف مختلفة لهذه الأعلام. من ذلك، التعريف الذي قدمه الفقيه "Metaxas" عام 1971 وذكر فيه بأن: "أعلام الملائمة هي أعلام الدول التي يسجل ملاك السفن سفنهم فيها بهدف تفادي الإلتزامات المالية وقيود وشروط إستخدام عوامل الإنتاج خاصة العمالة، والتي كان يجب تطبيقها فيما إذا تم تسجيل تلك السفن في دولهم الأصلية"، كما عرفها كذلك الفقيه "Bergstrand" عام 1983 بقوله بأن: "علم الملائمة هو علم الدولة التي لا تنظر حكومتها للتسجيل كوسيلة إجرائية ضرورية لفرض سيادتها وإحكام سيطرتها على سفنها، ولكن كخدمة يمكن تسويقها لملاك السفن الأجنب الذين يرغبون في تفادي التبعات المالية وغيرها في حالة تسجيل سفنهم تحت أعلام دولهم الأصلية."⁽²⁾

وقد أثبتت الممارسة الدولية الوجود القائم لهذه الظاهرة، وذلك مرده أن الدولة لوحدها محولة تحديد شروط إعطاء جنسيتها للسفن، ومن ثمّ يتصور أن العديد من ملاك السفن كثيرا ما يلجؤون إلى مثل هذه الدول لتسجيل سفنهم لديها لإعتبرات متعددة من أهمها محاولة ملاك السفن الأمريكيين الأوروبيين بالخصوص التهرب من التشريعات الوطنية المتشددة

(1) لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 167.

(2) المرجع نفسه، ص: 168.

لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، فضلا عن الإعتبارات السياسية والأمنية إذ يلاحظ تفاقم الظاهرة في حالات الحرب بالخصوص، ولقد حاولت اللجنة البريطانية التي ترأسها اللورد روكدايل Lord Rochdale 1970 رصد مواصفاتها:

- هي دول تسجيل تسمح بمنح جنسيتها لسفن مملوكة من رعايا دول أجنبية أو تخضع لرقابتهم.
- أن التسجيل لدى هذه الدول يكون بالسهولة الإجرائية بمكان بحيث يتم تسجيل السفينة لديها في الخارج بواسطة مكاتب تجارية أو البعثات الدبلوماسية.
- هي دول في أغلبها ضعيفة تكمن حاجتها الإقتصادية في الرسوم على التسجيل.
- ليس لهذه الدول القدرة أو على الأقل الرغبة في ممارسة رقابتها على تلك السفن أو مالكيها.
- لا تمنع هذه الدول في أن تكون طواقم السفن من الرعايا الأجانب.⁽¹⁾

2- دواعي ومخاطر أعلام المجاملة والجهود الدولية للحد منها: دواعي إستخدام أعلام المجاملة عديدة لا يمكن الوقوف عليها كلها في هذا المقام، ومع ذلك يمكن الجنوح إلى بعض الأسباب التي تؤدي بمالكي السفن الأجانب إلى تفضيل تسجيل سفنهم في السجل الوطني لدول أخرى غير دولهم الأصلية. وفي هذا السياق، يفضل البعض تجزئة هذه العوامل أو الأسباب إلى معايير مختلفة منها: دواعي الملائمة الإقتصادية المتمثلة فيما يمكن أن تحققه السفن أو يحققه مالكوها من منافع إقتصادية جمة نافعة عن إنخفاض بنود التكاليف التشغيلية لهذه السفن نتيجة لإنعدام التدخل الحكومي بفرض ضرائب فضلا عن الحد الأدنى لمقتضيات السلامة الذي يتم فرضه عليها مما يؤدي بدوره كذلك إلى إنخفاض تكاليف الصيانة المقررة لها، مضافا إلى ذلك إنخفاض تكلفة تطعيم السفن وخفض أعداده وعدم خضوع أفراد الطاقم لمستويات الأجور الوطنية أو السوق الدولية.⁽²⁾

ومن دواعي اللجوء إلى هذه الظاهرة ما هو إداري أيضا، بحيث يتمثل في سهولة الدخول والخروج من السجل وإليه، ولا يخضع ذلك السجل إلى أية إجراءات أو شروط مقيدة تترجم مراقبة الدولة لهذه السفن مراقبة فعلية، بل يمكن حتى تسجيل السفينة عن طريق مكتب فنصل الدولة في الخارج. ومن أبرز الأمثلة عن ذلك، وجود مكتب لتسجيل السفن تحت العلم الليبيري في نيويورك.

كذلك تظهر الدواعي من الناحية الإدارية في حرية إختيار الطاقم الذي يكون في معظمه من عناصر غير وطنية تتميز بإنخفاض أجورها ولا تستجيب لمتطلبات كفاءة الطاقم وإنخفاض مستويات تدريبها، فضلا عن ضعف نظام تنظيم ومراقبة صحة الشهادات المتعلقة بأهلية الطاقم للعمل على ظهر السفينة، وعدم مقدرته على متابعة صلاحية هذه الأخيرة ومدى توافر مواصفات السلامة بها، أو للتأكد من ملكيتها الحقيقية عند تسجيلها في سجلات السفن بهذه الدولة.

(1) جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص: 214 و215.

(2) لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 171.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ومن دواعي إستخدام أعلام المجاملة كذلك، ما هو قانوني يتمثل في صعوبة إتخاذ الإجراءات القانونية ضد المالكين الحقيقيين للسفن، أو لعدم رغبة السلطات البحرية لدولة التسجيل في مد سلطانها إليها، كما أن السرية في إخفاء هوية مالكي السفن تمثل حافزا لهم في إستخدام أعلام المجاملة، وقد يؤدي الكشف عنهم أو التحقيق لمعرفة هويتهم إلى الهروب بحثا عم سجلات دول أخرى يتمتعون فيها بهذا القدر من الخفاء والسرية.

وفضلا عما سبق، فإن من الدواعي ما هو سياسي كذلك، وهو يتمثل في طلب حماية دولة من الدول بسبب أزمة من الأزمات أو نتيجة ظروف سياسية معينة،⁽¹⁾ فجميع هذه الدول تكون بغير ثقل سياسي وغير مشتبكة في صراعات أو حروب أو نزاعات، ومن ثم فسفنها بمنأى عن المخاطر السياسية بدرجة كبيرة.⁽²⁾

وهكذا يتضح أن دول أعلام الملائمة قد إعتمدت نظام التسجيل المفتوح لتحقيق كل المنافع الإقتصادية الممكنة من هذا النظام الذي لا يقوم على أي ضوابط حقيقية أو رقابية على السفن التي ترفع أعلام الملائمة،⁽³⁾ فهذه السفن مملوكة لشركة ملاحية أو مالك لا يحمل جنسية دولة علم الملائمة، ولا طاقمها ولا ركبها ولا البضائع التي على متنها، وعليه فلن يضر دولة علم الملائمة أن يحدث أي شيء لتلك السفينة ومن ما عليها، وجل ما ستخسرهُ هو رسوم تسجيلها لديها، وفي ظل ما تشير إليه الإحصاءات من الحمولات الهائلة المسجلة تحت دول أعلام الملائمة، فإن ذلك يضع قيادا حقيقيا على القرارات والتشريعات البحرية الدولية، إعتبارا أنه لدخول أي إتفاقية بحرية دولية إلى حيز التنفيذ أن توقع عليها وتصدق عدد من الدول التي تستحوذ على نسبة كبيرة من حمولات الأسطول التجاري البحري العالمي، ومما لاشك

(1) حمود محمد الحاج، المرجع السابق، ص: 79.

(2) ففي الفترة السابقة للحرب العالمية الثانية عندما ظهرت نذر الحرب، سارعت شركة ESSO بتغيير تسجيل 25 من ناقلاتها من العلم الألماني إلى علم بنما، خشية تعرض هذه الناقلات للتدمير، وفي سنة 1982 أثناء حرب فوكلاند بين بريطانيا والأرجنتين، وكانت الولايات المتحدة تقوم بإمداد القوات البريطانية بالأسلحة بواسطة سفن أمريكية ترفع علم بنما. وفي منطقة الخليج العربي عندما إندلعت الحرب العراقية الإيرانية، ومع تعرض ما يزيد عن 82 ناقلة نفط كويتية للقصف بواسطة القوات الجوية الإيرانية، بإعتبار أن هذه الناقلات تنقل النفط لحساب العراق، بادرت الكويت كرد فعل إلى تسجيل العديد من ناقلاتها تحت العلم الأمريكي حماية لها من التعرض للقصف أو التدمير. راجع: أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، المرجع السابق، ص: 107، وراجع أيضا:

Laurent Lucchini, Michel voelckel, op. cit, p: 65, et vpor aussi: Habib Salim, "Les pavillons de complaisance", Colloque Tenu à l'institut océanographique, Edition A Pédone, Paris, 2008, p: 81.

(3) إن بنما وهي أهم دول أعلام الملائمة قد إعتمدت نظام التسجيل المفتوح Open Registry في سنة 1924، وتشير الإحصاءات في هذا الشأن إلى إحتلال بنما مركز الصدارة في هذا الشأن بإعتبارها أكبر دولة أعلام ملائمة من حيث الحمولات، وثالث أكبر دولة عموما من حيث الحمولات المسجلة تحت علمها ويذكر في هذا الصدد أن هناك 27 دولة تصنف كأعلام ملائمة، وهي:

Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Burma, Cambodia, Canary Islands, Cayman Islands, Cook Islands, Cyprus, German International Ship Register (GIS), Gibraltar, Honduras, Lebanon, Liberia, Luxembourg, Malta, Marshall Island, Mauritius, Netherlands, Antilles, Panama, St-Vincent, Sri Lanka, Tuvalu And Vanuatu,

راجع: أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، المرجع السابق، ص: 109.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

فيه أن إنشاء سلطة رقابة دولة الميناء كان خطوة كبرى لإحكام الرقابة على السفن والتأكد من تطبيقها المتطلبات الدولية في هذا الشأن.⁽¹⁾

وقد أظهر التقرير الذي أعدته لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة 1971، أن أعلى معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة،⁽²⁾ بالنظر إلى إنخفاض مستويات السلامة فيها، مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول أخرى توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية إقتصادية. وبالرغم من الأحكام التي جاءت بها كل من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958،⁽³⁾ وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،⁽⁴⁾ بغرض التصدي لظاهرة علم المجاملة، حيث أكدت على ضرورة وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي تحمل جنسيتها، لممارسة كل دولة لإختصاصاتها ورقابتها الفعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها،⁽⁵⁾ إلا أن أهم إتفاقية جاءت في هذا الصدد هي إتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن المعتمدة بجنيف في 07 فيفري 1986،⁽⁶⁾ والتي أكدت على ضرورة قيام رابطة فعلية بين دول العلم والسفينة، وهو ما يبرهن على عزم الدول الحد من المخاطر الإقتصادية والبيئية لهذه الظاهرة، ودون التوصل في نفس الوقت إلى التقليل من حرية الدول في تحديد شروط تسجيل سفنها،⁽⁷⁾ ولهذا ألزمت أن تتوفر لدى دولة العلم إدارة بحرية وطنية تضطلع بمراقبة السفن ومدى تنفيذها للقوانين والقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بسلامة السفن الخاضعة لولايتها ورقابتها ومنع تلوث البيئة البحرية.⁽⁸⁾

كما جاءت الإتفاقية لتضمن تحديد هوية ومسؤولية مالكي السفن، حيث أوجبت على دولة التسجيل إتخاذ التدابير اللازمة لضمان سهولة التعرف على ملاك السفن وتحديد هوية مديرها أو أي شخص يعتبر مسؤولاً عن تشغيلها،

(1) أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، المرجع السابق، ص: 111.

(2) ولقد بلغت نسبة حمولة السفن من ناقلات النفط والصب التي ترفع أعلام المجاملة 30% و35% على التوالي من مجموع الأسطول العالمي، وقد بلغ عدد سفن المجاملة في إحصائيات لسنة 1978، 7753 سفينة تقدر حمولتها بـ206099 طن، ومن بين أهم حوادث سفن علم المجاملة نجد:

Torrey Canyon 196 , Olympic- Bravery 1976, Urquiola Et Boehlen 1976, Amoco- Cadiz 1978, Gino 1979, Tanio 1980, Haven 1991, Aegean-Sea 1992, Braer 1993, Sea-Empress 1996, Préstige 2002, Erika 1999. Voir : Habib Slim, op, cit, p: 82.

(3) المادة 05 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(4) المادة 91 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المادة 94 من الإتفاقية نفسها.

(6) هذه الإتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد لعدم توفر النصاب القانوني للمصادقة عليها، وفقا للمادة 01/19 منها.

(7) راجع ديباجية إتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986.

(8) المادة 05 من الإتفاقية نفسها.

وأن يكون سجل السفينة متاحا لكل من له مصلحة قانونية في الحصول على معلومات بما يتفق وقوانين دولة العلم،⁽¹⁾ وبغية ضمان تبعية السفينة فعليا إلى الدولة التي ترفع علمها، أوجبت ضرورة مشاركة المواطنين في ملكية السفينة فضلا عن المشاركة في تطعيمها.⁽²⁾

ومن دون الإسهاب في إستعراض جل أحكام إتفاقية تسجيل السفن سنة 1986، يمكن القول بأنها جاءت بأحكام جد مفصلة، ما من شك في ان تطبيقها الصارم سيؤدي إلى إنقراض ظاهرة أعلام المجاملة تدريجيا، سيما عند دخولها حيز التنفيذ وتمكنت من حشد منضمين إليها بأكبر عدد مما يمكن من تطبيق أحكامها على نطاق واسع على صعيد العمل الدولي.⁽³⁾

وهكذا يتضح مما تقدم، أن دول أعلام المجاملة تمثل ثغرة واضحة في النظام القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، لعدم قدرتها على ممارسة ولايتها ورقابتها ممارسة فعلية على السفن التي ترفع علمها، ومما لا شك فيه أن انشاء سلطة رقابة دولة الميناء والدولة الساحلية يعد خطوة مهمة للإضطلاع بالرقابة على السفن، والتأكد من تطبيقها للمتطلبات الدولية في هذا الشأن.

(1) المادة 06 من إتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986.

(2) المواد: 07، 08، و09 من الإتفاقية نفسها.

(3) لخضر زازة، المرجع السابق، ص: 178.

الفصل الثاني: الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث

النفطي عن السفن

يقوم الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من خطر التلوث النفطي الناجم عن السفن على جملة من الإلتزامات الأولية، والتي تنطوي بدورها على سياسات بيئية وإجراءات وتدابير بغرض الرقابة الفعالة للوقاية من هذا النوع من التلوث والتخفيف من حدته، ويسهر توزيع، تطبيق، ورقابة وتنفيذ هذه الإلتزامات الدولية عن طريق التشريعات الوطنية للدول، ومدى إلتزامها بالقواعد القانونية الدولية، سواء على الصعيد العالمي أو الإقليمي من جهة، ومن خلال التعاون مع المنظمات الدولية من جهة أخرى.

وفيما يلي سوف يتم عرض هذه الجزئية، من خلال دراسة الطبيعة القانونية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن من حيث تحديد مضمونه، والواجبات المنبثقة عنه، وأساسه، وأخيرا الإلتزامات الدولية وسبل التعاون لمواجهة التلوث النفطي من السفن، ليتم التركيز فيه على تنفيذ أحكام هذا الإلتزام، والجهود الدولية المبذولة على المستويين الدولي والإقليمي، وذلك وفقا لما يلي:

المبحث الأول: الطبيعة القانونية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

المبحث الثاني: الإلتزامات الدولية وسبل التعاون لمواجهة التلوث النفطي عن السفن

المبحث الأول: الطبيعة القانونية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

مما لا شك فيه أن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، له أهميته الخاصة في مجال المحافظة على المصالح الرئيسية والمقومات الأساسية للإرث المشترك للجماعات الدولية، باعتبار أن التلوث البحري النفطي لا يعرف حدودا سياسية ولا جغرافية. وفيما يلي، سأتناول مضمون هذا الإلتزام بالوقاية من التلوث النفطي من السفن في المطلب الأول، والواجبات المنبثقة عنه في المطلب الثاني، أما في المطلب الثالث سيتم تخصيصه لدراسة الأساس القانوني له.

المطلب الأول: تحديد مضمون الإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

بالنظر للبعد الدولي للملاحة البحرية بسبب الطبيعة المتحركة للسفن والناقلات، وتنقلها من منطقة بحرية إلى أخرى، وبالنظر للطابع العابر للحدود للتلوث البحري النفطي، والأضرار الشمولية للبيئة، كن ولا بد التطرق في الفرع الأول للإعتبارات الموضوعية لهذا الإلتزام، ثم تحديد مضمونه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الإعتبارات الموضوعية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

لقد فرضت المتطلبات البيئية في قلب الإنشغالات الدولية المالية إلى التقصي عن الدوافع الموضوعية التي يقوم عليها الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، بغرض تنسيق الجهود الدولية والإستعداد لمواجهة أخطاره والسيطرة عليه، ويمكن إجمال هذه الإعتبارات في النقاط التالية:

أولا: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية

إن السفينة كأداة للملاحة البحرية لها وظائف متنوعة في العصر الحالي، فهي لم تعد تستخدم في النقل البحري فحسب، بل في الصيد أيضا، والأبحاث العلمية كذلك، فضلا عن الإستخدامات العسكرية، ومع ذلك تظل الوظيفة التقليدية والأساسية للسفن هي النقل البحري، فقد إعتبر الإنسان دوما السفينة أفضل للتبادل التجاري، وإتصال الشعوب ببعضها والدول، بالرغم من توفر وسائل نقل أخرى أسرع وأوفر للنقل كالطائرات، إلا أن الغلبة ظلت للملاحة البحرية بسبب قلة التكاليف، والإمكانات التي توفرها لنقل الحمولات الكبيرة ولمسافات بعيدة.⁽¹⁾ حيث أضحت الملاحة البحرية ذات أهمية دولية كبرى، وأصبح النقل البحري الشريان الحيوي للإقتصاد العالمي، فكان من البديهي أن تؤدي هذه الطفرة الكبيرة في حجم ونوع حركة الملاحة البحرية إلى إثارة مخاوف مختلفة لدى الدول، وضرورة التفكير الجماعي في وضع ضوابط قانونية للحد من آثار التطور التكنولوجي السلبية على البيئة، فأرساء نظام قانوني لحماية البحار من هذا التلوث

(1) عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية للتلوث البيئية البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص:34.

لا يهم فقط المجتمع الوطني لدولة ما، أو الدول التي تحمل هذه السفن جنسيتها، ولكن يهم أيضا الدول التي تعتبر هذه السفن مجالاتها البحرية وتستعمل موانئها.⁽¹⁾

ثانيا: الطابع عبر الوطني لمشاكل التلوث

إن مشاكل التلوث الناجمة عن الملاحة البحرية تتسم بالطابع عبر الوطني، فالسفن كقاعدة عامة هي أموال خاصة تتعاطى أنشطة تجارية، وتخضع في الأصل لقوانين خاصة تعتمدها الدول التي تحمل جنسيتها، وتصنع كل دولة الإطار القانوني المنظم لنشاط السفن التي ترفع علمها. فهي ترخص بناء السفن وتحدد شروط ذلك، وتعين طريقة إستغلالها وضوابط ملاحتها، وتحدد أساليب مراقبتها، ويتم ذلك كله من خلال قواعد القانوني البحري.⁽²⁾

ويثير التلوث البحري مشاكل عديدة تكاد تعم فروع القانون المختلفة، منها على سبيل المثال القانون الجنائي (فيما يتعلق بمعاقبة الجهة المتسببة في تصريف الملوثات)، وقانون المسؤولية (المسؤولية المدنية عند الأضرار الحاصلة من التلوث)، وقانون الإثبات (تعيين مصدر التلوث)، وقانون التأمين (فيما يتعلق بتأمين الإعتمادات المالية التي تضم تقديم التعويض الكافي للجهات المتضررة) ... إلخ. إلا أن المشاكل الحاصلة في إطار القانون الدولي غالبا ما تكون أكثر تعقيدا وشمولا منها في إطار القانون الوطني، فتعين الجهة المختصة في تشريع قواعد ومعايير التلوث وتنفيذها، وإرساء الأحكام الخاصة بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي يخلفها التلوث، تعد من المشاكل من المعقدة التي يواجهها المجتمع الدولي حاليا، والتي عقدت بشأنها مؤتمرات دولية عديدة، كما تتعدد هذه المشاكل أكثر في المناطق البحرية التي تتسم بخصائص معينة تستلزم خصها بقواعد ومعايير مشددة لحمايتها من التلوث في إطار التعاون الإقليمي.⁽³⁾

وبذلك فإن خطر نشاطات السفن، بوصفها مصدرا من مصادر التلوث على البيئة البحرية أخذ يتعاظم يوما بعد يوم، خاصة السفن التي تنقل المواد الملوثة في الأحواض، كالنفط والمواد الكيميائية، والغاز الطبيعي السائل والمواد المشعة وما إلى ذلك من المواد. ولما كان العالم بحاجة دائمة ومتزايدة لمصادر طاقة إضافية، فإن التطور التكنولوجي أحدث ناقلات أكثر ضخامة مما كانت عليه لتتمكن من نقل كميات أكبر عبر البحار. وبقدر تنامي هذه الكميات بقدر ما إزدادت مخاطر التلوث التي تهدد البيئة البحرية.⁽⁴⁾

ثالثا: الطابع الشمولي للأضرار البيئية

من المؤكد أن البحار تشكل نظاما بيئيا متكاملًا، وأن التلوث الذي تخلفه السفن قد يكون له أضرار مدمرة على الأحياء والنباتات البحرية التي قد تصل آثارها إلى الإنسان، وأن من شأن تزايد التلوث الناتج عن الملاحة البحرية أن تهدد

(1) عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق: ص: 35.

(2) المرجع نفسه، ص: 36.

(3) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 10.

(4) العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، وهران، 2010، ص: 187.

بعض المناطق البحرية بالمدن خاصة تلك التي تعاني من تلوث مزمن، وتقدم البيئة البحرية نموذجاً لوحدة بيئة الإنسان نظراً للإتساع الهائل لنطاقها، ولكون مكوناتها تتصل فيما بينها إتصالاً حراً طبيعياً فهي تعتبر نظاماً بيئياً مترابط العناصر، وفي نفس الوقت لها تأثير فادح على العناصر البيئية الأخرى، وأي خلل يطرأ على البيئة البحرية لا بد وأن ينتقل إلى البيئة في كل مكان، زيادة على ذلك فإن الطبيعة المتحركة للسفن كمصدر للتلوث، من شأنه أن يعمل على نشر آثاره على نطاق واسع في مناطق بحرية خاضعة لولاية دولة أخرى أو خارج أي ولاية وطنية، ثم أن الملوثات البحرية كالنفط وغيره تتجاهل الحدود القانونية، فهي غالباً ما تنتقل بفعل الرياح والتيارات البحرية من منطقة إلى أخرى،⁽¹⁾ فموضوع تلوث البيئة البحرية لم يثير الإهتمام كموضوع يهم الجماعة الدولية، إلا بعد أن ثبت علمياً مدى تطوراته على صحة الإنسان، وعلى الموارد الحية والحياة البحرية بصفة عامة، ومدى مساهمته بالإستخدامات المشروعة للبحار.⁽²⁾

وإذا تأملنا تلك المخاطر، نجد أنها مخاطر عامة، لا تتوقف آثارها على شخص واحد أو دولة واحدة، بل تمتد آثارها لتشمل مصالح الجنس البشري بأكمله، وهذه النظرة الموضوعية العامة لمدى الخطورة المترتبة على التلوث على التلوث - هي التي تولد عنها الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، ومن العيب أن نأمل في العثور على أساس يقوم عليه هذا الإلتزام أبعد عن تلك النظرة الموضوعية المرتبطة أصلاً بالمصلحة العليا للمجتمع الدولي.

فمصلحة الجنس البشري تتطلب بالضرورة المحافظة على صحة الإنسان حيثما وجد وفي كل زمان ومكان، وكذلك الإبقاء على الخواص الطبيعية للبيئة البحرية، نظراً لأنها تمثل عنصراً أساسياً من عناصر التوازن والثبات على الكرة الأرضية، وهذا الإخلال يمكن أن يمتد لمجالات كثيرة ومتعددة تتجاوز في ذلك النطاق الجغرافي للبيئة البحرية إلى الحياة البحرية ذاتها كالثروات الحية الموجودة في مياه البحار، وطيور البحار التي تعيش في تغذيتها على الأسماك، إلى غير ذلك من شتى مظاهر الحياة البحرية، ولعل ذلك كان السبب في تضمين الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ضرورة إتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير، وكذلك موائيل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.⁽³⁾

وأخيراً فمصلحة الجنس البشري تقتضي كذلك الإبقاء على مبدأ حرية الإستخدامات المشروعة لعناصر البيئة البحرية، سواء بالنسبة للمناطق التي تدخل في ولاية الدول الساحلية، أو تلك التي تخرج عن حدود ولاية أية دولة، وقد ثبت أن التلوث البحري يمكن أن يعيق كافة أوجه النشاط البحري بما فيها الإستخدامات المشروعة لأعالي البحار، وإحتمال تحقق هذا العائق يأتي في مقدمة التحديات التي تواجه الجنس البشري نتيجة للتلوث.⁽⁴⁾

(1) عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص: 39.

(2) المادة 02/02 من إتفاقية ماربول 78/73، المبدأ 07 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية سنة 1972.

(3) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: 464.

(4) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 74.

وبالنظر إلى الأهمية الاقتصادية والإيكولوجية للمجالات البحرية، فإن هدف حماية البيئة البحرية من التلوث يخرج من الأصل عن إرادة دولة واحدة، فهي قضية تمه المجتمع الدولي برمته وتعد مصلحة مشتركة للبشرية جمعاء، فالجهودات المعزولة للدول ستبقى دائما غير كافية، بل وغير مجدية لأن المشاكل البيئية وتلك المتعلقة بالبيئة البحرية بالأساس لها أبعاد متعددة وشمولية ولا يمكن لدولة واحدة مهما كان شأنها أن تواجهها بمفردها.⁽¹⁾

وهكذا يتضح أن هناك (حالة تأثيرية) بين الأسباب الموضوعية التي يقوم عليها الإلتزام وأهدافه الإنسانية، فالسببية هي التي تفسر قيمة الإلتزام الموضوعية، ومن جهة أخرى فإن المدلول الموضوعي للإلتزام ينحدر عن فكرة الغاية، ومن ثم فإن كل ما يتمخض عن هذا الإلتزام من فعل أو إمتناع، إنما يوجد من أجل الغاية التي يؤدي هذا الفعل أو الإمتناع إلى تحقيقها، وبالتالي فإن الغاية هي التي تفسر قيمة الإلتزام من الناحية الموضوعية، ومن هنا فلا ينبغي النظر إلى الإلتزام من خلال النظرة إلى الإلتزامات التعاقدية، باعتبار أنه قد ورد النص عليه في نطاق معاهدة دولية، إذ لو صح ذلك لكان معناه أن الدول الغير، أو التي لم تصدق عليها، لا تلتزم به، وهذه نتيجة غير مقبولة على ضوء (القيمة الموضوعية للإلتزام)، تلك القيمة التي أثبتنا إمكانية تصور وجود الإلتزام ذاته، بغض النظر عن توافر الإرادة الدولية لقبوله.

ومما لا شك فيه، أن ترجيح الإعتبارات الموضوعية كأساس يقوم عليه الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية أفضل، ذلك لأن الإعتبارات الموضوعية تعند بالمصلحة العليا للمجتمع الدولي، في حين تعند الإعتبارات القانونية بالمصالح الخاصة للدول فرادى... وهناك فرق جوهري بينهما، ذلك أننا لو أقمنا أساس الإلتزام على الإعتبارات الموضوعية لكان معنى ذلك أن تتحمل الدولة مسؤولية الإلتزام في مواجهة الجماعة الدولية في مجموعها... بينما لو أقمنا أساس الإلتزام على الإعتبارات القانونية فإن الدولة تتحمل مسؤولية الإلتزام في مواجهة الدولة المضرورة فقط، وبالتالي فإن الحكمة تقتضي ترسيخ مفهوم الإلتزام على أساس الإعتبارات الموضوعية، وذلك كي يصبح من حق سائر الدول أن تتمسك بأن لها مصلحة قانونية في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من خطر التلوث، بإعتبار هذا الإلتزام عاما مطلقا يسرى في مواجهة الكافة (erga omnes) مثله في ذلك مثل الإلتزامات العامة الأخرى التي يتضمنها القانون الدولي المعاصر كإلتزام عدم العدوان، وتحريم إبادة الجنس البشري، والمبادئ المتعلقة بالحقوق الأساسية للإنسان، وحظر الإتجار بالرقيق، والتمييز العنصري، فهذه الإلتزامات باتت تمثل في النظام الدولي ككل (إلتزامات عامة مطلقة) تنقيد بها كافة الدول في مواجهة المجتمع الدولي ككل، بل وأصبحت بمثابة دعائم أساسية لهذا النظام. ولا تغالي إذا قلنا أن (الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية) يتسامى إلى مرتبة تلك الإلتزامات المطلقة، وذلك لإتحاد العلة والسبب الذي من أجله ولد هذا الإلتزام.⁽²⁾

(1) عباس إبراهيم دشتي، المرجع السابق، ص: 40.

(2) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 75.

الفرع الثاني: المضمون القانوني للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

يتحدد المضمون القانوني للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث البحري النفطي من السفن، في الإلتزام العام بعدم على المساس بسلامة البحار (أولا)، ثم عدم إلحاق الضرر ببيئة دولة أخرى أو بيئة مناطق واقعة خارج حدود الولاية الوطنية (ثانيا)، وهو ما سيتم عرضه بشيء من التفصيل فيما يلي:

أولا: الإلتزام العام بعدم المساس بسلامة البحار

إن مشكلة تلوث البيئة البحرية بالنفط هي مشكلة حديثة نسبيا، والتشريعات الداخلية لم تستشعر المشكلة إلا في العشرينات، ولعل أقدم مشروع وفاق دولي هو ذلك الذي أعد سنة 1926 من قبل أربعة عشر دولة إجتمعت لذلك الغرض في واشنطن، ولما كان هذا الإشكال ثمرة من ثمرات التقدم التقني المعاصر فإنه لا توجد غرابة إذا قلنا بأن هذا الموضوع لا زال غضا لم تعرفه بعد قواعد العرف الدولي، ولكنه كان محل إهتمام دولي متزايد تمثل في إعداد مشروع إتفاقيتين للحد من تصريف وإلقاء النفط من السفن، إلا أن الخلافات التي نشأت بين الدول صاحبة الأساطيل البحرية الكبرى، ثم إندلاع الحرب العالمية الثانية حال دون نفاذهما.⁽¹⁾

وبالرغم من عدم نفاذ تلك الإتفاقيتين إلا أن أثرها في مجال حماية البحار، قد ظهر من خلال ما جرى عليه بعض ملاك السفن البريطانية من الإلتزام عمليا بعدم تصريف الملوثات والإلتزام أدبيا بما إنطوت عليه تلك الإتفاقيات من حضر تصريف النفط في عرض البحر لمسافة محددة قدرت بخمسين ميلا بحريا من الشاطئ، وقد تبعهم في ذلك ملاك السفن في الولايات المتحدة والنرويج والسويد وبلجيكا وهولند، ومما دعا إتحادات ملاك السفن في دول أخرى إلى الأخذ بذلك أيضا.⁽²⁾

وعندما دعت الأمم المتحدة بعقد مؤتمر دولي لمناقشة قانون البحار في جنيف لسنة 1958، فقد إنتهى هذا المؤتمر إلى إقرار أربع إتفاقيات دولية في 29 أبريل 1958، تتضمن مجموعة من القواعد القانونية الدولية المنظمة لحقوق وواجبات الدول في البحار.⁽³⁾ ومن بين الموضوعات التي إهتمت بها تلك الإتفاقيات الأربع مشكلة التلوث البحري الذي تسببه السفن، حيث جاء في أحكامها إلتزامين هامين، هما: أولا، واجب الدول في سن القواعد التي تسمح بتجنب التلوث النفطي والتلوث بالنفايات المشعة آخذة في إعتبارها النصوص الدولية القائمة، وأعمال المنظمات الدولية المتخصصة، والإلتزام الثاني، هو الإلتزام بالتعاون مع المنظمات الدولية لوضع إجراءات وتدابير مكافحة تلوث البحار،

(1) محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998، ص: 326.

(2) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: 472.

(3) وهذه الإتفاقيات، هي: إتفاقية جنيف الخاصة بالمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة، إتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار، إتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري، إتفاقية جنيف الخاصة بالصيد وحماية الموارد الحية في أعالي البحار.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

والفضاء الذي يعلوه بواسطة المواد المشعة أو مواد أخرى مؤذية،⁽¹⁾ ورأى بعض الفقه أن المادتين السابقتين تعدان أساساً لإلتزام عام بحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث النفطي أو أية مواد ضارة أخرى.

كما جاء إعلان إستوكهولم حول البيئة لسنة 1972، بالنص على مبدأ الإلتزام بعدم المساس بسلامة البحار، حيث أكد على أنه: "يجب على الدول إتخاذ كافة الإجراءات والتدابير الممكنة لمنع تلوث مياه البحار بمواد يمكن أن تهدد بالضرر الصحة الإنسانية أو تضرر أو تضرر بالثروات البيولوجية، أو بحياة الأنظمة البحرية أو بالاعتداء على عوامل الرفاهية أو تحمل إعتداء على الأنظمة الطبيعية للمياه أو تضرر بالإستعمالات الأخرى المشروعة للبحار".⁽²⁾

فموضوع تلوث البيئة البحرية كان من الموضوعات التي حظيت بإهتمام خاص في توصيات المؤتمر... فقد أوصى المؤتمر أيضاً الحكومات بضرورة التعاون مع الأجهزة التابعة للأمم المتحدة المعنية بمقاومة مصادر التلوث البحري، وعليها أن تعمل على أن تلزم السفن التابعة لها أو التي تتواجد في مياهها بإحترام لوائح وتعليمات تلك الأجهزة الدولية، خاصة فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات الضارة في البحار.

وأخيراً فإنه وإن كانت معظم أعمال المؤتمرات الدولية تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول التي قد ترفض تنفيذها، ولا توجد قوة حقيقية ملزمة لهذه التوصيات، إلا أنها بتواترها وإنسجامها مع بعضها البعض، فضلاً عن صدورها بإجماع الدول المشاركة فإنها تشكل اللبنة الأولى في صرح القانون الدولي للبيئة، فهي تساهم في نشأة قواعد عرفية جديدة في نطاق هذا القانون،⁽³⁾ ولذلك ما كاد المؤتمر ينفذ حتى بدأت حركة قانونية نشطة أسفرت عن إقرار عدد من الإتفاقيات على المستويين الدولي والإقليمي تضمنت أحكاماً وقواعد لمنع تلوث البحار من التلوث النفطي الناجم عن السفن وغيره من المواد الضارة الأخرى،⁽⁴⁾ كما إنبثقت عن هذه الحركة القانونية ظهور إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتتضمن في الجزء الثاني عشر منها أحكاماً لحماية البيئة البحرية من التلوث، فقد أوردت في المادة 192 منها إلتزاماً عاماً يقع على الدول يفوق من حيث عمومته ومداه أي إلتزامات دولية في الإتفاقيات الأخرى، والتي تنص على أن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".⁽⁵⁾ ويستفاد من هذه القاعدة أن الإلتزام بحماية البحار يترتب

(1) المادتين 24 و25 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(2) المبدأ 07 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية سنة 1972.

(3) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص: 94.

(4) منها إتفاقية ماريول 78/73، إتفاقية SOLAS لسنة 1974، إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، الإتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه إتران السفن ورواسيها لسنة 2004.. أما على المستوى الإقليمي نجد: إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية البحر المتوسط من التلوث، والبروتوكول الملحق بها بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976، إتفاقية الكويت لسنة 1978 لحماية البيئة البحرية للخليج العربي والبروتوكول الملحق بها بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ... إلخ.

(5) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 98.

على كافة الدول، وإن كان يقال بأن هذا الإلتزام: (وطبقا للمبادئ العامة في قانون المعاهدات القاضية بنسبية أثر المعاهدات وإنصرافها فقط للدول الأطراف بالإتفاقية) ينصرف لأطراف معاهدة قانون البحار، إلا أنه في تلك الحالة (حماية البحار) فإن هذا القول غير دقيق لسببين: الأول، أن الإلتزام المنصوص عليها في المادة 192 يأتي تقنيا عاما لإلتزام إستقر في العرف الدولي تبعا لتواتر الأخذ به في العديد من الإتفاقيات الدولية، وغيرها من الإتفاقيات الصادرة على المستويين العالمي والإقليمي، والسبب الثاني، أن أثر هذا الإلتزام يمتد لكافة الدول حتى الدول غير الأطراف في الإتفاقية، بحكم أنه يأتي في إطار تنظيم مسألة موضوعية تمه المجتمع الدولي ألا وهي حماية البحار والبيئة البحرية من جميع مظاهر التلوث التي تصيبها، فهذا الإلتزام العام تتحمله كافة الدول لتعلقه بالصالح العام للبشرية.⁽¹⁾

وفي إطار الإلتزام العام بعدم المساس بسلامة البحار، ونظرا لما ينطوي عليه التلوث من أخطار تهدد سلامة البيئة البحرية، فقد ألزمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على الدول أن تتخذ التدابير الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد.⁽²⁾ ولا بد من ذكر إشارة الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني، إلى أن الإلتزام بحماية البحار والحفاظ على سلامة بيئتها بالحدود الموضحة في الإتفاقية السابقة، لا يحل بأية إلتزامات محددة تتحملها الدول الأطراف بمقتضى إتفاقيات خاصة أبرمتها في وقت سابق تتصل بحماية البيئة البحرية، أو بما قد تبرمه بعد ذلك من إتفاقيات لذات الغرض، مع مراعاة أن يكون تنفيذ هذه الإلتزامات متمشيا مع أهداف إتفاقيات قانون البحار ومبادئها العامة.⁽³⁾

ثانيا: إلتزام الدول بعدم إلحاق الضرر ببيئة دول أخرى أو بيئة مناطق واقعة خارج حدود الولاية الوطنية

تعتبر المشاكل البيئية الآن جزءا من إهتمامات العالم في مجال الدراسة الدولية، ولقد كان الخطر الذي تتعرض له الكرة الأرضية سببا مباشرا في زيادة الإهتمام والإدراك لمدى العواقب بعيدة المدى لأنماط التلوث العابرة للحدود،⁽⁴⁾ وذلك بسبب تعاظم التطور التكنولوجي الذي جعل العالم أكثر ترابطا لدرجة أن الحدود بين الدول أصبحت بلا معنى نسبيا، عندما يتعلق الأمر بالضرر الناجم عن المطر الحامضي، وتسرب النفط، والتفجيرات النووية التي لا يعرف غبارها الذري حدودا، وكذلك تلوث المياه وغيرها.⁽⁵⁾

(1) إبراهيم العناني، القانون الدولي الجديد للبحار، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990، ص: 292.

(2) المادة 01/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص: 265.

(4) سهير إبراهيم حاجم الهبتي، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، الطبعة الأولى، دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2008،

ص: 42.

(5) المرجع نفسه، ص: 42.

ولقد عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من مجموعة المبادئ والقواعد المتعلقة بالتلوث، (التلوث عبر الحدود)، بكونه: "التلوث الذي تحدته الأنشطة التي تمارس في إقليم الدولة أو تحت إشرافها، وتنتج آثارها الضارة في بيئة دولة أخرى أو في بيئة المناطق التي لا تخضع للإختصاص الوطني".

وإستنادا لهذا التعريف، فإن التلوث العابر للحدود لا يقتصر على التلوث الذي ينتج آثاره في أقاليم الدول الأخرى، بل يشمل أيضا التلوث الذي ينطلق من أقاليم الدول، ويحدث آثاره في المناطق التي تخضع لسيادة دولة ما، كما يشمل أيضا التلوث الذي ينشأ عن الأنشطة التي قد تحدث في الأقاليم التي تخضع لإشراف الدول.

وقد أثار مصطلح عبر الحدود أو العابر للحدود، جدلا حول المدى الذي يتركه التلوث على المكان أو الإقليم الآخر، ففي السابق وبسبب المدى غير البعيد للملوثات، قد تم تحديده بمنطقة تتراوح بين 15-20 ميل على كل جانب من الحدود الدولية، ولكن بسبب التطور التكنولوجي الهائل وانتقال أثر التلوث لمسافات بعيدة سواء تلك التي تنتقل جوا أو من خلال حركة المياه في الأنهار والمحيطات قد أدى إلى إنتهاء هذا الجدل.⁽¹⁾

وتم توسيع هذا التعريف في إتفاقية تلوث الهواء بعيد المدى لسنة 1979، بإعتباره: "تلوث الهواء الذي يجد مصدره الطبيعي بصفة كلية أو جزئية في منطقة تخضع للإختصاص الوطني لدولة ما، ويحدث آثاره الضارة في منطقة تخضع لإختصاص دولة أخرى تقع على مسافة بعيدة، بحيث يتعذر بصفة عامة تمييز حول ما تسهم به المصادر الفردية أو مجموع مصادر الإنبعاث".

وهكذا يتضح بأن التلوث عبر الحدود يستلزم وجود دولتين، الدولة الملوثة والدولة الضحية المتلقية للتلوث، ويقع أيضا ضمن هذا المفهوم، التلوث الذي يقع ضمن نطاق المناطق التي ليست جزءا من إقليم أي دولة كأعالي البحار والفضاء الخارجي والمجال الجوي.⁽²⁾

ولقد تم التأكيد على هذه القاعدة بموجب إعلان إستوكهولم لسنة 1972، والذي قرر أنه وفقا لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي فإن الدول لها حق السيادة في إستغلال مواردها الطبيعية وفق لسياساتها البيئية، وعليها في ذات الوقت واجب التأكد من أن النشاطات التي تمارس داخل حدود سلطتها أو تحت رقابتها لا تحدث أضرار ببيئة الدول الأخرى أو بيئة مناطق تقع خارج حدود الولاية الوطنية، كما أعيد تكرار هذه القاعدة بنفس الصياغة تقريبا في إعلان ريو لسنة 1992.⁽³⁾

(1) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص:

130.

(2) المرجع نفسه، ص: 131.

(3) المبدأ 21 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية سنة 1972، والمبدأ 02 من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لسنة 1992.

وتجد هذه القاعدة أصولها الأولى في الإجهادات القضائية منذ قرار التحكيم الصادر في قضية مصهر تريل لسنة 1941، وقرار محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لسنة 1979، والتي كشفت عن وجود قاعدة عرفية بمقتضاها أنه لا يجب على أية دولة أن تستعمل إقليمها لأغراض يمكن أن تسبب ضررا خطيرا بحقوق ومصالح الدول الأخرى.⁽¹⁾

ومن جانبها قضت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بعد أن أكدت بدورها ممارسة الدول لحقوقها السيادية في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها،⁽²⁾ جاءت لتلزم جميع الدول بأن تتخذ ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية.⁽³⁾ وتشمل هذه التدابير جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، بما فيها التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن.⁽⁴⁾

وإنطلاقا مما سبق، يمكن القول بأن هذه القاعدة ذات الأصل العرفي تسري على كافة الدول، حيث يقع على عاتقهم منع إلحاق الضرر ببيئة دولة أخرى أو ببيئة مناطق خارج حدود الولاية الوطنية، ذلك عن طريق إتخاذ التدابير اللازمة من أجل ضمان حماية البيئة البحرية من جميع مصادر التلوث، بما فيها تدابير منع التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن بإعتباره من الملوثات العابرة للحدود ولا تعوقها الحدود الجغرافية أو السياسية.

المطلب الثاني: الواجبات المنبثقة عن الإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

لما كان الإلتزام بعدم المساس بسلامة البحار له طابع قانوني خاص يتعين معه على كافة الدول إحترام مضمونه، لما له من أهمية عظمى من المحافظة على حقوق الأجيال المقبلة، كان ولا بد التطرق لزما إلى الواجبات أو الإلتزامات التي تنبثق عن هذا الإلتزام، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول: الإلتزام بالتعاون الدولي

لا جدال أن التعاون في مجال مكافحة التلوث يمكن أن يحقق فعالية أكبر للإلتزام العام بحماية البيئة البحرية، وهذا ما أدركه العالم، بل وما أدرك معه أيضا وفي نفس الوقت أنه مهما تعددت البيئات وتنوعت، فهي في التحليل الأخير ليست الا بيئة واحدة لا تحدها موانع طبيعية ولا حدود سياسية، الأمر الذي يدعو النظر إلى هذه البيئة من منظور كوني

(1) للتفصيل راجع: صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 139-145.

(2) المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 02/194 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 03/194، ب من الإتفاقية نفسها.

شامل لا يتجزأ ولا ينقسم، ومن هذا المنطق،⁽¹⁾ تم التعبير عن واجب التعاون في مختلف الأشكال والصيغ سواء اكانت في النصوص الإلزامية أو غير الإلزامية، كما وإتخذت تطبيقاته حيزا مهما في الإتفاقيات الدولية يتسع لأمر كثيرة تتجاوز الفهم المجرد لمبدأ التعاون،⁽²⁾ أو التي إنعكست أو لها ضمن مبادئ إعلان إستوكهولم حول البيئة لسنة 1972، عندما نص على أن: "جميع الدول كبيرة و صغيرة أن تتولى بروح من التعاون وعلى أساس من المساواة، معالجة المسائل الدولية المتعلقة بحماية البيئة والنهوض بها، ويمثل التعاون بواسطة الترتيبات المتعددة الأطراف أو الثنائية، أو الوسائل المناسبة الأخرى شرطا أساسيا للتصدي على نحو فعال للآثار البيئية غير المواتية والمتربة على الأنشطة الممارسة في جميع المجالات ولمنع هذه الآثار والتقليل منها وإزالتها على نحو تراعى فيه على النحو الواجب جميع الدول مصالحها".⁽³⁾

وينطوي واجب التعاون على شقين: أولهما، التعاون بين الدولة المصدر وبين مختلف دول العالم، أو أي من المنظمات الدولية المختصة التي يمكنها إسداء العون إلى الدولة المصدر لمنع تسبب الأنشطة التي تجري في نطاق ولاية هذه الدولة أو تحت رقابتها في إحداث نتائج ضارة ملموسة عابرة للحدود، ويستهدف التعاون في هذه الحالة العمل على تقليل الخطر إلى أدنى حد له بغية منع وقوع الضرر، أما الشق الثاني، فيتناول التعاون بين دولة المصدر وبين الدولة المتأثرة، وذلك بهدف التخفيف من الآثار الضارة للنشاط الخطر.⁽⁴⁾

كذلك يتحقق واجب التعاون عن طريق الدور الهام الذي تقوم به المنظمات الدولية المتخصصة،⁽⁵⁾ في مختلف مجالات العلاقات الدولية، بل إن هناك من بين فقهاء القانون الدولي ومنهم الفقيه Barboza، يرى أن إضطلاع الدول بواجب التعاون لا يتحقق إلا إذا لجأت الدولة المصدر إلى طلب المساعدة من المنظمة الدولية المختصة، وفي الأحوال التي تستدعي ذلك.⁽⁶⁾

ومن الجدير بالذكر أن أغلب حالات التلوث البحري تتطلب الحصول على الأجهزة والمعدات الخاصة بالسيطرة على التلوث، وإتلاف وتدمير الناقلات البترولية في حالة تدفق النفط منها بكميات كبيرة وذلك للحد من هذا التدفق، وتلك اللازمة لإكتشاف بقع الزيت السوداء، وتبيان مصدرها والقضاء عليها بطمسها أو إنتشالها من البحار. وكل ذلك

(1) صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1991، ص: 532.

(2) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 152.

(3) المبدأ 21 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية سنة 1972.

(4) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 533.

(5) فلقد أقرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إلتزام الدول بالتعاون على المستوى العالمي أو على المستوى الإقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، من أجل إقرار قواعد ومعايير دولية، أو التوصية بممارسات وإجراءات دولية تستهدف حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

(6) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 533.

يتطلب موارد مالية ضخمة ومهارة فنية وتقنيات عالية لا تتوافر لدى أغلب دول العالم الثالث،⁽¹⁾ ومن البديهي أن تتعاون الدول في إعداد الدراسات وبرامج البحث وتبادل المعلومات والبيانات سواء فيما بينهم مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية، لتشجيع تبادل المعلومات والبيانات التي يتم الحصول عليها عن تلوث البيئة ووسائل العلاج والأخطار المتوقعة،⁽²⁾ ولقد أعطت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في إطار الدراسات والبحوث والمساعدات العلمية و التقنية الأولوية للدول النامية والتي وجب أن تتمتع في هذا الخصوص بمعاملة تفضيلية،⁽³⁾ وهذا التعاون له أثر إيجابي لا مفر منه، لكن سيقصر دوره على ضمان نجاح مبدأ المعاملة بالمثل، وتطور في العلاقات الإجتماعية بين الدول، فهذه النصوص سوف لن تكون لها أية أهمية في ظل غياب مثل هذه المبادئ التي تنظم العلاقات الدولية، لأن تطبيقها يتوقف على حسن النية، لذلك سيتم حضر هذه النصوص في حالة سوء العلاقات بين الدول الأطراف.⁽⁴⁾

وإذا كان التعاون الدولي ضروري لحماية البيئة البحرية في مجملها، فإن من أكثر المناطق البحرية التي تحتاج إلى تعاون دولي للمحافظة عليها وحمايتها من التلوث منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لأية سيادة وطنية، ولا يمكن لأية دولة مهما كان ثقلها السياسي أو الإقتصادي أن تقوم وحدها بحماية البيئة البحرية في هذه المناطق، بل يجب على كافة دول العالم أن تتعاون فيما بينها من خلال إبرام إتفاقيات تحظر مباشرة بعض الأنشطة الضارة في هذه المناطق، وتنظم إستغلال ثروتها لصالح الإنسانية جمعاء بإعتبارها تراثاً مشتركاً للإنسانية.⁽⁵⁾

والتعاون الإقليمي المشترك يعطي الأولوية لتبادل المعلومات والمعطيات والمساعدات والتشكيل المهني والفني، كما يسمح العمل الإقليمي بتطبيق مبادئ وأهداف وسياسات حماية البيئة المصاغة على المستوى الدولي. ولقد حدد المدير التنفيذي لـ UNEP مبررات التعاون الإقليمي بقوله: "كنا قد شددنا على أنشطة المراقبة الشاطئية للبيئة البحرية لأسباب ثلاثة، لأن التلوث البحري يكون أكثر إنتشاراً في عديد من الأقاليم الشاطئية، وفي هذه الأقاليم يكون الأثر المباشر لملوثات الإنسان شديد ومكثف، ولأن أجهزة وبرامج دراسة البيئة الشاطئية تكون ميسرة بشكل أكثر سهولة."⁽⁶⁾

إن الإلتزام الدولي بالتعاون في هذا المجال يتسع ليتجاوز مجرد تبادل المعلومات أو التشاور بشأن الأنشطة والتدابير التي تم إتخاذها أو تلك التي يزمع إجراؤها، والتي من شأنها ن تحدث تلوثاً عبر الحدود، ليشتمل على إلتزامان أساسيان

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 49.

(2) عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص: 346.

(3) المادة 203 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) Mohamed Albakjaji, Op.cit., p: 207.

(5) وهذا ما فعلته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بموجب المادة 145 منها، حينما أنشأت جهاز السلطة ومنحته صلاحيات الإشراف على إستثمار هذه المناطق والإختصاص بحماية البيئة البحرية في تلك الأجزاء من البحار.

(6) La Sirène, Nouvelle Du Programme Du UNEP Pour les mers régionales, N°5, Eté 1979, p :07.

يرتبط كل منهما بالآخر، الواجب الأول، هو واجب الإبلاغ، وينص هذا المبدأ على ضرورة قيام الدول فوراً بإبلاغ الدول الأخرى المحتمل تعرضها لأي وضع مفاجئ، أو حادث قد يلحق ضرراً بيئتها، وتزويد تلك الدول بجميع المعلومات الضرورية، وعلى سبيل المثال: واجب الإبلاغ عن حالات الطوارئ،⁽¹⁾ والواجب الثاني هو واجب التشاور (التفاوض)، حيث تلتزم الدولة التي تصرح في نطاق إقليمها، أو تحت رقابتها بمزاولة نشاط يتسم بالخطورة، تعد مسؤولة دولياً عن الإضرار بواجب التفاوض والمناقشة حول موضوع المعلومات التي أذاعتها مع الدولة أو الدول المتأثرة، أو التي يحتمل أن تتأثر بأضرار هذا النشاط الخطير، والهدف الرئيسي لإقرار واجب التشاور بين الدول المعنية، هو الحرص ألا تسبب هذه الأنشطة المرتقبة تلوثاً عابراً للحدود داخل دولة أخرى، وألا تتسبب في إعاقة التنمية الاقتصادية داخل هذه الدولة، وأن تتحاط هذه الأخيرة ضد التهديد المحتمل للتلوث.⁽²⁾

الفرع الثاني: الإلتزام بالرصد والمراقبة

لما كان توقي الخطر خيراً من الإنتظار لحين حدوثه، وكانت تدابير الرصد تستجيب لذلك، فقد تنبه مؤتمر إستوكهولم لسنة 1972، إلى أهمية حث الدول على إقامة نظم رصد مصادر التلوث ورقابتها. فقد ورد بالتوصية رقم 72 على الحكومات أن تقدم دعمها الفعال "لتقويم مصادر ومسالك حركة الملوثات، والتعرض لتلك الملوثات والمخاطر التي تكتنفها"، كما جاء بالتوصية رقم 86 على أن حكومات الدول، وبمساعدة وتوجيه أجهزة الأمم المتحدة المعنية، خصوصاً مجموعة الخبراء في الجوانب العلمية للتلوث البحري أن: "تقبل بإقامة الأدوات القادرة على رقابة المصادر البحرية للتلوث البحري... وأن ترتيبات ملائمة تتخذ لمراجعة فعالية التدابير الدولية الموجودة المقترحة لرقابة التلوث البحري، خصوصاً فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات الضارة في البحار..." وحظت التوصية رقم 01/87 ورقم 92/ب الدول على دعم الجهود الوطنية للبحث والرصد ورقابة المصادر المختلفة للتلوث البحري.⁽³⁾

ويرى الأستاذ Kiss أن واجب المراقبة يجب أن ينظم حتى على مستوى الخريطة الدولية، ويجب أن يمتد خارج حدود الولاية الوطنية، كما يجب أن يشمل المناطق الهوائية التي لا تخضع لأي ولاية وطنية،⁽⁴⁾ وفي الإتجاه ذاته سارت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وألزمت الدول أن تبذل كل ما في وسعها من جهد وفي حدود إمكانياتها، وعلى نحو يتمشى مع حقوق الدول الأخرى، وذلك إما مباشرة أو من خلال المنظمة الدولية المختصة، للمراقبة والقياس والتقويم والتحليل بواسطة الطرق العلمية المعترف بها لمخاطر تلوث البيئة البحرية وآثار ذلك التلوث،

(1) وقد ورد ذكره في العديد من النصوص الدولية منها: المادة 198 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وأيضاً المبدأ 19 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية سنة 1972، والتوصية 51/ب من إعلان ريو للبيئة والتنمية لسنة 1992.

(2) Kiss Alexander, Droit international de l'environnement, Edition Pendans, Paris, 1989, p: 89.

(3) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 86.

(4) Kiss Alexander, op .cit, p: 98.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

وتراقب باستمرار آثار كل الأنشطة التي سمحت بها أو منحت الإذن لها، وذلك لتحديد ما إذا كانت هذه الأنشطة تهدد بتلوث البيئة البحرية.⁽¹⁾ وأضافت الإتفاقية السابقة أن على الدول أن تنشر تقارير عن هذه الآثار أو تقدمها على فترات مناسبة إلى OMI والتي تجعلها في متناول الجميع.⁽²⁾

وتنفيذا لهذا الإلتزام توصلت الجماعة الأوروبية إلى درجة كبيرة من التنظيم في جانب مراقبة إستثمار أنشطة السفن في البحار، وللتطبيق الدقيق لتلك المراقبة توصلت الجماعة الأوروبية في 26 جانفي 1982، مذكرة تفاهم إقليمية (مذكرة باريس) لإنشاء برنامج إقليمي لمراقبة السفن الأجنبية في الموانئ الأوروبية بهدف كشف السفن غير المستوفية للمعايير الملاحية، وإصلاح أي نقص، وردع إستثمار مثل هذه السفن.⁽³⁾

وإعتبارا من 01 جويلية 1982،⁽⁴⁾ أصبحت كل السفن الأجنبية الراسية في الموانئ الأوروبية والموقعة على المذكورة، تخضع لرقابة وإشراف السلطات المحلية للتحقق من مدى مطابقتها للقواعد المعتمدة في المعاهدات الدولية ذات الصلة، وتنطبق هذه الرقابة على سفن الدول الأجنبية حتى ولو لم تكن طرف في المعاهدات الموجهة إلى العناصر الأساسية

(1) المادة 01/204 و 02 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 205 من الإتفاقية نفسها.

(3) بعد حادثة السفينة Amoco Cadiz سنة 1978، والذي تسبب في تسرب 220000 طن من الزيت الخام بالقرب من السواحل الفرنسية، والذي دعا الدول الأوروبية في باريس سنة 1980، لتطوير مذكرة تفاهم لاهاي الموقع عليها من قبل الدول المشاطئة لبحر الشمال في 02 مارس 1978، (وتهدف إلى تطبيق معايير السلامة البحرية لاسيما ما نصت عليها إتفاقية SOLAS لسنة 1974، ومتطلبات إتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147، وذلك فيما يتعلق بظروف العمل والمعيشة على متن الزائرة) وذلك لإقضاء السفن دون المستوى في إجتماع مكون من 13 دولة أوروبية، وممثلين عن اللجنة الأوروبية، وممثلين عن OMI و ILO، وفي الإجتماع الثاني في باريس بتاريخ 26 جانفي 1982، ثم التوقيع على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء، ودخلت حيز النفاذ في 01 جويلية 1982، للتفصيل راجع: عمرو محمد الدمرداش، "توحيد ممارسة تفتيش دولة العلم في ظل إتفاقية العمل البحري الموحد 2006"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، د.س.ن.، ص:03. راجع أيضا:

Pamcracio Jeam -Paul, Droit de la mer, Edition Dalloz, Paris, 2010, p :141.

(4) كما تم التوقيع على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط وذلك في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، وتهدف إلى تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، وتحسين ظروف المعيشة، والعمل على ظهر السفن، مع ضرورة عدم الاخلال بمبدأ المنافسة، إلى جانب ضرورة تواجد نظام متقدم ومتجانس لرقابة الدولة على الميناء، وتعزيز التعاون والتبادل في هذا المجال، وإنظمت الجزائر إلى هذه المذكرة بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط، الجريدة الرسمية العدد 13، المؤرخة في 09 ذو الحجة عام 1420 الموافق لـ 15 مارس 2000.

للأمان والسلامة في البحار، ولضمان فعالية الرقابة فقد أقرت اللجنة نظاما لتبادل المعلومات عن السفن محل الرقابة، وتوضع كل المعلومات المتوفرة في أرشيف حتى يمكن لكل الدول إستشارته على الدوام.⁽¹⁾

كما قامت لجنة التنسيق أحد أجهزة UNEP سنة 1983، بناء على توصيات مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972، بالتحضير لإقامة نظام عالمي لرصد ملوثات البيئة، وجمع المعلومات عن تركيز الملوثات في البيئة، وتأثيرها على عناصرها الطبيعية، وإنتهى الأمر إلى إقامة النظام العالمي لرصد البيئة، ويعمل النظام المذكور في إطار UNEP، ويهدف إلى تحديد حجم الملوثات والنفايات الضارة بالبيئة البحرية، وتقويم توليث المحيطات، وآثاره على الأنظمة البيئية البحرية، وبوجه عام الإشراف على عمليات الرصد ومراقبة التغيرات البيئية.

وقد أعد مركز النظام العالمي لرصد البيئة بالتعاون مع اللجنة الحكومية لعلوم المحيطات، ومنظمة الأرصاد الجوية، مشروعا لرصد التلوث بالزيت النفطي في أعالي البحار، كما أنشأ UNEP، مركزا لبرنامج البحار الإقليمية ومقره جنيف بسويسرا لمتابعة مراقبة ورصد تلوث البيئة البحرية، ونشير أيضا إلى الإسهام الفعال للجنة حماية البيئة البحرية، واللجنة الفرعية للتلوث البحري، التابعين OMI في دعم برنامج رصد ملوثات البيئة البحرية.⁽²⁾

الفرع الثالث: الإلتزام بتقييم الآثار البيئية

ويتضمن هذا الإلتزام قيام الدولة بإخضاع أي نشاط أو مشروع تعتمزم القيام به على أراضيها أو خاضع لسيطرتها لجملة من التحليلات والتقييمات الأولية وذلك قبل الإنخراط في أي أشغال، وهذا من أجل الوقوف على مختلف التأثيرات الممكنة التي تطلال البيئة، وهي دراسة أولية قبلية الهدف منها المساعدة على منع أو تخفيف التأثيرات العكسية للأنشطة مضاف إلى تأثيرها الإيجابي على التنمية، ولقد تطور هذا الإلتزام بشكل متزايد ليمتد إلى جميع الأنشطة حتى تلك التي لا تترك أثرا خارج الإختصاص الإقليمي، وعلى هذا الأساس يمكن إعتبار تقييم الآثار البيئية تقنية قانونية أساسية تدخل إلى العلاقات الدولية بهدف حماية البيئة في جانبها الوقائي.⁽³⁾

ولقد جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 هذا الواجب صراحة، وذلك عندما يكون لدى الدولة أسباب معقولة للإعتقاد بأن أنشطة تعتمزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوث كبيرا للبيئة البحرية أو تغييرات هامة وضارة، أن تلجا إلى تقييم الآثار المحتملة لهذه الأنشطة، وتقديم تقارير بشأنها إلى OMI أو القيام بالإعلان عنها.⁽⁴⁾

(1) عمرو محمد الدمرداش، المرجع السابق، ص: 04، وراجع أيضا:

Pamcracio Jeam -Paul, op.cit, p: 141 .

(2) أحمد عبد الكرم سلامة، المرجع السابق، ص: 88 و 89.

(3) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 167، وراجع أيضا: عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي (النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص: 97.

(4) المادتين 205 و 206 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

كما ألزمت إتفاقية أسبو لسنة 1991 المتعلقة بتقييم الأثر البيئي على البيئة العابرة للحدود على وجوب تقدير آثار الأنشطة الضارة بالبيئة.⁽¹⁾ وأكد إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لسنة 1992 بدوره هذا الواجب في المبدأ السابع عشر منه، والذي قرر ضرورة اجراء دراسة عن الآثار الضارة بالبيئة بإعتبارها وسيلة أو أداة وطنية، في حالة الأنشطة المرتقبة التي تهدد بآثار ضارة خطيرة على البيئة، وتترتب على قرار صادر من سلطة وطنية مختصة،⁽²⁾ كما ورد النص عليه أيضا في مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها المنعقدة في أوت سنة 1998، والمتعلقة بمنع التلوث الضار العابر للحدود الناشئ عن الأنشطة الخطرة، حيث جاء فيها: "يكون أي قرار يتخذ فيما يتصل بالإذن بنشاط يدخل في نطاق مشروع المواد قائما على تقييم الأثر الضار العابر للحدود الذي يحتمل أن يسببه ذلك النشاط".⁽³⁾

ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد بل لجأت بعض الدول إلى النص على هذا الواجب ضمن قوانينها، نذكر منها القانون الفيدرالي الأمريكي في سنة 1969، والقانون الفرنسي الصادر في 15 جويلية 1976 عن حماية الطبيعة، كما أدخل هذا الواجب في بعض القوانين الداخلية الأخرى منها: القانون الكندي، والألماني، وأيرلند، وكلهم نصوا على ضرورة تقييم الأثر البيئي عن تنفيذ الأنشطة التي يمكن أن تحمل إعتداء على الطبيعة وذلك عن أبعادها وآثارها الضارة.⁽⁴⁾ كما تم إعتماده أيضا على مستوى المؤسسات المالية مثل البنك العالمي، وكذا UNEP في المبادئ التوجيهية في المجال البيئي لتوجيه الدول من أجل المحافظة على الإستعمال المتلائم للموارد الطبيعية المشتركة من طرف إثنين أو أكثر من الدول في 19 ماي 1978.⁽⁵⁾

وأقرت أيضا هذا المفهوم منظمات دولية عديدة من ضمنها منظمة التنمية والتعاون الإقتصادي OCED في المبدأ التاسع من الإعلان المتعلق بالسياسات البيئية والتوصية رقم 116 لسنة 1979، حول تقييم المشاريع ذات الأثر الكبير، وأقر أيضا في المبدأ الرابع من مبادئ السلوك لسنة 1978 والمتعلقة بالموارد الطبيعية.⁽⁶⁾

(1) المادة 03/03 من إتفاقية أسبو، والتي أعتمدت بفنلندا في إطار لجنة الأمم المتحدة الإقتصادية لأوروبا وذلك بتاريخ 25 فيفري 1991، والمتعلقة بتقييم الأثر البيئي على البيئة العابرة للحدود، ووقعت عليها 27 دولة، وتعتبر هذه الإتفاقية نموذجا بالتنظيم ودراسة الآثار الناجمة بالبيئة. راجع:

Michel Perier, "Instrument internationaux et evaluation environnementale de La biodiversité en jeux et obstacles", Revue juridique de l'environnement, 2011/5 N° Spécial, p: 13.

(2) Kiss Alexander, "Les principes généraux du droit internationale de l'environnement sont – ils reflètes par le code de l'environnement ? ", Revue juridique de l'environnement, Numéro spéciale, 2002, p: 16.

(3) المادة الثامنة من مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها المنعقدة في أوت سنة 1998، والمتعلقة بمنع الضرر العابر للحدود الناشئ عن الأنشطة الخطرة.

(4) Volker Roben, Rudiger Wolfurn, Développements of international law in treaty making, Springer, 2005, p:168.

(5) Ibid, p : 168.

(6) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص:168.

كما جاء تقرير بروتلاند المعنون بـ (مستقبلنا المشترك)⁽¹⁾ مشيراً إلى أن فريق الخبراء المعني بالقانون البيئي قد إعتد مجموعة من المبادئ التي تتطلب أن: "تجري الدول أو تطلب إجراء تقييمات بيئية مسبقة للأنشطة المقترحة التي يمكن أن تكون لها تأثير ذو شأن على البيئة أو على إستخدام مورد من الموارد الطبيعية".⁽²⁾

الفرع الرابع: الإلتزام بوضع التشريعات والنظم الوطنية

إن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن، يتضمن أيضاً واجب إصدار تشريعات وطنية للعمل على مكافحة التلوث ومنع إنتشاره، فيما تحت ولايتها من مناطق بحرية، أو بالنسبة لضبط ومحكمة مخالفات التلوث،⁽³⁾ ومع حلول عام 1956، وبعد إبرام إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، كانت جميع الدول البحرية تقريبا لديها قوانين أو نظمها التي تمنع إلقاء النفط من السفن في مياهها الداخلية وبحارها الإقليمية إلى جانب أن اغلب التشريعات المعنية بمنع التلوث البيئة البحرية بالنفط صدرت بعد إبرام إتفاقية لندن لسنة 1954.

ففي فرنسا ونظراً للأخطار التي تهدد بيئتها البحرية وسواحلها وبشكل رئيسي من التجارة البحرية الدولية،⁽⁴⁾ فقد صادقت على إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، وأصدرت القانون رقم 64/1331 بتاريخ 26 ديسمبر 1964 والمعدل بالقانون رقم 73/477 الصادر بتاريخ 16 ماي 1973، والذي تناولت فيه الجزاء على مخالفة القواعد والأحكام التي جاءت بها الإتفاقية الأخيرة، بشأن إلقاء النفط أو المزيج النفطي،⁽⁵⁾ كما أصدرت فرنسا التعليمات الوزارية بتاريخ 23 ديسمبر 1970 والخاصة بالتلوث العرضي للسواحل بواسطة النفط، والتي توزع المهام بين مختلف الإدارات المختصة بهذا التلوث، وتتضمن هذه التعليمات مخطط مكافحة التلوث بأعالي البحار (P.O.L.M.A.R)، وذلك في حالة وقوع حادث تلوث خطير يهدد أو يتعلق بالسواحل الفرنسية نتيجة تسرب الملوثات النفطية.⁽⁶⁾

كما صدر أيضاً القانون رقم 530/77 المؤرخ في 26 ماي 1977 بشأن المسؤولية المدنية وإلتزام التأمين من أصحاب السفن عن الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي،⁽⁷⁾ وأيضاً قانون البيئة الفرنسي الصادر في 01 أوت 2008، والذي يستهدف النظام القومي في حالة تلوث المياه البحرية في الجمهورية الفرنسية، وفي ظل هذا القانون، وبموجب المادة L.218-9 تم توسيع دائرة الأشخاص المسؤولين مع تشديد العقوبات المطبقة بشأن التصريفات غير المشروعة للنفط من

(1) مستقبلنا المشترك أو ما يطلق عليه تقرير بروتلاند الصادر عن الأمم المتحدة في سنة 1987.

(2) المبدأ الخامس من نفس التقرير.

(3) صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص: 529.

(4) Philippe Cb-A Guillot, Droit de l'environnement, Edition Marketing, Paris, 1998, p: 60.

(5) Jean-Claude Dakouri, Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, Thèse de doctorat en droit, Universitaire Pers Maastricht, Pays-Bas, 2011, p: 74.

(6) Ibid p: 111.

(7) Philippe Cb-A Guillot, op. cit, p: 162.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

السفن، أو عدم مراعاة القوانين والأنظمة أو عدم إتخاذ الإجراءات اللازمة، والتي تسببت في وقوع حادث بحري تسبب في تلوث نفطي من السفينة.⁽¹⁾

وفي بريطانيا صدرت عدة قوانين لتنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، حيث نجد أن غالبية الإتفاقيات الدولية تم إبرامها في بريطانيا أو تم الدعوة لإبرامها من قبلها، ولم يقتصر الأمر على الصعيد الدولي، فقد أصدرت العديد من القوانين الداخلية التي تواكب التطورات الخاصة بالإتفاقيات الدولية. فبالإضافة إلى الأنظمة والقوانين التي أصدرتها لتنفيذ أحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، أصدرت أيضا بعد إبرام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، قانون منع التلوث بالزيت سنة 1971، المعروف بـ Prevention of oil pollution Act 1971، والمتضمن حظر إلقاء الزيت من السفن، كما صدر في ذات العام قانون التجارة البحري سنة 1971، الصادر في 27 جويلية 1971، والمتضمن تنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، ويعتبر هذا القانون تطبيق لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، كما صدر قانون منع التلوث بالزيت سنة 1983، والمتضمن تطبيق إتفاقية ماربول 78/73 وملاحقها، كما أنه بتاريخ 21 جويلية 1994، صدر قانون قانون التجارة البحرية، والمتضمن تطبيق إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، وقد نص في المادة الخامسة منه، على تنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، والتعويض عنها.⁽²⁾

كما طرحت مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن كقضية حساسة وهامة في التشريعات العربية أيضا، فقد إهتم المشرع الجزائري بمشكلة تلوث البحار التي يكون مصدره السفن، حيث أخذ بعين الإعتبار كل المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر من الملوثات التي تصب وتغمر في البحر ومختلف المواد الأخرى المضرة بصحة الإنسان والموارد البيولوجية والثروة السمكية، والتقليل من القيمة الترفيهية للبحر وغيرها،⁽³⁾ أورد أحكاما خاصة بالتلوث وبمسؤولية ملاك السفن في القانون البحري، وأورد أحكاما في قوانين خاصة كقانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لسنة 2003، الذي جاء معدلا للقانون رقم 03/83 لحماية البيئة لسنة 1983،⁽⁴⁾ حيث أُلزم القانون الأخير في حالة وقوع عطب أو حادث لسفينة تحمل محروقات أو أية مواد ضارة أو خطيرة، ومن شأنها أن تشكل خطرا لا يمكن تفاديه، أن يقوم صاحب السفينة بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة لوضع حد للخطر الطارئ الواقع في البحر الإقليمي، وفي حالة الإستعجال تأمر السلطة المختصة بتنفيذ الإجراءات اللازمة على نفقة

(1) Jean-Claude Dakouri, op.cit, p: 75 et 76.

(2) صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، المرجع السابق، ص: 745 و 746.

(3) المادة 210 من الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون البحري، والمادة 52 من القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(4) العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص: 188.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

صاحب الناقل،⁽¹⁾ كما أُلزم كل ربان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة عابرة بقرب المياه الإقليمية أو داخلها أن تعلن عن كل حادث ملاحى يمكن أن يؤدي إلى تلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية،⁽²⁾ كما يتحمل مالك السفينة المحملة بشحنة من المحروقات، وتسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة المسؤولة عن الأضرار الناجمة عن التلوث، وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي،⁽³⁾ وبخصوص المحافظة على أمن وحماية الميناء من التلوث جاء المرسوم التنفيذي رقم 01/02 الذي يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وامنها، حيث أكد على أنه يمنع بصفة خاصة طرح في أحواض الميناء والمراسي مياه قد تحتوي على محروقات ومواد خطيرة ومواد مضرّة بالصحة أو مواد عالقة وبصفة عامة كل مادة بالمحيط البحري.⁽⁴⁾

كما وضع المشرع الجزائري نظاما خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود، وحدد من خلاله آليات تعويض المتضررين في القانون البحري.⁽⁵⁾ حيث جعل مسؤولية مالك السفينة من خلال المادة 117 مطلقة، وهو بذلك قد تبنى قواعد إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC وبروتوكول لسنة 1992 الملحق والمعدل لها،⁽⁶⁾ ولا يمكن إعفاء المتسبب في الحادث نفسه من التعويض إلا إذا إثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن عمل خارجي لا دخل له فيه،⁽⁷⁾ أما إذا تعدّد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه التضامن عن كافة الأضرار تطبيقا لقواعد المسؤولية التضامنية،⁽⁸⁾ كما تبنى المشرع الجزائري أيضا تحديد قواعد مسؤولية مالك السفينة وفق للأحكام التي جاءت بها الإتفاقية السابقة.⁽⁹⁾

(1) المادة 56 من القانون رقم 10/03 المتعلقة بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(2) المادة 57 من نفس القانون.

(3) المادة 58 من نفس القانون.

(4) المادة 56 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 06 يناير سنة 2002 يحدد النظام العام بإستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 01 الصادرة في 06 جانفي 2002.

(5) راجع المواد: 117-149 من الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون البحري.

(6) تنص المادة 01/04 من بروتوكول سنة 1992 الملحق بإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC على أنه: "وبإستثناء ما تنص عليه الفقرتان 02 و03 من هذه المادة، فإن مالك السفينة وقت الحادث، أو عند وقوع الحادث الأول يكون مسؤولا عن أي ضرر تتسبب فيه السفينة نتيجة للحادث".

(7) المادتين 118 و119 من الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون البحري.

(8) المادة 120 من نفس القانون.

(9) المادة 221 من نفس القانون.

ويهدف حماية البحار من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن فرض المشرع الجزائري غرامات مالية وعقوبات جزائية على كل من يقوم بأعمال ينتج عنها تلويث للبيئة البحرية، فقد فرض قانون حماية البيئة عقوبة الحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دينار إلى عشرة ملايين دينار جزائري أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ريان خاضع لأحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL وتعديلاتها، والذي إرتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحضر صب النفط أو مزجه في البحر، وفي حالة العود تضاعف العقوبة،⁽¹⁾ وكذلك يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار جزائري، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل ريان سفينة غير خاضع لأحكام الإتفاقية السابقة، ويرتكب مخالفة خاضعة لأحكام المادة 93 من قانون حماية البيئة،⁽²⁾ كما عمل القانون الأخير على تحديد السفن التي تخضع لهذه الأحكام،⁽³⁾ وفرض غرامة مالية من مائة ألف دينار إلى مليون دينار جزائري على كل ريان تسبب بسوء تصرفه أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تسرب مواد ملوثة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، وتطبق نفس الأحكام على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الريان تسبب في تدفقها،⁽⁴⁾ بغض النظر عن المتابعة القضائية في حالة إلحاق الضرر بشخص أو الوسط البحري، أو بالمنشآت يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من مليون دينار إلى عشرة ملايين دينار جزائري كل من يخالف أحكام المادة 57 ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج منها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.⁽⁵⁾

وعلى غرار ذلك إهتم المشرع المصري بمشكلة التلوث النفطي للبيئة البحرية، ويتمثل هذا الإهتمام بصدور عدة قوانين منها القانون الصادر بتاريخ 12 نوفمبر 1960، والخاص بالقواعد والنظم التي يعمل بها في الموانئ والمياه الإقليمية، وعلى تفويض وزير الحربية في إصدار قرار حول هذه القواعد والنظم، وبالفعل صدر القرار رقم 26 لسنة 1962، حيث نصت المادة الثانية منه على منع السفن الموجودة في موانئ الجمهورية أو ممراتها المائية بإلقاء مخلفات الوقود أو كسح النفط الخفيفة والثقيلة، ومياه السنتية من السفن، ويعتبر القانون رقم 72 الصادر بتاريخ 05 ديسمبر 1968، بشأن تلويث مياه البحر بالنفط، من أهم القوانين الصادرة في مجال مكافحة التلوث بالنفط، وفي 27 جانفي 1994 صدر قانون البيئة رقم 04 ليلغي القانون الأخير.⁽⁶⁾ وقد خصص بابه الثالث لحماية البيئة البحرية من التلوث ومنها التلوث بالنفط والتلوث بالمواد الضارة، حيث حضرت المادة 49 منه على جميع السفن أيا كانت جنسيتها إلقاء النفط أو المزيج النفطي

(1) المادة 93 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(2) المادة 01/94 من نفس القانون.

(3) المادتين 95 و96 من نفس القانون.

(4) المادة 97 من نفس القانون.

(5) المادة 99 من نفس القانون.

(6) للتفصيل راجع: السيد المراكبي، الحماية القانونية للبيئة من التلوث (في قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994 والمعدل والمتمم بالقانون رقم

09 لسنة 2009)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010، ص: 270.

في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، كما حظرت السفن المسجلة بمصر تصريف أو القاء النفط أو المزيج النفطي في البحر، وفقا لما ورد في الإتفاقيات والمعاهدات الدولية التي أنظمت إليها.⁽¹⁾

كما أوجب القانون ضرورة تجهيز جميع موانئ الشحن بالتجهيزات اللازمة لإستقبال مياه الصرف الملوثة، وفضلات السفن من القمامة، ومياه الإتران غير النظيفة وغيرها من الرواسب، وكذلك أوجب تجهيز الموانئ المعدة لإستقبال الناقلات.⁽²⁾ وقد جعل المشرع المصري متفقا مع المشرع الفرنسي، مالك السفينة مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت بوضع قرينة المسؤولية على عاتقه وفقا لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC وبروتوكول سنة 1992 الملحق والمعدل لها،⁽³⁾ شأنه في ذلك شأن المشرع الجزائري أيضا، وبالإضافة إلى التدابير التشريعية السابقة فقد صدق قرار جمهوري آخر يحمل رقم 1948 لسنة 1965، أنشأت من خلاله اللجنة الدائمة لمنع تلوث مياه البحر بالزيت، ليعدل القرار بقرار آخر تحت رقم 691 لسنة 1973، ووضعت هذه اللجنة تحت وصاية وزارة النقل البحري.⁽⁴⁾

ونشير بأن المشرع الكويتي كانت أيضا من الدول السبّاقة في إصدار قوانين لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن، فقد أصدرت القانون رقم 12 لسنة 1964 بشأن منع تلوث المياه الصالحة للملاحة بالزيت، وذلك للحد من الآثار السلبية على البيئة البحرية، وبصورة خاصة تلوث المياه الداخلية والإقليمية بالنفط، وفي سنتي 1968 و1976، عدلت بعض مواد القانون، برفع قيمة الغرامة المالية المفروضة على السفن وناقلات النفط الملوثة للمياه الداخلية والإقليمية لدولة الكويت، بحيث تتراوح ما بين 1500 دينار كويتي كحد أدنى، و 40 ألف دينار كويتي كحد أقصى عن كل حادثة تلوث نفطي، وحددت الجهة المختصة بمراقبة ومتابعة تنفيذ القانون بوزارة المواصلات، حيث تخضع جميع الموانئ لإشرافها الإداري.⁽⁵⁾

كما تناول المشرع السوري في نص المادة الأولى من القانون رقم 10 الصادر بتاريخ 16 مارس 1972 على منع التلوث بالنفط ومخلفاته ومشتقاته أو بالزيوت الضارة الأخرى، سواء كانت منقولة على السفينة كحمولة أم كانت موجودة في عابرها أو مخازنها السفلى، وبمقتضى القانون يلتزم ربان كل سفينة وطنية أو أجنبية، وتحت طائلة الغرامة بمسك سجل للزيت تدون فيه كافة التصريفات، ويخضع للتدقيق من السلطة المختصة، والمسؤول عن التلوث محدد بالقانون بحسب

(1) سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص: 233.

(2) الطاهر دلول، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2007/2006، ص: 46.

(3) السيد المراكبي، المرجع السابق، ص: 271.

(4) جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009، ص: 52.

(5) كاظم المقدادي، علي عبد الله الهوش، حماية البيئة البحرية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، الأردن، 2016، ص: 131 و132.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

مصدر التلوث، وهو يلتزم بإزالة آثار التلوث بوسائله الخاصة، وضمن الشروط الموضوعية من قبل المديرية العامة للموانئ، وفي حال إمتناعه أو إهماله تقوم المديرية بهذه الإزالة على نفقته.⁽¹⁾ أما المادة 15 فإعتبرت إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL جزءاً متمماً لهذا القانون، أيضاً صدر القانون رقم 89 المؤرخ في 17 نوفمبر 2004 ليؤكد بدوره على حظر تصريف المخلفات النفطية.

وحذى المشرع العماني أقرانه في بقية الدول، وفي هذا الإطار قامت السلطنة بالتوقيع على العديد من الإتفاقيات الدولية التي من شأنها الحفاظ على سلامة البحار الإقليمية العمانية من التلوث،⁽²⁾ ومنها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، وكذلك بإتفاقية بروكسل لسنة 1969، CLC، فقد تم إنشاء هيئة عامة لحماية البيئة ومكافحة التلوث، وذلك بموجب المرسوم رقم 14 لسنة 1979، وتكون هذه الهيئة بمثابة السلطة الرسمية للسلطنة في حدود صلاحياتها لحماية البيئة ومكافحة التلوث بكافة أنواعه ومصادره،⁽³⁾ وفي السنة نفسها صدر المرسوم رقم 68 لسنة 1979، الخاص بإنشاء مجلس حماية البيئة ومكافحة التلوث، ليكون بمثابة السلطة الرسمية والمركزية لحماية البيئة ومكافحة التلوث بكافة أنواعه ومصادره في السلطنة. وفي سنة 1987 تم تعديل إسم هذا المجلس إلى مجلس حماية البيئة وموارد المياه وأعيد تشكيله بموجب مرسوم سلطاني رقم 105 لسنة 1985.⁽⁴⁾

كما إتخذت السلطنة عدداً من الإجراءات المهمة لحماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك بسن القوانين والأنظمة البيئية التي تنظم حركة الملاحة البحرية وتضمن سلامة البيئة البحرية للسلطنة، وتم وضع آلية مناسبة لمراقبة ناقلات النفط في البيئة البحرية العمانية وفقاً للخطة الوطنية لمكافحة التلوث بالزيت، بحيث تشمل إجراءات الإستجابة لمواجهة حوادث تسرب الزيت في حالة وقوعها داخل المنطقة البحرية الخاصة بالسلطنة، كما حظر قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث لسنة 2001 إغراق المخلفات أو أي مواد أخرى مهما كان نوعها أو شكلها أو حالتها في البيئة البحرية، وأكدت المادة 23 من القانون على حظر تصريف الزيت أو المزيج الزيتي أو أي ملوثات بيئية في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. وأوقع القانون عقوبات مالية جزائية على كل مخالف لأحكام القانون والمتسبب في تلوث البيئة البحرية.⁽⁵⁾

إنطلاقاً مما سبق، يمكن القول بأن الدول لم تتوانى عن إصدار العديد من التشريعات والأنظمة لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، إلا أنه ما يلاحظ على معظم التشريعات التي قمت بعرضها أنها متناثرة ومتعددة

(1) الطاهر دلول، المرجع السابق، ص: 40.

(2) نجم عبود مهدي، مداخلة بعنوان: "الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دولياً مع الإشارة إلى دور سلطنة عمان في حماية البيئة البحرية"، قدمت في مؤتمر دولي بعنوان: "آليات حماية البيئة"، مركز جيل البحث العلمي، طرابلس، لبنان، 26-27 ديسمبر 2017، ص: 230.

(3) كاظم المقدادي، علي عبد الله الهوش، المرجع السابق، ص: 133.

(4) نجم عبود مهدي، المرجع السابق، ص: 231.

(5) المرجع نفسه، ص: 232.

في قوانين متفرقة مما يؤدي بالنتيجة إلى عدم وجود قانون متكامل وفعال للوقاية من التلوث النفطي من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

المطلب الثالث: الأساس القانوني للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

ضمن إطار التدابير المتخذة للحيلولة دون وقوع التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن، سيتم تبيان الأساس أو السند القانوني الذي يمكن الإستناد عليه في القانون الدولي البيئي للإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من هذا التلوث، والتي إرتأيت أن أقسمها إلى أسس عامة (الفرع الأول)، وأسس خاصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأسس العامة

تتمثل في المبادئ التي نشأت في ظل القانون الدولي، وهي تلك المبادئ القانونية العامة التي يصلح تطبيقها في فروع القانون الدولي ومنها القانونية العامة التي يصلح تطبيقها فروع القانون الدولي ومنها القانون الدولي البيئي، ومن بين هذه المبادئ نذكر:

أولاً: مبدأ حسن الجوار

هو أحد المبادئ الأساسية لعلاقات الدول، ويقصد بحسن الجوار قانوناً أن تراعي الدول حيث تمارس سيادتها وإختصاصها على إقليمها ألا يترتب على ما تجريه من أنشطة أية خسائر جسيمة على إقليم دولة أخرى،⁽¹⁾ وتعتبر قواعد حسن الجوار المتولدة عن هذا المبدأ، مناسبة في المجال البيئي، كونها جاءت متلائمة مع ظهور الضرر البيئي العابر للحدود، مما يستلزم معه مراعاة حسن الجوار.⁽²⁾

أما عن مفهوم حسن الجوار فهو يطرح واجبين دوليين، أحدهما سلبي، يتطلب إمتناع الدول عن أداء أية أنشطة ينتج عنها آثار ضارة بمصالح الدول المجاورة، والثاني، إيجابي يفرض على الدول أن تتخذ الإحتياطات الملائمة، للحيلولة دون قيام مواطنيها بأداء أنشطة تحدث آثاراً ضارة بأقاليم الدول المجاورة.⁽³⁾

⁽¹⁾PIERRE F- MERCURE, "Principes de droit international applicables au phénomène des pluies acides", SLR, Volume 21, Numéro 2, Canada, 1990/1991,p:15.

⁽²⁾ إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الإتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2016، ص: 157.

⁽³⁾ عبد القادر عباس، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة بالنفايات الخطرة، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2016/2015، ص: 56.

وقد تواترت الممارسات الدولية على تطلب شرط جسامة الضرر، بإعتباره الشرط الأساسي لإعمال مبدأ حسن الجوار، ففي قرار معهد القانون الدولي، الذي أصدره خلال دورته المنعقدة في مدريد سنة 1911 لبحث وضع نظام دولي للمجاري المائية الدولية، إستند قرار المعهد الى مبدأ حسن الجوار مع إشتراط جسامة الأضرار.⁽¹⁾ ومع أن مبدأ حسن الجوار من المبادئ التي تلقت قبولا فقهيًا⁽²⁾ وقضائيا⁽³⁾ واسع النطاق في مجال تأسيس الإلتزامات الدولية عن الأضرار المترتبة نتيجة النشاطات التي تقوم بها الدول على أقاليمها، إلا أنه هناك من يرى عدم إمكانية تطبيقه كأساس قانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث، فمن الصعب الإستناد عليه في كل حالات التلوث، خاصة تلك التي تمتد لمسافات بعيدة وتتضرر منه دول أخرى، لذا فمن غير المتصور أن يكون أساس الإلتزام هنا مستمد من مبدأ حسن الجوار، وإن كان يطبق أكثر في علاقات الجوار مباشرة بين دولتين متجاورتين.

وقد عارض البعض هذا المضمون الضيق، لأن مبدأ حسن الجوار هو مضمون نسبي في مجال البيئة البحرية نتيجة للوحدة الطبيعية للبحار، لأن ما يقع في أي منطقة قد يؤثر تأثيرا ضارا على المناطق التي تدخل في نطاق السيادة أو الولاية للدول الأخرى، وهذا يحدث بسبب تأثير التيارات البحرية بين مناطق الدول الساحلية المتباعدة،⁽⁴⁾ ومن ناحية أخرى فإن التلوث الذي يقع في أعالي البحار والناجم عن بقع الزيت السوداء الناتجة عن الكوارث البحرية، غالبا ما ينتهي ناشرا آثاره الضارة على الشواطئ.⁽⁵⁾ ومن ثم فإن حالة الجوار قائمة في البيئة البحرية بصورة نسبية دونما حاجة إلى وجود إتصال إقليمي أو جوار جغرافي بين دول ذات حدود مشتركة.⁽⁶⁾ ومن الفقهاء الذين يساندون هذا الرأي الأستاذ

(1) قويدر راجحي، القضاء الدولي البيئي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015، ص: 117.

(2) ويأتي على رأس المؤيدين، شارل روسو الذي يرى أن الجوار حالة قانونية تنتج حقوق وإلتزامات بالنسبة للدول المجاورة، وإلى جانب هذه النظرة الكلاسيكية ظهر توجه جديد في الفقه تأثر بالمفهوم الحديث للبيئة، ويرى أن الإتصال المادي لم يعد السبب الرئيسي لقيام الإلتزامات السالفة الذكر، وعلى قلتهم يرى معارضو تطبيق هذا المبدأ ومنهم الفقيه تالمان أنه إذا كانت هناك حقوقا للجوار فمرجع ذلك يعود للإتفاق بين الدول بالدرجة الأولى. راجع: عبد القادر عباس، المرجع السابق، ص: 36 و37.

(3) فقد ورد في قضية مصر ترايل لسنة 1941، وقضية مضيق كورفو لسنة 1949، على عدم جواز أضرار الدولة بجيرانها، وهو ما تم تأكيده أيضا في قرار محكمة التحكيم لسنة 1957 حيث أقرت "بمسؤولية الدول عن الأعمال التي تحدث في إقليمها أو يمكن أن يترتب عليها الإضرار بالبيئة في إقليم دولة أخرى". راجع:

I, C.J, Repports, 1949, p: 23.

(4) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 67.

(5) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 188.

(6) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 67.

"CAVARE" الذي يرى أنه: "في مجال التزام الدول بحماية المياه في أعالي البحار يمكن أن نستدعي فكرة الجوار، وتعتبر كافة الدول من خلال إستخدامها للمياه الدولية متجاورة وينظر إليها على أنها جيران".⁽¹⁾

وقد ورد النص على هذا المبدأ في ميثاق الأمم المتحدة لسنة 1945،⁽²⁾ كما ورد في العديد من الإتفاقيات الدولية ومنها، الإتفاقية الأوروبية لحماية المياه العذبة من التلوث الصادر عن مجلس أوروبا لسنة 1969، وإتفاقية قانون إستخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية لسنة 1997،⁽³⁾ وأيضاً إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.⁽⁴⁾ كما تواتر النص عليه في نصوص قانونية أخرى ملزمة.⁽⁵⁾

وإنطلاقاً مما سبق، أصل إلى أنه من الممكن الإستناد على مبدأ حسن الجوار كأساس للإلتزام الدولي للوقاية من مخاطر التلوث البحري النفطي الذي تتسبب فيه السفن كلما توافرت الظروف والشروط المناسبة لذلك، فمفهوم الجوار أصبح لا يعتد به فقط على علاقات الجوار المباشرة والواقعة تحت ولاية الدولة، بل حتى الأنشطة الممارسة تحت رقابتها، والمقصود الأنشطة التي تمارسها السفن الرافعة لعلمها، وذلك وفقاً لما بينته المادة 02/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

ثانياً: مبدأ التعسف في إستعمال الحق

يرتكز هذا المبدأ على وجود الحق أولاً، ودونما إثبات لوجود الحق لا يمكن الحديث عن تحديد مفهوم عدم التعسف، إذ تقتضي مبادئ القانون العامة أن إستعمال الحق يعد تعسف حينما يستعمل صاحب الحق سلطة من السلطات التي خولها له القانون بطريقة ينتج عنها ضرراً للغير.⁽⁶⁾

ويعد هذا المبدأ متعارفاً عليه في كافة الأنظمة القانونية داخلية أو دولية، وإنعكس ضمن مبادئ القانون الدولي كنتيجة لإرتباطه بالمصلحة العامة لكل مجتمع إنساني، سواء أكان هذا المجتمع داخلياً يحكمه القانون الوطني أم عالمياً يحكمه القانون الدولي.⁽⁷⁾ ويشار إلى الفقيه "POLITIS" على أنه الرائد في نقل هذه النظرية إلى القانون الدولي، وذلك بعد أن أوضح معالمها في دراسته المنشورة عام 1925، حيث يرى أن: "الدولة التي تستخدم حقها بغية الإضرار بغيرها

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 103.

(2) المادة 74 من ميثاق الأمم المتحدة الصادر في 26 جوان 1945.

(3) راجع ديباجية إتفاقية قانون إستخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية لسنة 1997.

(4) المادة 02/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المبدأ 21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية سنة 1972، والمبدأ 02 من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لسنة 1992.

(6) قويدر راجحي، المرجع السابق، ص: 119.

(7) إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص: 165.

تعد متعسفة في إستعمال هذا الحق، مما يترتب مسؤوليتها، بإعتبار أنها إرتكبت فعلا غير مشروع"، ويؤيد هذا المبدأ الأستاذ محمد طلعت الغنيمي لكنه يرى بأنه بحاجة إلى تحديد، وتوضيح وتطوير كي يتسنى تطبيقه تطبيقا فاعلا.⁽¹⁾ والتطبيق البيئي للمبدأ أن الدولة مصدر التلوث ينبغي أن تخضع سلطتها إلى حكم القانون الدولي الذي يمنع ممارسة السيادة بأسلوب تعسفي يتنافى والقواعد المعمول بها، وذلك عندما تمارس دولة نشاطا يسبب ضررا لدولة أخرى،⁽²⁾ وهو ما تجسد بصورة واضحة في عدة قضايا منها: قضية المصايد النرويجية،⁽³⁾ وأيضا في كل من قضية مضيق كورفو،⁽⁴⁾ وفي قضية النزاع بين ولايتي نيوجرسي ونيويورك.⁽⁵⁾

وقد دخلت فكرة التعسف في إستعمال الحق مجال التقنين الدولي، فقد شدد الإعلان الصادر عن مؤتمر البيئة والتنمية المستدامة بستوكهولم لسنة 1972 على هذا المبدأ،⁽⁶⁾ وكذلك ورد النص في إتفاقية مونتفيدو سنة 1933 على أن: "ممارسة هذه الحقوق لا يرد عليها أي من القيود إلى ما يقتضيه ممارسة الدول الأخرى للحقوق المخولة وفق للقانون

(1) للتفصيل بشأن تطور هذا المبدأ، راجع: عبد القادر عباس، المرجع السابق، ص: 21-27، وراجع أيضا:

Laurent Eck, "Controverses Constitutionnelles et abus de droit", A.T.E.R, Université Jean Moulin Lyon 3, p : 02- 04.

(2) راجي قويدر، المرجع السابق، ص: 120.

(3) قضت محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 18 ديسمبر 1951، بأنه نظرا لعدم وجود قواعد ملزمة تحدد إتساع البحري الإقليمي، فإن ما قامت به النرويج من تحديد لبحرها الإقليمي يعد إجراء مشروعا يتفق مع ما جرى عليه العمل الدولي، وإن كان من اللازم التيقن من عدم تعارض هذا الإجراء مع مصالح الدول الأخرى وفق معايير ومبادئ القانون الدولي، أما عن المعايير القانونية فيأتي مبدأ التعسف في إستعمال الحق كأحد الأسس التي يتم على أساسها تحديد مدى مشروعية ممارسة الدول لحقوقها. راجع:

I.C.J, Repports, 1951, p: 116.

(4) فبخصوص قضية مضيق كورفو أقرت محكمة العدل الدولية بمبدأ عدم التعسف في إستعمال الحق، ففي الحكم أقر القاضيان «Ecer» و «Krylof» عند تعرضهما لمسألة ممارسة السفن الحربية البريطانية لحق المرور البري عبر مضيق كورفو، إذ إنتهى إلى أن عبور أربع سفن حربية بريطانية لمضيق كورفو داخل المياه الألبانية، وبالصورة والتوقيت الذي تم فيه هذا المرور ويعد إساءة لإستعمال حق المرور البري. راجع:

I.C.J, Repports, 1949, p: 128.

(5) أما قضية النزاع بين ولايتي نيوجرسي ونيويورك، فقد حدث في سنة 1931، أن تقدمت ولاية نيوجرسي بدعوى أمام القضاء الفيدرالي الأمريكي، تتضرر فيها من قيام ولاية نيويورك بإلقاء الفضلات والنفايات في المحيط الهادي مما أدى إلى تلوث المياه الساحلية بولاية نيوجرسي وإلحاق الضرر بالولاية، غير أن مدينة نيويورك أنكرت ذلك مدعية بأنها تمارس حقوقها في أعالي البحار، وأنها لم تقم بإلقائها في المياه الإقليمية لولاية نيوجرسي، لكن المحكمة قضت بمسؤولية مدينة نيويورك وإلزامها مستقبلا عن إلقاء الفضلات في مياه المحيط، وقد إستندت المحكمة في هذا الحكم إلى مبدأ تحريم إساءة وإستعمال الحق. راجع:

I.C.J, Repports, 1951 p : 116.

(6) المبدأ 21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية سنة 1972.

الدولي"، كما أكدت إتفاقية جنيف لسنة 1958 والخاصة بأعالي البحار على هذا المبدأ بقولها: "أن حرية البحار العالية يجب أن تمارس وفق للشروط التي تحددها هذه المواد وأحكام القانون الدولي الأخرى".⁽¹⁾

وقد دخلت فكرة التعسف في إستعمال الحق في مجال التقنين الدولي، فلقد نصت المادة 300 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن: "تفي الدول الأطراف بحسن نية بالإلتزامات التي تتحملها بموجب هذه الإتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الإتفاقية على نحو لا يشكل تعسف في إستعمال الحق"، كما أقرت الفقرة الثالثة من المادة الثانية بأن: "تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي"، وجاء في المادة 87 على أن: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى"، كما جاءت المادة 193 من الإتفاقية السابقة لتنص على أن: "للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

فإذا أمعنا النظر في تلك النصوص، هناك حقوق مقررة قانونا، غير أن ممارسة هذه الحقوق يجب أن تتم بما لا يمس بالضرر مصالح الدول الأخرى، أو على نحو يخالف إلتزاماتها الأساسية وإلا كان هناك تعسف يجعل ذلك الإستخدام عملا غير مشروع ويحملها مسؤولية التعويض عن الضرر الذي لحق بالآخرين،⁽²⁾ ومن ناحية أخرى فإذا كان للدولة ممارسة الحريات المعترف بها في أعالي البحار، فإنها تلتزم في هذه الممارسة بعدم الإضرار بممارسة الدول الأخرى لحرياتها في أعالي البحار، وعلى ذلك فإذا ترتب على إستخدام الدولة للحريات المقررة لها في أعالي البحار-تلويث المنطقة الشاسعة من البحار بالزيت الخام- فإن هذه الدولة تكون قد أساءت أو تعسفت في إستخدام هذه الحريات.

ومن الفقهاء الذين ناصروا تطبيق هذا المبدأ في مجال حماية البيئة البحرية وعدم تلويثها الفقيه "Bouet" الذي يرى أن مبدأ التعسف في إستعمال الحق يمثل أحد الوسائل القانونية اللازمة لحماية مصالح الجماعة الدولية، خاصة في ظل التطورات العلمية الهائلة التي يشهدها العالم والتي أدت إلى ظهور كثير من مظاهر التلوث في مختلف أنحاء البيئة، ويرى أن معيار التعسف في إستعمال الحق هنا هو المعقولة. وفي ظل هذا المبدأ ينبغي على الدول ممارسة حرية أعالي البحار بما لا يتعارض وحقوق الدول الشاطئية، ومن الفقه المؤيد لهذا في مجال حماية البيئة البحرية، الفقيه "Queneudec" الذي يرى أن: "كل دولة لها الحق بموجب مبدأ حرية أعالي البحار في أن تلقي بعض الفضلات في المحيطات، ولكن يقع عليها في نفس الوقت إلتزام يتمثل في إحترام مبدأ عدم تلويث مياه البحار، ففي مثل هذه يكون هناك تنازع بين الحقوق، فإذا لم يتم التوفيق بينهما عن طريق الإتفاقيات الدولية، فإن مبدأ التعسف في إستعمال الحق يمثل العلاج الحاسم والوحيد لضبط

(1) يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، أطروحة دكتوراه في القانون العام، جامعة منتوري، قسنطينة 1، 2011/2012، ص: 76.

(2) إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص: 170.

إستعمال الحقوق والذي يترتب على مخالفته المسؤولية الدولية"، وفي نفس الإتجاه يذهب كل من الفقيهين "Politis" و "Berber" إلى ضرورة تطبيق هذا المبدأ في مجال الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث تتحمل الدولة مسؤوليتها عند إستخدامها لحرياتها إذا نتج عن ذلك ضرر للمجموعة الدولية. فمبدأ عدم التعسف مبدأ مستقر في كافة الأنظمة الدولية، فهو حق وواجب في نفس الوقت لكل دولة وذلك إعلاء للمصلحة العامة للمجتمع الدولي،⁽¹⁾ وإن كان الأستاذ عبد الواحد محمد الفار لا يميل إلى ذلك لأن الإلتزام الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث قائم حتى ولو لم يكن هناك إساءة لإستخدام الحق، وحتى إذا لم يكن هناك حق أصلاً أسئى إستعماله، كما أن هذا الإلتزام لا يشترط وقوع الضرر، وإنما هو إلتزام قائم بقصد توقي الحذر والحيلولة دون حدوثه.⁽²⁾

وإنطلاقاً مما سبق، أنتهي إلى أنه يمكن الإستناد إلى مبدأ التعسف في إستعمال الحق إذا ما تم إقراره وصياغته بالصورة اللازمة، حيث يقع على الدول أن تتأكد من أن الحقوق والحريات المعترف بها، والتي تمارسها في حدود إختصاصها أو تحت ولايتها لا تسبب ضرراً يلحق بالبيئة البحرية لدولة أخرى أو بالمناطق غير الخاضعة للإختصاص الوطني لأي دولة، كما أن عمليات تصريف المواد النفطية يجب أن تتم وفق للقواعد والممارسات الدولية المقررة في هذا الشأن.

ثالثاً: مبدأ العناية الواجبة

مع أن الدول تملك الحق السيادي في إستغلال مواردها الطبيعية، لكن هذا الحق ليس مطلقاً، بل مقيد بألا تتسبب الأنشطة التي تقوم بها الدولة أو التي تقوم بها الكيانات الخاصة أو الأفراد تحت إشرافها في الإضرار بالدول الأخرى أو المناطق خارج الولاية الوطنية أو الإضرار بصحة وممتلكات رعايا الدول الأخرى.⁽³⁾

وقد نص على مبدأ العناية الواجبة ولأول مرة صراحة في القانون الدولي في العلاقة بين الدول المحايدة والدول المتحاربة، وذلك في إتفاقية واشنطن بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة في 08 ماي 1871 حيث جاء فيها: " تلتزم الحكومات المحايدة بإستخدام العناية الواجبة...، وبممارسة العناية الواجبة داخل موانئها".⁽⁴⁾

وحديثاً أشيراً مبدأ الإلتزام ببذل العناية الواجبة في النزاع الذي نشأ بين ألبانيا وسويسرا، حيث لم تشترط سويسرا في إتفاقها مع إحدى شركات الأدوية أن تتخذ تدابير السلامة البيئية الواجب مراعاتها، مما أدى إلى تلوث نهر الراين، وقد

(1) إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص: 167.

(2) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 70 و71.

(3) قويدر راجحي، المرجع السابق، ص: 114.

(4) المادة 06 من إتفاقية واشنطن بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة لسنة 1871.

إعترفت الحكومة السويسرية بأنها لم تبذل العناية اللازمة لمنع حدوث الحادثة بوضع تنظيم كاف للصناعات الصيدلية لديها.⁽¹⁾

ومعيار العناية الواجبة الذي ينبغي أن يقاس به سلوك الدولة، هو المعيار الذي يعتبر بوجه عام ملائماً ومتناسباً مع درجة مخاطر الضرر العابر للحدود، وتطبيقاً لذلك فإن الأنشطة التي يمكن أن تعتبر بالغة الخطورة تتطلب درجة أعلى بكثير من الحزم من جانب الدولة من أجل تنفيذها، ومن ثم فإن ما يمكن إعتبره معياراً معقولاً للعناية الواجبة قد يتغير مع الزمن، فما يمكن أن تعتبر من الإجراءات أو المعايير أو القواعد الملائمة والمعقولة في وقت ما، قد لا يعتبر كذلك في المستقبل، ولكن فإن العناية الواجبة لضمان السلامة تتطلب من الدولة أن تتماشى مع التغييرات التكنولوجية والتطورات العلمية،⁽²⁾ ومن التدابير الوقائية التي تلتزم بها الدول في هذا المجال، ضرورة توفير كافة المعلومات عن الأنشطة التي تتسبب أو يحتمل أن تتسبب في حدوث تلوث عابر للحدود، وكذلك إخطار الدول المتضررة والتشاور معها، كما تلتزم الدول بوضع قواعد حذرة وشاملة تتضمن سن قوانين ولوائح إدارية، وإنفاذها في المشروعات التي تضطلع بها تحت ولايتها أو سيطرتها، وأن تلتزم بهذه الإجراءات بصفة مستمرة، وتطبيقاً لذلك فإن التزام الدول ببذل العناية الواجبة لا ينتهي بعد منح الإذن بممارسة النشاط والإضطلاع بالنشاط، ولكنها تستمر في رصد تنفيذ النشاط مادام النشاط مستمراً.⁽³⁾

وقد حرصت لجنة القانون الدولي المكلفة بتقنين قواعد المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي، على أن تنص صراحة على مبدأ بذل العناية الواجبة، حيث جاء في نص المادة الرابعة من المشروع أنه: "يجب على الدول أن تتخذ جميع التدابير المناسبة للوقاية من مخاطر ضرر جسيم عابر للحدود أو للتقليل منها إلى أدنى حد".⁽⁴⁾ كما تم إعادة تأكيد مضمون هذا المبدأ في عديد من النصوص الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره، بما فيه التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن، حيث يقع على عاتق

(1) صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2012/2013، ص: 331.

(2) المرجع نفسه، ص: 327.

(3) قويدر راجحي، المرجع السابق، ص: 115، وراجع أيضاً:

Dupuy, P-M, " La Diligence due dans le droit internationale de la responsabilité ", Aspects Juridiques de la pollution transfrontière, OCDE, Paris, 1977, p: 403.

(4) الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثامنة والأربعون، الدورة 51، الملحق رقم 10 (A/51/10)،

06 ماي إلى 26 جويلية 1996، ص: 229.

الدولة إتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع إلحاق الضرر أو إنتقاله في الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها،⁽¹⁾ كما أن مبدأ العناية الواجبة هو المقصود في مضمون المبدأ 21 من مبادئ إعلان ستوكهولم لسنة 1972.⁽²⁾

وعلى الرغم من أن هذا المبدأ يعاني في جزء كبير منه من عدم التحديد الدقيق، وأن الإشارات المقدمة له في القانون الدولي العرفي تنطوي على عمومية واسعة، إلا أنه يجب أن يكون له دور في حماية البيئة البحرية، وإن كان لا يمكن الإستناد عليه وحده كأساس لتبرير الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وإنما يمكن أن يلعب دوراً في ذلك إلى جانب المبادئ الأخرى حسن الحوار، وعدم التعسف في إستعمال الحق، وهذا ما ذهب إليه الأستاذ "Dupuy" في دراسته التي أعدها مبدأ العناية الواجبة في الرقابة على الأقاليم.⁽³⁾

الفرع الثاني: الأسس الخاصة

وهي تلك المبادئ القانونية التي بررت الحاجة إليها للعمل بها في المجال البيئي لمكافحة التلوث، والتي يمكن إستخلاصها من الممارسات الدولية وأحكام القضاء، ويأتي من أبرز هذه المبادئ الخاصة ما يلي:

أولاً: مبدأ الوقاية

لا شك أن مكافحة تلوث البيئة يمثل أولوية كبيرة للمجتمع الدولي لا سبيل إلى إنكارها، وذلك على أساس أن منع الضرر قبل حدوثه أفضل من تركه يقع ثم يتم التعامل معه، طبق للمقولة المشهورة "الوقاية خير من العلاج"،⁽⁴⁾ ففي مجال البيئة والصحة غالباً تكلفه الوقاية من الأضرار أقل تكلفة من إصلاحها.⁽⁵⁾ ويقصد بالتدابير الوقائية تلك التدابير التي يتخذها شخص ما لكي يخفض إلى الحد الأدنى أو تلاقي النتائج الضارة للسلوك الذي ينطوي على خطر كبير غير معقول يتسبب في ضرر للآخرين.⁽⁶⁾

ويرى الفقيه بربوتا (المقرر الخاص للجنة القانون الدولي المكلفة بإعداد إتفاقية دولية حول المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحضنها القانون الدولي) أن التدابير التي تمنع من وقوع حادث، والتدابير الكفيلة بإحتواء الآثار الضارة لحادث بعد وقوعه وتخفيضها إلى الحد الأدنى ذات طبيعة وقائية، فالنوع الأول: يتخذ لمنع وقوع

(1) منها: المادة 24 من إتفاقية جنيف 1958 بشأن أعالي البحار، المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المادة 06 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المادة 03 من إتفاقية هلسنكي لسنة 1992 لحماية البيئة البحرية بمنطقة بحر البلطيق.

(2) Pierre F. Mercure, op. cit, p : 391, et voir aussi : Dupuy, P-M, op. cit, p: 412.

(3) Dupuy, P-M, op.cit, pp: 397-416.

(4) Michel Perier, Droit de l'environnement, 4^{ème} édition, Dalloz, 2001, p: 67.

(5) صونيا بيرات، "إشكالية تحقيق التنمية المستدامة في ظل متطلبات البيئة- الجانب القانوني-"، مجلة الآداب والعلوم الإجتماعية، جامعة محمد لمين دباغين، المجلد 13، العدد 23، سطيف 1، 2016، ص: 18.

(6) صافية زيد المال، المرجع السابق، ص: 322، إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص: 192.

الحادث والثاني لمنع وقوع الضرر، بصورة كلية أو جزئية. فالإحتواء والتقليل إلى الحد الأقصى أو التخفيف مساوية جميعا للوقاية من وقوع مقدار من الضرر، كان سيقع لولا إتخاذ هذه التدابير.⁽¹⁾ وبمقتضى هذا المبدأ يلتزم المسؤول عن الضرر بإتخاذ الإجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب أو يساهم في تدهور البيئة البحرية، فعندما يتم إنفاق يورو واحد مثلا على الوقاية فمن المرجح تفادي ضررا يكلف تنظيفه، وإعادة المكان إلى ما كان عليه أكثر من يورو واحد.

فإذا كان التعويض يهدف إلى جبر الضرر في حد ذاته، فإن إجراءات الوقاية تصيب منع الضرر، إذا يهدف مبدأ الوقاية إلى تجنب أو تقليل احتمال حدوث التلوث البحري، إذا يعرف المبدأ على أنه: "بحث احتمال حدوث الضرر للبيئة البحرية بالبصيرة النافذة وبعد النظر"، ويعرف أيضا على أنه: "الحذر من المخاطر"، وقد عرفته إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وكذا البروتوكول المعدل لها لسنة 1992 على أنه: "أية تدابير معقولة يتخذها شخص طبيعي أو معنوي بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث".⁽²⁾

ولأهمية هذا المبدأ فقد تم التأكيد عليه أيضا في العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة، وتعد إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار من أولى الإتفاقيات الدولية التي إهتمت بحماية البيئة من التلوث،⁽³⁾ حيث ألزمت الدول على ضرورة إتخاذ كافة التدابير الوقائية والإجرائية لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنايب البترول،⁽⁴⁾ كما تم تكريسه أيضا في العديد من التشريعات الوطنية في نصوصها المتعلقة بمختلف المجالات البيئية، فقد أقره المشرع الجزائري صراحة في المادة 05/03 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وأطلق عليه "مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولوية عند المصدر".⁽⁵⁾

كما أكد المشرع الفرنسي على هذا المبدأ في القانون رقم 699-2003 الذي أطلق عليه إسم " Loi Bachelo"،⁽⁶⁾ بل أن بعض الدساتير قد نصت عليه مثل الدستور البرازيلي، الأرجنتيني، ودستور بوركينا فاسو نظرا للمكانة التي يحتلها ضمن قواعد قانون البيئة.⁽⁷⁾

(1) حولىة لجنة القانون الدولي، المجلد الأول(ب)، الدورة 42، A/CN.4/SER.A/1990/(VOL.B)، ص:113.

(2) جمال واعلي، المرجع السابق، ص:271.

(3) صافية زيد المال، المرجع السابق، ص:328.

(4) المادة 24 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(5) للتفصيل بشأن مبدأ الوقاية راجع: عايدة مصطفى، "تكريس مبدأ التنمية المستدامة في الحماية القانونية للبيئة في الجزائر"، دفاثر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، العدد 18، جانفي 2018، ص:267.

(6) جمال واعلي، المرجع السابق، ص:273.

(7) يقضي القانون السويسري المتعلق بحماية البيئة لسنة 1983، بأنه يمكن الحد من الآثار الضارة للتلوث على أساس وقائي مبكر (المادة 02)، أيضا يلزم القانون البلجيكي الفيدرالي لسنة 1999 السلطات العامة ومستعملي المجالات البحرية الأخذ في عين الإعتبار مبدأ =

ثانياً: مبدأ الحيطة

بدأ ظهور مبدأ الحيطة في الصكوك القانونية الدولية في منتصف 1980،⁽¹⁾ وعلى الرغم من أنه قد ظهر من قبل كمبدأ في النظم القانونية المحلية، وأبرزها ألمانيا الغربية،⁽²⁾ إلا أن التصريح بوضوح عنه كمبدأ عالمي وشامل كان في إعلان ريو لسنة 1992، حيث نص على أنه: "في سبيل حماية البيئة، ومنع التلوث فإن مبدأ الإحتياط يجب إتباعه بشكل موسع من الدول بحسب قدرتها عند وجود تهديد بأضرار جسمية فالحاجة إلى اليقين العلمي لا يستخدم كسبب لإرجاء المعايير المؤثرة في حماية البيئة".⁽³⁾

بموجب هذا المبدأ يتعين على الدول إتخاذ التدابير اللازمة لإستدراك تدهور البيئة، حتى في حالة غياب اليقين العلمي القاطع حول الآثار الناجمة عن الأنشطة المزمع القيام بها، فالضرر الذي يسعى مبدأ الإحتياط إلى منع وقوعه، هو ضرر يستعصي على المعرفة العلمية المتاحة أن تؤكد وقوعه أو تحدد آثاره ونتائجه على البيئة إذا ما وقع، أي أن يكون هناك عدم وجود يقين علمي فيما يتعلق بمهية الضرر.⁽⁴⁾

ووفقاً للمفهوم الموسع للمبدأ يلقي على عاتق الأفراد والدول ضرورة الإلتزام بإنتهاج منهجاً تتخذ فيه الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية، فحماية البيئة البحرية إعمالاً لمبدأ التنمية المستدامة يقتضي على المستغل لأي نشاط من شأنه أن يضر بالبيئة البحرية إتخاذ جميع التدابير والإجراءات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئية التي تؤكد المعرفة العلمية وقوعها بسبب إقامة النشاط الملوث، وإنما أيضاً الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر دليل علمي يقيني يؤكد ذلك، أيضاً يقتضي إعمال هذا المبدأ على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير الأمان في الإنتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية، وكذا مكافحة أسباب التدهور القائمة، ومن ثم فإن سياسة الحيطة في ضوء عدم التقيد بأغلب المسائل البيئية من شأنه أن يضمن عدم وقوع أضرار بيئية، وهو ما يأتي إما خلال حظر إقامة أنشطة من المحتمل أن تسبب أضراراً جسيمة بالبيئة البحرية، أو فرض قيود صارمة تلزم صاحب النشاط بإتخاذ

=الوقاية عند قيامها بأية أنشطة في البحر من أجل منع الأضرار التي قد تلحق بهذا المجال، بدلا من القيام بإصلاح الضرر وتعويض الضحايا. راجع: صافية زيد المال، المرجع السابق، ص: 329.

(1) يذهب جانب من الفقه إلى أن مبدأ الإحتياط لوقوع الأضرار البيئية قد ظهر منذ الإعلان النهائي " لمؤتمر إستوكهولم" حول البيئة الإنسانية لسنة 1972، وسجل ظهوره في الإتفاقيات الدولية خلال إنعقاد المؤتمرات الوزارية حول بحر الشمال في سنة 1976، ثم أصبح المبدأ في أعقاب ذلك يدرج بصفة منتظمة في جميع الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

(2) قويدر راجحي، المرجع السابق، ص: 125.

(3) Pautard Didier, "Le principe de précaution: Une approche communautaire et international", JT, N°69, Les Editions Technique et économiques, Paris, 2000, p: 118.

(4) راجع: عايدة مصطفىاوي، المرجع السابق، ص: 367 و368، صونيا بيزات، المرجع السابق، ص: 17، وراجع أيضاً:

Pautard Didier, op. cit, p: 188.

تدابير الحيطه والأمان قبل ممارسة نشاطه، بإثبات صاحب النشاط بأنه لن يسبب أية أضرار بفعل نشاطه، من خلال اللجوء إلى أفضل وسائل التكنولوجيا الحديثة.⁽¹⁾

ولقد تم تكريس المبدأ التحوطي في العديد من التشريعات الداخلية،⁽²⁾ وعلى نطاق واسع تناولته الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، حيث تعد إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، واحدة من أقدم المعاهدات التي إعترفت للدول بضرورة إتخاذ التدابير المناسبة لمواجهة الأخطار الحالة التي يمكن أن تحدث شواطئ أو تمس مصالح الدول الساحلية نتيجة التلوث النفطي أو التهديد به، مع الأخذ في الإعتبار "مدى وإحتمال الضرر وشيك إذا لم يتم إتخاذ تلك التدابير"،⁽³⁾ وجاءت أيضا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتنص على ضرورة إتخاذ الدول التدابير اللازمة عندما تكون لها أسباب معقولة للإعتقاد بأن الأنشطة التي يعتمد القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، قد تسبب تلوثا كبيرا أو تغيرات هامة وضارة على البيئة المحتملة بشأنها وتقديم تقارير عنها.⁽⁴⁾ كما تم إعتداد المبدأ التحوطي صراحة في العديد من إتفاقيات البيئة البحرية،⁽⁵⁾ فقد تم النص صراحة عليه في إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC من خلال ديباجتها.⁽⁶⁾ كما أن الممارسات القضائية على مستوى المحاكم الدولية ومرافعات الدول أمام هذه المحاكم، تلقي بعض الضوء على تأثير ومدى المبدأ التحوطي في العديد من المسائل البيئية، وإن كانت قد تحفظت عنه في البعض منها.⁽⁷⁾

(1) جمال واعلي، المرجع السابق، ص: 267.

(2) فقد أدرج المشرع الفرنسي مبدأ الحيطه لأول مرة بموجب قانون Barnier سنة 1995، عند تعديله التقنين الريفي الفرنسي، أما في الجزائر يعتبر قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أول قانون نص صراحة في المادة 06/03 على مبدأ الحيطه وإعتباره أحد المبادئ التي تتأسس عليها قوانين حماية البيئة.

(3) المادتين 01 و05 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(4) المادة 206 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المادة 03/04 من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعدلة لسنة 1995، المادة 02/02 من إتفاقية 1992 المتعلقة بحماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلسي، المادة 02/03 من إتفاقية 1992 حول حماية الوسط البحري لمنطقة بحر البلطيق، المادة 02/أ من إتفاقية باريس لسنة 1992 لحماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي، المادة 02 من إتفاقية هلسنكي لسنة 1992 لحماية وإستعمال مجاري المياه العابرة للحدود والبحيرات الدولية.

(6) الفقرة الرابعة من ديباجة إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(7) نجد المحكمة الدولية لقانون البحار (TIDM) قد طبقت مبدأ الحيطه في مناسبتين مختلفتين، هما:

- قضية التونة الزرقاء Affaire du thon à maugeoire blue، وقد أصرت المحكمة بتاريخ 27 أوت 1999 حكمها التالي: "يجب على الأطراف توقي الحيطه والحذر، وعليها إتخاذ الإجراءات الفعالة من أجل الحفاظ على مخزون التونة من أي خطر معتبر". راجع: =

ثالثا: مبدأ الملوث الدافع

يطبق مبدأ الملوث الدافع لتوزيع تكاليف تدابير الوقاية ومكافحة التلوث،⁽¹⁾ وهو مبدأ يفضل الإستخدام الرشيد للموارد المحدودة للبيئة مع تجنب الاختلافات في التجارة والاستثمار الدولي ويقصد بهذا المبدأ أن يتحمل القائم بالنشاط الذي يسبب ضررا للبيئة إصلاح هذا الضرر،⁽²⁾ أو يتحمل الملوث تكليف منع التلوث وتدابير مكافحته والتخفيف منه.⁽³⁾

ظهر مبدأ الملوث الدافع صراحة لأول مرة في إطار منظمة "التعاون والتنمية الإقتصادية OCDE"، وتعتبر التوصية رقم 128 (27) المؤرخة في 26 ماي 1972، من أهم التوصيات التي صدرت عن OCDE في السبعينات، حيث أعلن فيها عن أن مبدأ الملوث الدافع يشكل مبدأ أساسي للتكاليف المخصصة لمنع التلوث وتدابير الرقابة عليه، وتشجيع الإستخدام الأمثل للموارد البيئية النادرة وتجنب الإضرار بالتجارة الدولية والإستثمار،⁽⁴⁾ ومقتضى هذا المبدأ يتم إدراج كلفة

=Tafsir Maliak Nadiye, Rudiger Wolfrum, Chie Kojima, Law of the sea, environmental law and- sottelment of disputes, Martinus Nyhoff, Leiden, Boston, 2007, pp: 867-875.

- قضية مصنع موكس، وكان قرار المحكمة الذي أصدرته بتاريخ 03 ديسمبر 2001، كالتالي: "الحذر والحيطه يتطلب أن تتعاون إيرلندا والولايات المتحدة الأمريكية من خلال تبادل المعلومات المتعلقة بالمخاطر والآثار التي يمكن أن تنتج عن عمليات مصنع موكس، وأن يتخذ الطرفان الإجراءات التي تسمح بمواجهتها". للتفصيل راجع:

Mabio Bettati, Le droit international de l'environnement, Odibe Jacob, Paris, 2012, p: 235.

وتحفظت محكمة العدل الدولية في إقرارها القانوني للمبدأ التحوطي من خلال قضية التجارب النووية الفرنسي لسنة 1995 في جنوب المحيط الهادي، وكذلك في القضية الثانية المعروفة بإسم Gabakoo- Nagmares للتفصيل راجع:

Julien Gazala, Le principe de précaution en droit international, Edition Anthémis, France, 2006, p: 206 et 207. et voir aussi: Gabcikovo- Nagamaros, Affaire relative au projet Gabcikovo- Nagamaros (Hongrie, Slovaquie), arrêt C.I.J, Recueil du 25 Septembre 1997, p: 04.

أيضا راجع: الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير محكمة العدل الدولية 01 أغسطس 1995 - 31 يوليو 1996، الدورة 51، الملحق رقم 04 (A/51/4)، ص: 39.

⁽¹⁾ يرى الفقيه "سرينيفيا راو" المقرر الخاص للجنة القانون الدولي أن مبدأ الملوث الدافع، هو أنجح وسيلة لتوزيع تكاليف منع التلوث ومعالجة الأضرار البيئية، فتطبيق هذا المبدأ يشمل على التدابير الوقائية والتدابير العلاجية على حد سواء. راجع تقريره المقدم على لجنة القانون الدولي، المجلد الأول، A/CN.4/SER.A، 1998، ص: 165.

⁽²⁾ صونيا بيزات، المرجع السابق، ص: 18، إسلام محمد عبد الصمد، المرجع السابق، ص: 182.

⁽³⁾ Jude O, Ezeamok, "Polluter pays principale and the régulation of environmental pollution in Nigeria: Major Challenges", Journal of law, Policy and globalisation, Vol 70, 2018, p: 45.

⁽⁴⁾ حورية رداوية، "تكريس مبدأ "الملوث الدافع" في الممارسات الدولية"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة لونيبي علي، البليدة، العدد 09، أوت 2016، ص: 21. وراجع أيضا:

Margaret Rosso Grossman, " Agriculture and the polluter pays principale ", Electronique journal of comparative law, Volume 11.3, Décembre 2007, p: 01.

الموارد البيئية ضمن ثمن السلع أو الخدمات المعروضة في السوق،⁽¹⁾ وذلك أن إلقاء نفايات ملوثة في الهواء أو الماء أو التربة هو نوع من إستعمال لهذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج، وبذلك ينبغي أن يدخل إستعمال الموارد الطبيعية في كلفة المنتج أو الخدمة المعروضة، لذا يعتبر الإقتصاديون أن من أهم أسباب تدهور البيئة البحرية يعود إلى مجانية إستخدام الموارد البحرية.

على هذا الأساس فإن مبدأ "الملوث الدافع" يرمي إلى تحميل الملوث البحري التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث البحري التي تقرها السلطات العامة لحماية البيئة البحرية، وإذا انعكس هذه التكاليف على تكلفة السلع أو الخدمات التي هي مصدر التلوث في الإنتاج أو في الإستهلاك، أو في كليهما معاً، فلا بد من حساب تلك التكاليف كعنصر داخلي ضمن تكلفة الإنتاج، بحيث يجب أن يشمل التحليل الإقتصادي للأعمال والمشاريع التكاليف البيئية (تكاليف منع ومكافحة التلوث) والإجتماعية للأعمال أو المشاريع كعامل في هيكل التكاليف لا كعامل فرعي.⁽²⁾ تعود مسألة تغريم الملوث إلى القواعد الأولى بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن أنشطة خطيرة، كإتفاقية باريس لسنة 1960 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية،⁽³⁾ وإتفاقية بروكسل لسنة 1962، المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية،⁽⁴⁾ فقد حدث التغيير حينما برزت الرغبة في تحميل المسؤولين عن التلوث مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تمس الضحايا، وفي مجال التلوث البحري بالنفط، أكدت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، على مبدأ الملوث الدافع، حيث ألتقت المسؤولية على مالك السفينة كما حملته تبعة التعويض عن نشاطه،⁽⁵⁾ كما عكست ديباجية إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL على ضرورة تحمل صناعة النقل النفطية النتائج الاقتصادية لأضرار التلوث النفطية.⁽⁶⁾ وهو نفس الحكم الذي أكدته إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC بإعتباره مبدأ من المبادئ العامة للقانون الدولي البيئي،⁽⁷⁾ وأيضاً أكدت الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001، حيث ألتقت بدورها تبعة المسؤولية على مالك السفينة.⁽⁸⁾

(1) C.J. Barrow, Environnemental management for sustaimble développement, Second Edition, Routledge, Newyork, 2006, p : 32..

(2) Ibid, p: 32.

(3) المادة 03 من إتفاقية باريس الموقعة في 29 جويلية 1960، بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، ودخلت حيز النفاذ في 01 أفريل 1968.

(4) المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل الموقعة في 25 ماي 1962، بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، ولم تدخل هذه الإتفاقية حيز التنفيذ إلى حد يومنا هذا.

(5) المادة 01/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(6) المادة 01/04 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL.

(7) الفقرة السابعة من ديباجة إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(8) المادة 01/03 من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

هذا وقد تم تبني مبدأ الملوث الدافع في العديد من الإتفاقيات الدولية⁽¹⁾ والإقليمية⁽²⁾ ضمن أحكامها، كما تم تأكيده أيضا في إعلان قمة الأرض المنعقدة "بريو دي جانيرو" سنة 1992، حيث حمل المبدأ 16 مسؤولية تعويض الأضرار البيئية على المسبب في التلوث، أما المبدأ 13 فقد أشار إلى ضرورة تطوير الدول تشريعاتها الوطنية بشأن المسؤولية والتعويض لضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى.⁽³⁾

ويندرج هذا المبدأ ضمن الجباية البيئية ويأخذ شكل الرسوم البيئية،⁽⁴⁾ وذلك بمقتضى تشريعاتها ففي فرنسا إستحدثت المشرع الفرنسي الرسم الخاص بالتلوث الجوي الناجم عن إفرازات الغازات السامة بمقتضى المرسوم رقم 389/90،⁽⁵⁾ كما أدخله أيضا ضمن قوانينه الداخلية المتعلقة بحماية البيئة، كما سلكت العديد من الدول هذا الإتجاه،⁽⁶⁾ أما في الجزائر فقد كان القانون رقم 25/91 أول خطوة تشريعية في هذا المجال، حيث نصت المادة 117 منه على وضع رسم جبائي سنوي على الأنشطة الملوثة أو الخطيرة على البيئة والمحيط، ويطبق هذا الرسم على الأنشطة المبينة في القائمة الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 338/98،⁽⁷⁾ ويحصل هذا الرسم لفائدة الصندوق الوطني للبيئة المستحدث بموجب المرسوم التنفيذي رقم 147/98،⁽⁸⁾ لتستعمله لإدارة البيئة في مكافحة التلوث والحد منه، كما أشار المشرع الجزائري في القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة إلى مبدأ الملوث الدافع، الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب

(1) الفقرة السابعة من ديباجة إتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة لسنة 1993، المادة 02/73 من إتفاق بورتو لسنة 1992 المنشئ للمنطقة الاقتصادية الأوروبية، الفقرة السابعة عشر من ديباجة إتفاقية إستوكهولم لسنة 2001 المتعلقة بالملوثات العضوية.

(2) المادة 03/04، ب من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المعدلة لسنة 1995، المادة 02/02، أ من إتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلنطي، المادة 04/03 من إتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق.

(3) Margaret Rosso Grossman, op. cit, p: 22.

(4) عايدة مصطفاوي، المرجع السابق، ص: 368.

(5) Michel Prieur, Droit de l'environnement, op. cit, p: 126.

(6) فقد نصت المادة 15 من القانون المتعلق بالمنشآت المصنفة من أجل حماية البيئة الصادرة في 19 جويلية 1976، والمادة 08-241 من قانون التعمير، وأيضا المادة 18 من قانون المياه الصادرة في 03 جانفي 1993، كما أشار القانون الريفي الصادر في 02 فبراير 1995، بوضوح على إقرار هذا المبدأ في مادته 200، وللتفصيل أيضا بشأن القوانين التي إعتدتها دول أخرى، مثل: فنلندا، إسبانيا، أمريكا، كندا، راجع:

Michel Prieur, Droit de l'environnement, op. cit, p : 137, et voir aussi : Margaret Rosso Grossman, op. cit, pp: 43-45.

(7) المرسوم تنفيذي رقم 338/98 المؤرخ في 13 رجب عام 1419، الموافق ل 03 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، الجريدة الرسمية رقم 82 لسنة 1998.

(8) المرسوم تنفيذي رقم 147/98 المؤرخ في 16 محرم 1419 الموافق ل 13 ماي 1998، يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص رقم 302/65 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة، الجريدة الرسمية رقم 31 لسنة 1998.

نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد عناصرها، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه، وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية.⁽¹⁾

ختاماً أصل إلى أن مبدأ الملوث الدافع له فعالية كبيرة في الإلتزام القانوني من التلوث البحري النفطي الذي تتسبب فيه السفن بالإضافة لإصلاحه، إذ أنه سيشرح الملوث على مراعاة القواعد والمعايير الدولية المنطبقة، وإتخاذ التدابير الوقائية الضرورية لخفض هذا النوع من التلوث بدلا من دفع مستحقات التلويث.

رابعاً: مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة

ظهرت عبارة مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة في بداية سبعينيات القرن الماضي، حيث أعلن مؤتمر البيئة البشرية الذي عقد في إستوكهولم لسنة 1972، أن حماية البيئة تعد "مسؤولية مشتركة"، وأشار المؤتمر إلى أن مشاكل البيئة في الدول النامية تعود إلى حد كبير إلى التنمية غير الكافية، وذلك يعتبر الشكل الأولي لمفهوم "المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة".⁽²⁾

في سنة 1992، أوضح إعلان ريو في الجملة الثانية من المبدأ السابع والتي نصت على أنه: "في ضوء المساهمات المختلفة في حالات التدهور العالمي للبيئة، تقع على عاتق الدول مسؤولية مشتركة وإن كانت متباينة، وتسلم البلدان المتقدمة النمو بالمسؤولية التي تتحملها في السعي على الصعيد الدولي إلى التنمية المستدامة وبالنظر إلى الضغوط التي تلقفتها على كاهل البيئة العالمية." ومنذ إعماده، ظلت الآثار الدقيقة المترتبة عليه مسألة تثير الجدل، وبشكل محدد فإذا ما نظر إليه على أساس معناه الظاهري فإن الصياغة تبدو وكأنها تنطوي على علاقة سببية بين التدهور البيئي ودرجة المسؤولية، ومع ذلك "فالمسؤولية المتباينة" ظلت تعد دالة على "قدرة" تعكس الوضع الإنمائي في الدولة.⁽³⁾

وبذلك أصبح مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة، من أهم المبادئ التي تحكم حركة المجتمع الدولي في مواجهة قضايا البيئة العالمية، فعلى جميع الدول المتقدمة منها والنامية على حد، المشاركة الإيجابية في التصدي للمخاطر البيئية العالمية، بقدر ما يتاح للدول من إمكانيات، أي أن المسؤولية في التصدي هي مسؤولية مشتركة، لكنها تكون بدرجات متفاوتة، وفقاً لإمكانيات كل طرف،⁽⁴⁾ فيما أن القضايا البيئية ذات بعد شمولي فهي تتطلب حلولاً شمولية وعالمية، وهذا الأمر يستلزم أهمية التفاوض المباشر لحسم الخلافات البيئية العابرة للحدود، ومن نتائج هذه المسؤولية المشتركة تعزيز آليات

(1) المادة 03 من القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

(2) Philippe Sands, Jacqueline Peel Wirth Adriana Flera, Ruth Mackenzie, Principles of international environmental law, Thiard Edition, Cambridge Université Presse, 2012, p: 233.

(3) غونتر هاندل، إعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية إستوكهولم 1972، إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية المستدامة سنة 1992، مكتبة الأمم المتحدة السمعية البصرية للقانون الدولي، (د.م.ن)، 2012، ص: 07.

(4) الحسين شكراني، "تسوية المنازعات البيئية وفق القانون الدولي"، مجلة سياسات عربية، العدد الخامس، (د.م.ن)، نوفمبر 2013، ص: 136.

التعاون الدولي، إذ يمكن الاستفادة في هذا الصدد من مقتضيات المبدأ الثاني والعشرين من إعلان إستوكهولم المتعلق بالبيئة البشرية لسنة 1972، والمبدأ السابع من إعلان ريو دي جانيرو والمتعلق بالبيئة والتنمية المستدامة للعالم لسنة 1992.⁽¹⁾ ويستلزم تطبيق هذا المبدأ مراعاة الظروف الخاصة للدول النامية عند تحميلها أعباء مكافحة التلوث وفقا لقدراتها وإمكاناتها، وهو ما تم تأكيده صراحة في إعلان إستوكهولم لسنة 1972،⁽²⁾ وإعلان ريو لسنة 1992،⁽³⁾ وعدد من الصكوك الدولية،⁽⁴⁾ بأهمية السياقات الوطنية المختلفة في المجالين الإنمائي والبيئي بالنسبة إلى معايير البيئة وأغراض السياسات، ومع ذلك فإن وضع البلدان النامية بحذ ذاته لا يبرر خفض التوقعات المعيارية في هذا الشأن، وفي ريو سجلت الولايات المتحدة أنها: "لا تقبل أي تفسير للمبدأ السابع ينطوي على إعتراض أو قبول من جانب الولايات المتحدة بأي... تقليل من مسؤوليات البلدان النامية في إطار القانون الدولي"، وعرض وفد الولايات المتحدة نفس التوضيح فيما يتصل بالإشارات المختلفة إلى المسؤولية المشتركة والمتباينة في خطة تنفيذ مؤتمر القمة العالمي المعني بالتنمية المستدامة في عام 2000. وإتساقا مع هذا الرأي، ففي فتوى عام 2011 الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار، في رسم نطاق الإلتزامات البيئية الدولية لأي دولة، رفضت المحكمة أن تولي أهمية قانونية خاصة لوضع البلدان النامية، وأكدت بدلا من ذلك على أن: "ما يهم في إطار وضع محدد هو مستوى... القدرة المتاحة لدولة ما...".⁽⁵⁾ ومن الأساليب المتبعة لتطبيق مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة في الناحية العملية، العمل على تأخير التنفيذ، وفرض إلتزامات أقل صرامة (تشددا) على الدول النامية.⁽⁶⁾

وعلى الرغم من هذه التعارضات، إلا أنني أخالفها، ففي مجال التصدي لظاهرة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، وجب تطبيق مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة، والعمل على تخفيض الإلتزامات القانونية البيئية للدول النامية، بالنظر إلى أن الدول المتقدمة هي الجزء الأكبر إستهلاكاً للنفط، وبالمقابل الأكثر تلوثاً للبحار، كما أنني أرى أن تطبيق هذا المبدأ من شأنه أن يساهم في تعزيز علاقات التعاون وتبادل الخبرات بين الدول في مجال تقديم الحلول التدريجية لمنع ومكافحة التلوث النفطي، وتناول الدراية العلمية والفنية لتلبية الإحتياجات المؤسسية للبلدان النامية، وإن كان تطبيق آلية التعاون يعتمد على مدى حسن أو سوء العلاقات بين الدول.

(1) الحسين شكري، المرجع السابق، ص: 137.

(2) المبدأ 21 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

(3) المبدأين 06 و 11 من إعلان ريو للبيئة والتنمية لسنة 1992.

(4) المادة 03/13 من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط المعدلة لسنة 1995، المادة 203 من

إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) غونتر هنديل، المرجع السابق، ص: 08.

(6) Philippe Sands, and all, Principles of international environmental law, op.cit., p: 235.

المبحث الثاني: الإلتزامات الدولية وسبل التعاون لمواجهة التلوث النفطي عن السفن

لقد تنامي الإهتمام بظاهرة التلوث البحري النفطي من السفن، منذ بدأ إدراك المدى الذي يمكن تتطور إليه هذه المشكلة، وما تسببه من آثار مدمرة على البيئة البحرية، لذا تبرز الحاجة إلى التعاون على كافة المستويات الدولية والإقليمية، فضلا عن إنشاء المؤسسات الدولية الضرورية لفهم مشاكل التلوث المتعلقة بالإنسكابات النفطية بصورها المختلفة.

وفي إستعراضي لهذه الجزئية سيتم التركيز على المؤتمرات والمنظمات الدولية كإطار للتعاون الدولي للتصدي لهذه الظاهرة (المطلب الأول)، ثم التدابير المتخذة على المستوى الدولي (المطلب الثاني)، وأخيرا التدابير المتخذة على المستوى الإقليمي (المطلب الثالث).

المطلب الأول: المؤتمرات والمنظمات الدولية إطار للتعاون الدولي

يعد التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن أحد أهم مظاهر تلوث البيئة البحرية، لذا كانت هذه المشكلة محط إهتمام المؤتمرات والمنظمات الدولية، والمنظمات غير الحكومية المختلفة بإتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع التلوث وخفضه والحد منه، وهو ما سيتم تبياناه في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: المؤتمرات البيئية الدولية

بدأت الإستجابة الدولية لمعالجة قضايا التلوث البحري النفطي تتطور بعد إنعقاد المؤتمرات الدولية وفي إطار القانون الدولي، لما ينتج عنها من مبادئ وتشريعات قانونية ضخمة تضمنتها عدد من الإتفاقيات الدولية تناولت فيها سبل التصدي لهذه الظاهرة.

أولا: مؤتمر واشنطن لسنة 1926

يعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في سنة 1926،⁽¹⁾ أول خطوة على درب الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية، وقد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية للمشكلة، حيث جرى تبادل وجهات النظر حول طبيعة مشكلة التلوث مياه البحار والمحيطات، وأسبابها ومظاهرها المختلفة، بهدف التوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها إتفاق دولي يكفل مواجهة مشكلة مياه البحار والمحيطات المستخدمة في الملاحة الدولية بزيوت البترول.⁽²⁾

(1) حضر هذا المؤتمر وفود تمثل الدول الآتية: بلجيكا، كندا، الدانمارك، إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال، السويد. راجع:

Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurrier, Droit international de l'environnement, 2^{ème} édition, Edition Pedone, France, 2000, p: 156.

(2) صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، مجلة الأمن والقانون، كلية شرطة دبي، العدد الأول، 1994، ص: 186.

وقد تركز البحث حول عدد من المحظورات والإلتزامات التي يتعين فرض الإلتزام بها على الجميع، بهدف المحافظة على الرفاهية العامة للمجتمع الدولي ككل، وقد تم التوصل بالفعل إلى إقرار مشروع إتفاقية دولية إنطوت على جوانب تفصيلية وفنية، تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيوت البترول، وحددت المسؤولية في حالة الإتهاك، ولكن الدول لم توقع ولم تصدق على هذه الإتفاقية، ومن ثم فإنها لم تدخل حيز النفاذ،⁽¹⁾ وعلى الرغم من ذلك فإن مؤتمر واشنطن أدت إلى لفت الإلتباه إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما أن لمشروع الإتفاقية قيمة أدبية، حيث عمد ملاك السفن البريطانية إلى الإلتزام إختيارا ببعض نصوص المشروع، وخاصة إعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة 50 ميلا بحريا كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول، وتبعهم في ذلك ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية وهولاندا، والسويد، والنرويج، وبلجيكا، كما قامت إتحادات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى بالدعوة إلى إتباع ذات النظام، كما وضع مشروع واشنطن على بساط البحث في مؤتمر لندن سنة 1954.

ومن ناحية أخرى إقترحت بريطانيا على منظمة المواصلات والنقل والتابعة لعصبة الأمم أن تعد مشروع معاهدة دولية لهذا الغرض، وعرض الإقتراح على جمعية العصبة فوافقت عليه، وشكلت لجنة خبراء إجتمعت في أكتوبر 1934، وبعد أن فرغت من مهمتها دعا مجلس العصبة إلى عقد مؤتمر دولي لهذا الموضوع، وتقرر أن يجتمع المؤتمر في أكتوبر عام 1936، ولكنه لم ينعقد بسبب التوتر الدولي الذي أدى إلى إندلاع الحرب العالمية الثانية.

ثانيا: مؤتمر بروكسل (20-10 نوفمبر 1969)

إذا كانت المنظمة الإستشارية الحكومية للملاحة البحرية قد لعبت دورا رئيسيا في إدخال التعديلات المتعاقبة على إتفاقية لندن لسنة 1954، لتواجه تطورات مشكلة تلوث البيئة البحرية، في دعوتها للمؤتمر الذي عقد في بروكسل في الفترة من 10 إلى 20 نوفمبر 1969، حول الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحار (بموجب قرار جمعيتها العمومية في 28 نوفمبر 1968)، والتي جاءت في أعقاب كارثة الناقل "توري كانيون" لسنة 1967، كانت ولاشك أبرز مساهماتها في مجال العمل على صياغة قواعد قانونية دولية تتعلق بمكافحة التلوث البحري النفطي، فقد أسفر ذلك المؤتمر عن إقرار إتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية فتح باب التوقيع عليهما إعتبار من 29 نوفمبر 1969، هما الإتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، والإتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث الزيتي.⁽²⁾

(1) صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المرجع السابق، ص: 187

(2) المرجع نفسه، ص: 187 و188.

ثالثا: مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البشرية إستوكهولم سنة 1972

لقد كان لغرق ناقلة البترول الليبيرية توري كانيون في بحر الشمال لسنة 1967، الفضل في تنبيه المجتمع الدولي إلى أن مشاكل التلوث البحري أمر لا تستطيع دولة وأحدة مجابهته بمفردها، وأنه لا مفر من التعاون الدولي لعلاج هذه المشاكل.

وقد تنبتهت الأمم المتحدة لهذه الحقيقة، فأصدرت الجمعية العامة في دورتها الثالثة والعشرون اللائحة رقم 2398 في 03 ديسمبر 1968،⁽¹⁾ حيث تضمنت التعابير نفسها التي تضمنتها لائحة المجلس الإقتصادي والإجتماعي التي جاء فيها ما يلي: "الجمعية إدراكا منها لما للبيئة، من آثار على وضعية الإنسان وعلى راحته البدنية والعقلية والإجتماعية، وعلى كرامته وتمتعه بحقوقه الأساسية وإقتناعا منها بضرورة الإهتمام بمشاكل البيئة الإنسانية من أجل تنمية إقتصادية وإجتماعية وصحية، فإنها قررت تنظيم مؤتمر حول البيئة الإنسانية"،⁽²⁾ وإعمالا لقرار الجمعية العامة السابق الإشارة إليه، إنعقد بالفعل مؤتمر ستوكهولم من 05 إلى 06 جوان 1972 بإستوكهولم، وبطلب من حكومة السويد، وقد أخذ هذا المؤتمر شعارا "فقط، أرض وأحدة".⁽³⁾

وفي ختام أعمال مؤتمر ستوكهولم صدر عنه إعلانا عن البيئة الإنسانية متضمنا 26 مبدأ، وخطة عمل من أجل البيئة، تتضمن 109 توصية تشكل ميثاقا أساسيا يضمن التطور المستقبلي للقانون الدولي البيئي.⁽⁴⁾ ولقد أثيرا ذلك المؤتمر موضوع تلوث البحار والمحيطات للتلوث، والأسباب التي أدت إليه من كوارث طبيعية إلى تسرب المواد البترولية وغيرها من المواد الضارة، وكيف أن تلك الظاهرة قد باتت تمثل خطرا حقيقيا، وأشارت بعض الوفود بعين الرضاء إلى الجهود التي بذلت في مجال مكافحة تلك الظاهرة، وآثار البعض مسألة وجوب مواجهة بعض المشاكل الخاصة ببحار معينة، والتي لا يمكن أن تجد سبيلها إلى الحل إلا من خلال تعاون إقليمي بين الدول المعنية.⁽⁵⁾ وقد إنطوى إعلان المبادئ الذي أصدره المؤتمر على دعوة الدول إلى إتخاذ التدابير الممكنة لمكافحة تلوث البحار بالمواد التي من شأنها المساس بصحة الإنسان، أو الموارد الحية، والحياة البحرية،⁽⁶⁾ كما أشار الإعلان أن للدول حق سيادي في إستغلال مواردها طبقا لسياساتها الوطنية الخاصة، مع ضمان الأنشطة التي تمارسها في نطاق إقليمها أو تحت

(1) رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2009، ص: 96. وراجع أيضا:

kiss. A, J.D. Sicault, "la conférence des Wation Unie sur L'environnement (Stockholm 5-16 juin 1972)", AFDI, 1972, p : 603.

(2) صافية زيد المال، المرجع السابق، ص: 58.

(3) kiss. A.J.D. Sicault, op. cit, p : 603.

(4) Ibid., p: 604.

(5) صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المرجع السابق، ص: 189.

(6) المبدأ 07 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

ولايتها تسبب أضراراً بيئية لدول أخرى أو المناطق التي تقع خارج حدود ولايتها،⁽¹⁾ كما أوصى الإعلان بضرورة التعاون من أجل تطوير موضوع المسؤولية الإيكولوجية، وتعويض ضحايا التلوث عن الأضرار البيئية للحدود.⁽²⁾ وكان من بين التوصيات التي أصدرها المؤتمر، توصية خاصة بإنشاء جهاز دولي يتبع الأمم المتحدة ويختص بشؤونها، وبناء على ذلك أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة في ديسمبر 1972، برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP.⁽³⁾

رابعاً: مؤتمر نيروبي لسنة 1982

تخليداً لذكرى الخامس من جوان 1972، والذي بدأ فيه مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة في إستوكهولم، أعلنت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا اليوم من كل عام يوماً عالمياً للبيئة، وفي الذكرى العاشرة لهذا اليوم قررت الجمعية العامة لمجلس إدارة UNEP عقد دورات ذات بيعة خاصة لمجلس الإدارة، وذلك لتقييم الحالة البيئية على نطاق العالم بعد مرور عقد من الزمن على المؤتمر المذكور، وتكثيف الجهود على المستوى العالمي والإقليمي والوطني من أجل حماية البيئة والنهوض بها. وقد عقد المؤتمر في نيروبي بكينيا في الفترة من 10 إلى 18 ماي 1982، وإستعرض المؤتمر الشؤون التي تتعلق بالبيئة والتنمية والزيادة المطردة في عدد سكان العالم وخاصة في دول العالم الثالث، وأثنى المؤتمر على الجهود المبذولة من أجل مكافحة التلوث والفقر فكلاهما يؤدي إلى تفاقم التهديدات البيئية.

وفي ختام أعمال الدورة ذات الطابع الخاص، إتفق المجتمعون على وضع آلية للتنفيذ وأطلقوا على مؤتمر نيروبي وصف "إعلان نيروبي" والذي يتكون من عشرة بنود، حدد فيها أهم المشاكل البيئية وكيفية معالجتها وفقاً لإعلان وخطط عمل إستوكهولم، ويعتبر البند السادس من إعلان نيروبي أهم البنود، حيث أكد على أهمية دور القانون الدولي للبيئة لإيجاد الحلول للمشاكل البيئية التي تتجاوز الحدود الوطنية لكل دولة، عندما نص على أن: "العديد من المشاكل البيئية تتجاوز الحدود القومية، وينبغي حيث يكون ذلك مناسباً، أن يتم حلها لصالح الجميع من خلال المشاورات بين الدول والعمل الدولي الجدي، وبناء على ذلك ينبغي للدول أن تشجع التطور التدريجي للقانون البيئية بما في ذلك الإتفاقيات، وأن توسع نطاق التعاون في مجال البحث العلمي والإدارة البيئية"، ومن ناحية أخرى فقد أكد الإعلان في البند التاسع منه على أهمية الإجراءات التشريعية الوقائية التي لها تأثير على البيئة مع التخطيط السليم لذلك.

ويعد إعلان نيروبي خطوة على طريق تطوير القانون الدولي البيئي والتعاون الدولي، فقد حث كافة شعوب وحكومات العالم على تحمل مسؤولياتها التاريخية على نحو جماعي أو فردي، لضمان إنتقال كوكبنا الصغير إلى الأجيال المقبلة في حالة تكفل للجميع الحياة في ظل الكرامة الإنسانية.

(1) المبدأ 21 من إعلان إستوكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

(2) المبدأ 22 من نفس الإعلان.

(3) إبراهيم العناني، القانون الدولي الجديد للبحار، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص: 288.

ولكن للأسف الشديد لم تمضي فترة من الزمن حتى أصبح أكثر بنود إعلان نيروبي دون تنفيذ رغم الجهود الدولية والإقليمية العديدة التي بذلت حينذاك، ولعل أسباب ذلك ترجع إلى الصراع الدولي وإنقسام وشل حركة الأمم المتحدة المنوط بها تنفيذ بنود إعلان نيروبي.⁽¹⁾

خامسا: مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية (ريو دي جانيرو سنة 1992)

عقد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية "قمة الأرض" في العاصمة البرازيلية ريو دي جانيرو ف الفترة من 03 إلى 14 جوان 1992، تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة، وسط صحب وحشد سياسي غير مسبوقين،⁽²⁾ وقد عبر الأمين العام للمؤتمر "Maurice Strong" عن الهدف من إنعقاد بقوله: "إننا بحاجة إلى تحقيق توازن بين البيئة والتنمية، ويكون منصفًا وقابلاً للبقاء"⁽³⁾، ومن أبرز أسباب إنعقاد هذا المؤتمر:

1- حماية الغلاف الجوي وطبقة الأوزون.

2- مكافحة التصحر والجفاف.

3- حماية المحيطات وكل أنواع البحار المغلقة وشبه المغلقة والمناطق الساحلية وحماية مواردها وترشيد إستغلالها وتنميتها.

ولقد أسفرت نتائج مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية عن عدة مستجدات أبرزها إعلان ريو تضمن 27 مبدأ، وجدول أعمال القرن 21، وكذلك عدد من الإتفاقيات الدولية.⁽⁴⁾ ومن أهم المبادئ التي جاء بها إعلان ريو المبدأ الثاني والذي يوجب على الدول ألا تخلق أنشطتها أضراراً بيئية لدول أخرى، ومن الملاحظ أن إعلان ريو قد تبني نفس الصياغة التي تبناها إعلان ستوكهولم في المبدأ، وهو ألا تسبب الدول بأنشطتها أضراراً لدول أخرى وإلا ستتحمل المسؤولية الدولية كاملة عن إنتهاك المبادئ العامة للقانون الدولي،⁽⁵⁾ كما أكد المبدأ 13 على أن تضع الدول قانوناً وطنياً بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بضحايا التلوث، وحث الدول على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية التي تلحق بمناطق خارج ولايتها من جراء أنشطة تدخل في ولايتها أو سيطرتها، ويمثل هذا المبدأ تأكيد لما جاء في المبدأين 21 و22 من إعلان إستوكهولم، ومع ذلك فقد ركز إعلان ريو على النهج الوقائي لمنع تدهور البيئة، وكذلك منع وتثبيط تغيير موقع أي أنشطة ومواد تسبب تدهوراً شديداً للبيئة.

وكذلك أكد إعلان ريو على قيام الدول بإخطار الدول الأخرى على الفور بأي كوارث طبيعية أو غيرها عن حالات الطوارئ التي يحتمل أن تسفر عن آثار ضارة مفاجئة على بيئة تلك الدول، وأن تقدم الدول إخطار مسبقاً

(1) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: 87 و88.

(2) Alexander kiss, "Introduction au droit internationale l'environnement", Institut des Nations Unie Pour la recherche, Genève, Suisse, 2006, p: 34.

(3) وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، لبنان، 2008، ص: 927.

(4) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 51.

(5) Alexander kriss, "Introduction au droit internationale l'environnement" op. cit, p: 35.

ومعلومات إلى الدول التي يحتمل أن تتضرر بيئيا عبر الحدود، وبشكل مبكر وبمحسن نية (المبدأين 18 و19)، كما نص المبدأ 26 على أن: "تقوم الدول بحل جميع منازعاتها البيئية سلميا، وبالوسائل الملائمة وفقا لميثاق الأمم المتحدة".⁽¹⁾ وهكذا يعتبر إعلان ريو إستمرار لجهود الأمم المتحدة التي إنطلقت مع إعلان إستوكهولم حول البيئة الإنسانية عام 1972،⁽²⁾ وبالرغم من أن هذا الإعلان لا يشكل في حد ذاته قواعد قانونية ملزمة للدول، شأنه في ذلك شأن إعلان إستوكهولم، وذلك لأنه لم يصدر في شكل معاهدة دولية، إلا أنه ليس مجرد من أي قيمة، حيث أنه قد يساهم في تكوين عرف دولي في مجال حماية البيئة، هذا فضلا عن أنه قد يكون مقدمة أو مصدرا تاريخيا لإتفاقيات دولية ملزمة تبرمها الدول فيما بينها مستقبلا.⁽³⁾

ومن كل ما سبق، أجد أن أعمال المؤتمرات البيئية الدولية السابقة، وإن كانت تأخذ شكل توصيات غير ملزمة للدول بما تمخض عنها من مبادئ، إلا أنه كأن لها دور كبير في بلورتها، فقد كرستها الممارسات الدولية، وإستندت عليها القرارات والأحكام في الفصل في المنازعات البيئية البحرية.

الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية في حماية البحار من التلوث النفطي من السفن

تلعب المنظمات الدولية بكل أنواعها، الحكومية وغير الحكومية، العالمية والإقليمية دورا هاما في حماية البيئة البحرية ومنع التلوث البحري النفطي من السفن، بما تحتويه من آليات تعمل بموجبها على توحيد وتنسيق الجهود الدولية في هذا المجال، وهو ما سيتم عرضه في الجزئيات التالية:

أولا: جهود المنظمات الحكومية

سأقف في هذه الجزئية على أهم أنشطة المنظمات الحكومية، العالمية منها والإقليمية، لما لها من دور فعال في حماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك بما تملكه من قدرات وموارد تمكنها من مساعدة الدول في التصدي لظاهرة التلوث البحري النفطي لعجزها بمفردها عن توفيرها.

(1) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: 92.

(2) فقد تم عقد مؤتمر جوهانسبورغ أيضا في مدينة جوهانسبورغ بجنوب إفريقيا في الفترة الممتدة من 26 يونيو إلى 04 يوليو سنة 2002، بإشراف الأمم المتحدة للوقوف على الإنجازات والتحديات التي تحققت على طريق التنمية المستدامة منذ إعلان ريو، وإن كان هذا المؤتمر قد إرتكز على تنفيذ أهداف مؤتمر إستوكهولم لسنة 1972، ومؤتمر ريو لسنة 1992، إلا أنه تم التركيز على خمسة مجالات جديدة، وهي كالتالي: الصحة، الماء، الطاقة، حماية الموارد البحرية، مكافحة التلوث من المصادر الكيماوية. راجع: قضايا عالمية إثمائية، التنمية المستدامة ومؤتمر قمة جوهانسبورغ، نشرة فصلية تصدر عن مجلس النواب، العدد الأول، لبنان، 2003، ص: 04.

(3) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: 111.

1- المنظمات العالمية

بالرغم من وجود العديد من المنظمات العالمية التي تعني بشؤون البيئة،⁽¹⁾ إلا أن دراستي ستقتصر على أهم أعمال المنظمات العالمية ودورها في التصدي لظاهرة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، وذلك فيما يلي:

أ- منظمة الأمم المتحدة: أعمال برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP): ظهر إهتمام الأمم المتحدة بالشؤون البيئية،⁽²⁾ وبشكل متزايد في مطلع سنة 1968، عندما أوصى المجلس الإقتصادي والإجتماعي للأمم المتحدة، وتبعته الجمعية العامة⁽³⁾ لعقد مؤتمر إستوكهولم حول البيئة البشرية لسنة 1972، والذي كان من أبرز إنجازاته إنشاء UNEP كهيئة دولية مختصة بشؤون البيئة، ترصد الظواهر البيئية، وتعمل على تنسيق العمل الدولي المعني بحماية البيئة، ورسالته هي: "دعم الريادة وتشجيع الشراكة في الإهتمام بالبيئة بإلهام وإعلام وتمكين الشعوب من تحسين ظروفها المعيشية دون تعريض الأجيال القادمة للخطر".⁽⁴⁾

⁽¹⁾ ومن بين هذه المنظمات العالمية، والتي تسعى للتعاون مع غيرها من أجل حماية البيئة البحرية وسلامتها سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة نجد: السلطة الدولية لقاع البحار (ISA)، منظمة التربية والثقافة والعلوم (UNESCO)، منظمة الأغذية والزراعة (FAO)، المنظمة العالمية للصحة (OMS). راجع: محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006، ص: 416-419.

⁽²⁾ رغم كون ميثاق الأمم المتحدة لسنة 1945، لم يشر صراحة إلى حماية البيئة، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 05/ب نجدها تنص على: "تيسير الحلول للمشاكل الدولية الإقتصادية والإجتماعية والصحية وما يتصل بها، وتعزيز التعاون الدولي في أمور الثقافة والتعليم"، وهي إشارة على تعهد الأمم المتحدة على حل المشاكل التي تضر بصحة الإنسان، ومن بينها الإهتمام بالقضايا البيئية.
⁽³⁾ بالإضافة إلى الدعوة التي نظمتها الجمعية العامة للأمم المتحدة لتنظيم المؤتمرات الدولية، أصدرت أيضا عدد كبيرا من القرارات والتوصيات بشأن حماية البيئة من التلوث، وفيما يلي جانب من هذه القرارات وتلك التوصيات:

- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 161/38 المؤرخ في 19 ديسمبر 1983، بشأن إنشاء لجنة خاصة مكلفة بالشؤون البيئية.
- قرار الجمعية العامة رقم 43/212 المؤرخ في 20 ديسمبر 1988، بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، ومنع النقل الدولي غير المشروع.

- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 224/44 المؤرخ في 22 ديسمبر 1989، بشأن التعاون الدولي على رصد الأخطار التي تهدد البيئة وتقييمها والإستعداد لمواجهتها وتقديم المساعدات في حالات الطوارئ البيئية.

- قرار الجمعية العامة رقم 217/46 المؤرخ في 12 ديسمبر 1991، بشأن تعاون الدول في رصد الأخطار التي تهدد البيئة وتقييمها والإستعداد لمواجهتها وتقديم المساعدة في حالات الطوارئ، لمزيد من القرارات. لمزيد من القرارات. راجع: عبد العال الديري، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها (دراسة نظرية تطبيقية مع إشارة خاصة إلى المحكمة الدولية لقاع البحار)، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2016، ص: 94 و95.

⁽⁴⁾ محمد حمداوي، "دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البحري"، مجلة المعيار، المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، المجلد 06، العدد 02، تيسمسيلت، ديسمبر 2015، ص: 185.

ويتكون UNEP من أربعة أجهزة، وهي مجلس إدارة UNEP الذي يتكون من 58 عضواً تنتخبهم الجمعية العامة، وسكرتارية، أو صندوق البيئة، ولجنة التنسيق.⁽¹⁾ ونالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بما فيها مشكلة التلوث البحري النفطي من السفن إهتمام UNEP، وتنوع ذلك الإهتمام بين تبني ورعاية المعاهدات الدولية والإقليمية، وكذا اعتماد برامج وخطط من أجل مكافحة تلوث البيئة البحرية على جميع المستويات، وفيما يلي سيتم إستعراض أهم برامج وخطط عمل UNEP للتصدي لظاهرة التلوث البحري النفطي.

- **نظام المراقبة البيئية العالمية:** ظهرت الحاجة الشديدة إلى نظام دولي لإتجاهات التقييم والمراقبة، في ضوء تنامي الإهتمام البيئي في فترة الستينات، وهو الأمر الذي دفع مؤتمر إستوكهولم عند إنشائه لـ UNEP سنة 1972، إلى إشتراط بأن يشتمل على برنامج للمراقبة، أطلق عليه النظام العالمي للمراقبة البيئية، وفي سنة 1975، أنشأ البرنامج، مركز النشاط البرنامجي لنظام المراقبة البيئية العالمية، ليس لأجل إستبدال أنظمة المراقبة الموجودة بالفعل، ولكن للربط بينها ودعم الشبكات والآليات الجديدة.⁽²⁾

ومن بين أنشطة نظام المراقبة البيئية العالمية، مراقبة المحيطات من خلال برنامج المحيطات والبرامج الساحلية في UNEP.⁽³⁾

- **برنامج البحار الإقليمية:** أنشأ في عام 1974 تحت رقابة UNEP، وقد صمم للإهتمام بمشكلة تدهور البيئة والأسباب المؤدية إلى ذلك، فهو يتضمن نصح عام للتصدي للمشاكل البحرية التي تعيق إدارة المناطق الساحلية،⁽⁴⁾ وفي هذا السياق تم صياغة العديد من الإتفاقيات الإقليمية والبروتوكولات الملحقة بها، بالإضافة إلى خطط العمل لحماية البيئة البحرية من مختلف مصادر تلوثها.⁽⁵⁾

(1) للتفصيل بشأن عمل أجهزة UNEP راجع: ناديا ليتيم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة بالنفايات الخطرة، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2016، ص: 221-226.

(2) ويشتمل هذا النظام على ما يقرب من 25 شبكة مراقبة عالمية رئيسية لكل منها قاعدة بيانات وأنشطة في 142 دولة، تستخدم أكثر من 30 ألف من العلماء والفنيين، ويتم تمويلها من الحكومات والمؤسسات الدولية. راجع: عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 123.

(3) عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 124.

(4) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، A/56/58، المرجع السابق، ص: 89.

(5) ولقد ساهم برنامج الأمم المتحدة للبيئة في صياغة العديد من إتفاقيات البحار الإقليمية وخطط العمل الخاصة بها من خلال برنامج البحار الإقليمية، فالיום أصبح يشمل البرنامج الخاص بالبحار الإقليمية 18 منطقة وأكثر من 140 دولة تشمل: البحر الأبيض المتوسط، البحر الأحمر وخليج عدن، الخليج العربي، وسط وغرب إفريقيا، البحر الكاريبي، جنوب شرق المحيط الهادي، غرب إفريقيا، شمال غرب إفريقيا، جنوب آسيا، جنوب المحيط الهادي، غرب آسيا، البحر الأسود، شمال غرب المحيط الهادي، بحر البلطيق، بحر القزوين، شرق آسيا، القطب المتجمد الشمالي، القطب المتجمد الجنوبي. راجع: ناديا ليتيم سعيد، المرجع السابق، ص: 249، وأيضا:

- المراكز الإقليمية لمكافحة التلوث البحري النفطي: أنشأت OMI بالتعاون مع UNEP، مراكز إقليمية لتنسيق أنشطة مكافحة الإنسكاب النفطي، كما عملت على وضع دليل عن التلوث النفطي يتضمن إرشادات بشأن المنع والتخطيط لحالات الطوارئ.⁽¹⁾

- مبادرة إنشاء البوابة الإعلامية للتلوث البحري النفطي لبحار العالم: يحتوي UNEP على غرفة المقاصة الآلية للحصول على معلومات وتبادلها بشأن المشاكل العالمية والإقليمية والمحلية عن التلوث البحري النفطي، وتوفر هذه البوابة الإجراءات الوقائية والجهود التي بذلها المجتمع الدولي لمعالجة هذه الظاهرة.⁽²⁾

ويلعب UNEP دور الوسيط "وظيفة الوسيط"، بإعتبارها وسيلة فعالة يتمتع بها البرنامج، لتقديم الحلول المطلوبة على المدى القصير للمشاكل والصعوبات التي تواجه دولة أو مجموعة من الدول، تنتمي إلى إقليم واحد أو أقاليم مختلفة، كما يقوم بتقديم رؤوس الأموال اللازمة لبدأ الأنشطة الخاصة بالبرنامج وتمويلها؛ خاصة تلك التي تحدد للتنمية ذات البعد الدولي من منظور بيئي.⁽³⁾

ب- المنظمة البحرية الدولية OMI: وهي من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، تم إنشاؤها في 06 مارس 1948، وبدأت العمل عام 1959،⁽⁴⁾ وإختصت بالتلوث البحري الناتج عن ناقلات النفط، وتعد هذه المنظمة بمثابة السكرتاريا التنفيذية لمعظم الإتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية، أي أن نشاطها ينحصر في جزئه الأكبر في مجال حماية البيئة البحرية وحل مشاكل التلوث البحري،⁽⁵⁾ وهي مكلفة أيضا بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية ومهمتها الأساسية تحسين أمن الملاحة بإعتماد قوانين متفق عليها دوليا، ووقاية مياه البحار من التلوث الناجم عن السفن ومراقبته، ومعالجة ما يتصل بذلك من مسائل قانونية،⁽⁶⁾ كما تهتم المنظمة على تشجيع الدول للتعاون من أجل تنفيذ المعايير الدولية المتفق عليها في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، والسعي على تجسيد روح التضامن وتقديم المساعدات للدول النامية.

(1) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الثالثة والستون، A/63/63، 10 مارس 2008، ص: 72-74.

(2) See the following web site, Inscribed on: 22/06/2017, <http://oils.gpa-unesp.org/contacts/contacts.htm>

(3) تقرير مجلس الإدارة، دور الوسيط لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، الدورة الرابعة، UNEP/GC/82، 1976، 14 أبريل 1976، ص: 01.

(4) كانت تسمى المنظمة البحرية الحكومية الإستشارية (OMCI)، لأنه بموجب المادة 02 من إتفاقية جنيف المؤسسة لها في 06 مارس 1948 كانت تقوم بدور إستشاري، لكن بعد التعديلات التي طرأت عليها لسنة 1975 أصبحت تتمتع بسلطة قانونية إكتسبتها على صعيد الممارسة الدولية.

(5) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 119 و 120.

(6) صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص: 223.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

وتتلخص الأهداف الإجمالية في شعار OMI "سلامة النقل البحري وفعاليتها في محيطات نظيفة"⁽¹⁾ وفي هذا الصدد يوجد هيكل تنظيمي يسهر على تحقيق أهدافها، يتكون من جمعية عامة ومجلس وأمانة عامة ولجان رئيسية ولجان فرعية.⁽²⁾

ولقد أسفرت التعديلات التي طرأت على الإتفاقية المنشأة للمنظمة، في 14 نوفمبر 1975 بسطات قانونية جديدة، حيث خولت لها سلطة إصدار القرارات وصياغة مشاريع الإتفاقيات، والتي يتم اعتمادها في إطار المؤتمرات الدولية،⁽³⁾ فضلا عن سلطتها المقررة أيضا بإدخال تعديلات عليها، إذ يقوم الأمين العام بإحالة مشروع تعديلات الإتفاقية إلى الدول الأعضاء قبل ستة أشهر على الأقل من تقديمها إلى الجمعية العامة للنظر فيها، وتعتمد الجمعية التعديلات بأغلبية ثلثي الأصوات بعد مرور 12 شهرا على موافقة ثلثي الدول الأعضاء عليها،⁽⁴⁾ كما أضفت مبادرات المنظمة إلى إقرار العديد من الإتفاقيات الدولية حول التلوث في البيئة البحرية، كما أن الكثير منها تهدف إلى حمايتها من

(1) محمد حمداوي، المرجع السابق، ص: 186.

(2) وتتلخص مهام هيكلها التنظيمي، كالتالي:

- الجمعية العامة: وهي أعلى سلطة إدارية في المنظمة، وتضم ممثلين عن جميع بلدان الأعضاء، ومهمتها المصادقة على الميزانية العامة للمنظمة وعلى برنامج عملها، بالإضافة إلى إقرار مشاريع الإتفاقيات وإصدار التوصيات التي تمم السلامة البحرية، وتنعقد الجمعية العامة مرة واحدة كل سنتين، ومرة بصفة إستثنائية كلما دعت الضرورة إلى ذلك.

- المجلس: وهو الجهاز التنفيذي للمنظمة، وهو مسؤول أمام الجمعية العامة عن الإشراف عن أعمال المنظمة، كما يقوم بإعداد مشروع برنامج عمل المنظمة ومشروع الميزانية ورفعها إلى الجمعية، ويستقبل تقارير اللجان المختلفة وإقتراحاتها ويطلع عليها الدول الأعضاء قبل إنعقاد الجمعية.

- الأمانة العامة: يقع مقرها ضمن مقر المنظمة الرئيسي في لندن، تضم 300 موظف دولي يرأسهم ويشرف عليهم الأمين العام الذي يعينه المجلس بعد موافقة الجمعية عليه (أربع سنوات قابلة لتجديد لدورتين عاديتين).

- اللجان الرئيسية: تضم المنظمة خمسة لجان أساسية هي: لجنة السلامة البحرية (MSS)، اللجنة القانونية، لجنة التعاون التقني، لجنة التسهيلات، لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC).

- =اللجان الفرعية: هي سبع لجان تساعد اللجان الرئيسية (لجنة السلامة البحرية، لجنة حماية البيئة البحرية) في إتمام عملها. راجع: علاء الدين، "المنظمة البحرية الدولية"، نشر بتاريخ: 02 ماي 2018، أطلع عليه يوم: 11 أبريل 2019 على الموقع الإلكتروني

التالي: <http://efsregypt.org>

(3) المادة 02/ب من إتفاقية جنيف 06 مارس 1948 بشأن إنشاء المنظمة البحرية الإستشارية الدولية.

(4) المادة 66 من الإتفاقية نفسها.

التلوث البحري النفطي الصادر عن السفن سواء بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر.⁽¹⁾ ومما لا شك فيه أن النظام القانوني الذي أرسته OMI من أجل مواجهة هذه الظاهرة وخفضها والسيطرة عليها قد ساهم في التقليل منها.⁽²⁾

ج- المنظمة الدولية للأرصاء الجوية (OMM): أنشأت بموجب إتفاقية واشنطن المحررة في 11 أكتوبر 1947، وقد عملت المنظمة على وضع شبكة دولية لملاحظة ومراقبة مستويات التلوث، وأنشأت أنظمة تبادل للمعلومات الجوية لرصد الأوضاع الجوية والتنبؤ بها، وكشف الكوارث الطبيعية قبل حدوثها، كما تعمل المنظمة على تنسيق عمليات تسليم بيانات وتحليلات وتنبؤات الأرصاد الجوية والبيانات الأوقيانوغرافية للمناطق الساحلية، بما فيها خدمات السلامة البحرية في إطار النظام البحري العالمي للإغاثة والسلامة. فضلا عن تقديم الخدمات التنفيذية الشاملة للتحذير بهبوب العواصف، وتتولى المنظمة أيضا تنسيق نظام عالمي لتوفير قواعد بيانات مناخية بحرية شاملة لجميع المناطق البحرية.⁽³⁾

د- المنظمة الهيدروغرافية الدولية: (IHO):⁽⁴⁾ هي منظمة حكومية دولية إستشارية وتقنية تم إنشاؤها بموجب إتفاقية وقعت في موناكو في 03 ماي 1967. وقد جاءت نتيجة لرغبة الحكومات المشاركة المتابعة تعاونها في مجال الهيدوغرافيا على أساس حكومي دولي،⁽⁵⁾ وتسعى المنظمة إلى المساهمة في تسهيل الملاحة في العالم وضمان سلامتها بتدقيق الخرائط البحرية والوثائق الملاحية، ومن بين الأنشطة التي تضطلع بها المنظمة من أجل تحقيق سلامة الملاحة وحماية البيئة

⁽¹⁾ ومن الإتفاقيات التي تعالج موضوع التلوث النفطي الناجم عن السفن بشكل مباشر نجد: إتفاقية لندن لسنة 1954 OIL، إتفاقية ماربول 78/73، إتفاقية بروكسل لسنة 1969 للتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، إتفاقية OPRC لسنة 1990...، أما بشكل غير مباشر نجد إتفاقية SOLAS لسنة 1974، إتفاقية STCW لسنة 1978، الإتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 (SALVAGE).

⁽²⁾ وفقا لدراسة قامت بها الأكاديمية الوطنية للعلوم في الولايات المتحدة الأمريكية أن التلوث البحري النفطي من السفن إنخفض بنسبة 60% خلال سنة 1980، بالتزامن مع بدأ سريان إتفاقية ماربول 1978/1973، وحسب إحصائيات 2006، أن متوسط الحوادث التي تزيد فيها كمية النفط المنسكب عن 700 طن قد إنخفض من أكثر من 25 حادثة في السبعينات إلى حوالي 03 إلى 07 حوادث. راجع: رسالة موجهة من الأمين العام (Efthimios E. Mitropoulos) إلى المنظمة البحرية الدولية بمناسبة يوم البحرية العالمي، بعنوان: مواجهة المنظمة البحرية الدولية للتحديات الراهنة، (د.م.ن)، 2007، ص: 04.

⁽³⁾ تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، A/56/58، المرجع السابق، ص: 124.

⁽⁴⁾ بعد مؤتمر سان بتر سبورغ لعامي 1908-1912، إجتمعت 24 دولة بلندن لسنة 1919، في مؤتمر للهيدوغرافي وقررت إنشاء جهاز عمل دائم، وبناء على دعوة من أمير موناكو (ألبرت الأول) وضع إختصاصيون مرموقون في العلوم البحرية ومبان تحت تصرف المكتب الهيدوغرافي الدولي الذي بدأ أنشطته في سنة 1921. راجع: رسالة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لموناكو لدى الأمم المتحدة حول منح المنظمة الهيدروغرافية الدولية مركز المراقب لدى الجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، A/56/145، (د.م.ن)، 06 جوان 2001، ص: 02.

⁽⁵⁾ تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة، إقرار جدول الأعمال وتوزيعه، الدورة السادسة والخمسون، A/BUR/56/SR.1، نيويورك، 14 سبتمبر 2001، ص: 09.

البحرية، العمل على نشر وتوزيع المعلومات المستمدة من المسوح الهيدروغرافية في شكل خرائط ملاحية (إلكترونية مطبوعة)، وكتب ملاحية من أجل سلامة الملاحة لجميع السفن، وإتاحة المعلومات المستقاة من المسح الهيدروغرافي والأوقيانوغرافي والمتصلة بالمناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، وذلك في شكل خرائط للأعمق البحرية ومنتجات لنظام المعلومات الجغرافية.⁽¹⁾

هـ- المنظمة الدولية للإتصالات الساتلية البحرية (INMARSAT): أنشأت INMARSAT في سنة 1979، لإتاحة العنصر الفضائي اللازم لتحسين الإتصالات البحرية، ولاسيما تحسين الإتصالات في مجال سلامة الأرواح في عرض البحر، والنظام العالمي للإستغاثة والسلامة في عرض البحر. ثم وسع نطاق هذا الهدف ليشمل العنصر الفضائي للإتصالات الأرضية المتنقلة والإتصالات الملاحية، وتغير إسم المنظمة في عام 1994، بحيث يعكس هذا التعديل للأهداف، فأصبح المنظمة الدولية للإتصالات الساتلية المتنقلة (IMSO).⁽²⁾

و بموجب القرار الذي إتمده OMI رقم (85) MSC.275 الصادر عن لجنة الأمان البحري، تم تعيين IMSO رسمياً بوصفها منسق نظام التعرف والتعقب الطويل المدى، وأن تتخذ الإجراءات اللازمة لضمان النظام المذكور وفقاً للتعديلات التي طرأت سنة 2006 على القاعدة (V/19-1) من إتفاقية SOLAS لسنة 1974.⁽³⁾

2- المنظمات الإقليمية

تنص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن: "تتعاون الدول على أساس عالمي وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي مباشرة، أو عن طريق المنظمات الدولية أو الإقليمية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة".⁽⁴⁾

إنطلاقاً من نص المادة السابقة سنبين أهمية جهود المنظمات الإقليمية، ودورها في حماية البيئة البحرية ومكافحة ظاهرة التلوث البحري النفطي من السفن. نذكر البعض منها:

أ- اللجنة الإقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة (UNECE): في سنة 1956، ولأول مرة درست اللجنة، إحدى المشاكل المتعلقة بالبيئة من خلال لجنتها المتخصصة بالنقل، قضية تلوث المياه، وذلك أثناء عملها حول المياه الداخلية الصالحة للملاحة، وفي عام 1963، أثارت لجنة الطاقة التابعة للمنظمة مشكلة التلوث الصناعي وآثاره

(1) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، A/56/58، المرجع السابق، ص: 124.

(2) المرجع نفسه، ص: 126.

(3) تقرير اللجنة الفرعية القانونية، معلومات عن أنشطة المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية فيما يتعلق بقانون الفضاء، الدورة 49، فينينا، 22 مارس - 01 أبريل 2010، ص: 02-05.

(4) المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الضارة على الأوساط البحرية، وفي عام 1967، كانت حماية البيئة تحظى ولأول مرة بمنظور واسع، وأدى ذلك إلى ضرورة جعل التعاون البيئي واحد من أربعة أهداف رئيسية لبرنامج عمل اللجنة.⁽¹⁾

إن أبرز مساهمة للجنة في مجال القانون الدولي للبيئة تمثلت في إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري، منها إتفاقية هلسنكي لسنة 1974 المتعلقة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، إتفاقية جنيف لسنة 1979 حول التلوث الجوي العابر للحدود، وكذلك أقرت اللجنة الفرعية التابعة لـ UNECE والمتخصصة بمشاكل تلوث المياه، المبادئ المقررة لسنة 1987، المتعلقة بالتعاون من أجل حماية المياه عابرة الحدود ضد التلوث.

ب- المجلس الأوروبي لحماية البيئة: لعب المجلس الأوروبي ولا زال دورا مهما في مجال حماية البيئة البحرية، فقد أنشأ المجلس منذ سنة 1962، لجنة من الخبراء الأوروبيين تعمل على تقديم مقترحات بشأن حماية الطبيعة والموارد الحية، وفي سنة 1964، أنشأت لجنة لدراسة مشكلة تلوث المياه. وبمناسبة السنة الأوروبية لحماية الطبيعة المنعقدة في سنة 1970 أصدر المجلس بيانا حول تهيئة البيئة الطبيعية، أوضح فيه لأول مرة المبادئ الكبرى لخطة عمل حول حماية البيئة، وقد تبنى المجلس بواسطة الجمعية الإستشارية توصية رقم 699 بتاريخ 26 جانفي 1973، حول السياسة الأوروبية لحماية البيئة الطبيعية لأوروبا، أصدر المجلس زيادة على ذلك عدة إعلانات للمبادئ تخص المجالات الكبرى للبيئة والتهيئة العمرانية، ومدى تأثيرها حول البيئة البحرية، والمشاركة في تحرير العديد من الإتفاقيات الدولية.⁽²⁾

ج- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OCDE): إستنادا إلى النظام الأساسي للمنظمة في سنة 1948، فإن نشاطها ينصب بالدرجة الأولى على المشاكل الإقتصادية ذات النطاق الواسع لتمتد إلى العديد من القضايا، ومنها الحماية البيئية، ولقد كان للمنظمة تأثيرا كبيرا على تطوير القانون الدولي للبيئة، من خلال صياغتها توصيات مصحوبة بإعلانات للمبادئ أحيانا، وقد وضعت أول تعريف قانوني للتلوث، ووضعت المعايير الأساسية الملائمة للتلوث عابر للحدود الوطنية، ورغم الطبيعة الإقتصادية للمنظمة فقد كان للمنظمة دورا ريادي في إستنباط القواعد الأساسية للقانون الدولي للبيئة، وضمنها الإلتزام بالإبلاغ والإستشارة بشأن الحوادث الطارئة، ومبدأ الملوث الدافع.⁽³⁾

د- الهيئة الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن لسنة 1982 (PERSGA): بموجب إعلان القاهرة الخاص بتشكيل الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن سنة 1995، أطلقت رسميا PERSGA، لتعمل كمنظمة تنفيذية تعني بتنفيذ الأنشطة والأولويات الواردة في إتفاقية جدة لسنة 1982، وخطة العمل الخاصة بها، وأيضا بالبروتوكول الملحق بها، والمتعلق بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالنفط وغيره من المواد

(1) Ch. Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, op.cit., p: 80.

(2) جمال واعلي، المرجع السابق، ص: 130 و131.

(3) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 123.

الضارة في حالات الطوارئ بالتهديدات الناتجة عن التسرب النفطي والإجراءات الطارئة الواجب إتخاذها،⁽¹⁾ ويولي هذا البروتوكول أهمية خاصة وألوية للحاجة إلى إجراءات تعاونية وفاعلة، للتعامل مع مثل حالات الطوارئ هذه، وتعزيز آليات الإستجابة لحماية البيئة البحرية الإقليمية من الآثار العكسية الناتجة عن تسرب النفط.⁽²⁾ وتنفيذا لهذا البروتوكول قامت PERSGA بإنشاء مركز المساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية التابع للهيئة في مدينة الغردقة، والذي إستضافته وزارة الدولة لشؤون البيئة بمجمهورية مصر العربية، وتم إفتتاحه رسميا في 20 ماي 2006.

ويهدف المركز إلى تعزيز قدرات الدول الأعضاء وتسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث النفطي والمواد الضارة الأخرى، وتسعى الهيئة من خلاله إلى إيجاد خطة عمل إقليمية تحدد آلية للتصدي للطوارئ البحرية وتنسيق الجهود ورفع القدرات الإقليمية في الشأن بالتعاون مع OMI.⁽³⁾

هـ- المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME): في الفاتح يناير 1982، تم إنشاء "المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME)" بهدف تنفيذ إتفاقية الكويت الإقليمية وبروتوكولاتها. وقامت المنظمة بدور رئيسي في التوفيق بين سياسات الدول المتعاقدة، عن طريق إعداد البرامج والأنشطة اللازمة على المستويين الدولي والإقليمي لترسيخ التربية البيئية لدى الرأي العام في المنطقة. وأنشأت محطة للإستشعار عن بعد لرصد التغيرات الطارئة على البيئة البحرية بصورة عامة ورصد ومتابعة الملوثات البحرية الناتجة عن العمليات النفطية. وإهتمت المنظمة منذ إنشائها على دراسة المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ومياه التوازن التي تقوم الناقلات بتفريغها لإيجاد أفضل الحلول لها، وتبذل المنظمة الجهود الحثيثة لإدخال المفاهيم البيئية السليمة على مختلف المستويات لكي تصبح البيئة أحد المكونات الرئيسية للعملية التنموية بصورة عامة.⁽⁴⁾

ثانيا: جهود المنظمات غير الحكومية

هناك العديد من المنظمات الدولية غير الحكومية المهتمة بحماية البيئة البحرية من التلوث كمؤسسة البيئة بتركيا، والمكتب الأوروبي للبيئة، ومركز مخاطر التلوث البحري لأوروبا والبحر المتوسط، والمركز الدولي لدراسات سياسات السواحل والبحار، والمنظمة القضائية الدولية للبيئة والتنمية، ومنظمة السلام الأخضر الدولية،⁽⁵⁾ وفيما يلي أبرز دور تلك المنظمات غير الحكومية من خلال التطرق لأهم المنظمات الفاعلة في مجال التصدي لظاهرة التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن.

(1) محمد حمداوي، المرجع السابق، ص: 188.

(2) هذه المعلومات متوفرة على الموقع الإلكتروني المطلاع عليه يوم: 03 أبريل 2020، [http://archive.imlearn.net/persga.org/inner-](http://archive.imlearn.net/persga.org/inner-arabic619c.html?id=62)

(3) هذه المعلومات متوفرة على الموقع الإلكتروني المطلاع عليه يوم: 03 أبريل 2020، <http://www.persga.org/inner-ar.php?d=133>.

(4) محمد حمداوي، المرجع السابق، ص: 188.

(5) صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص: 229.

1- الإتحاد الدولي لمالكي الناقلات المعني بالتلوث (ITOPF): هي منظمة غير هادفة للربح تقدم مجموعة واسعة من الخدمات التقنية لأعضائها (أصحاب الناقلات) أو الشركات الزميلة (ملاك السفن الآخرين) وشركات التأمين على التلوث النفطي، الذين يمولون أنشطتها، ويشرف عليها مجلس إدارة دولي يمثل الأعضاء والمنتسبين والمؤمنين في مجال التأمين والضرائب.

وITOPF هو المصدر الرئيسي للصناعة البحرية لتقديم المشورة التقنية الموضوعية والخبرة والمعلومات بشأن الإستجابة الفعالة لتلوث مصدره السفن، وتستند مشورة المعهد إلى تقدير عملي لمصير وآثار الملوثات في البيئة البحرية، وتقييم عملي لخيارات الإستجابة والمطالبة بالتعويض، ومنذ السبعينات كان المعهد يقدم خدمات للإستجابة لحالات الطوارئ ولأصحاب الناقلات (الأعضاء). ومنذ سنة 1999، ونظرا للوعي المتزايد بالتلوث من السفن غير الناقلات، تم تمديد هذه الخدمة رسميا إلى أصحاب الأنواع الأخرى من السفن الذين كانوا مؤهلين ليصبحوا شركاء لITOPF لخبرته في هذه المجالات، ويجوز لITOPF، التي تتمتع بمركز إستشاري لدى OMI ومركز مراقب لدى صناديق IOPC، أن تقدم خدماتها بناء على طلب الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية مثل الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث النفطي (IOPC).⁽¹⁾

2- الرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز للمشاكل البيئية والإجتماعية (IPIECA) والرابطة الدولية لمنتجي

النفط والغاز (IOGP): تكونت الرابطة العالمية لصناعة النفط والغاز للمسائل البيئية والإجتماعية (IPIECA) عقب إطلاق UNEP. تطور IPIECA الممارسات الجيدة وتسهل منتجات الصناعة لتبادل المعارف المتعلقة بالتأهب للإنسكابات النفطية والإستجابة لها، وتعمل بالتعاون مع IOGP في تطوير المواد الإرشادية للتأهب والإستجابة للتلوث المحتمل من المنشآت البحرية. تم تشكيل IOGP في عام 1974، وتعمل نيابة عن شركات التنقيب عن النفط والغاز في العالم لتعزيز عمليات آمنة ومسؤولة ومستدامة.

تتبع أنشطة الإستجابة للإنسكابات النفطية في المقام الأول من عمل الفريق العامل المعني بالإنسكابات النفطية التابع لIPIECA. وتهدف المجموعة منذ عام 1987، إلى تحسين التأهب للإنسكابات النفطية والإستجابة لها في جميع أنحاء العالم من خلال الرصد والتقييم (وعند الضرورة) الإستجابة للتطورات المتعلقة بالإنسكاب النفطي.⁽²⁾

إستمر مشروع الصناعة المشتركة للإنسكابات النفطية في الفترة 2012-2016، وقد تم إعداده لتنفيذ فرص التعلم فيما يتعلق بالتأهب للإنسكابات النفطية والإستجابة لها في أعقاب حادث المراقبة الجيدة لعام 2010، في خليج

⁽¹⁾ Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, 20^{ème} réunion ordinaire des parties contractantes à la convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses Protocoles, Tirana, Albanie, 17-20 Décembre 2017, p: 28.

⁽²⁾ Ibid., p: 28.

المكسيك. وكجزء من هذا الجهد، أنتجت هذه المبادرة أكثر من 20 دليلا عن الممارسات الجيدة، وهي متاحة بحرية. وتغطي الأدلة الموضوعات التي تنطبق على نطاق واسع على كل من الإستكشاف والإنتاج، فضلا عن أنشطة الشحن والنقل.⁽¹⁾

3- الإتحاد الدولي للإنقاذ (ISU): غالبية المنقذين المحترفين أعضاء في ISU، وتمثل هذه المنظمة نحو 60 شركة إنقاذ من 35 بلدا مختلف حول العالم، وبالإضافة إلى ذلك العضوية المنتسبة في ISU مفتوحة لجميع المنظمات والمهنيين الذين لديهم مصلحة في الإنقاذ، بما في ذلك النوادي، وغيرها من شركات التأمين البحري، وشركات المحاماة والموانئ ومنظمات الإستجابة الوطنية ومالكي السفن والمديرين والسلطات المحلية الساحلية والمنظمات البيئية المتخصصة في التنظيف. ويتمثل أحد الأهداف الرئيسية للإتحاد في تعزيز فهم أوسع لمساهمة صناعة الإنقاذ في حماية البيئة البحرية وإستعادة الممتلكات.⁽²⁾

4- الرابطة الدولية لجمعيات تصنيف السفن (IACS): هي مكرسة للسفن الآمنة والبحار النظيفة، وتسهم إسهاما فريدا في السلامة البحرية والتنظيم من خلال الدعم التقني والتحقق من الإمتثال والبحث والتطوير. أكثر من 90% من حمولة البضائع في العالم يغطيها تصميم التصنيف والبناء وقواعد ومعايير الإمتثال مدى الحياة التي وضعتها الإثني عشر جمعية الأعضاء في IACS. والغرض من جمعية التصنيف هو تقديم خدمات التصنيف والمساعدة القانونية للصناعة البحرية ومنع التلوث، إستنادا إلى تراكم المعارف والتكنولوجيا البحرية.

والهدف من تصنيف السفن هو التحقق من القوة الهيكلية وصحة الأجزاء الأساسية من بدن السفينة وملحقاتها، وموثوقية ووظائف أنظمة الدفع والتوجيه وتوليد الطاقة والسماوات الأخرى والأنظمة المساعدة التي تم بناؤها للسفينة من أجل الحفاظ على الخدمات الأساسية على متنها. وتهدف جمعيات التصنيف إلى تحقيق هذا الهدف من خلال وضع وتطبيق قواعدها الخاصة والتحقق من الإمتثال للوائح القانونية الدولية و/أو الوطنية نيابة عن إدارات العلم.⁽³⁾

ونتيجة لما سبق، أصل إلى أن المنظمات الدولية بكل أنواعها شكلت بالفعل إطارا جماعيا للتعاون عبر الوطني لمشاكل تلوث البيئة البحرية بالنفط الذي تتسبب فيه السفن، وذلك من خلال تحسين الرأي العام الدولي بشأن مخاطره. حيث ساهمت إسهاما مباشرا وفعالا في إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية، ووضع القواعد والمعايير البيئية القانونية منها والتقنية والعمل على تطويرها، فضلا عن متابعتها للوضع البيئي الدولي ودعمها المتواصل للجهود الدولية لمواجهة أخطار الملوثات البحرية الناتجة عن العمليات النفطية.

⁽¹⁾ Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine op.cit, p: 28 et 29.

⁽²⁾ Ibid, p: 29.

⁽³⁾ Ibid, p: 30.

المطلب الثاني: التدابير الإتفاقية المتخذة في إطار التعاون الدولي لمنع التلوث النفطي من السفن

إنصبت إهتمامات المجتمع الدولي على التعاون من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، من خلال تقنين العديد من القواعد الدولية التي تكفل الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية.⁽¹⁾ ويمكن تصنيف هذه القواعد الإتفاقية إلى إتفاقيات تناولت موضوع الوقاية من التلوث البحري النفطي من السفن (الفرع الأول)، إتفاقيات بشأن التدخل والإستعداد والتصدي له (الفرع الثاني)، إتفاقيات بشأن إصلاح الأضرار الناجمة عنه (الفرع الثالث)، دون أن أنسى أحكام إتفاقيات القانون الدولي للبحار في هذا المجال (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الإتفاقيات الدولية بشأن الوقاية من التلوث البحري النفطي عن السفن

أسفرت المحاولات الدولية عن إبرام إتفاقيات دولية تناولت موضوع الوقاية من الحوادث والسلامة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن.⁽²⁾ أو كنتيجة لعمليات التشغيل متضمنة قواعد ومعايير فنية وبيئية مختلفة لحماية البيئة البحرية من أخطار هذا التلوث.

أولا: إتفاقية لندن لسنة 1954 لمنع تلوث البحر بالنفط وتعديلاتها. (OILPOL)

الأغراض الرئيسية لإتفاقية لندن الموقعة في 12 ماي 1945، المذكورة أعلاه، والتي أصبحت سارية المفعول إعتبارا من 26 جويلية 1958، هي حماية البحر والخط الساحلي من التلوث بالنفط، سواء كان نفطا خاما أم نفطا ثقيلًا أم زيوت تشحيم،⁽³⁾ وضرورة مكافحة الآثار المدمرة التي يسببها تصريفه من السفن إختيارا.⁽⁴⁾

(1) وفي هذا الصدد نشير أيضا إلى أن حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة من أهم الموضوعات التي فرضت نفسها على المجتمع الدولي، بالنظر إلى الأضرار الكبيرة التي تلحق بها نتيجة القصف البري أو الجوي للسفن التجارية الناقلة للنفط، ومن هذا أصبح من الضروري الإهتمام بها، لذلك نصت العديد من الإتفاقيات الدولية على حمايتها، فقد خرج مؤتمر لاهاي لسنة 1907، بثلاثة عشر إتفاقية أغلبها تتعلق بالحروب البحرية، أيضا نجد إتفاقية حضر إستخدام تقنيات التغيير في البيئة لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى لسنة 1976 (ENMOD)، البروتوكول الأول الملحق بإتفاقية جنيف لسنة 1949، والخاص بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية لسنة 1977، لكن يعد دليل سان ريمو سنة 1949، والخاص بالقانون المطبق على النزاعات المسلحة في البحار الأبرز في هذا المجال، والذي نص على ضرورة عدم المساس بالبيئة البحرية وعدم جعلها هدفا عسكريا، فضلا عن قواعد حماية السفن التجارية خاصة منها النفطية. للتفصيل بشأن ذلك راجع: عبد العزيز خنفوسي، "الآليات الدولية في حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة"، مجلة مركز دراسات الكوفة، العدد 35، العراق، 2014، ص: 28-40، وأيضا: نعمان عطا الله الهبتي، قانون الحرب أو القانون الدولي الإنساني، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2008، ص: 301-310.

(2) سبق وأن تناولت بالذكر إلى تلك الإتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع التلوث البحري النفطي من السفن بصفة غير مباشرة، فضلا عن تحليل أحكام إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972، للتفصيل راجع المبحث الأول من الفصل الأول من هذا الباب، ص: 26-43.

(3) يوسف محمد عطاري، "القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط (عرض المشكلة)"، مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 03، العدد 01، الأردن، 2006، ص: 78.

(4) مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد (الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكملة له)، الطبعة الأولى، دار غريب للطباعة، القاهرة، مصر، 1991، ص: 338.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

وتسري قاعدة منع التلوث على السفن التي تسجل في إقليم أي من الدول المتعاقدة، كما تسري على السفن غير المسجلة إذا كانت تحمل جنسية أحد الأطراف المتعاقدة مع إيراد إستثناء على هذا الحكم بالنسبة لبعض الناقلات كالسفن التي تقل حمولتها عن 150 طن، والسفن الحربية، والسفن المستخدمة كسفن حربية مساعدة، وسفن صيد الحيتان، والسفن التي تبحر في مناطق البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية والمناطق الواقعة بينهما.⁽¹⁾ كما يستثنى من تطبيقها التصريف أو الإلقاء⁽²⁾ الناجم عن عطل من المستحيل تفاديه بالرغم من إتخاذ كل الإحتياطات الملائمة بعد إكتشافه.⁽³⁾

أما عن مضمون الحضر المنصوص عليه في الإتفاقية،⁽⁴⁾ فيشمل كل تصريف أو إلقاء للبتروول أو أي خليط منه يتجاوز النسب المسموح بها بطريقة عمدية أو غير عمدية في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري.⁽⁵⁾ ومن أجل مراقبة إحترام السفن للنظام القانوني للإتفاقية، أقرت بعض القواعد الفنية الخاصة بمنع التلوث، ومن هذه الإلتزامات، الإلتزام بتركيب أجهزة لمنع فقد أو تسرب زيت الديزل الثقيل، ومنع تسرب زيت الوقود، والإلتزام كذلك بتجهيز الموانئ بمعدات مناسبة إستقبال مياه الصابورة أو المياه التي تنتج عن تنظيف خزانات السفينة. ولمراقبة الحضر الخاص بإلقاء النفط ألزمت على السفن الإحتفاظ بسجل للزيت تدون فيه البيانات الخاصة بكل صهريج من صهاريج

(1) المادة 01/01 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(2) المادة 04/ب من الإتفاقية نفسها.

(3) بالرغم من أن أغلب الفقه يذهب إلى أن هذه الإتفاقية تنطبق فقط على التصريف أو الإلقاء الإرادي المعتمد للزيت في البحار، إلا أن الحكم الصادر عن محكمة إستئناف "RENNES" بخصوص قضية الناقل "Amoco Cadiz" أعطى تفسيراً آخر لنص المادة 03 حيث لا تعني فقط التصريف المعتمد للزيت، وإنما تعين كذلك التلوث من مصدر عارض، ويرجع هذا التفسير إلى المادة 03 التي تحظر الإلقاء، وإلى صياغة المادة الأولى من الإتفاقية التي تمنع كل إلقاء أو تصريف للزيت أيا كان سببه، وأعلن الحكم أن: "المادة 03/ب ليست واجبة التطبيق إلا إذا كان التصريف ناتجاً عن عطل أو عطب من المستحيل تجنبه، وبحيث نستنتج على العكس من ذلك أن المادة 03 واجبة التطبيق على كل تصريف للزيت ولو كان هذا التصريف عرضي أو طارئاً". راجع:

Arrêt du 15 Octobre 1979, R.J.E. 1980. p: 47et 48.

(4) ولقد تضمنت الإتفاقية بعض القواعد بخصوص تفرغ النفط في البحر وشروطه، وفرقت بين نوعين من التفرغ هما:

* التفرغ المسموح به المشروط: ويكون التفرغ مسموحاً بتوافر عدة شروط وجب توفرها في كل من السفن وناقلات النفط (المادة 01/03 و02).

* التفرغ المسموح به غير المشروط: ويكون ذلك بغرض تأمين سلامة السفينة أو لمنع حدوث الضرر والتلف بشحنتها أو بقصد إنقاذ الأرواح والحياة في البحار، أو بسبب حدوث تلف بالسفينة أو تسرب لم يكن بالإمكان تفاديه، بشرط إتخاذ الإحتياطات المعقولة. (المادة 04).

(5) عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص: 343.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

السفينة، كلما حدثت عملية شحن نפט أو نقل شحنة منه، أو شحن مياه الصابورة، وذلك أثناء تواجد السفن بالموانئ.⁽¹⁾

وأما عن الإختصاص بتوقيع العقاب على مخالفة القواعد والأحكام التي جاءت بها الإتفاقية يتم تحديده بواسطة تشريعات دولة التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم تحملها السفينة، وبحيث يجوز للدولة أن تقرر عقوبات لإلقاء النفط في أعالي البحار أقل من تلك المقررة للعقاب على الأفعال المماثلة التي تتم في إطار بحرها الإقليمي. وتلك لا شك ضمانا مهمة لتطبيق القواعد نفسها على الفعل الواحد سواء وقع في منطقة تخضع لإختصاص الدولة أو وقع في أعالي البحار، فالصلة وثيقة بين الأجزاء المختلفة من البحار والمحيطات، فتلوث أعالي البحار لا بد أن تمتد آثاره إلى المناطق القريبة من شواطئ الدولة.⁽²⁾

وأضافت الإتفاقية أنه ينبغي على حكومات الدول الأعضاء أن تبلغ OMI بالعقوبات المفروضة على مثل هذه المخالفات.⁽³⁾ وفي أكتوبر سنة 1969 إتفق على إجراء تعديلات إضافية لم تدخل حيز النفاذ دوليا على الرغم من تبني بعض الدول لتلك التعديلات بما فيها المملكة المتحدة والسويد بخصوص السفن المملوكة لهما. وهذه التعديلات تحظر جميع أنواع تصريف النفط من خلال العمليات العادية للسفن والناقلات المصممة بطريقة تسمح بتنفيذ إجراءات الشحن فوق القمة، وهذا التعديل الذي حرم على الناقلات إلقاء الزيت والمزيج الزيتي في أي مكان دون حصر ذلك في المناطق الممنوعة، إستثنى من ذلك الناقلات في أثناء سيرها شريطة أن تبتعد عن الشاطئ (50) ميلا على الأقل، وألا يتجاوز المنصرف ستين لترا في الميل الواحد بحيث لا يتعدى إجمالي ما ألقى في أثناء الرحلة 15000/01 جزء من القدرة الحمولة الكلية.

وفي عام 1971 تم الإتفاق أيضا على إجراء بعض التعديلات، كان أحدها يهدف إلى حماية ما يطلق عليه إسم Great Barrier من حيث الوضع الفريد والأهمية. ونص التعديل الآخر على ترتيب الخزانات وتحديد حجم الخزان في ناقلات النفط، وذلك لتحديد تدفق النفط في حالة التصادم أو الجنوح. وعلى الرغم من أن هذه التعديلات يجب أن تدخل حيز التنفيذ، فإن معظم مالكي وبناء السفن والناقلات المتعاقدين لديهم الرغبة في الوفاء بهذه الشروط على أساس إختياري.⁽⁴⁾

وعلى العموم يمكن القول، بأن صياغة أحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 وتعديلاتها بشأن منع تلوث البحر بالنפט، أتت بالعديد من الإستثناءات، والشروط التي تنظم عملية تصريف النفط وليس منعه، حيث صنفت البيئة البحرية

(1) راجع: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص: 107، محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 330.

(2) أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص 48.

(3) المادة 03/06 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(4) يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص: 78.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

إلى مناطق يكون التصريف فيها محظورا، ومناطق أخرى يكون التصريف فيها مسموحا، وهنا كان يجب الإتيان بقواعد ومعايير لمنع التلوث النفطي من السفن وليس تنظيم شروط تصريفه، ويعاب عليها أيضا تنظيم التلوث العمدي دون العرضي، وإيقاف العمل بها جزئيا أو كليا في حالة الحرب أو الأعمال العدائية.

ثانيا: إتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث من السفن "ماربول" 78/73

أوضحنا أن تلك الإتفاقية قد أبرمت بتاريخ 02 نوفمبر 1973، وعدلت بموجب بروتوكول لسنة 1978، وقد دخلت حيز النفاذ في 02 أكتوبر 1983، لتواجه ليس فقط تلوث البيئة البحرية بالنفط على غرار إتفاقية OILPOL، بل لتحل محل هذه الأخيرة،⁽¹⁾ وتكون أشمل منها في مواجهة ما يصدر عن السفن ويتخلف عنها ويؤدي إلى تهديد البيئة البحرية.⁽²⁾

فالتعريف الذي جاءت به إتفاقية ماربول 78/73 لمصطلح التصريف⁽³⁾ يشمل في نفس الوقت التصريف الناتج عن عمليات متعمدة والتصريف العرضي، مما يجعل الإتفاقية تتناول جميع مظاهر التلوث البحري الناجم عن الملاحة البحرية سواء كان تلوث تشغيلي أو تلوث طارئ.

كما تسري أحكام الإتفاقية على كافة أجزاء البحار، ذلك أن المادة التاسعة من الملحق الأول تنص على حظر التصريف في البحار للزيت أو لأي مزيج زيتي دونما تحديد، وهذا ما ذهب إليه غالبية الفقهاء عندما رأوا أن هذا الحظر قد أتى عاما فهو ينطبق على أعالي البحار كما ينطبق على البحار الإقليمية.⁽⁴⁾

(1) المادة 01/09 من إتفاقية ماربول 78/73.

(2) ولقد تضمنت الإتفاقية ستة ملاحق تحدد فيها القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن، وهي:

الملحق الأول: ويتضمن قواعد الوقاية من التلوث النفطي (دخل حيز النفاذ في 02 أكتوبر 1983، وعدل في سنوات 1992، 2001، 2003).

الملحق الثاني: يتضمن الأحكام الخاصة بمكافحة التلوث من المواد السائلة الضارة (دخل حيز النفاذ في 02 أكتوبر 1983).

الملحق الثالث: ويتعلق بمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة في طرود أو حاويات (دخل حيز النفاذ في 01 يوليو 1992).

الملحق الرابع: ينظم قواعد منع التلوث الناجم عن تصريف مياه الصرف الصحي من السفن (دخل حيز النفاذ في 27 سبتمبر 2003).

الملحق الخامس: ينظم قواعد منع التلوث الناجم عن النفايات (القمامة) من السفن (دخل حيز النفاذ في 31 ديسمبر 1988).

الملحق السادس: والذي يخص قواعد الوقاية من التلوث الجوي الذي تتسبب فيه السفن، حيث تم إيمتاده بموجب بروتوكول تعديل الإتفاقية لسنة 1997، ودخل هذا الملحق حيز النفاذ في 19 ماي 2005، للإطلاع على هذه المعلومات. راجع:

الموقع الإلكتروني: <http://aldouman.com>

(3) فقد عرفت المادة 02/02 التصريف بأنه: "أي تدفق من السفينة أيا كان، بما في ذلك تسرب أو تخلص أو إنسكاب أو إراقة، أو ضخ أو إفراغ".

(4) المادة 09 من الملحق الأول من إتفاقية ماربول 78/73.

وأعلنت المادة 01/03 منها أنها تسري على السفن التي ترفع أعلام الدول الأطراف والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة الدول الأطراف، مع إستثناء الفقرة الثالثة من نفس المادة السفن الحربية والسفن البحرية المساعدة والسفن الأخرى المملوكة لدولة طرف أو تعمل لحسابها وتحت سلطتها لأغراض غير تجارية، وإلزام الدول على ضمان أن تجري عمليات تشغيلها بصورة تتسق مع أحكام الإتفاقية.⁽¹⁾

وعلى الرغم من الأحكام السابقة قد كانت تكرر لما سبق من إتفاقيات، إلا أنها إستحدثت فكرياً المناطق الخاصة، والشهادات الدولية لمنع التلوث النفطي، وباعتبار أن فكرة المناطق الخاصة⁽²⁾ تعني المنطقة التي تستدعي الإعتراض بها لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الإيكولوجية، والطابع الخاص للملاحة فيها، مما يستدعي بشأها تبنى مناهج خاصة لمنع التلوث البحري بها.⁽³⁾ فقد حضرت على السفن المبحرة في هذه المناطق تصريف مخلفات المواد النفطية وغيرها من المواد الضارة، والخليط الذي يتضمن هذه المواد ومياه تنظيف الصهاريج وقمامة السفن، وضرورة الإحتفاظ بها، والتخلص منها في مرافق الإستقبال المخصصة لذلك.⁽⁴⁾

وتلزم الدول التي لها سواحل على المناطق الخاصة بتزويد موانئ الشحن وموانئ الصيانة والإصلاحات بالخدمات المناسبة لإستقبال ومعالجة المخلفات ومياه غسيل الصهاريج التي تحمل النفط، وفي جميع الموانئ في المنطقة ولكافة أنواع السفن، ويستثنى من ذلك الحظر التصريف الذي نصت عليه اللائحة 11 من الملحق الأول. والذي يكون لازماً لضمان سلامة السفن والملاحة والأرواح والبضائع، والأحوال التي ترخص بها الحكومة، بهدف مكافحة حوادث التلوث. مما يقلل من أهمية الحظر في مثل هذه المناطق التي تحتاج إلى قواعد آمنة لحماية من هذا التلوث.⁽⁵⁾

ومن أهم التعديلات التي جاء بها بروتوكول لسنة 1978، والمعدل للإتفاقية هي، عدم جواز مدة صلاحية شهادة منع التلوث لعام 1973، بعد انتهاء مدة صلاحيتها وهي خمس سنوات، وفيما يتعلق بأنظمة صهاريج الصابورة المنفصلة

(1) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، 2006، ص: 53.

(2) ولقد حدد كل من الملحق الأول، الثاني والخامس المناطق الخاصة. وتشمل المناطق الخاصة للنفط: البحر الأبيض المتوسط، بحر البلطيق، البحر الأسود، البحر الأحمر، الخليج العربي، وبمقتضى التعديلات التي طرأت على الإتفاقية وسعت OMI منها لتشمل خليج عدن، منطقة القطب الجنوبي، والشمال الغربي لأوروبا (اللائحة 10 من الملحق الأول من إتفاقية ماربول 78/73).

(3) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 56.

(4) بالإضافة إلى مناطق الحظر المطلق في هذه المناطق الخاصة، أرسى إتفاقية ماربول 78/73، أرسى معايير إضافية لحظر التصريف على السفن خارج المناطق الخاصة (الحظر المحدود)، ولقد قام الملحق الأول من الإتفاقية بتحديد المعايير والشروط التقنية بشأن تصريف المواد النفطية تبعاً لنوع وحجم السفينة. للتفصيل راجع:

Eric le Gentil, " Les Effets des accident sur la mise en œuvre de la convention MARPOL 73/78 (Annex 1) et l'évolution des rejets opérationnels D'hydrocarbures des navires au large le Bretagne ", Norois, N° 198. 2006/1, P : 52.

(5) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 57.

النظيفة، ونظام غسيل الصهاريج بالزيت الخام نص البروتوكول على أن تزود الناقلات الجديدة بصهاريج صابورة منفصلة وصهاريج صابورة نظيفة، ونظام غسل الصهاريج بالزيت الخام، وذلك تبعا لنوع وحجم حمولة السفينة. في حين نص البروتوكول على جواز إعفاء الناقلات الحالية (غير الجديدة) التي تقوم فقط برحلات محددة من هذه الشروط، وأن تقع الرحلات ضمن حدود الدولة التي ترفع السفينة علمها أو ضمن المناطق الخاصة المحددة في إتفاقية منع التلوث من السفن لسنة 1973، كما أجاز هذا البروتوكول إعفاء ناقلات النفط الحالية المزودة بتجهيزات خاصة للصابورة من شروط صهاريج الصابورة المنفصلة. غير أنه في المقابل ألزمتها بضرورة إصدار شهادة جديدة بدلا من شهادة منع التلوث بالنفط لسنة 1973.⁽¹⁾

إجمالا أرى، أن إتفاقية ماربول 78/73 قد حققت تقدما عظيما في حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تسبب فيه السفن. مقارنة مع إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، من حيث نطاق سريانها الموضوعي والجغرافي، وتبنيها لبعض المفاهيم خاصة منها فكرة المناطق الخاصة، كما عملت على تنويع أحكام وشروط تصريف النفط أو المزيج النفطي تبعا لحجم ونوع السفن والناقلات من جهة، وخطورة المادة الملوثة وخصوصية المناطق البحرية من جهة أخرى. وإن كنت لا أؤيد عمليات التصريف المشروطة بالنظر إلى عدد السفن التي تقوم بهذه العمليات يوميا، وما يمكن أن ينشأ عنها من أضرار على البيئة البحرية وتوازن نظامها الإيكولوجي.

ثالثا: الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 وتعديلاتها SOLAS

إن الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح البشرية في البحر والمعتمدة في 01 نوفمبر 1974، من أهم الإتفاقيات الدولية التي تضمنت الإلتزام بالمحافظة على سلامة الأرواح البشرية،⁽²⁾ ويتمثل الهدف الرئيسي لإتفاقية SOLAS في تحديد معايير الحد الأدنى لبناء وتجهيز وتشغيل السفن بما يتوافق مع سلامتها، ويقع على عاتق دولة العلم مسؤولية ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات SOLAS، عبر إصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الإتفاقية كدليل على أنه تم الإلتزام بالقواعد والمعايير التي أرستها.⁽³⁾

ولضمان تنفيذ هذه المعايير تسمح أحكام إتفاقية SOLAS للحكومات المتعاقدة بتفتيش سفن تابعة لدول متعاقدة أخرى، إذ كان هناك سبب وجيه للإعتقاد بأن السفينة ومعداتنا لا تتوافق إلى حد كبير مع متطلبات الإتفاقية فيما يعرف برقابة دولة الميناء، ويحق لها الإحتفاظ بكل سفينة تدخل أحد موانئها، والتي تكون غير صالحة للملاحة، إلى أن تقوم بالإصلاحات الضرورية والإستجابة للمعايير الدولية فيما يخص السلامة.

(1) محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص: 198 و199.

(2) صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص: 37.

(3) Mohamed Albakjaji, op. cit, p: 85.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ومن أهم التعديلات التي جاءت بها إتفاقية SOLAS التي أدرجت بتاريخ 24 ماي 1994 ، حيث تم إضافة فصل جديد للإتفاقية، وهو الفصل التاسع الذي تضمن أسس ومتطلبات القواعد الدولية لإدارة السلامة الدولية، وتم الموافقة على هذه القواعد من OMI بقرارها رقم (A.41-81)، وبتاريخ 12 فيفري 2002 صدرت المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الميناء، ودخلت حيز النفاذ في عام 2004.

1- قواعد إدارة السلامة الدولية ISM

صدرت هذه القواعد بتاريخ 24 ماي 1994، بموجب تعديل SOLAS سنة 1974، وتختص هذه القواعد بإيجاد مقياس دولي عام من أجل سلامة الإدارة، والتشغيل الآمن للسفن، وقد تم تطبيق هذه القواعد إعتباراً من 01 جويلية 1998، وهذه القواعد: هي القواعد والمقاييس الدولية للإدارة التي وضعت بمعرفة OMI من أجل التشغيل الآمن للسفن، وتضمنت أيضاً قواعد إعداد وتوثيق منظومة إدارة السلامة، ونماذج لإعداد وتوثيق منظومة السلامة، وشهادات السلامة للسفن والطاقم.⁽¹⁾

2- المدونة الدولية لأمن السفن، ومرافق الميناء ISPS

صدرت هذه المدونة بعد 11 سبتمبر 2001، بموجب إجتماع لجنة السلامة الدولية رقم 76 في الفترة من 09-13 ديسمبر 2002، وبموجب تعديل الفصل الخامس، والحادي عشر من SOLAS. وقد تضمنت هذه المدونة مجموعة من القواعد، حيث تضمنت واجبات شركات الملاحة والسفن التابعة لها، واجبات مرافق الموانئ، قواعد تقييم المخاطر، خطة أمن السفينة، خطة أمن الموانئ، المسح الأمني لكلا من السفن والموانئ، وإجراءاتهما الأمنية.⁽²⁾

رابعا: الإتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه إتران السفن ورواسبها لسنة 2004 (BWM)

تم إعتقاد الإتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه إتران السفن والرواسب في السفن بالإجماع بالمؤتمر الديبلوماسي لل OMI، المنعقد بلندن في 13 فيفري 2004،⁽³⁾ ودخلت حيز النفاذ في 08 سبتمبر 2017.⁽⁴⁾ وتهدف إلى منع انتشار الكائنات وانتقالها من منطقة إلى أخرى، من خلال وضع معايير وإجراءات لتصريف ومراقبة مياه صابورة السفن ورواسبها، ولذلك فإن جميع السفن العاملة في مجال النقل البحري الدولي مطالبة بتصريف مياه الصابورة ورواسبها وفقا لمقتضيات هذه الإتفاقية.

(1) صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص: 37.

(2) المرجع نفسه، ص: 38.

(3) أمير عبد الله، محمد الطيب، المرجع السابق، ص: 04.

(4) نصت المادة 18 منها على أنها ستدخل حيز النفاذ بعد 12 شهر من إعتادها من قبل 30 دولة، تمثل 35% من أطنان التجارة العالمية المنقولة بحريا، وفي 30 سبتمبر 2009، كان هناك 18 دولة مصادقة على الإتفاقية، يمثل 15.36% من أطنان التجارة العالمية المنقولة بحريا، إلى أن بلغت النصاب القانوني، ودخلت حيز النفاذ في التاريخ المذكور بإنضمام فنلندا إليها، وأصبحت تضم 65 طرف

متعاقدا. راجع: الموقع الإلكتروني المطع عليه يوم: 2019/03/19، <http://www.imo.org>

ولقد جاءت المادة الأولى من إتفاقية BWM لتعريف كافة المصطلحات المهمة فيها والمتعلقة بها،⁽¹⁾ كما قامت أيضا بتحديد السفن التي تنطبق عليها أحكامها،⁽²⁾ وبناء على ذلك ألزمت الدول الأطراف بالتنفيذ التام والكامل لأحكامها ومرفقها،⁽³⁾ بغية منع نقل العضويات المائية الضارة والكائنات الممرضة وتقليله إلى أقصى حد، وإنهائه من خلال ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن، كما تسعى الأطراف إلى التعاون تحت رعاية المنظمة على تحديد ومواجهة المخاطر والمناطق الهشة والحساسية بيئيا، والتي تؤثر في التنوع الحيوي في المناطق الواقعة خارج السيادة الوطنية.⁽⁴⁾ أما بقية المواد فقد جاءت بعدد من الإلتزامات العامة مثل نقل التكنولوجيا والتعاون فيما بين الدول الأعضاء في أمور البحث العلمي والمساعدة التقنية وللتعاون في الكشف عن السفن المنتهكة وتبادل المعلومات،⁽⁵⁾ أما بالنسبة لإلتزامات الدول الخاصة والواردة في أحكام الإتفاقية فهي إلتزامات تقع على عاتق دولة العلم والتي من أهمها أن تخضع السفن الحاملة لعلمها للمعاينة، فضلا عن منح شهادات تتعلق بإدارة مياه الإلتزان،⁽⁶⁾ وإلتزامات أخرى تقع على عاتق دولة الميناء و/أو الدولة الساحلية، كتفتيش السفن للتأكد من صلاحية الشهادة والتثبت من سجل مياه الصابورة أو أخذ عينة منها لتحليلها، والتعاون على إكتشاف الإتهكات ومراقبة السفن، وبذل الجهود الممكنة لتفادي إحتجاز أو تأخير السفينة دون مبرر.⁽⁷⁾

الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية بشأن التدخل والإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي من السفن
عمد القانون الدولي البيئي إلى صياغة لوائح دولية تنظم إجراءات التدخل والتصدي والإستعداد والتعاون لمكافحة حوادث التلوث النفطية الناجمة عن جنوح أو تصادم السفن، وهو ما سأحاول تبينه بإيجاز فيما يلي:

(1) ولعل أبرز ما جاءت به تعريف عملية إدارة مياه الإلتزان في المادة 03/01 بأنها: "العمليات الميكانيكية أو الفيزيائية، أو الكيماوية، أو البيولوجية بشكل منفرد أو جماعي، والذي يهدف إلى إزالة الضرر أو تجنبه أو أخذ وإلقاء الكائنات الضارة والممرضة من خلال مياه الإلتزان والرسوبيات".

(2) المادة 03 من إتفاقية لندن لسنة 2004 BWM.

(3) يحتوي مرفق إتفاقية لندن لسنة 2004 BWM على خمسة أجزاء تشمل المعايير والمقتضيات الفنية للوائح ضبط وإدارة مياه الصابورة والعضويات الضارة والرواسب في السفن.

(4) وليد غسان عبد الله، "الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه إلتزان السفن ورواسبها"، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، العدد 02، الأردن، 2016، ص733.

(5) المرجع نفسه، ص: 734.

(6) المادة 07 من إتفاقية لندن لسنة 2004 BWM.

(7) وليد غسان عبد الله، المرجع السابق، ص: 734.

أولاً: إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي بعد أول كارثة تلوث بحري نفطي كبرى: غرق Torrey-Canyon في 18 مارس 1967، أبرمت الدول هذه الإتفاقية،⁽¹⁾ والتي تم التوقيع عليها في بروكسل بتاريخ 19 نوفمبر 1969، وبدأ سريانها في 06 ماي 1975. وتهدف الإتفاقية إلى تمكين الدول من إتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط.⁽²⁾

وتسمح المادة الأولى من الإتفاقية للدول المتعاقدة بإتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أو تخفيض حدة أو إزالة خطر جسيم ومحدد بساحلها أو مصالحها، ويدخل في عداد هذه الإجراءات تدمير السفينة إذا إتضح هذا الإجراء سوف يوقف الأضرار أو يقلل منها، ومع ذلك لا يجوز أن تتجاوز هذه التدابير ما هو ضروري لتحقيق الهدف المذكور، ويجب أن تتناسب هذه التدابير مع حجم الضرر الواقع أو المحتمل وقوعه وهو ما أكدته المادة الخامسة منها.

وطبقاً للمادة الثالثة ينبغي على الدول الساحلية قبل إتخاذ أي إجراء أن تخطر الدولة الساحلية الدولة التي ترفع السفينة علمها، وأن تتشاور مع خبراء مستقلين، وأن تخطر أي شخص يتوقع بصورة معقولة، أن تتأثر مصالحه بمثل هذا الإجراء، ومع ذلك يجوز في حالات الضرورة القصوى إتخاذ هذه التدابير فوراً.

ومع ذلك لا يجوز أن تتخذ هذه التدابير في مواجهة السفن الحربية أو السفن التي تمتلكها الدولة وتديرها للأغراض غير التجارية. وينبغي الإشارة إلى أن الإتفاقية لا تعني إلا التلوث الحادث من المنتجات النفطية دون غيره من الملوثات الأخرى،⁽³⁾ لهذا وبناء على توجيه من OMI فقد ألحق بالإتفاقية بروتوكول سنة 1969، يسمح بتطبيق الإجراءات المنصوص عليها في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 على أنواع أخرى من الملوثات والتي لها آثار ضارة⁽⁴⁾.

ثانياً: إتفاقية لندن الدولية بشأن الإنقاذ لسنة 1989 SALVAGE

أبرمت الإتفاقية الدولية للإنقاذ بلندن في 23 أبريل 1989، ودخلت حيز النفاذ في 14 جويلية 1996،⁽⁵⁾ ولم تقتصر أهداف هذه الإتفاقية على تقديم خدمات الإسعاف والإنقاذ البحري بغرض تأمين السلامة العامة للإرسالية البحرية فحسب، بل أضيف لها هدف آخر وهو حماية البيئة من أضرار التلوث البحري سواء بمنعها أو بالحد منها، ومن

⁽¹⁾Mohamed Albakjaji, op. cit, p: 86.

⁽²⁾ سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص: 267.

⁽³⁾ عبد السلام منصور الشوي، المرجع السابق، ص: 43، وأيضاً راجع: سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص: 267 و 268.

⁽⁴⁾ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008، ص: 461.

⁽⁵⁾ وصادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 385/11 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، والمتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية للإنقاذ، الجريدة الرسمية، عدد 46، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

بين أهم الإلتزامات التي تضمنتها الإتفاقية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، ما جاءت به المادة التاسعة حيث نصت على أنه: "لا يخل أي حكم في هذه الإتفاقية بحق الدولة الساحلية في إتخاذ الإجراءات الضرورية، وفقا للمبادئ العامة في القانون الدولي لحماية شواطئها ومصالحها المرتبطة ضد التلوث أو التهديد بالتلوث الناتج عن حادثة بحرية، أو أي فعل مرتبط بتلك الحادثة والذي يمكن أن تحدث أضرارا جسمية، ويعترف للدولة الساحلية على وجه الخصوص بإعطاء تعليمات متعلقة بعمليات المساعدة".

ووفقا لهذا النص فإنه يجوز للدولة أن تتخذ من التدابير الوقائية المناسبة اللازمة لحماية البيئة البحرية، ولحماية شواطئها ضد التلوث. وهذا النص لا يخل مقدم الإنقاذ في مكافأة إنقاذ، وقد أكد هذا الحق نص المادة 11،⁽¹⁾ كما تضمنت المادة 13 منها على أن بصدد المنقذين في حماية البيئة البحرية من معايير تقدير المكافأة، وأكثر من ذلك نصت المادة 14 على أن للمنقذ الحصول على تعويض خاص من مالك السفينة المنكوبة، إذا ما نفذ المنقذ عمليات الإنقاذ بتلك السفينة التي تشكل بذاتها وبمحمولتها تهديدا بالحق الضرر بالبيئة، ومن حق مالك السفينة بعد ذلك الرجوع على أصحاب الحمولة لأن مبلغ التعويض يعادل قيمة النفقات التي بذلها المنقذ في عملية الإنقاذ.⁽²⁾

ثالثا: إتفاقية لندن لسنة 1990 للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي OPRC

تم وضع الإتفاقية الدولية الخاصة بالإستعداد والتصدي والتعاون في حوادث التلوث بالزيت في إطار OMI، وذلك بتاريخ 30 نوفمبر 1990، ودخلت حيز النفاذ في 13 مارس 1995،⁽³⁾ وتهدف هذه الإتفاقية إلى توفير الإطار العالمي للتعاون الدولي في مكافحة حوادث التلوث البحري بالزيت الكبيرة أو الخطورة والتي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية أو الشريط الساحلي، ومصالح الدول ذات الصلة.⁽⁴⁾ لذا تتعهد الأطراف فرادى أو جماعات بإتخاذ جميع التدابير المناسبة وفقا لأحكام الإتفاقية وملحقها للإستعداد والتصدي بحوادث التلوث الزيتي.⁽⁵⁾

وألزمت الإتفاقية السفن التي ترفع علمها أن تضع على متنها خطط طوارئ للتصدي بحوادث الإنسكاب النفطي، وذلك من خلال التنسيق مع النظم الوطنية لمقاومتها بسرعة وفعالية،⁽⁶⁾ ويطالب ربانة السفن والأشخاص المسؤولين عنها أو عن الوحدات البحرية أيضا بإبلاغ الدولة الساحلية المعنية دون إبطاء عن أي تصريف فعلي أو محتمل للزيت،⁽⁷⁾ كما

(1) صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، المرجع السابق، ص: 116 و 117.

(2) المرجع نفسه، ص: 117.

(3) Mohamed Albakjaji, op. cit, p: 87.

(4) راجع ديباجة إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(5) المادة 01/01 من الإتفاقية نفسها.

(6) المادة 03 من الإتفاقية نفسها.

(7) المادة 01/04 من الإتفاقية نفسها.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

تشجع الإتفاقية على التعاون بين الدول الأطراف مباشرة أو عبر المنظمة أو الهيئة أو الترتيبات الإقليمية المعنية في ترويج وتبادل وتطوير البحوث فيما يتصل بوسائل مكافحة التلوث الزيتي بالبيئة البحرية.⁽¹⁾

وقد ألحق بالإتفاقية ملحق يحدد إجراءات تسديد تكاليف المساعدة، فإذا إتخذت التدابير بناء على طلب الدولة ملتزمة الطلب، فعلى هذه الأخيرة أن تسدد تكاليف المساعدة، ولكن إذا تم إتخاذ التدابير من قبل الدولة مقدمة المساعدة من تلقاء نفسها، فإن على هذه الأخيرة أن تتحمل تكاليف تديرها.⁽²⁾

الفرع الثالث: الإتفاقيات الدولية بشأن إصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي من السفن

سأبين في هذا الفرع بإيجاز نظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي من السفن. في ظل الإتفاقيات الدولية، وذلك وفقاً لما يلي:

أولاً: إتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت (CLC) وبروتوكولها لسنة 1992 المعدل لها

ألقت إتفاقية بروكسل المبرمة في 29 نوفمبر 1969،⁽³⁾ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط عبء المسؤولية، وتبعية التعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث الناجم عن إنسياب أو تصريف النفط من السفن في إقليم الدولة المتعاقدة أو بحرهما الإقليمي على مالك السفينة،⁽⁴⁾ ولا يعفى منها إلا عند حالات حددت على سبيل الحصر، وهي: أعمال الحرب أو وقوع ظاهرة طبيعية غير عادية أو نتيجة لفعل متعمد قام به طرف ثالث أو إهمال من حكومة أو أي سلطة أخرى في الصيانة البحرية، وتنص الإتفاقية على المسؤولية التضامنية للملاك عندما تتسبب سفينتان أو أكثر في حدوث الضرر.⁽⁵⁾

وطبقاً لتوازن المصالح بين الأطراف، عملت الإتفاقية بوضع حد أقصى للتعويض عن أي حادثة منعا لعرقلة أنشطة نقل النفط،⁽⁶⁾ وفي 20 نوفمبر 1992، تم اعتماد بروتوكول جديد لتحسين إتفاقية CLC لسنة 1969، والذي بدأ نفاذه بتاريخ 30 ماي 1996، فقد إتسع نطاقه ليشمل إقليم الدول المتعاقدة وبحارها الإقليمية والمناطق الإقتصادية

(1) المادتين 07 و01/08 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(2) Mohamed Albakjaji, op. cit, p: 88.

(3) وبعد سريانها في 19 جوان 1975، أجريت عليها تعديلات بمقتضى بروتوكول عقد في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، وبدأ سريانه في 18 أبريل 1981، ثم تم تعديلها ببروتوكول آخر أبرم بلندن في 22 ماي 1984، إلا أن هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ ليحل محله بروتوكول في 27 نوفمبر 1992.

(4) المادة 01/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(5) سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص: 269.

(6) محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص: 269.

الخالصة لهذه الدول، بالإضافة إلى تغطية الأضرار المعفاة من التعويض في إتفاقية CLC لسنة 1969، ورفع مقدار التعويض.⁽¹⁾

ثانياً: إتفاقية بروكسل لسنة 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت FIPOL
تم إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت FIPOL بتاريخ 18 ديسمبر 1971،⁽²⁾ بإتفاقية مكملة للإتفاقية السابقة، وقد دخلت حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978،⁽³⁾ وتهدف الإتفاقية إلى تعويض أي شخص عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط من السفن إذا لم يكن ذلك الشخص قادراً على الحصول على تعويض كامل ومناسب بموجب إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، إما لأن المسؤولية لا تنور بموجب الإتفاقية، وإما لأن المالك المسؤول عن الضرر بموجب الإتفاقية غير قادر مالياً على الوفاء بالتزاماته، وإما لأن الضرر يتجاوز مسؤولية المالك بموجب المادة الخامسة من إتفاقية المسؤولية (المادة الرابعة من إتفاقية FIPOL لسنة 1971).⁽⁴⁾ ولا يتحمل الصندوق أي التزام إذا ما وقع الضرر بسبب خطأ المضرور أو عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدوانية وبسبب صرف النفط من سفينة حربية أو سفينة مملوكة للدولة أو مستعملة بواسطة الدولة ومستخدمة خصيصاً لأغراض حكومية غير تجارية.⁽⁵⁾
وفي عام 1992 تم اعتماد FIPOL آخر ليحل تدريجياً محل FIPOL لسنة 1971، ويهدف هذا الصندوق إلى توفير تعويض للضحايا الذين لم يحصلوا على تعويض كامل بموجب بروتوكول لسنة 1992، الملحق بإتفاقية بروكسل CLC لسنة 1969، أو لعدم قيام المسؤولية عن الضرر بموجب البروتوكول الأخير، وإما لأن المالك المسؤول عن الضرر غير قادر على الوفاء الكامل لإلتزاماته المالية أو لأن الأضرار تفوق مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة 01/07 من بروتوكول 1992.⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Mohamed Albakjaji, op. cit, p: 90.

⁽²⁾ صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، الجريدة الرسمية العدد 45، الصادرة بتاريخ 04 جوان 1974.

⁽³⁾ ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجاً -"، الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، جامعة حسينية بن بوعلي، العدد 19، الشلف، جانفي 2018، ص: 141.

⁽⁴⁾ ميلود قايش، المرجع السابق، ص: 141.

⁽⁵⁾ محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص: 274 و 275.

⁽⁶⁾ المادة 01/04 من إتفاقية سنة 1992 FIPOL.

ثالثا: إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي

إعتمدت هذه الإتفاقية في مؤتمر ديبلوماسي في الفترة من 19 إلى 23 مارس 2001 بلندن، والذي دعت إليه OMI، حيث تم التوقيع عليها في اليوم الأخير للمؤتمر، وفتح باب التوقيع عليها لبقية الدول منذ 01 أكتوبر 2000.⁽¹⁾ وتهدف الإتفاقية لضمان تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن إنسكابات النفط كوقود في مستودعات السفن،⁽²⁾ وحددت الإتفاقية تحديدا جغرافيا لنطاق سريانها، وتشمل أضرار التلوث الواقعة في البحر الإقليمي للدول المتعاقدة ومناطقها الإقتصادية الخالصة، وإذا لم تكن الدولة طرف فيشمل تطبيقها في منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة، وملاصقة له تحدها الدولة وفقا للقانون الدولي على ألا تمتد إلى مسافة تتجاوز 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض بحرها الإقليمي، وتطبق أيضا على التدابير الوقائية المتخذة أينما كانت لمنع هذه الأضرار والتقليل منها.⁽³⁾ ويكون مالك السفينة هو المسؤول عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي وقت وقوع حادثة التلوث، ولقد عرفت المادة 03/01 منها مالك السفينة بقولها: (يعني "مالك السفينة" المالك، وتشمل الصفة المالك المسجل ومستأجر السفينة غير المطقمة، والقائم على إدارة السفينة ومشغلها)، يبدو أن الإتفاقية تبنت مفهوما واسعا للمسؤول عن التلوث، فلم تقتصر على مالك السفينة المسجل فقط بل إمتد نطاقها إلى من لا يمتلك السفينة وإن كان له دور في إدارة الرحلة كالمستأجر والمشغل والقائم على إدارة السفينة.⁽⁴⁾ ولا يفى المالك من هذه المسؤولية إلا إذا كان الحادث قد وقع بسبب عمل من أعمال الحرب أو بسبب ظاهرة طبيعية غير عادية أو نتيجة لفعل متعمد قام به طرف ثالث أو إهمال من

(1) تعود الخطوة الفعلية لوضع تنظيم شامل للتلوث من وقود السفن إلى سنة 1994، ففي أثناء الدورة السادسة والثلاثين للجنة حماية البيئة البحرية ب OMI، تقدمت أستراليا بإقتراح في هذا الشأن، حيث حظي بإجماع وأحيل إلى اللجنة القانونية للمنظمة، وفي البداية لم تكن اللجنة القانونية متحمسة لوضع هذه الإتفاقية إكتفاءا بالحلول الوضعية الداخلية في شأن موضوعها. إلا أن مثابرة أستراليا هي التي أدت إلى إقناع اللجنة القانونية في وضعها، والتي إكتملت من إعدادها كمسودة نهائية في الدورة الحادية والثمانين للجنة البحرية والمنعقدة في مارس 2000. نادر محمد إبراهيم، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص: 58 و 59.

(2) Nations UNIES Annuaire Juridique, Nations UNIES, ST/LEG/ SER. C/39, Newyork, 2001, pp: 229-230.

(3) المادة 02 من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

(4) حسن علي كاظم، رجاء حسين عبد الأمير، "المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن - دراسة مقارنة-"، كلية الحقوق،

جامعة كربلاء، العدد 03، أطلع عليه بتاريخ 14 أبريل 2019، <http://law.uokerbala.edu.iq/up/blog>

الحكومة أو سلطة أخرى في الصيانة الملاحية.⁽¹⁾ كما وتنص الإتفاقية على تبنيها لنظامي المسؤولية التضامنية،⁽²⁾ والتأمين الإجباري.⁽³⁾

الفرع الرابع: إتفاقيات القانون الدولي للبحار ودورها في مجال حماية البحار من التلوث النفطي عن السفن

خلت قواعد القانون الدولي العرفي في البحار، من أية قواعد قانونية تتعلق بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، وإنصرفت فحسب إلى رسم النظام القانوني الخاص باستخدام البحار والمحيطات، وتعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق في تلك الأجزاء منها التي تخضع لسيادة الدول الساحلية، أو تلك التي تخرج عن الحدود الدولية الإقليمية للدول جميعا، بيد أن المحاولات الأولى لتقنين القواعد العرفية للقانون الدولي للبحار، قد كشفت عن بدايات الإهتمام بقضية البيئة البحرية، ووجوب العمل على حمايتها، وهو الأمر الذي أظهرته أعمال مؤتمر لاهاي لسنة 1930 الخاص بتقنين القانون الدولي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي وعملت في مجال إعداد مشروعات الإتفاقيات الدولية التي عرضت على مؤتمر الأمم المتحدة الأول للبحار الذي عقد في جنيف سنة 1958، وكان قد تمخض عنه أربع إتفاقيات دولية،⁽⁴⁾ حيث نجد في أحد إتفاقياتها، إتفاقية أعالي البحار كانت قد تضمنت نصا بإلزام الدول المتعاقدة بأن تصدر لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن،⁽⁵⁾ إلى أن إنعقد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة والذي أولى إهتماما كبيرا بالبيئة البحرية، فأسفر عن ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وما تضمنته من بنود تلزم بها الدول الأطراف لمكافحة التلوث وحماية البيئة البحرية بصفة عامة،⁽⁶⁾ فضلا عن القواعد التفصيلية التي فصلت فيها ما يجب إتباعه إزاء مصادر التلوث المختلفة، ومنها التلوث النفطي من السفن، والتي سبق وأن تم عرضها بالتحليل في مواضع متفرقة من دراستي هذه.

وإنطلاقا مما سبق، وبعد عرضي بالتحليل لمختلف الإتفاقيات الدولية السابقة في مجال البيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن، سيتم التركيز على نوع العلاقة التي تربط بينهم وبين إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وأول ما يلاحظ عنها، أنها علاقة تكاملية، فالمبادئ العامة التي إنطوت عليها الإتفاقية الأخيرة لا تخل بمجال من الأحوال بالإلتزامات الملقاة على عاتق الدول بموجب الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من هذا النوع، كما أن على الدول وهي تقوم بتنفيذ مثل تلك الإلتزامات، أن تلتزم بالمبادئ العامة والأهداف التي رسمتها الإتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982 في هذا المجال، وهو الأمر الذي عبرت عنه المادة 237 منها بنصها:

(1) المادة 03/03 و 04 من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

(2) المادة 05 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 01/07 من الإتفاقية نفسها.

(4) رضوان أحمد الخالف، المرجع السابق، ص: 116.

(5) المادة 24 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(6) المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

"أ- لا يخل هذا الجزء (الجزء الثاني عشر) بالإلتزامات المحددة التي تتحملها الدول بموجب الإتفاقيات أو الإتفاقية الخاصة المبرمة في وقت سابق والتي تتصل بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها أو بالإتفاقيات التي قد تبرم تعزيزاً للمبادئ العامة الواردة في هذه الإتفاقية.

ب- ينبغي تنفيذ الإلتزامات المحددة التي تتحملها الدول بموجب الإتفاقيات الخاصة، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على نحو يتمشى مع المبادئ والأهداف العامة لهذه الإتفاقية".⁽¹⁾

وأهم ما يؤكد على هذا الكلام ما ورد في الإتفاقيات البيئية السابقة بشأن التلوث النفطي من السفن، فقد ذهبت المادة 02/09 من إتفاقية ماربول 78/73 منها إلى أنه: "ليس في هذه الإتفاقية ما يخل بتدوين وتطوير قانون البحار من قبل مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار"،⁽²⁾ أيضاً دعت ديباجة إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، الأطراف في الإتفاقية إدراكاً منها لأهمية التدابير الإحترازية والوقاية في تجنب التلوث النفطي في المقام الأول، والحاجة إلى التطبيق الصارم للصكوك الدولية القائمة التي تتناول السلامة البحرية ومنع التلوث البحري، وخاصة إتفاقية SOLAS لسنة 1974، بصيغتها المعدلة وإتفاقية ماربول 78/73، وأيضاً تلك التي تتعلق بالمسؤولية والتعويض عن هذا التلوث، كإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وإتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، والبروتوكولات المتعلقة بهما. كما "تضطلع في إعتبارها الأحكام ذات الصلة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولا سيما من الجزء الثاني عشر منها".⁽³⁾

وتجدر الإشارة إلى أنه هناك تساؤل آخر يطرح نفسه بناء على العلاقة السابق ذكرها، وهو في حال حصول تعارض لمن تكن الأولوية في التطبيق؟ هل تكون الأولوية للإتفاقيات الدولية البيئية الخاصة بحماية البيئة البحرية إستناداً لمبدأ الخصوصية؟ أم تكون لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، إستناداً إلى فكرة الصفة الشاملة؟. بالرغم من أن أحكام إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969، أجبنا على ذلك،⁽⁴⁾ إلا أن أحمد أبو الوفاء يرى أنه إذا كان هناك تعارض بين إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، وغيرها من الإتفاقيات فإن الأولوية تذهب إلى تطبيق إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982 ما لم يوجد نص صريح يقضي بخلاف ذلك، إستناداً لشمول هذه الأخيرة جميع مصادر التلوث وأنواعه،⁽⁵⁾ وإن كان لا بد من التنويه على وجود علاقة التكامل بين إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وإتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن على النحو السابق

(1) وليد بيطار، المرجع السابق، ص: 934.

(2) المادة 02/09 من إتفاقية ماربول 78/73.

(3) راجع الفقرات التالية: 04، 09 و 11 من ديباجة إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(4) المادة 30 من إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969، بخصوص تنفيذ المعاهدات المتتابعة التي تتعلق بموضوع واحد.

(5) رضوان أحمد الخالف، المرجع السابق، ص: 130.

ذكره، لأن المبادئ التي تحتويها لا تخل بحال من الأحوال بالمبادئ والإلتزامات التي أقرتها إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982.

المطلب الثالث: التدابير المتخذة في إطار التعاون الإقليمي لمنع التلوث النفطي من السفن

بالنظر لآثار المباشرة وغير المباشرة المترتبة عن التلوث النفطي من السفن على البيئة البحرية إقليمياً، تضافرت الجهود الفردية للدول المختلفة في إطار الإلتزام العام بحماية البحار من التلوث من خلال مجموعات إقليمية تتعاون وتتضامن في شكل تنظيمات مشتركة لمكافحة هذا التلوث والتصدي له.

بناء على ذلك سأتطرق لهذه الجزئية من خلال عرضها في النقاط التالية:

الفرع الأول: المدخل الإقليمي لحماية البحار من التلوث النفطي عن السفن

لقد حظي الرأي القائل: "بأن المدخل الإقليمي هو أسلوب معاون للعمل على الصعيد العالمي" بالتأييد والمساندة لإعتبارات جغرافية وعملية وسياسية وغيرها. وهذه الإتجاهات تلحظها بوضوح في الحالات التي تشكل فيها المنطقة البحرية "وحدة بيئية" حيث تؤخذ فيها الإعتبارات العالمية إلى جانب الإهتمامات الإقليمية،⁽¹⁾ وسار على نفس النهج البروفيسور Bouchez حيث أضاف أن: "المدخل المقترح لحل المشكلة على أساس إقليمي له عدة مزايا، لأن النظام الإقليمي بلوائحه من شأنه أن ينسق مع الإحتياجات والظروف التي تسود إقليمياً معيناً".

وبالإضافة إلى ذلك، فإن الإتفاقيات الإقليمية تؤثر في إعداد وصياغة إتفاقيات أخرى سواء كانت عالمية أم إقليمية، وهذا ما إستنتجه الندوة التي عقدتها جامعة نيس عن حماية البيئة البحرية في المناطق الإقتصادية المغلقة، حيث إنتهى إلى الآتي: "تجوز الإشارة إلى أثر الإتفاقيات الإقليمية على غيرها من الإتفاقيات الأخرى، مثل تأثير إتفاقية أوسلو لسنة 1972 على إتفاقية برشلونة سنة 1976، أو على المشروعات التالية، والمشار إليها في الباب الثالث من النص المعدل، أو الباب الثاني عشر من النص الذي أخذ به مؤتمر الأمم المتحدة، وهذه العلاقات والتأثير المتبادل ظاهرة مهمة نأخذها في الإعتبار عند تقدير منظور القانون الدولي لحماية البيئة البحرية".

والحقيقة أن مسألة تطابق الإتفاقيات العالمية أو الإقليمية أو عدم تطابقها سبق إثارتها في العديد من المنابر الدولية، خصوصاً إبان إنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة لدراسة قانون البحار.

وقد عارضت وفود قليلة، -وبصفة خاصة من الدول النامية- الإتجاه الذي يرمي إلى عقد إتفاقيات إقليمية في مجال حماية البيئة البحرية، حتى يتم الإنتهاء أولاً من التوصل إلى إتفاقية عالمية ترسي النصوص الأساسية لقانون البحار، ولكن هذه الحجج لم تجد لها صدى، وبوسع المرء أن يرى كيف تسنى للإتفاقيات الإقليمية أن تصل إلى حلول مفصلة لحماية البيئة البحرية، بصرف النظر عن المفاوضات التي تجري على المستوى العالمي.⁽²⁾ وقد عمد خبراء الأمم المتحدة إلى دراسة

(1) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 61.

(2) المرجع نفسه، ص: 62.

كلا الإتجاهين وأنتهوا في نصوص أحكام إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، إلى تعاون الدول على أساس عالمي، وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي عند صياغة ووضع القواعد والمعايير الدولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، على أن يؤخذ في الإعتبار مراعاة الخصائص الإقليمية لكل منطقة بحرية، على أن تتماشى مع أحكامها.⁽¹⁾

وبعض الشراح أمثال G. Moor في ظنهم أن الحلول سواء العالمية أو الإقليمية بمقدورها مواجهة مختلف مصادر التلوث بشكل ملائم، مثال ذلك التلوث النفطي بفعل السفن يعتبر مشكلة عالمية بالضرورة، لأن السفن التي تحمل النفط تطوف أنحاء العالم، ولذلك فإن هذه المشكلة تتطلب تصرفا عالميا أو على الأقل تصرفا على أساس دولي بما يناسب كل إقليم، إلى غير ذلك من مشاكل التلوث الأخرى فكلها يغلب عليها الطابع الإقليمي، لذلك فمن الأفضل إيجاد ضوابط ولوائح على المستوى الإقليمي.⁽²⁾ وسبق أن دعت OMI إلى أهمية هذا الموضوع -عقب وقوع كارثة - Torry Canyon - لبناء الأنظمة الإقليمية دون إبطاء في إطار تقديم الكادر المتخصص والأجهزة والمعدات والمشاورات العلمية بغية معالجة التلوث النفطي والمواد الضارة الأخرى،⁽³⁾ كما تم تأكيد ذلك بالمبادئ الخاصة بحماية البيئة البحرية التي أقرها مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972،⁽⁴⁾ وهو ما دعت إليه إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، عندما دعت الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة إلى ضرورة التعاون الإقليمي في هذا المجال.⁽⁵⁾

الفرع الثاني: السياسات الإقليمية المتبعة في حماية البحار من التلوث النفطي من السفن

عمدت دول المناطق البحرية المتجاورة إلى تبني سياسات خاصة لتنظيم عمليات مكافحة التلوث النفطي من السفن، إلا أن التطور في مختلف الأقاليم يشهد تباينا وتفاوتا في السياسات المتبعة، فمنها ما يأخذ بالسياسات الجزئية، ومنها ما يفضل الحلول الشاملة، ومنها ما يلجأ إلى وضع إطار للجهود المبذولة، وهو ما سألينه في الآتي:

أولا: السياسات الجزئية أو المرحلية

وهذه السياسة تتبعها منطقة شمال شرق الأطلنطي،⁽⁶⁾ فلقد إختارت البلدان المعنية في تلك المنطقة والمطللة على شمال شرق الأطلسي أسلوب السياسات المرحلية، وبدأت النشاط برقابة تفصيلية آخذة في إعتبارها إطار النشاط ليشمل مجالات أخرى مرحلة إثر مرحلة، حيث تتمثل في عقد إتفاقيات خاصة لتنظيم تدخل الدول الساحلية المجاورة لمكافحة التلوث في منطقة بحرية إقليمية محددة.

(1) المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 63 و 64.

(3) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 155.

(4) المبدأ 09 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

(5) المادة 123 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(6) ولقد بينت اللائحة 10 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL مساحة في منطقة المحيط الأطلنطي بعمق مائة ميل ممتدة من سواحل إسبانيا والبرتغال، وإعتبرتها منطقة خاصة محظور فيما التخلص من النفط.

وأول مصدر للتلوث عاجلته إتفاقية شمال شرق الأطلنطي هو التلوث بسبب التخلص من نفايات السفن والطائرات في البحر، وعاجلته أيضا إتفاقية منع تلوث البحار المبرمة في أوسلو في 15 فيفري 1972، وكانت الخطوة الثانية التوصل إلى إتفاقية الحماية من التلوث البحري من مصادر أرضية، وهي الإتفاقية المبرمة في باريس بتاريخ 04 يونيو 1974، وأخيرا نشير إلى إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بزيوت البترول نتيجة إستكشاف وإستغلال المصادر المعدنية من قاع البحر، والمبرمة في لندن بتاريخ 17 ديسمبر 1976.⁽¹⁾

ولقد سبق كل ذلك، إنشاء هيئة إقليمية معونة بموجب إتفاق بون المبرم بتاريخ 09 جوان 1969، الذي وقعته الدول المشاطفة لبحر الشمال، ويهدف هذا الإتفاق إلى إرساء تعاون إقليمي بين الدول في ميدان مكافحة التلوث النفطي في الحالات الطارئة.⁽²⁾

ثانيا: السياسات الشاملة

وهذه السياسة تتبعها منطقة بحر البلطيق، ولقد حاولت إتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق المبرمة في هلسنكي بتاريخ 22 مارس 1974،⁽³⁾ إحكام الرقابة على مصادر تلوث منطقة بحر البلطيق سواء من مصادر أرضية، أو من الطائرات، أو من السفن أو التخلص من النفايات في البحر، أو بفعل إستكشاف أو إستغلال قاع البحر. وبالإضافة إلى النصوص والمبادئ العامة التي تضمنتها الإتفاقية هناك عدة ملحقات تتعلق بالتلوث من المصادر الأرضية، والتلوث بفعل السفن ومن تصريف النفايات في البحر خلاف الإستثناءات المصرح بها للتخلص من النفايات في بحر البلطيق،⁽⁴⁾ والمواد الضارة وردت في قوائم ومعها أهداف ومعايير وإجراءات تتعلق بمنع التلوث، ولم تتضمن الإتفاقية ملحقات منفصلة عن التلوث بسبب إستكشاف وإستغلال قاع البحار وما تحت القاع، أو التلوث بفعل الطيران، وإنما تناولتها في صلب الإتفاقية ذاتها، هذا فضلا عن ملحق يتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث البحري.

(1) وهذه الإتفاقية تضم الدول الآتية: بلجيكا، الدنمارك، فرنسا، ألمانيا الإتحادية، إيرلندا، هولندا، النرويج، السويد، المملكة المتحدة، ووفقا لنص المادة 18 منها، الإتفاقية مفتوحة لدول أخرى قد تدعى للإضمام إليها، وتكون لها شواطئ على بحر الشمال، أو بحر البلطيق، أو على أجزاء من المحيط الأطلنطي شمال خطوط عرض 36 درجة.

(2) Eric Steinnylier, Navigation dans les détroits internationaux et protection de l'environnement (la prévention des pollutions marines accidentelles dans le pas- de calais et les Bouches de Banifacio), Pulin, France, 1999, p: 69 et 70.

(3) ووقعت على هذا الإتفاق كل من الدنمارك، فنلندا، ألمانيا الغربية، ألمانيا الشرقية، وبولندا والإتحاد السوفياتي، السويد، ودخلت حيز النفاذ في 03 ماي 1980، وتم التوقيع على إتفاقية جديدة سنة 1992 تضم تشيكو سلوفاكيا، الدنمارك، إستونيا، الجماعة الأوروبية، فنلندا، ألمانيا، لاتفيا، ليتوانيا، بولندا، روسيا والسويد، وهي إتفاقية لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، ودخلت حيز النفاذ في 17 جانفي 2000، وبذلك تحل محل إتفاقية هلسنكي لسنة 1974. راجع: تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة والخمسون، A/56/58، ص: 90 و 91.

(4) ولقد وردت في الملاحق الخمسة لإتفاقية هلسنكي لسنة 1974، بشأن حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق.

وفي إطار موضوع منطقة بحر البلطيق، هناك إتفاقيتان فرعيتان للدول الإسكندنافية ينبغي الإشارة إليهما، وهما: إتفاقية التعاون لمكافحة التلوث البحري بفعل زيت البترول والمبرمة في كوبنهاجن بتاريخ 16 سبتمبر 1971،⁽¹⁾ والثانية إتفاقية حماية البيئة البحرية المبرمة في إستوكهولم بتاريخ 19 فيفري 1974، والإتفاقية الأخيرة تنطبق على البيئة البحرية للدول الإسكندنافية الأربعة.⁽²⁾

ثالثا: سياسات تضع إطار للحماية من التلوث البحري

وهذه السياسة تتبعها الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، ودول منطقة الخليج، وأيضا الدول التي تطل على البحر الأحمر، وهي سياسة وسط بين السياسات المرحلية والسياسات الشاملة.

1- منطقة البحر الأبيض المتوسط

كانت هذه السياسة الجديدة التي تضع إطارا للحماية من التلوث البحري قد إقترحتها لأول مرة الوفد الإسباني لدى المؤتمر الديبلوماسي لدول البحر الأبيض المتوسط بشأن قانون البحار، والمنعقد في أثينا في الفترة من 11 إلى 14 مارس لسنة 1974.

وكانت السياسات المرحلية قد تمت تجربتها في مناسبتين دون نجاح بمعرفة الدول المطلة على غرب البحر المتوسط، ثم في مؤتمر إنعقد في Neully بفرنسا سنة 1972،⁽³⁾ أخفقت الدول المطلة على غرب البحر المتوسط في التوصل إلى إتفاق للتعاون وللحماية من تلوث مياه المتوسط بنفايات زيت البترول، وعلى نحو مشابه إنعقد مؤتمر بروما في جوان 1972، وتسنى إعداد مشروع إتفاقية لمنع تلوث البحر المتوسط بنفايات السفن والطائرات، ولكنه لم يدخل مرحلة التنفيذ.

(1) دخل هذا الإتفاق حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1971، أي بعد شهر من توقيع الحكومات الأربعة عليه: الدانمارك، فنلندا، النرويج، السويد، وذلك وفقا للمادة 12 منه.

(2) تتناول هذه الإتفاقية تقنيات التعاون الدولي في مكافحة التلوث بجميع أشكاله، كما تنص المادة 13 منها صراحة، على أنها تنطبق الجرف القاري للدول المتعاقدة، للتفصيل راجع:

Emmanuel du Pontavice, "Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer", RJE, N° 3-4, 1976, p:27.

(3) عقد هذا المؤتمر بالقرب من باريس بفرنسا في الفترة من 24-25 أبريل ومن 20-21 جوان سنة 1972، تحت رعاية الحكومة الفرنسية، بقصد التوصل إلى إتفاقية للتعاون من أجل مكافحة التلوث النفطي في منطقة البحر المتوسط، وحضر المؤتمر الدول الآتية: الجزائر، فرنسا، إيطاليا، ليبيا، مالطا، موناكو، المغرب، إسبانيا، تونس، كما حضر ممثلون عن كل من: ألمانيا، النرويج، والمملكة المتحدة، وتسنى للمؤتمر التوصل إلى مشروع إتفاق، وبسبب أن الوفد الجزائري تقدم بتعديلات مهمة في آخر لحظة لم يتسنى التوصل إلى إتفاق نهائي، ولقد سار المشروع على نفس منوال إتفاق بون لسنة 1969، من حيث تقسيم المنطقة البحرية إلى مناطق إدارية تكون مسؤولة بصورة مشتركة من دولتين أو أكثر من دول المنطقة. راجع: محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 184.

وبعد هذه التجربة وصعوبة التوصل إلى إتفاقية شاملة للبحر المتوسط على غرار إتفاقية هلسنكي، إقترح الوفد الإسباني "مشروع إتفاقية تضع إطارا موحدا للمحافظة على البيئة البحرية في البحر المتوسط ومكافحة التلوث"، وبناء على هذا المقترح يتسنى وضع الإطار العام للإتفاقية والنصوص المشتركة لمختلف مصادر التلوث، والمسائل الأساسية والشروط الختامية، على أن يرفق بها ملحقات عديدة تتضمن مختلف مصادر التلوث البحري، وهذه الملحقات لها مبرراتها ومستقلة بذاتها، وبوسع كل دولة أن توافق أولا على الإطار العام ثم على أي من الملحقات، ملحق أو أكثر من ملحق، ويتسنى التوصل إلى إتفاق سواء في مؤتمر واحد أو في عدة مؤتمرات متعاقبة، وتكمل الملحقات الجديدة إطار الإتفاقية.⁽¹⁾

وبناء على هذه الخطوط الرئيسية تم وضع تصور لثلاث إتفاقيات أساسية وبروتوكلين إثنيين عن مكافحة التلوث البحري، والتعاون بين الدول في هذا المجال، وهي مشروعات تمت برعاية منظمة الأغذية والزراعة والحكومة الإنسانية، وخبير من الأمم المتحدة، وفي 02 فيفري 1976، تم عقد مؤتمر دولي في برشلونة تحت رعاية UNEP، وذلك لمناقشة وسائل حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، وأسفر هذا المؤتمر عن إبرام إتفاقية⁽²⁾ تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية في البحر المتوسط، في 16 فيفري 1976، وبدأ نفاذها في 16 فيفري 1978،⁽³⁾ وكذلك إعتد المؤتمر بروتوكول خاص بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة،⁽⁴⁾ وبروتوكول ثاني، خاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ

(1) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 69.

(2) تعتبر إتفاقية برشلونة أولى الإتفاقيات التي تبنت فكرة الإتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحق بها لتفادي إبرام عدة إتفاقيات بالمحافظة على الإتفاقية الأصل في الإتفاقية الإطار، وإدراج القواعد الأخرى غير المتفق عليها في شكل بروتوكولات إختيارية، يكون للدول حرية المصادقة عليها، راجع: مريم حلامية، "الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام إتفاقية برشلونة لسنة 1976، وبروتوكولاتها (وفقا للتعديلات)"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمار ثليجي، العدد 03، الأغواط، 2018، ص: 132.

(3) وفي سنة 1995، إعتمدت الأطراف المتعاقدة نسخة معدلة من الإتفاقية، والتي غدا إسمها حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، والتي تم إعتماها ببرشلونة في 10 جوان 1995، وبدأ نفاذها في 09 جويلية 2004. المرجع نفسه، ص: 132.

(4) وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 03/81 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401 الموافق ل 17 جانفي 1981، والمتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976، وقد تم تعديله في 25 جانفي 2002 ودخل حيز النفاذ في 17 مارس 2004، وتم التصديق عليه أيضا، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 71/05 المؤرخ في 04 محرم 1426 الموافق ل 13 فيفري 2005 المتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ، الجريدة الرسمية عدد 12 لسنة 2005.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

عن الإغراق من السفن والطائرات،⁽¹⁾ ودخلا حيز النفاذ في 12 فيفري 1978،⁽²⁾ وتنص الإتفاقية على تعاون الأطراف المتعاقدة في صياغة بروتوكولات إضافية من خلال عقد مؤتمر ديبلوماسي،⁽³⁾ و تم إعداد خمسة بروتوكولات بالإضافة إلى البروتوكولين السابقين متممين للإتفاقية الأصلية،⁽⁴⁾ بمعنى أن أي دولة لن تنضم للإتفاقية مالم تصبح في الوقت ذاته طرف متعاقدا في بروتوكول واحد على الأقل، ولا يجوز الانضمام إلى البروتوكولات دون الإنضمام إلى الإتفاقية الأصلية، كما يعد كل بروتوكول من هذه البروتوكولات مستقل بذاته عن البروتوكولات الأخرى، فنصوصه لا تلزم إلا الدولة التي تنضم إليه، كما أن الدول المنظمة للإتفاقية الأصلية لا تلزم بالضرورة الإنضمام إلى كافة البروتوكولات الإضافية.⁽⁵⁾

2- منطقة الخليج العربي

إتبع دول منطقة الخليج العربي سياسة وضع إطار لمشاكل التلوث في الخليج، ولذلك تم عقد مؤتمر في الكويت برعاية UNEP،⁽⁶⁾ في الفترة الممتدة من 15 إلى 23 أبريل 1978، كما أسفر هذا المؤتمر إلى التوقيع على

(1) وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 02/81 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 لسنة 17 جانفي 1981، والمتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976، وقد تم تعديله في 10 جوان 1995، ولكنه لم يدخل حيز النفاذ بعد.

(2) مريم حلامي، المرجع السابق، ص: 136.

(3) المادتين 05/04، و 21 من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط من التلوث المعدلة لسنة 1995.

(4) ولقد تم إعداد هذه البروتوكولات تحت رعاية UNEP، وهم: بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط مصادر برية المعتمد ببرشلونة في 17 ماي 1980، ودخل حيز النفاذ في 17 جوان 1983، وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 411/82 المؤرخ في 25 صفر 1403 الموافق لـ 11 ديسمبر 1982، وتم تعديله في 07 مارس 1996 في سيراكوزا بإيطاليا، ودخل حيز النفاذ في 11 ماي 2008.

- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط المعتمد في جنيف بسويسرا في 03 أبريل 1982، ودخل حيز النفاذ في 23 مارس 1986، وصادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 01/85 المؤرخ في 13 ربيع الثاني 1405، الموافق لـ 05 جانفي 1985، وتم تعديله في برشلونة بتاريخ 10 جوان 1995، ودخل حيز النفاذ في 12 ديسمبر 1999.

- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية، المعتمد بمدريد في 14 أكتوبر 1994، ودخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011.

- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود، المعتمد في أزمير بتركيا بتاريخ 01 أكتوبر 2008، ودخل حيز النفاذ في 19 جانفي 2008.

- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط، المعتمد بمدريد في 21 جانفي 2008، ودخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011.

(5) المادة 02/29 المادة 02/29 من إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، المعدلة لسنة 1995.

(6) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 81.

إتفاقية،⁽¹⁾ وخطة عمل فضلا عن الإتفاق على بروتوكول للتعاون الإقليمي لمكافحة التلوث من زيت البترول والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ.⁽²⁾

وللإتفاقية على غرار إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 بروتوكولات، كما أنها جاءت عامة، حيث تنص على أن: "تتعاون الدول المتعاقدة في صياغة وإقرار بروتوكولات أخرى تنص على التدابير والإجراءات والمعايير المتفق عليها لتنفيذ هذه الإتفاقية".⁽³⁾

3- منطقة البحر الأحمر

نشير بداية إلى إعلان جدة لسنة 1986، والذي أصدرته الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في 18 جانفي 1986، وذلك في المؤتمر الذي عقد في جدة تحت رعاية المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم (ALECSO) و UNEP، وبناء على الإعلان الصادر عن تلك الدول الساحلية، أعربت فيه عن حقيقة أن البحر الأحمر وخليج عدن هما جزء من مسؤوليتها الوطنية، وأعربت أيضا عن نيتها في مساندة هذه المسؤولية بشأن المحافظة على الظروف البيئية، وحماية مياه المنطقة من أخطار التلوث والتدهور البيئي، ومن بين الإجراءات المتخذة تبني "إتفاقية حماية البيئة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكولات الملحقة بها"، وأرفق مشروع للإتفاقية بالتصريح الصادر عن تلك الدول، كما أعربت الدول في مشروع الإتفاقية عن إهتمامها وإدراكها بأهمية التعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث من كافة المصادر.

ولهذا السبب تعهدت تلك الدول أن تتعاون لصياغة بروتوكولات، وإقرارها بحيث تلحق بالإتفاقية الأصلية، وتحدد الإجراءات والمعايير التي يتفق عليها.⁽⁴⁾

وقد تمت الموافقة على هذه الإتفاقية في 14 فيفري 1982، والبروتوكول الملحق بها المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة،⁽⁵⁾ وهكذا تهدف الإتفاقية وبروتوكولاتها إلى حماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث بمختلف مصادره، على أن تتخذ جميع الدول الأطراف التدابير والإجراءات الملائمة لمنع وخفضه ومراقبته.⁽⁶⁾

(1) إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث المعتمد في 23 أفريل 1978، ودخلت حيز النفاذ في 01 جويلية 1979.

(2) أحمد حامد البدري، المرجع السابق، ص: 60.

(3) المادة 03/ب من إتفاقية إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لسنة 1978.

(4) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 73.

(5) محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص: 508.

(6) المرجع نفسه، ص: 509.

الفرع الثالث: التلوث النفطي من السفن في الإتفاقيات الإقليمية

إلى جانب الإتفاقيات الدولية المشار إليها سابقاً، فقد تم إبرام العديد من الإتفاقيات الإقليمية،⁽¹⁾ والتي أقرت وأكدت على جميع دول المنطقة البحرية إتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمكافحة التلوث النفطي من السفن، نذكر من هذه الإتفاقيات على سبيل المثال ما يلي:

أولاً: إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التعاون لمواجهة تلوث البحر الشمال بالنفط

في 09 جوان 1969، وقعت في بون إتفاقية للتعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط، وتتضمن هذه الإتفاقية عدداً من المبادئ الرئيسية والإلتزامات التي تقضي بضرورة تعاون أطراف الإتفاقية على مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط،⁽²⁾ كإلتزام الدول الأطراف بإخبار الدول الأخرى بالجهاز الوطني المختص بمعالجة التلوث بالنفط، والسلطة الوطنية المسؤولة عن إستيلاء التقارير الخاصة بالتلوث النفطي، ومعالجة المسائل المتعلقة بتدابير المساعدة المشتركة بين الأطراف المتعاقدين، والطرق الجيدة التي يمكن بواسطتها تجنب التلوث النفطي من السفن (المادة 04). كما تلتزم هذه الإتفاقية الدول الأطراف في حالة علم إحداها بحصول حادثة أو وجود طبقات زيت على سطح بحر الشمال، لما تشكله من تهديداً خطيراً لساحل طرف آخر أو لمصالحه ذات العلاقة، على أن يخبر ذلك الطرف ودون تأخير.⁽³⁾ (المادة 01/05).

(1) ومن هذه الإتفاقية والبروتوكولات التي أُلحقت بها بصدد مكافحة التلوث النفطي، أذكر:

- إتفاقية أيدجان بشأن التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غربي ووسط إفريقيا المعتمدة بتاريخ 23 مارس 1981، والتي أرفق بها البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة المعتمد في نفس يوم إبرام الإتفاقية.

- إتفاقية ليما بشأن حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية لجنوب شرقي المحيط الهادي بتاريخ 12 نوفمبر 1981، والتي أرفق بها بروتوكول التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط وبمواد ضارة أخرى في منطقة جنوب شرق المحيط الهادي، ليتم بعد ذلك تعميم هذا الأخير بمقتضى بروتوكول تكميلي موقع بكيبوتو في 22 يوليو 1983.

- إتفاقية قرطاجنة بشأن حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة الكاريبي الكبرى، المعتمدة في 24 مارس 1983، والتي أُلحقت بها البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة حالات تسرب النفط في منطقة الكاريبي الكبرى المعتمدة في 24 مارس 1983.

- إتفاقية نيروبي بشأن حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرقي إفريقيا المعتمدة في 21 جوان 1985، والملحق بها البروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ في منطقة شرق إفريقيا، والمعتمد في نفس يوم إبرام الإتفاقية.

- إتفاقية نوميما بشأن حماية الموارد الطبيعية والبيئة البحرية في منطقة جنوب المحيط الهادي بتاريخ 25 نوفمبر 1986، والملحق بها البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث في حالات الطوارئ في منطقة جنوب المحيط الهادي، والمبرم في نفس يوم إبرام الإتفاقية.

(2) وأصبحت هذه الإتفاقية نافذة المفعول بعد تاريخ إبرامها بشهرين، والدول التي وقعت عليها هي: فرنسا، الدنمارك، ألمانيا الاتحادية، هولندا، النرويج، السويد، والمملكة المتحدة.

(3) يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص: 80.

وهناك عدد من الإلتزامات التي فرضتها الإتفاقية يمكن الرجوع إليها في نصوص الإتفاقية.⁽¹⁾ ومن الإنتقادات التي وجهت إليها أنها لا تزود بتدابير وإجراءات لحفظ النظام في أعالي البحار، لأنها لا تتضمن نصوصا خاصة بالتفتيش أو التحقق من هوية السفن المشتبه فيها، وفي عام 1983، أبرمت إتفاقية بين الدول الساحلية لبحر الشمال والإتحاد الأوروبي لغرض المساعدة المشتركة والتعاون في مكافحة التلوث، وتنفيذ الإشراف كمساعدة للكشف عن التلوث ومكافحته لمنع إنتهاكات اللوائح الخاصة بمنع التلوث.⁽²⁾

ثانيا: إتفاق كوبنهاجن لسنة 1971 بشأن التعاون في مكافحة التلوث النفطي

أبرمت هذه الإتفاقية بكوبنهاجن في 16 سبتمبر 1971،⁽³⁾ وتهدف للتعاون فيما بينها للوقاية من التلوث البحري النفطي الذي يهدد سواحل الدول الأطراف أو مصالحها ذات العلاقة، مع مراعات أحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL وتعديلاتها،⁽⁴⁾ وقد حلت هذه الإتفاقية محل إتفاقية محدودة فيما بين دولها، كانت قد تم عقدها في 08 ديسمبر 1967، للتعاون في ضمان تنفيذ لوائح الوقاية من تلوث البحار بالنفط.

وفي إطار الإهتمام بالوقاية من التلوث النفطي تتعهد الدول الأطراف في إتفاقية كوبنهاجن لسنة 1971، بتجهيز معدات مكافحة التلوث النفطي، وبناء مراكز مزودة بالإمكانيات التي تستخدم في أعمال المكافحة، مع تبادل المعلومات والتجارب فيما بين تلك الدول في مجال إستخدام مواد لمكافحة التلوث النفطي الذي يهدد سواحلها أو مصالحها من الدول الأخرى الأطراف في الإتفاقية،⁽⁵⁾ كما تلزم الدول المتعاقدة أن تخطر الدول الأخرى بأية تجمعات نفطية خطيرة والإجراءات والتدابير التي إتخذتها،⁽⁶⁾ إلى غير ذلك من النصوص المتعلقة بضرورة تبادل المعلومات، وتقديم المساعدات اللازمة لمكافحة التلوث النفطي.⁽⁷⁾

ومما يؤخذ على هذه الإتفاقية أنها جاءت تكرارا للإتفاقية السابقة (بون لسنة 1969) في كثير من نصوصها، ولكن بمشكل مختلف إلى حد ما، كما أن مظاهر التعاون بين دول أطراف الإتفاقية جاءت ضعيفة، حيث لا تتجاوز حدود التعاون النظري.⁽⁸⁾

(1) المواد 06-08 من إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التعاون لمواجهة تلوث البحر الشمال بالنفط.

(2) يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص: 81.

(3) ودخلت حيز النفاذ بعد شهرين من توقيعها، وجمعت أربعة دول إسكندنافية، هي: الدانمارك، فنلندا، النرويج، السويد.

(4) يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص: 81.

(5) المادتين 03 و 07 من إتفاق كوبنهاجن لسنة 1971 بشأن التعاون في مكافحة التلوث النفطي.

(6) المادة 05 من نفس الإتفاق.

(7) المادة 03 من نفس الإتفاق.

(8) يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص: 81.

ثالثا: إتفاقية هلسنكي لسنة 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق

تم التوقيع بتاريخ 24 مارس 1974 على إتفاقية هلسنكي لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق، وألحق بها بروتوكولات، منها البروتوكول الرابع المتعلق بالوقاية من التلوث عن السفن،⁽¹⁾ وتعد هذه الإتفاقية من أوائل الإتفاقيات الدولية إكتمالا في مجال معالجتها لكافة جوانب حماية البيئة البحرية -الماء وقاع البحر والمصادر البيولوجية- وتطرت للتلوث الناجم عن جميع أنواع السفن بما فيها سفن الترفيه، والذي يمكن أن ينجم عن إستكشاف وإستغلال ثروات قاع البحر والمصادر الأخرى المؤدية إلى التلوث بكافة أنواعها.⁽²⁾

وتلتزم الدول الأطراف لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن أو المواد الضارة الأخرى بوضع معايير خاصة بالتلوث، وتعاون في تطبيقها بما يتوافق مع الملحق الرابع من الإتفاقية، وإيجاد تسهيلات لإستقبال مخلفات السفن.⁽³⁾ وتنص الإتفاقية على إنشاء لجنة خاصة لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق،⁽⁴⁾ حيث تسهر على تطبيق أحكام الإتفاقية، وتقديم توصيات بشأن التدابير المتعلقة بإجراءات تطبيق الإتفاقية ومراجعتها مع ملاحظتها، وتحديد معايير التحكم بالتلوث بهدف التخفيف منه، وأيضا تشجيع البحث العلمي والتكنولوجيا في هذا المجال.⁽⁵⁾

رابعا: إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث

تعتبر إتفاقية برشلونة الموقع عليها في 16 فيفري 1976، والتي أصبحت سارية المفعول إعتبارا من 16 فيفري 1978 المذكورة سابقا، بحق إتفاقية إطار لحماية البيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، إذ إنطوت الإتفاقية وملاحظتها على أحكام عديدة، وإلتزمت الدول بموجبها بالعمل على حماية البيئة البحرية، وإتخاذ كافة التدابير (طبقا للقواعد الدولية) لمنع ومكافحة كافة مصادر التلوث سواء الناشئ من السفن والطائرات أو من إستغلال قاع البحر وطبقات تربته الجوفية، أو من مصادر برية، أو من الإغراق، أو من النفط والمواد الضارة الأخرى، وتعد هذه الإتفاقية من أكثر الإتفاقيات الدولية شمولا سواء لمصادر التلوث، أو فيما يتعلق بسريانها على كافة السفن والطائرات بغير تمييز.⁽⁶⁾

وفي حالة التلوث الطارئ، يتعين على الأطراف أن تتعاون في إتخاذ الإجراءات الضرورية للحد من الضرر وإزالته، وتطوير خططها المتعلقة بالطوارئ وبأساليب مكافحة التلوث النفطي أو غيره من المواد الضارة الأخرى، كما أن على الأطراف التعاون مع الهيئات الدولية المختصة في مجال رصد التلوث وإقامة نظام للرصد المستمر، وأيضا التعاون فيما بينها،

⁽¹⁾Rapport de la commission d'Helsinki (HELCOM) sur la protection de l'environnement marin de la mer Baltique de 2003, p: 08.

⁽²⁾ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، المرجع السابق، ص: 488.

⁽³⁾ المادة 04 من إتفاقية هلسنكي لسنة 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق.

⁽⁴⁾ المادة 01/19 من الإتفاقية نفسها.

⁽⁵⁾ المادة 20 من الإتفاقية نفسها.

⁽⁶⁾ صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المرجع السابق، ص: 192.

الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن

ومع المنظمات الدولية المختصة في مجال العلم والتكنولوجيا، وتنسيق برامجها الوطنية للبحوث وتوفير المعونة الفنية في المجالات الخاصة بالتلوث البحري.⁽¹⁾

ويلعب UNEP والمركز الإقليمي لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي⁽²⁾ دورا فعالا في السهر على تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية.⁽³⁾

وتقدم نصوص البروتوكول الأول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والمعدل لسنة 2000، مجموعة من القواعد التي تسمح بتنظيم التعاون فيما بين الدول الأطراف لإتخاذ الإجراءات الضرورية لمواجهة تلوث البحر المتوسط بالنفط وغيره من المواد الضارة، آخذة في الإعتبار اللوائح الدولية الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن أو التخفيف منه ومكافحته.

خامسا: إتفاقية الكويت لسنة 1978 المتعلقة بحماية البيئة البحرية للخليج العربي

على غرار الإتفاقيتين السابقتين، تعد إتفاقية الكويت المبرمة في 23 أبريل 1978، من الإتفاقيات الإقليمية التي جاءت بإطار شامل للسيطرة على التلوث البحري من كافة مصادره،⁽⁴⁾ ولهذا قررت الإتفاقية إلتزاما عاما على الدول الأطراف بإتخاذ التدابير الملائمة لمنع تلوث البيئة البحرية للخليج وخفضه والسيطرة عليه في المنطقة البحرية،⁽⁵⁾ وكذلك وضع المعايير واللوائح والقوانين الوطنية لمنع تلوث المنطقة التلوث، مع تنسيق سياساتها الوطنية في هذا الشأن وتعيين السلطة الوطنية المختصة.⁽⁶⁾

أما عن التلوث الطارئ الحاصل بسبب وقوع الكوارث البحرية كإصطدام السفن وجنوحها، فيحكمه بالإضافة إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، الذي ألحق بالإتفاقية، إذ

(1) مريم حلامي، المرجع السابق، ص: 133 و134.

(2) أنشأ في الأصل "المركز الإقليمي لمكافحة التلوث النفطي" سنة 1976، وفي سنة 1989 تغير إسم المركز "بالمركز الإقليمي للإستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط"، والهدف الرئيسي للمركز هو المساهمة في منع التلوث الناشئ عن السفن والحد منه ومكافحته في الحالات الطارئة، كما يعمل المركز على تنفيذ البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وكذلك في تنفيذ الإستراتيجية الإقليمية لمنع التلوث من السفن والتصدي له، ويدار المركز في ظل رعاية مشتركة من خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (PAM) و OMI. راجع:

Stratégie régional pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) UNEP (DEPI) MED, p: 271.

(3) مريم حلامي، المرجع السابق، ص: 135.

(4) محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص: 505.

(5) المادة 03/أ من إتفاقية الكويت الإقليمية لسنة 1978 للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث.

(6) المادة 03/ج من الإتفاقية نفسها.

تعهدت الدول الأطراف بإتخاذ الإجراءات الضرورية والفعالة لحماية السواحل والمصالح ذات العلاقة لدولة أو أكثر من خطر وآثار هذا التلوث، والناجم عن الطوارئ البحرية،⁽¹⁾ ووضع ودعم خطط خاصة بالطوارئ ووسائل مكافحة التلوث النفطي والمواد الضارة الأخرى في المنطقة البحرية.⁽²⁾

ولقد تم إنشاء مركز للمساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية بغية التنسيق بين الدول الأعضاء في المنطقة لمكافحة حوادث التسرب النفطي.⁽³⁾

على ضوء مما سبق، من الممارسات الإتفاقية الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، ألاحظ التشابه الشديد في قواعدها القانونية إلى حد التطابق التام في بعض أحكامها، فكلها تضمنت نفس الإستثناءات، وقامت بإحالة العديد من قواعدها إلى القواعد والمعايير الدولية، دون الإتيان بقواعد ومعايير إقليمية تتناسب وظروف المناطق الخاصة، كما أن فعالية أحكامها يتوقف على مدى تنفيذها في القوانين الوطنية للدول الأطراف، فضلا عن عدم تنظيم قواعد المسؤولية والتعويض، وهذا كله من شأنه أن يضعف من فعالية قواعدها في التصدي لهذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

⁽¹⁾ المادة 01/02 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، والملحق

بإتفاقية الكويت الإقليمية لسنة 1978.

⁽²⁾ المادة 02/02 من نفس البروتوكول.

⁽³⁾ المادة 03 من نفس البروتوكول.

خلاصة الباب الأول

لقد ساهمت الجهود الدولية في بلورة مجموعة من القواعد القانونية الدولية الخاصة بالوقاية من التلوث النفطي من السفن، فقد عمدت العديد من الصكوك والأنظمة الدولية بما إحتوته من أحكام، ومضافا إليها القرارات والتوصيات الصادرة عن OMI، القواعد والمعايير الدولية الواجب مراعاتها في السفن والموانئ تحقيقا للسلامة البحرية ومواجهة تحديات التلوث النفطية خاصة الحالات الطارئة منها.

وإنطلاقا من هذه الضوابط عمد القانون الدولي للبحار الحالي على عكس ما ذهبت إليه الممارسات الإتفاقية السابقة على توزيع صلاحيات الدول تبعا لموقعها، وبحسب إختصاصها بين الدولة الساحلية، دولة العلم، ودولة الميناء بشأن ولايتها في مراقبة وإعتماد نظام شامل يكفل الإلتزام الدقيق لتلك القواعد والمعايير وضمان تنفيذها وفقا للإطار الذي حددته إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، إلا أن ما يلاحظ أن هذه الضوابط لا تسري في مواجهة كل السفن، كما أن مراعاة متطلباتها الفنية والميدانية يتوقف على مدى إلتزام الدول بها، وقدرتها على توفيرها، وممارسة إختصاصاتها الشخصية الفعلية على متن سفنها التي ترفع علمها. حتى أن الإلتزام الذي إتجهته الإتفاقية الأخيرة من حيث توسيعها لسلطات الدول الساحلية ودولة الميناء من أجل الحفاظ على مصالحها وحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن، عملت على تقييدها لصالح دولة العلم في العديد من الأحكام حفاظا على مبدأ حرية الملاحة بشكل عام في البحار من جهة ، ومصالح القوى البحرية من جهة أخرى.

فالدول أصبحت ملزمة بحماية البيئة البحرية طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون الدولي البيئي، وإستقراره عرفيا لتواتر الأخذ به في عيد من الإتفاقيات الدولية، وغيرها من الوثائق الصادرة على المستويين العالمي والإقليمي، ويمتد أثر هذا الإلتزام وفقا للقواعد الدولية إلى إتخاذ الدول تدابير حماية البحار والحفاظ عليها ومنع تلويثها من مختلف مصادر التلوث، بما فيها تدابير سلامة العمليات الملاحية، ومنع التصريف العمدي وغير العمدي للنفط فيها، وما ينطوي عليه من واجب سن الإجراءات الداخلية التطبيقية، وكذلك واجب التعاون مع OMI، وغيرها من المنظمات والمؤسسات الدولية، ومع الدول الأخرى لوضع القواعد الأساسية الكفيلة بالوقاية من هذا التلوث، ويشمل هذا الإلتزام سواء المناطق البحرية الداخلة في الإختصاص الوطني للدول، أو تلك المناطق غير الخاضعة لأي إختصاص وطني.

الباب الثاني:

القواعد الدولية لإصلاح أضرار

التلوث النفطي الناجم عن

السفن

لا جدال إلى أن مشكلة التلوث البحري النفطي من أعقد المشكلات البيئية، لما لها من تأثيرات ضارة وخطيرة على تهديد التوازن الإيكولوجي للبحر، والمساس بأمن ومصالح الدولة الساحلية الحيوية، بناء على ذلك تدخل المشرع الدولي بالإضافة إلى القواعد الدولية للوقاية من أضرار التلوث البحري النفطي الناجم عن السفن، إلى صياغة وإعتماد قواعد إتفاقية أخرى لإصلاحها.

ويكون ذلك من خلال إصلاحها ماديا بوضع ضوابط مشروعة للتدخل الدولي، والذي تمارسه الدولة الساحلية في الحالات الطارئة، وإتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير لمنع أو إزالة آثار التلوث الحاصل بسبب تعرض السفينة لكارثة بحرية، وذلك عبر مجموعة من الإجراءات التي حددتها القواعد الإتفاقية الدولية في هذا الميدان، ومن خلال التعاون دوليا وإقليميا في الإستعداد والتصدي عمليا لحوادث التلوث النفطية الطارئة والناجمة عن السفن، فضلا عن عملية إصلاحها ماليا، وذلك عن طريق تحديد المسؤول عن التلوث، وضمان تعويض المضرورين عن الأضرار التي لحقتهم جراء هذا الحادث.

وإنطلاقا مما سبق، إرتأيت تقسيم هذا الباب إلى فصلين إثنين، كالتالي:

الفصل الأول: قواعد التدخل وإجراءات الإستجابة لحوادث التلوث النفطية من السفن والتصدي له

الفصل الثاني: النظام القانوني للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي من السفن

الفصل الأول: قواعد التدخل وإجراءات الإستجابة لحوادث التلوث النفطية من

السفن والتصدي له

مما لا ريب فيه أن حوادث التلوث النفطية الناجمة عن السفن عادة ما تعتبر كوارث بيئية تهدد سلامة المجالات البحرية لأكثر من دولة ساحلية، وهو ما يجعل من قضية مكافحة هذه الظاهرة تتطلب تضافر الجهود على المستوى الوطني والإقليمي والدولي للتعاون والمساعدة المتبادلة في التدخل والإستجابة لها، فضلا عن إتخاذ التدابير اللازمة للقضاء على هذه الأضرار أو الحد من نطاقها.

ولقد عمل المشرع الدولي من جانبه من خلال إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، وما تلاها من إتفاقيات أخرى على رسم الإطار العام من أجل التدخل الدولي ضد السفن المسببة للتلوث، مع تنظيم وتنسيق قواعد المساعدة الدولية في هذا المجال.

وعليه إرتأيت تقسيم هذا الفصل بحسب ما إقتضته الدراسة إلى مبحثين إثنين، كالتالي:

المبحث الأول: قواعد التدخل الدولي بأعالي البحار لمواجهة حوادث التلوث النفطية من السفن

المبحث الثاني: قواعد المساعدة الدولية للتصدي لحوادث التلوث النفطية من السفن

المبحث الأول: قواعد التدخل الدولي بأعالي البحار لمواجهة حوادث التلوث النفطية من السفن

لقد أثبتت المطالبة بوجوب المطالبة بوجوب حق تدخل الدولة الساحلية بمنطقة أعالي البحار، خلافا للقواعد العامة، بغرض مواجهة حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي التي تتسبب فيها السفن للتصدي لأخطار التلوث التي تهدد بيئتها البحرية، و إن كانت القواعد الاتفاقية قد عمدت على تقييد ممارسة هذا الحق من أجل تجنب كل تعسف قد يقع من قبلها.

وحتى ألم بهذه الجزئية، كان ولا بد من تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، أتناول في المطلب الأول الأساس القانوني لإجراءات التدخل الدولي، وفي المطلب الثاني نطاق تطبيق حق التدخل، أما المطلب الثالث سأعرض فيه ضوابط ممارسة إجراءات هذا التدخل.

المطلب الأول: الأساس القانوني لإجراءات التدخل الدولي

عند إقدام الحكومة البريطانية على إتخاذ قرار التدخل في أعالي البحار سنة 1967 ضد السفينة توري كانيون، والذي وصل إلى حد القيام بقنبلة هذه السفينة لوضع حد للتلوث الذي بات يهدد سواحلها. كان من شأن هذا العمل الإنفرادي الذي صدر عن إحدى القوى البحرية الأكثر تمسكا ودفاعا عن حرية البحار، أن أدى إلى إثارة نقاش كبير حول الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري.⁽¹⁾ وبناء على ذلك، وإنطلاقا من كون هذا الحق يعد إستثناء من مبدأ حرية الملاحة، إرتأيت أن أدرس هذه الجزئية في النقاط التالية:

الفرع الأول: مبدأ حرية الملاحة بأعالي البحار

إذا كانت إتفاقية جنيف لأعالي البحار وإتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لم تستطعا تحديد الحدود الداخلية لمنطقة أعالي البحار فإنهما إستطاعتا أن تحددا النظام القانوني لهذه المنطقة الذي يمكن إختصاره في مبدأ الحرية، هذه الحرية لم تكن مستحدثة بموجب هاتين الإتفاقيتين بل تجذورها منذ سنة 1605، عندما نادى الفقيه الهولندي جرسوس بمبدأ حرية أعالي البحار في كتابه الشهير البحر الحر.⁽²⁾

(1) سامح عبد القوي السيد عبد القوي، التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية، الطبعة الأولى، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2015، ص: 264.

(2) عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 65.

وإنطلاقاً مما سبق، سأقوم بعرض التطور التاريخي لفكرة حرية أعالي البحار حتى نصل بها إلى مبدأ حرية الملاحة، وذلك وفقاً لما يلي:

أولاً: تاريخية مبدأ حرية أعالي البحار وموقف إتفاقيات القانون الدولي للبحار منه

سأتناول هذا العنصر من خلال التكلم أولاً عن التطور التاريخي لفكرة أعالي البحار، ثم ثانياً موقف إتفاقيات القانون الدولي للبحار منه، وذلك وفقاً للترتيب التالي:

1- التطور التاريخي لفكرة أعالي البحار

لم يستقر مبدأ حرية البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام إلا في منتصف القرن التاسع عشر، أما قبل ذلك فكانت كل من الدول البحرية تدعي السيادة على الأجزاء من البحار المقابلة لشواطئها وأحياناً على بعض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها. فإدعت روما السيادة على البحر الأبيض المتوسط، وإدعت البندقية السيادة على البحر الأدرياتيكي، وغدعت البرتغال السيادة على بحرها غربي إفريقيا، وإدعت إسبانيا السيادة على القسم الجنوبي من المحيط الأطلسي، وبريطانيا على القسم الشمالي منه، وعلى بحر المانش، والدنمارك والسويد على بحر البلطيق.⁽¹⁾

ولقد أثارت هذه الأوضاع إهتمام المشتغلين بالقانون الدولي فهب بعضهم ينادي بفكرة حرية البحار، ونشر جرسوس الفقيه الهولندي كتابه الشهير البحر الحر سنة 1605، فطالبت إنجلترا حينذاك من هولندا محاكمته وحرق كتبه، وردت عليه بريطانيا بالسيطرة على البحار حتى شواطئ الدول الأخرى، غير أن أفكار جرسوس كانت قد تمهأت لها النفوس وحذا حذوه أغلب فقهاء القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر ورسخت في القرن العشرين.⁽²⁾

2- موقف إتفاقيات القانون الدولي من مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار

يتجلى موقف إتفاقيات القانون الدولي من مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار من خلال إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 (أولاً)، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (ثانياً).

أ- موقف إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 من مبدأ حرية الملاحة: سجلت إتفاقية أعالي البحار التي أقرتها جماعة الدول في مؤتمر جنيف لسنة 1958 هذه القاعدة، فنصت على أنه: "لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الدول لا يحق لأي دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها، وتمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الإتفاقية وفقاً لمبادئ القانون الدولي الأخرى".⁽³⁾

ويترتب على حرية أعالي البحار نتائج هامة لعل من أهمها:

(1) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 163.

(2) سليم حداد، المرجع السابق، ص: 26.

(3) المادة 01/02 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

1- حرية الملاحة.

2- حرية الصيد.

3- حرية مد الأسلاك البرقية والأنابيب تحت الماء.

4- حرية التحليق.

5- حرية البحث العلمي.⁽¹⁾

ب- موقف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 من مبدأ حرية الملاحة: أقرت إتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار مبدأ حرية الملاحة ضمن تحديدها للحريات التي تترتب على مبدأ حرية أعالي البحار، فنصت منها على أنه: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول الساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على:

أ- حرية الملاحة،

ب- حرية التحليق،

ج- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعات الجزء السادس،

د- حرية إقامة الجزر الإصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعات الجزء السادس،

هـ- حرية صيد الأسماك رهنا بمراعات الشروط المبينة في الفرع 2،

و- حرية البحث العلمي، رهنا بمراعات الجزأين السادس والثالث عشر.⁽²⁾

ثانياً: المقصود بحرية الملاحة

حرية الملاحة تعني أن تتمتع جميع الدول بالحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار، لمراكب جميع الدول والشعوب الحق في الملاحة الحرة في أعالي البحار وفقاً لقواعد القانون الدولي،⁽³⁾ ويمنع على أية دولة وضع عراقيل في طريق الملاحة الدولية.⁽⁴⁾

(1) حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص: 150.

(2) المادة 01/87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص: 151.

(4) وهو ما أكدت عليه المادة 04 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، حيث نصت على أنه: "لكل دولة ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق أن تسيير سفننا في البحار العامة تحت علمها"، وأيضاً المادة 90 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أنه: "لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار".

ويكون لكل دولة⁽¹⁾ سلطة تحديد الشروط التي يمكن بموجبها لأي سفينة أن ترفع علمها، وكذلك الشروط التي يمكن بموجبها تسجيلها فيها،⁽²⁾ وإذا بدأت السفينة رحلتها فلا يكون لها إلا أن ترفع علم دولة واحدة، ولا يجوز لها أن تغير هذا العلم أثناء الرحلة أو أثناء رسوها في أحد الموانئ إلا في حالة النقل الحقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل،⁽³⁾ وإلا كانت في حكم السفينة عديمة الجنسية.⁽⁴⁾

ويكون على السفينة المبحرة في أعالي البحار الإلتزام بالتنظيمات الدولية الموضوعة بموجب إتفاقيات دولية خاصة بتجنب المصادمات في البحار، وتأمين سلامة السفن، وصيانة الموارد الحية والثروات في البحار، وكذلك الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث.⁽⁵⁾

وتجدر الإشارة في هذا المقام إلى أنه وإن كانت كل من إتفاقيتي أعالي البحار، والإتفاقية الجديدة، قد أقرتا مبدأ حرية الملاحة، إلا أن الإتفاقية الجديدة قد قلصت هذه الحرية بأن جعلتها غير مطلقة، بحيث أشارت إلى مراعاة مصالح الدول الأخرى عند ممارسة هذه الحرية، ومن أهم هذه المصالح هو حماية البيئة البحرية ضد التلوث.⁽⁶⁾

الفرع الثاني: الإستثناءات والقيود على مبدأ حرية الملاحة، والتدخل الدولي لمكافحة التلوث النفطي من السفن

لقد شهدت الساحة الدولية تطورا كبيرا في الآونة الأخيرة في إتجاه تقليص إختصاصات دولة علم السفينة في مناطق أعالي البحار لمصلحة الدولة الساحلية، بإعطاء الأخيرة سلطة التدخل المادي في هذه المناطق إستثناء من مبدأ حرية الملاحة، وذلك إما لحماية مصلحة عامة دولية، وإما لحماية مصالح الدولة الساحلية الأساسية. وسأتناول بشيء من التفصيل الإستثناءات والقيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة بمنطقة أعالي البحار بشأن حق تدخل الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية ومصالحها الأساسية من أخطار التلوث النفطي الناجم عن السفن، والتي أقرها القانون الدولي العرفي والقانون الدولي العام، وذلك من خلال التطرق لمختلف الإتجاهات التي تبنت أسسا معينة إستندت عليها لتبرير حالة التدخل الدولي للدولة الساحلية، وفقا لما يلي:

(1) والأكد أن حق الملاحة يتجاوز حتى إلى المنظمات الدولية، وهو ما أكدت عليه المادة 93 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بنصها على أن: "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالات الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة".

(2) المادة 91 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 01/92 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 02/92 من الإتفاقية نفسها.

(5) ولقد سبق وأن تناولت بالدراسة القواعد الدولية التي ألزمت السفن بمراجعتها والإلتزام بها بغرض تأمين سلامة السفن وسلامة الأرواح وحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن، راجع المبحث الأول من الفصل الأول من الباب الأول، ص: 26-43.

(6) وهو ما أكدت عليه المادة 02/87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث نصت على أن: "تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها حرية أعالي البحار...".

أولاً: التدخل الدولي للدولة الساحلية في إطار القانون الدولي العرفي

إنصبت تساؤلات عدد من الفقهاء عما إذا كان القانون الدولي يميز لدولة، توجد أمام حالة إستثنائية ألحقت أضراراً بسواحلها، أن تتدخل وراء مياهها الإقليمية لحماية مصالحها المهددة بالتلوث، وما هو الأساس الذي يمكن أن تستند عليه في مثل هذه الحالات للتدخل ضد سفينة لا ترفع علمها، وفي منطقة بحرية يسود فيها مبدأ الحرية؟. من أجل ذلك حاول الفقه الرجوع إلى الأحكام الإتفاقية ذات الصلة، ويتعلق الأمر بإتفاقية جنيف لسنة 1958، بشأن أعالي البحار إلا أن هذه الأخيرة لم تسعفهم في إيجاد أجوبة لكون الإتفاقية، وفقاً لديباقتها، ماهي إلا تدوين للقانون القائم، وتكتفي بالتأكيد في أحكامها، على الإختصاص الخالص لدولة العلم على السفن الحاملة لجنسيتها، وتستبعد أي حل مرن، إلا إذا وجد إتفاق دولي خاص يقضي بإستثناء على هذا المبدأ العام.⁽¹⁾ وعلى الرغم من إختلاف فقهاء القانون الدولي بخصوص الأساس الذس يبنى عليه حق تدخل الدولة الساحلية بمنطقة أعالي البحار للتصدي للكوارث النفطية الناجمة عن السفن، فهناك من أسسه على أساس الحق في الدفاع الشرعي، أو الحق في الحماية الذاتية، أو حالة الضرورة، وهو ما سيتم بشيء من التفصيل فيما يلي :

1- الحق في الدفاع الشرعي

إنتقل الإجتهد الفقهي للبحث عن مجال تطبيق هذا الأساس من الخروج من ميدان قانون البحار، إلى ميدان قانوني أوسع، وكان ذلك في إطار المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة،⁽²⁾ التي تعترف بصفة عامة بحق الدول في الدفاع الشرعي بإعتباره حق طبيعي متأصل، وذلك في إطار المحافظة على حق الدولة في البقاء بإستعمال وسائل وقائية.⁽³⁾ إلا أن جانباً من الفقه ذهب إلى إعتبار أن حق الدفاع الشرعي كحق طبيعي، لا يجوز الإستناد عليه إلا في حالة العدوان، والإستخدام غير المشروع للقوة من قبل دولة ما، ضد دولة أخرى فإنه لا يقبل أن يلزم الميثاق الدولة المعتدى عليها بعدم رد الإعتداء، فهو إستثناء على المبدأ العام، مما يتعين معه ألا يلجأ إليه إلا في حالة دفع الأضرار التي تترتب على الإعتداء في الفترة مابين تحقق وقوعه فعلاً وإتخاذ إجراءات الأمن الجماعي،⁽⁴⁾ وهو ما أكده الأستاذ L.Lucchini، فإنه عند تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، لا يمكن إثارة المادة 51 من الميثاق لضمان حماية الدولة، لأن الدفاع

(1) محمد البراز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2006، ص: 232.

(2) حيث جاء النص كما يلي: "ليس في هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم إذا إعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء "الأمم المتحدة" وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولي، والتدابير التي إتخذها الأعضاء إستعمالاً لحق الدفاع عن النفس،...".

(3) محمد محمود منظاوي، الحروب الأهلية وآليات التعامل معها وفق القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2015، ص: 19.

(4) المرجع نفسه، ص: 20.

الشرعي عبارة عن حق جاء لرد إعتداء مسلح، علاوة على ذلك فإن الإستناد إليه هو عملية مؤقتة، تنتهي حسب الميثاق الأممي بمجرد إتخاذ مجلس الأمن للتدابير الضرورية للحفاظ على السلم والأمن الدوليين.⁽¹⁾

2- الحق في الحماية الذاتية

يذهب فريق من فقهاء القانون الدولي إلى أن حق الدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار لتتخذ الإجراءات الضرورية من أجل الوقاية أو مكافحة خطر جسيم يهددها، وهو إستثناء من تطبيق قانون دولة العلم، يجد أساسه في حق الحماية الذاتية، وليس الحق في الدفاع الشرعي، فالحكومة البريطانية عند إقدامها على إتخاذ قرار التدخل في أعالي البحار ضد السفينة توري كانيون، كان على أساس الإستناد إلى نظرية الحق في الحماية الذاتية، وذلك من أجل ردع الخطر الذي كان يهددها أو لحماية مصالحها الأساسية في زمن السلم، فناقلة النفط الأخيرة لم يثبت عليها أنها قامت بأي تصرف عدواني يستدعي الدفاع الشرعي.⁽²⁾

وفي تفسير لحق الحماية الذاتية الذي يعتبر الأساس لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، يذهب هؤلاء الفقهاء وعلى رأسهم الفقيه Charles De Visscher إلى أن حق الحماية الذاتية ليس بجديد على فقه القانون الدولي حيث يرى سيادته أن الدولة الساحلية تمتلك هذا الحق ولو بالخروج عن مقتضيات القواعد الدولية الإتفاقية أو حتى العرفية، وهو يرى أن هذا الحق ليس حق ضرورة لأن هناك فرق كبير بين حالة الضرورة وحق الحماية الذاتية. فحق الضرورة من وجهة نظره هو حق شخصي وفردى، في حين أن حق الحماية الذاتية يخص الدولة الساحلية كما يخص المجتمع الدولي لأنه يحقق مصلحة عامة، كما أن حق الحماية الذاتية يختلف أيضا عن حق الدفاع الشرعي لأن هذا الأخير مرتبط بفكرة الهجوم في حين لا تتوافر هذه الصفة في حق الحماية الذاتية.⁽³⁾

ومن فقهاء القانون الدولي العرب من يؤيد فكرة الحماية الذاتية بإعتباره حق يحول للدولة الساحلية أن تتدخل في أعالي البحار لتتخذ الإجراءات الضرورية لحماية مصالحها ضد التلوث، ومنهم الدكتور إدريس الضحاك، حيث يرى سيادته أن اللجوء إلى هذا الحق جاء نتيجة طبيعية للنقص الحاصل في كل من الإتفاقيات الدولية العامة والإتفاقيات الجهوية.⁽⁴⁾ بالمقابل شكك بعض أعضاء معهد القانون الدولي في فائدة مفهوم حق الحماية الذاتية، وعلى رأسهم Ch. Rousseau و W.Jenks ، فإن كان هذين الفقيهين لا يعترضان على حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، إلا

⁽¹⁾Lucchini Laurent, « La pollution des mers par les hydrocarbures : Les convention de Bruxelles de novembres 1969 ou les fissures du droit international classique », JDI, N°4/1970, p:813, et voir aussi : Albert E. Utton, "Protective Measures and the "Torrey Canyon"", Issue 3, Volume 9, B.C.L.Rev.613, 1968, p : 623.

⁽²⁾L'annuaire de l'institut de droit international 1969, Tome I, p : 652.

⁽³⁾عبد الله شعت، المرجع السابق، ص: 86 و 87.

⁽⁴⁾إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص: 672.

أثما يتحفظان على الأسباب التي يتم اللجوء إليها لتبرير هذا التدخل، كونه يمكن أن يخلق جانبا من التعسف،⁽¹⁾ فقد أبدى الفقيه Ch. Rousseau رأيه إذ يرى أن عدم دقة مضمون هذا المفهوم من شأنه أن: "يؤدي إلى تعسفات كثيرة وخطيرة"، وهو ما أكده أيضا C.Douay والذي يرى بدوره أن: "حق التدخل في أعالي البحار هو إمتياز يمكن أن يؤدي إلى إنتهاكات، ويؤدي إلى سوء المعاملة".⁽²⁾

رغم كل تلك الترددات والتخوف من تعسف الدولة الساحلية عند تدخلها لمواجهة الأخطار البيئية التي قد تتسبب فيها السفن، إلا أنه وبعد المناقشات التي تمت في إطار معهد القانون الدولي بدورته التي عقدت في أدنبرة، جاء الأخير بقرار ليخول فيه لأية دولة ساحلية (تتعرض سواحلها أو مصالحها ذات العلاقة لخطر جسيم وداهم من التلوث أو التهديد بخطر التلوث عقب حصول كارثة بحرية يتوقع منها أن تخلق نتائج جسيمة، أن تتخذ التدابير الضرورية لمنع وخفض أو إزالة ذلك الخطر...)⁽³⁾.

كما أصبح للدولة الساحلية بموجب هذا الأساس الحق في أن تتخذ بصفة إنفرادية وبواسطة قوانينها الوطنية الإجراءات المناسبة للوقاية قدر المستطاع من التلوث الناتج عن الحوادث، وعلى الرغم من أن مثل هذه الإجراءات وقتية وخاصة، وتطبق عند الحوادث، فإنه إستنادا إلى حق الحماية الذاتية فإن من الدول الساحلية من لم تكتف بذلك، بل شرّعت قوانين وطنية تنظم هذه الإجراءات.⁽⁴⁾

(1) L'annuaire de l'institut de droit international ,op.cit, p: 260.

(2) Claude Douay, Le droit de la mer et la preservation du milieu marin, RGDIP, Tome 84, 1980, p : 192.

(3) L'annuaire de l'institut de droit international ,op.cit, p: 375.

(4) يعتبر القانون الكندي الصادر في 1970/02/26 بشأن حماية المناطق الشمالية والمياه المجاورة للجرف القاري ومياه جزر الشمال الكندية، من أول القوانين التي ظهرت تأكيدا لإستعمال الدولة الساحلية حق الحماية الذاتية في حماية مصالحها ضد التلوث البحري في مناطق تعتبر بحكم موقعها من أعالي البحار، حيث يقضي هذا القانون بمنع التلوث في منطقة محمية من التلوث يصل عرضها حول الأرخبيل الكندي في المياه الذكورة إلى مائة ميل، وإن كان القانون الكويتي الصادر في سنة 1964 قد نص على وجود منطقة محمية من التلوث تمتد إلى 100 ميل فيما وراء الحدود الإقليمية. إلا أنه قد تناول هذا النص ضمن نصوص القانون المتعددة والتي تهدف في المقام الأول لحماية المياه الداخلية ومنطقة البحر الإقليمي لدولة الكويت ضد التلوث البحري، هذا وتعتبر الدول العربية من الدول السبابة لإقرار مبدأ الحماية الذاتية على الصعيد الدولي، حيث يقضي القانون العماني رقم 74/34 الصادر بتاريخ 01 جانفي 1975، والمتعلق بمراقبة تلوث مياه البحر في فصله الأول بأن هناك مناطق محمية من التلوث يصل عرضها 38 ميلا ابتداء من الحدود الخارجية للمياه الإقليمية، حيث تعتبر مناطق محمية من التلوث، ويمنع على السفن تصريف أية مخلفات نفطية أو غير ذلك فيها. للتفصيل راجع: إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص: 672.

3- حالة الضرورة

يقصد بحالة الضرورة وفقا لأحكام القانون الدولي العام بأنها: "الحالة التي لم تتوفر فيها الدولة قطعاً وسيلة أخرى لصيانة مصلحة أساسية مهددة بمخطر شديد وشيك الحدوث غير وسيلة إتخاذ سلوك غير مطابق لما يقتضيه إلتزام دولي تجاه دولة أخرى".⁽¹⁾

أما عن الطبيعة القانونية لحالة الضرورة فقد جرت محاولات عديدة سواء على مستوى فقهاء القانون الدولي القدامى أو على مستوى الفقهاء المحدثين حول تحديد الطبيعة القانونية لحالة الضرورة، هل هي حق يخول للدولة التي تحتج بالضرورة بأنها إنما تفعل ذلك فإنها تفعله إستناداً إلى حق ذاتي أو أن الضرورة هي حالة تنازع بين مصلحة مهما كانت أساسية وحق ذاتي من جهة أخرى. ولكن لجنة القانون الدولي أنهت الجدول الفقهي حول تحديد الطبيعة القانونية لحالة الضرورة في تقريرها السابق، حيث رأت اللجنة أنه لا يمكن إعتبار الضرورة حق تستند الى حق ذاتي يخول للدولة التي تحتج بها، إنما وإن كانت فعلت ذلك فإنها تفعله إستناداً إلى حق ذاتي، وذلك لأن الضرورة تختلف عن مضمون الحق الذاتي، فالأخير يعني إمكانية مطالبة شخص آخر قانوناً بخدمة أو سلوك معين، وهذا الأمر يختلف عن حالة الضرورة لأن من يحتج بها لتبرير فعله لا يطالب شخص آخر بأي مطالب أو خدمة أو سلوك معين.

وبناء على ذلك فإن اللجنة رأت الضرورة هي حالة تنطوي على تنازع بين قاعدتين نظريتين مختلفتين، كل منهما تحمي مصلحة ما، ولا يمكن إحترامهما في آن واحد لظروف عرضية، وإحدى القاعدتين هي تلك التي تنص على حالة الضرورة.⁽²⁾

وبعد مناقشات ومشاورات مستفيضة من قبل أعضاء لجنة القانون الدولي خلال الدورة الثانية والثلاثون لبحث مدى إمكان إعتبار حالة الضرورة من المبادئ المستقرة في القانون الدولي من خلال الممارسات الدولية والآراء الفقهية، وأحكام المحاكم الدولية، توصلت اللجنة إلى أن مبدأ الضرورة له جذور عميقة في نظريات القانون العامة.⁽³⁾ وبناء على ذلك أدرجت اللجنة حالة الضرورة في إطار الفصل الخامس المعنون بالظروف النافية لعدم المشروعية من مشروع المواد الذي أسفرت عنه إجتماعاتها في دورتها السابقة. حيث نصت المادة 33 منه على ما يلي :

"1- لا يجوز لدولة أن تحتج بالضرورة كمبرر لنفي عدم المشروعية عن فعل غير مطابق لإلتزام دولي لتلك الدولة إلا في الحالتين التاليتين:

(أ) - في حالة كون هذا الفعل هو السبيل الوحيد أمام هذه الدولة لصون مصلحة أساسية من خطر جسيم ووشيك

يتهددها؛ و

(1) Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, Yearbook of the international law comition, Part two, Volume II, United Nations, New York, 1981, p: 34.

(2) Ibid, p: 35.

(3) Ibid, p: 35 et 36.

(ب)- في حالة كون هذا الفعل لا يؤثر تأثيراً جسيماً على مصلحة أساسية للدولة أو للدول التي كان الإلتزام قائماً إتجاهها، أو للمجتمع الدولي ككل.

2- لا يجوز في أية حالة أن تحتج دولة بالضرورة كمبرر لنفي عدم المشروعية:

(أ)- إذا كان الإلتزام الدولي المعني ينفي إمكانية الاحتجاج بالضرورة؛ أو

(ب)- إذا كانت الدولة قد أسهمت في حدوث حالة الضرورة⁽¹⁾.

ويلاحظ على النص السابق، أن اللجنة بعد أن أدرجت حالة الضرورة بإعتباره ظرفاً يمكن أن ينتفي به عدم المشروعية من فعل غير مطابق لما يتطلبه إلتزام دولي، كانت حريصة على أن يتضمن النص أيضاً الشروط التي يجب أن تتوافر كلها ليتمكن لدولة ما، أن تحتج بوجود حالة ضرورة مقبولة، يمكن لها أن تبرر على أساسها سلوكاً غير مطابق لما يتطلبه إلتزام دولي. ويمكن إجمال هذه الشروط فيما يلي:

- الشرط الأول: يجب أن تكون الدولة التي تحتج بحالة الضرورة معرضة لخطر بالغ الشدة، يهدد مصلحة أساسية لها، بمعنى أن يكون هذا الخطر لم يمكن تلافيه بوسيلة أخرى، ولو كانت أكثر كلفة.

- الشرط الثاني: يجب ألا تكون الدولة التي إحتجت بقيام حالة الضرورة لصالحها هي نفسها أثارت عمداً أو تهاونا حدوث حالة الضرورة هذه.

- الشرط الثالث: يجب أن تكون المصلحة المضحى بها بإسم الضرورة أقل أهمية من المصلحة المراد حفظها.⁽²⁾

ومن جميع ما تقدم، ونظراً لأهمية هذا الأساس بإعتباره من أهم المبادئ القانونية التي لاقت تطبيقات كثيرة في الساحة الدولية، فإنني سأتناول الممارسة القضائية الدولية لحالة الضرورة وموقف الفقه الدولي منها، ومدى تطبيقها فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحري النفطي في مناطق أعالي البحار، وذلك فيما يلي:

أ- الممارسة القضائية الدولية لحالة الضرورة وموقف الفقه الدولي منها: سأتطرق بإيجاز إلى أحكام القضاء

الدولي المتعلقة بمبدأ حالة الضرورة، وموقف فقهاء القانون الدولي منها، وذلك فيما يلي:

- الممارسة القضائية الدولية لحالة الضرورة: من مراجعة أحكام القضاء الدولي نجد أن هناك قضايا أثرت أمام

المحاكم الدولية، وإحتجت فيها الدول بحالة الضرورة لتبرير سلوك غير مطابق لإلتزام دولي عربي أو إتفاقي، ومن أهم هذه القضايا ما يلي:

⁽¹⁾Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, op.cit, p: 34.

⁽²⁾عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 91.

القضية التي نشأت سنة 1910، بين الشركة العامة للأودونيك الفرنسية وحكومة فنزويلا،⁽¹⁾ عندما اضطرت هذه الأخيرة لإنهاء العقد مع الشركة الفرنسية لتفادي ضرر جسيم محقق بها ويتمثل في خطر الحرب المقتضية التي كانت سوف تنشب مع جارتها كولومبيا، وقد قرر الحكم الأكبر "بلوملي" أنه: "يجوز دوليا لفنزويلا في حالة الظروف الإستثنائية فسخ عقد الإمتياز مع الشركة الفرنسية إستنادا إلى حالة الضرورة مع الإعتراف للشركة في حقها في التعويض بسبب عواقب هذا الفسخ المشروع دوليا".

وهناك قضايا دولية تعرض فيها القضية إلى الإعتراف بحالة الضرورة لتبرير سلوك غير مطابق للإلتزام دولي، على الرغم من أن الدول المدعى عليها لم تحتج بحالة الضرورة، ولعل من أهم هذه القضايا هي قضية الباخرة البريطانية "ومبلدون".⁽²⁾

وتتلخص وقائع القضية في أنه أثناء الحرب الروسية البولندية من سنة 1920-1921 حظرت السلطات الألمانية على الباخرة البريطانية "ومبلدون" التي إستأجرتها شركة فرنسية، والتي كانت تنقل الذخيرة وغيرها من العتاد الحربي إلى بولندا للمرور بقنال كييل، وقد زعمت السلطات الألمانية أن مرور الباخرة عبر المياه الألمانية مناف لموقف الحياد الذي إتخذته ألمانيا في الحرب بين بولندا وروسيا، ولكن الحكومة الفرنسية بإعتبارها مستأجرة للسفينة إحتجت بإستنكارها عدم مطابقة السلوك الألماني للمادة 380 من معاهدة فرساي بشأن المرور في قنال كييل، ورفعت المنازعة إلى محكمة العدل الدولية، وقد وقفت المملكة المتحدة وإيطاليا واليابان الذين شاركوا في هذه المعاهدة إلى جانب فرنسا في المحكمة الدولية. وكانت المسألة التي نوقشت عند عرض القضية أساسا هي معرفة ما إذا كان التدبير الذي قرره السلطات الألمانية إزاء الباخرة ممنوعا أو غير ممنوع بمقتضى نص المادة 380 من معاهدة فرساي، وأثبتت المحكمة في قرارها المؤرخ في 17 أغسطس 1923 بأن هذا المنع موجود، وأنها لم تنكر أبدا إلتزامات ألمانيا بصفتها دولة محايدة.⁽³⁾ ولقد جاء في قرار المحكمة بأنه كان للحكومة الألمانية أيضا هذا المنع نظرا لتوافر حالة الضرورة الذي كان يجوز أن تحتج به أيضا ألمانيا لتبرير موقفها.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ تعود وقائع هذه القضية في أن الشركة الفرنسية كانت قد حصلت على إمتياز لإستغلال معادن، وإنشاء شبكة نقل في منطقة واسعة كانت الحكومة الفنزويلية تعتقد أنها صاحبة السيادة عليها، ولكن إتضح أن الأراضي التي أبرمت بشأنها عقود الإمتيازات كانت كولومبيا تعتبرها ملكا لها، لذا دفعا لنشوب حرب مع جارتها كولومبيا فسخ العقد وأرجعت إلى كولومبيا الأراضي التي شتمتها فنزويلا بسيادتها خطأ. راجع:

Reports of international arbitral award, Recueil des sentences arbitrales, Mixed claims commission France – Venezuela constituted under the protocol signed at washington on 27 February 1903, Volume X, United Nations, pp: 03-08.

⁽²⁾ Cour permanente de justice internationale, Audience du 17 août 1923, Dossier E. b, Rôle III, p: 18.

⁽³⁾ Ibid, p: 21 et 22.

⁽⁴⁾ Ibid, p: 33.

- موقف فقهاء القانون الدولي من حالة الضرورة: فيما يتعلق بموقف الفقه الدولي بشأن قبول أو عدم قبول حالة الضرورة بوصفها من الظروف التي من شأنها أن تنفي عدم المشروعية عن فعل دولة لا يطابق إلتزام دولي، يمكن القول أنه يلاحظ أولاً أن الفكرة التي مفادها أن الضرورة يمكن أن تبرر إستثنائياً سلوك دولة بما يخالف إلتزام دولي، قد إعتترف بها الفقه الدولي صراحة، ولكن في إطار بحث يمتزج فيه تحليل القانون الداخلي وتحليل القانون الدولي.⁽¹⁾

ومن الفقهاء الذين إعترفوا بوجود حالة الضرورة كمبدأ من مبادئ القانون الدولي إذا توافرت شروطها، الفقيه "جروسيوس" في القرن السادس عشر، والفقيه Wolf في القرن السابع عشر، والفقيه Vattel في القرن الثامن عشر. وظهرت في القرن التاسع عشر الجهود الأولى لبعض مؤيدي إتجاه قبول حالة الضرورة، بإعتبار الضرورة من الظروف التي تنفي عدم المشروعية عن فعل دولة لا يطابق إلتزام دولي، ولكن على أن يصحب الإعتراف بعذر الضرورة تبرير مبدئي، كذلك شهد القرن التاسع عشر أول إتجاه فقهي يتزعمه الفقيه "وستوك" ينكر إقرار عذر الضرورة في الفكر القانوني الدولي بحجة أن إقرار عذر الضرورة سوف يجعل من القانون الدولي كلمة فارغة، إذ يكفي لدولة أن تستظهر بالمصلحة العامة لتتخلص من واجب الإضطلاع بالإلتزامات التي تعهدت بها. وفي القرن العشرين زاد بالتدرج أنصار هذا الإتجاه، وإن ظل على الرغم من هذه الزيادة أقل بكثير من مؤيدي إعتبار حلة الضرورة إحدى المبادئ القانونية الهامة في القانون الدولي، ولكن أنصار الرأي المعارض لفكرة حالة الضرورة تراجعوا عن رأيهم السابق تحت ضغط وتزايد أنصار الإتجاه الأول، حيث قام الفقيه Verdross بالتأكيد على أن معارضي الإعتراف بعذر الضرورة بوصفه مبدأ من مبادئ القانون الدولي، وجدوا أنفسهم مستعدون في النهاية للإعتراف بعذر الضرورة في حالات مقصورة على بعض المجالات الخاصة في القانون الدولي تكون أقل حدة من تلك التي تكون مسرحاً لما يستنكر من وجوه سوء الإستعمال.⁽²⁾

ب- حالة الضرورة ومدى تطبيقها على الحوادث النفطية بمنطقة أعالي البحار: فقد أثبتت جميع البدائل المعقولة غير العملية أو الفاشلة (قرار حرق شحنة توري كانيون، على الرغم من أنه يمكن أن يؤدي إلى تدميرها بالكامل،" أن عملية قبلة الباخرة كانت ضرورة تبرر إستخدام القصف كوسيلة وقائية تتناسب مع الخطر المهدد.⁽³⁾ وهو ما أكدته أيضاً لجنة القانون الدولي، حيث إعتبرت أن تدخل الحكومة البريطانية بقنبلة الباخرة في عرض البحر، ما هو إلا إستعمال لحق الضرورة بإعتباره من الظروف النافية لعدم المشروعية في القانون الدولي.⁽⁴⁾

وعلى الرغم من أن مالك السفينة لم يحتج ضد عمل الحكومة البريطانية، إلا أن موقفها من وجهة نظر اللجنة يتسم بالمشروعية، ولقد أيدت كل الإتجاهات الفقهية حتى يومنا هذا، الإتجاه السابق الذي أقرته اللجنة، إعتبرت أن هذا الحادث يعتبر تطبيقاً نموذجاً لحالة الضرورة بإعتباره مبدأ مستقراً من مبادئ القانون الدولي.

(1) عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 95.

(2) المرجع نفسه، ص: 96.

(3) Albert E. Utton, op. cit, p : 625.

(4) Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, op.cit, p: 36.

وقد وقعت في أعقاب حادثة الباخرة "توري كانيون" صكوكا تعاهدية تنص على أن الدولة الساحلية يجوز لها أن تتخذ في عرض البحر، التدابير الضرورية لحماية سواحلها والمصالح المتصلة بها من خطر تلوث جسيم وشيك الحدوث، ناتج عن حادث بحري، وهو ما تناولته إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي.

ولكن هناك سؤال يفرض نفسه في دراستي هذه مفادها: هل يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل إستنادا لمبدأ الضرورة بمناطق بحرية خاضعة لسيادة دولة أخرى في حالة الحوادث البحرية الناتجة عن التلوث النفطي للعمل على حد آثار هذا الحادث؟.

على الرغم من أن الأستاذ عبد الهادي محمد العشري يرى أن اللجنة قد أقرت برأيها السابق، مبدأ يعتبر على قدر خطير، وخاصة فيما يتعلق بحق دولة ما التدخل ليس في عرض البحر فحسب، بل أيضا يمكن أن يصل التدخل في المناطق التي تخضع للسيادة الإقليمية لدولة أخرى إستنادا لحالة الضرورة لمنع خطر محقق بها، وما ينطوي عليه هذا الرأي من مساس خطير بالسيادة الإقليمية للدول، إلا أنه يؤيد وجهة نظر أعضاء اللجنة في الإتجاه السابق،⁽¹⁾ طالما توافرت شروط حالة الضرورة مجتمعة، وفقا لما جاء بنص المادة 33 من الفصل الخامس من مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها الثانية والثلاثون،⁽²⁾ وأنا أؤيد بدوري وجهة النظر هذه، لأن حصر تدخل الدولة الساحلية لمواجهة الكوارث النفطية الناجمة عن السفن بمنطقة أعالي البحار فقط، كما لو أن الملوّثات النفطية تعرف حدودا قانونية، وبمعنى إنتقال آثارها من منطقة إلى أخرى، لذا يجب علينا تغليب المصلحة الجماعية وحماية البيئة البحرية، على أن تراعي الدولة المتدخلة ممارسة إجراءات التدخل.

ثانيا: التدخل الدولي للدولة الساحلية في إطار القانون الدولي الإتفاقي

سأحاول التمييز بين مرحلتين، مرحلة ما قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ومرحلة بعد إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، وذلك فيما يلي:

1- مرحلة ما قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

سبق وأن بينت أن القانون الدولي التقليدي للبحار والمتمثل في إتفاقيات جنيف لسنة 1958، وخاصة إتفاقية أعالي البحار خلت من أي نص ينطوي على تدخل الدولة الساحلية بمنطقة أعالي البحار لمواجهة الحوادث النفطية، بإستثناء ما تضمنته بعض نصوصها التي ألفت على عاتق الدول مكافحة تلوث البيئة البحرية، والعمل على وضع أنظمة

⁽¹⁾ عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 341 و342، وراجع أيضا:

Albert E. Utton, op.cit, p : 623.

⁽²⁾ Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, op.cit, p : 34.

لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن وأنابيب البترول،⁽¹⁾ وكذلك أحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 وتعديلاتها OILPOL، إلى أن وقعت كارثة ناقلة الزيت الليبيرية توري كانيون، وتركت أثرا كبيرا على الدول التي تأثرت بالتلوث الناجم عن غرقها، وتدمير السلاح الملكي البريطاني لها، ولفت أنظار الرأي العام العالمي إلى خطورة ظاهرة تلوث البيئة البحرية في المناطق التي لا تقع تحت الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فتم التوقيع في سنة 1969 بروتوكول على إتفاقية دولية خاصة تسمح بتدخل الدولة الساحلية، في أعالي البحار لمكافحة التلوث النفطي المهدد من جراء حادث بحري.⁽²⁾ وجاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بعد هذا الحادث لتمثل ثورة حقيقية في عالم القانون الدولي للبحار، حيث أقرت هذه الإتفاقية ولأول مرة حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار على خلاف القواعد العامة لمكافحة التلوث، حيث تناولت هذه الإتفاقية وبيّضت الحق في التدخل في أعالي البحار في حالات الحوادث البحرية التي ينجم عنها تلوث أو احتمال تلوث بزيوت البترول.⁽³⁾

ولقد تناولت ديباجة الإتفاقية السابقة توضيح الأسباب التي دعت إلى عقدها، فأشارت إلى أنه: "إنطلاقا من إحساس الدول الأطراف فيها بحاجتهم إلى حماية مصالح شعوبها، وحماية شواطئها من النتائج الخطيرة الناجمة عن الحوادث البحرية والتي ينتج عنها تلويث البحر والسواحل بالزيت، وإقتناعا منها بأن هذه الظروف ذات الطابع الإستثنائي لحماية مثل هذه المصالح قد تفرض إتخاذ تدابير لا تمس مبدأ حرية أعالي البحار".⁽⁴⁾

وهكذا فمن الخطأ الإعتقاد أن مبدأ حرية البحار صارم إلى حد عدم إمكانية تكيفه مع الظروف الجديدة الناتجة عن الآثار السلبية للتطور التكنولوجي فكما يقول الأستاذ J. Y. Mouri فإن: "حق التدخل قد تم تسويته في إطار مبدأ حرية البحار... لأن حرية الجميع كما أن سيادة الجميع هما مفهومين نسبيين، لأن أهلية ممارستها من قبل شخص يجد من أهلية الآخرين. والسفينة التي تعرضت لحادث بحري، قد خلقت وضعية خطيرة بالنسبة للمستعملين الآخرين للبحر، وبالتالي فلا يمكنها أن تدعي بأنها أخذت في الحسبان المصلحة التي تمثلها حرية أعالي البحار بالنسبة للدولة الساحلية، كما ليس بإستطاعة دولة العلم أن تتضايق من التدابير التي إتخذتها الدولية الساحلية لحماية سفنها من الأضرار التي تهدده".⁽⁵⁾

(1) المادة 24 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(2) Lawrence R. Lanctot, "Marine pollution : A critique of present and proposed international agreements and institution – a suggested global oceans' environmental regime", Hastings law journal, Volume 24, 1972, p: 80.

(3) سامح عبد القوي السيد عبد القوي، المرجع السابق، ص: 264.

(4) راجع ديباجة إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(5) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 237.

وفي نفس الاتجاه مسار الأستاذ إدريس الضحاك الذي إعتبر أن النظام القانوني للبحر يمكن إختصاره في مبدأ الحرية الذي تتفرع عنه مجموعة من الحريات على رأسها حرية الملاحة... غير أن الحريات غير مطلقة، فهي مقيدة بمبدأ عام هو المراعاة بشكل معقول لصالح الدول الأخرى، أي أن إستعمال الحرية هو حق نسبي مقيد بعدم التعسف في إستعماله بشكل يمس مصالح الآخرين، لكن نسبة الإستعمال المذكورة لم تطبق بالشكر المرغوب، ولذلك تدخل القانون الدولي لتنظيم بعض الأنشطة التي يؤدي القيام بها أو التعسف فيها إلى الأضرار بمصالح الآخرين⁽¹⁾.

وهكذا فإن المنظور العملي الذي تبناه المفاوضون أثناء المؤتمر، جعلهم لا يتعرضون لبحث الأساس النظري لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار بغرض ضمان حماية سواحلها من التلوث. علاوة على ذلك فقد إعتبر عدد من الدارسين أنه مثل هذا الحق موجود من قبل، وخارج أي إعترا ف إتفاقي به، أي أن حق التدخل كان قائما كمبدأ من المبادئ العامة للقانون قبل تكريسه من طرف إتفاقية بروكسل لسنة 1969. حيث أن مسألة معرفة ما إذا كان يحق للدول الساحلية في التدخل وراء بحرهما الإقليمي سوابق في القانون الدولي، لم يتم مناقشتها سوى بشكل موجز في إتفاقية بروكسل، إذا كانت المسألة التي شغلت المفوضين هي مدى سلطات التدخل التي ستمتع بها الدولة الساحلية في أعالي البحار. لهذا وكما ذكرت J.J De la Rochere، كان الهدف الرئيسي لإتفاقية بروكسل لسنة 1969، هو إرساء شروط من شأنها منع الدولة الساحلية من إتخاذ تدابير إنفرادية تعسفية⁽²⁾.

وبناء على ذلك أرسى الإتفاقية السابقة بعض الأحكام الهامة التي أدت إلى تقرير حق الدول الأطراف فيها في التدخل بأعالي البحار، بإتخاذ ما تراه ضروريا من تدابير تحول بها دون تعرض شواطئها أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي المترتبة على الكوارث البحرية التي تتعرض لها السفن والناقلات.

2- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وتدخل الدولة الساحلية بأعالي البحار لمكافحة التلوث

النفطي الناجم عن السفن

أسفرت المناقشات والإقتراحات المقدمة إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عن إقرار نص يتعلق بحق تدخل الدولة الساحلية لحماية مصالحها في حالة حادث بحري، وذلك بدءا بالنص الوحيد غير الرسمي للتفاوض المعدل في سنة 1976، إلى إقراره بصفة نهائية لسنة 1978، بعدما أدخلت عليه التعديلات الفرنسية المقترحة والمقدمة إلى المؤتمر على إثر حادث السفينة Amaco-Codiz لسنة 1978⁽³⁾، حيث جاء هذا النص في الصياغة النهائية له، وأعطى للدولة الساحلية الحق بالتدخل في حالات الحوادث البحرية أو الأعمال المتصلة بها، فقد جاء النص وفقا لما يلي: "ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه والإتفاقي في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرهما الإقليمي

(1) إدريس الضحاك، الرجوع السابق، ص: 366.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 239.

(3) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 325.

تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يفسر عن آثار ضارة كبرى".⁽¹⁾

ويلاحظ على النص السابق أن الإتفاقية قد وسعت من سلطات الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار في حالات الحوادث البحرية التي ينجم عنه أو يحتمل أن ينجم عنها تلوث للبيئة البحرية يؤدي إلى الإضرار بمصالح الدولة الساحلية، وتمثل مظاهر التوسع في سلطة الدولة الساحلية في التدخل، وفقا لنص المادة 221 وعملا بالقانون الدولي العربي أو الاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها من التلوث، فالأمر هنا لم يعد قاصرا على أن تتخذ فقط تدابير لحماية مصالحها مثلما جاء في نص إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، بل إن الدولة الساحلية بالإضافة إلى كونها تملك الحق في إتخاذ التدابير المناسبة، لها أن تطبق إجراءات تضمن سلامة مصالحها تتناسب مع الضرر الفعلي أو الداهم الذي تتعرض له، وهذا ما يفهم من لفظ "وتنفذ" بالإضافة إلى كلمة "تتخذ"، وهي بلا شك إضافة تنطوي على مفهوم واضح لتوسيع إختصاصات الدولة الساحلية في هذا الصدد.⁽²⁾

وهذا النص يعطي للدولة الشاطئية، لأن الإشارة إلى حق الدولة الساحلية في التدخل وفقا لقاعدة دولية عرفية، تعني إشارة إلى حالة الضرورة التي تعتبر مبررا للتصرف على خلاف ما تقضي به قواعد القانون الدولي، وما تفرضه من إلتزامات على عاتق الدولة، طالما كان ذلك الخروج وتلك المخالفة هي السبيل الوحيد إلى صيانة بقاء الدولة، أو حماية مصالحها الحيوية. وعلى الرغم من الخلافات التي تثيرها تلك القاعدة في إطار القانون الدولي العربي، وخاصة حول مداها وضوابطها، فإن مثل هذا النص كان ولا شك تعبيرا عن الرغبة في ضمان حق الدولة في التصرف خارج نطاق بحرها الإقليمي لمواجهة أحوال الحوادث البحرية الكبرى، التي تؤثر تأثيرا فادحا على البيئة البحرية للدولة الساحلية.

ويستعرض موقف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، من موضوع التدخل في أعالي البحار، يمكن القول بأنه كان هناك إتجاه من قبل الدولة الساحلية، وبعض الدول البحرية الكبرى مثل بريطانيا وفرنسا أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار يؤيد توسيع سلطة الدولة الساحلية في التدخل لحماية مصالحها ضد التلوث الذي يهددها في حالات الحوادث البحرية.⁽³⁾ وتجلى هذا الإتجاه في نص الإقتراح الذي قدمه الوفد الفرنسي في المؤتمر على ضوء حادثة Amaco-Cadiz الذي تضمن ضرورة توسيع سلطة الدولة الساحلية في التدخل فيما وراء البحر الإقليمي في تلك الأحوال.

(1) المادة 01/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 326 و327.

(3) صلاح الدين عامر، "القانون الدولي الجديد للبحار"، المرجع السابق، ص: 529.

وقد أخذ نص المادة 221 من الإتفاقية بالمبدأ الذي عبرت عنه إتفاقية بروكسل لسنة 1969، ولكنه توسع في سلطة الدولة الساحلية في التدخل، ومع التشديد على الهدف الرئيسي من التدخل وهو حماية البيئة البحرية، وتحرير تلك السلطة من القيود التي كانت تحيط بها في إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بحيث بات يمكن للدولة في ظل النص الجديد أن تتدخل لمواجهة خطر التلوث أو نذره، وتستطيع أن تتدخل بكافة أنواع التدابير، بشرط أن تكون تلك التدابير متناسبة مع الخطر الفعلي أو الداهم الذي يهدد شواطئها بالتلوث.⁽¹⁾

وهكذا يتضح أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، سارت على نفس الإتجاه الذي تبنته إتفاقية بروكسل لسنة 1969، وتحويل للدولة الساحلية سلطات بشأن التدخل بمنطقة أعالي البحار للتصدي للحوادث البحرية النفطية التي تتسبب فيها السفن، مستخلصة الدروس من طبيعة وحجم الأضرار التي خلفتها عدد من الكوارث البحرية، إبتداءً من حادثة ناقلة النفط الليبيرية "توري كانيون" لسنة 1967.

المطلب الثاني: نطاق تطبيق حق التدخل الدولي

يقصد بنطاق تطبيق حق التدخل، الشروط التي حددها القانون الدولي والتي تجيز للدولة الساحلية إتخاذ التدابير الضرورية لمكافحة التلوث المهديد لبيئتها البحرية ومصالحها المرتبطة بها، وهي شروط تم تحديد مفهوم الحوادث البحرية (الفرع الأول)، والسفن المعنية بعملية التدخل (الفرع الثاني)، ونوع المادة الملوثة (الفرع الثالث)، وطبيعة الضرر المترتب عنها (الفرع الرابع).

الفرع الأول: مفهوم الحوادث البحرية

يقتضي تحديد مفهوم الحوادث البحرية من حيث تعريف الحادث البحري (أولاً)، ثم تبيان أسباب وقوعها (ثانياً)، وهو ماسيتم التطرق إليه فيما يلي:

أولاً: تعريف الحوادث البحرية

عرفت إتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1969، بشأن التدخل بأعالي البحار لمواجهة الكوارث البحرية الناتجة عن التلوث النفطي، الحادث البحري بأنه يتمثل في: "تصادم السفينة، أو جنوحها إثر أي حادث ملاحى آخر، أو أية حوادث أخرى تقع على ظهر السفينة أو خارجها، ينشأ عنه ضرر مادي أو تهديد بحدوث ضرر مادي للسفينة أو

(1) حيث جاءت المادة 01/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، كالتالي: "ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه والإتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج البحر الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة."

بمحملتها"⁽¹⁾، وهو التعريف الذي أوردته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث عرفت الحادث بأنه: "أي حادث أو مجموعة حوادث تقع على ظهر السفينة أو خارجها، ويترتب عنها الإضرار بالإنسان أو الحيوان، أو البيئة البحرية أو يهدد بحدوث خطر بحري آخر، وتشمل التصادم والغرق والجنوح وخلافه"⁽²⁾. وهو تعريف واسع يهتم بالحوادث التي تتعرض لها السفينة، والتي تتعرض لها السفينة، والتي تؤدي إلى إحداث تلوث بحري، سواء تعلق الأمر بحوادث هامة كالجنوح أو الحوادث الأقل أهمية مثل الأعطاب، التي تقع على متن السفينة، والتي تؤدي إلى حصول أضرار مادية أو تدهور بحصول مثل هذه الأضرار. إلا أن لجوء القانون الدولي إلى ربط حق تدخل الدولة الساحلية بتعرض السفينة لحادث بحري، يجعل من حق التدخل في أعالي البحار محصورا في حالات التلوث الطارئ، وهو ما يعني حسب تأويلات عدد من الدارسين، أن حق التدخل لا يطبق في حالة الإطلاق العمدي للنفط.

وهكذا إذا تعرضت سفينة معينة لحادث بحري يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار، إلا أن إتفاقية بروكسل لم تشر إلى مكان الحادث البحري المسبب للتلوث، وهو ما يفيد أنه يجوز ممارسة حق التدخل مهما كانت المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، إذ كما يتبين من أشغال مؤتمر بروكسل -وأكدت على ذلك بالخصوص بعض الدول مثل أندونيسيا- فإنه يحق للدول الساحلية إتخاذ تدابير ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، حتى لو وقع الحادث في المياه الإقليمية لدولة أخرى. ذلك وكما يوضح J.P. Queneudec: "فإن من شأن التيارات البحرية القوية أن تدفع إلى المياه الدولية بمحطام السفينة التي تعرضت لحادث بحري في المياه الإقليمية لدولة معينة".

وبالطبع، فإن القواعد المنظمة لحق التدخل في الحالات الطارئة التي حددتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969، لا تطبق من الناحية الجغرافية إلا بالنسبة للبحر العالي كإستثناء على مبدأ حرية الملاحة الذي تستفيد منه السفن تقليديا في هذه المنطقة، وهو ما يفيد أن هذه القواعد الإتفاقية الخاصة لا تطبق في البحر الإقليمي لأن هذه المنطقة البحرية تخضع لسيادة الدولة الساحلية، كما يقضي بذلك القانون الدولي العرفي والإتفاقي. لكن المشكل المثار هنا بعد تطور القانون الدولي وإتجاهه إلى إقرار مفهوم المنطقة الإقتصادية الخالصة منذ أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث طرح التساؤل عما إذا كانت أحكام إتفاقية بروكسل بشأن التدخل قابلة للتطبيق في هذه المنطقة الجديدة، ورفع اللبس، فقد تبين من أشغال المؤتمر الثالث، وكما عكست إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن القواعد الخاصة بحق الدولة الساحلية في التدخل في حالة تعرض السفينة لحادث بحري، تطبق خارج البحر الإقليمي. وهو ما يعني بصريح العبارة أن نطاق تطبيق هذه القواعد يشمل البحر العالي، وأيضا المنطقة الإقتصادية الخالصة، وإن إكتفت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار،

(1) المادة 01/02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(2) المادة 02/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

بمذه العبارة الموجزة للرد على ذلك التساؤل، فإنه الأستاذ محمد البراز يرى أنه يجب تطبيق هذه القواعد، في هذه المنطقة البحرية الأخيرة بمرونة أكبر لصالح الدولة الساحلية، التي تمتلك في هذه المنطقة حقوق سيادية.⁽¹⁾

ثانياً: أسباب الحوادث البحرية

أسباب الحوادث البحرية، هي مجموعة العوامل التي أدت إلى وقوع الحادث، وهذه الأسباب قد ترجع إلى العنصر البشري، وقد ترجع لعيب في السفينة ذاتها أو إلى الآخرين.

ويمكن تعريف السبب بأنه كل فعل أو تصرف أو حادثة يمكن أن تؤدي إلى الحادثة البحرية، بحيث يمكن القول بأنه دون هذا السبب لما وقعت الحادثة البحرية، أم ما كانت بمذه الدرجة من الخطورة والآثار.⁽²⁾

وفي هذه الجزئية سيتم التعرض لأسباب الحوادث البحرية النفطية التي تتسبب فيها السفن في النقاط التالية:

1- عدم مراعاة قواعد السير البحرية

على الرغم من التقدم العلمي والتكنولوجي في السفن، وما يترتب عليها من وسائل متطورة في إستغلال السفن، إلا أن خطر تصادم السفن والناقلات وجنوحها، وغيرها من الحوادث الأخرى التي تقع على ظهر السفينة أو خارجها، تقع لعدم مراعاتها قواعد وتعليمات السير البحرية. ولقد حددت إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972، COLREGS⁽³⁾، مجال تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم حسب آخر تعديلاتها لسنة 2003، والتي تقسم إلى 38 قاعدة بالإضافة إلى أربعة ملاحق، هذا وتغطي هذه القواعد، قواعد السير في أي حالة من حالات الرؤية المحدودة، والأنوار والأشكال المختلفة التي يجب أن ترفعها السفن والإشارات الضوئية الواجب إصدارها في مختلف الظروف.⁽⁴⁾

هذه القواعد تطبق على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة بها الصالحة لملاحة السفن البحرية.⁽⁵⁾ وإن هذه القواعد لها صفة الإلزامية، إلا أن هذا لا يعني ضرورة التطبيق الحرفي لتلك القواعد، عندما تواجه السفينة ظروف طارئة وخاصة تجعلها غير قادرة على الإلتزام بتطبيق قواعد منع التصادم، ولكن لا يمكن أن نفهم من ذلك أن الأمر متروك على إطلاقه، وإنما هناك شروط لا بد من توافرها من أجل التحلل من التطبيق الحرفي لهذه القواعد، تتمثل هذه الشروط فيما يلي:

- توفر ضرورة قصوى لعدم الإلتزام بقواعد منع التصادم.

(1) محمد البراز، المرجع السابق، ص: 241 و242.

(2) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 75.

(3) E. Langavant, op.cit, p: 78.

(4) أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017، ص: 55.

(5) القاعدة 01/أ من إتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار لسنة 1972.

- إتخاذ الإجراء المخالف لتفادي خطر حال ومحدد.

- أن يكون التصرف الذي أتخذ معقولاً طبقاً للظروف السائدة.

هذا ومن الجدير بالذكر في هذا المقام، أن الخوف لا يعد مبرراً يعطي السفينة الحق في عدم الإلتزام بتطبيق قواعد منع التصادم، كما أن وجود السفينة في وضع حرج بسبب خطأ سفينة أخرى لا يعطيها الحق في مخالفة أحكام منع التصادم، كما أن عدم إلتزام سفينة ما بقواعد منع التصادم لا يعطي السفينة الأخرى الحق في ألا تلتزم هي الأخرى بتلك القواعد.⁽¹⁾ وهناك عدة صور للتصادم وجنوح السفن، سأبرزها كالاتي:

أ- مخالفة قواعد الإلتزام بالسرعة الآمنة: إذا كان الأصل أن السفينة تتمتع بالحرية الكاملة في السير بسرعة في الأماكن التي تقل فيها كثافة السفن في ظل ظروف جوية جيدة، فإن هذه الحرية ترد عليها بعض القيود، سواء في أوقات الضباب أو عند الإقتراب من الموانئ وأثناء المرور في القنوات الدولية، فتخفيض سرعة السفينة قد يعد في بعض الظروف من التدابير التي يفرضها الحرص. وعند تحديد السرعة الآمنة توضع عدة عوامل في الإعتبار مثل حالة الرؤية، وكثافة السفن في منطقة الإبحار، وقدرة ومدى إستجابة السفينة لحركات الدومان والماكينات، وحالة الريح والبحر والتيارات المائية، ومدى القرب من الأخطار الملاحية، وكذا غاطس السفينة بالنسبة لعمق الماء المتاح.

أما بالنسبة للسفن المزودة بجهاز رادار، فهناك إعتبارات إضافية، وذلك علاوة على ما سبق مثل: كفاءة وحدود قدرات جهاز الرادار، تأثير حالة البحر والطقس، إحتمال عدم إكتشاف الرادار للسفن الصغيرة والثلوج والأهداف الأخرى، عدد الأهداف ومواقعها وتحركاتها على شاشات الرادار.

وقد إستخدم مصطلح السرعة الآمنة "Safe speed" بدلا من مصطلح السرعة المتوسطة "Moderate

speed" على أساس أن السفينة يمكن أن تبحر بسرعة عالية، وبالنسبة للظروف المحيطية تعتبر هذه السرعة آمنة. وقد

قضى في هذا الصدد بأن سرعة أربعة عقدة لدخول الميناء أثناء الضباب وفي وقت الليل تعتبر عالية ومبالغ بها.⁽²⁾

ومن الصعب تعريف المقصود بالسرعة الآمنة إلا أنه يمكن القول بأنها: السرعة التي لا تسبب بأي حال من الأحوال أي خطر سواء للسفينة التي تبحر بهذه السرعة أو للسفن الأخرى، ولذلك لا يمكن التعبير عن السرعة الآمنة بعدد معين من الأميال البحرية، فقد تكون السرعة عالية في البحر المفتوح آمنة بدرجة كافية، إلا أنها لا تكون كذلك بل تصبح غير قانونية في المناطق المزدحمة بالسفن،⁽³⁾ وهو ما أكدته إتفاقية COLREGS لسنة 1972، حيث نصت على أنه: "على كل سفينة الإبحار بسرعة آمنة طبقاً للظروف السائدة وحالة الرؤية المحدودة...".⁽⁴⁾

(1) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 56.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص: 93.

(3) المرجع نفسه، ص: 94.

(4) القاعدة 19/ب من إتفاقية COLREGS لسنة 1972.

وقد ساهم عدم التخفيض من السرعة في الكثير من الأحيان في وقوع الكثير من التصادمات، فلقد أدانت المحكمة كل من السفينة "Gilda" والسفينة "Naess Commander" بسبب السرعة الزائدة وكذلك عدم المحافظة على المراقبة الجيدة، بينما فشلت السفينة الثانية في إثبات سرعة للخلف في وقت مبكر وتحملت السفينة "Glida" نسبة خطأ قدرها 3/2 أما السفينة "Naess" فتحملت نسبة خطأ قدرها 3/1، وكانت هذه الحادثة قد وقعت في خليج السويس.⁽¹⁾ أيضا وإن كان من النادر أن يؤدي إبحار السفن بسرعة بطيئة إلى حدوث التصادم، إلا أنه في قضية التصادم بين السفينة "Whitehurst" والسفينة "Hoyanger"، حكمت المحكمة بتحمل السفينة الأولى كل المسؤولية بسبب الإبحار بسرعة بطيئة في مياه بلغت فيها سرعة التيارات البحرية حوالي خمس عقدة، مما نشأ عنها عدم التحكم في حركة السفينة وحدوث التصادم.⁽²⁾

ب- مخالفة الأنوار والأشكال المطلوب إظهارها في الظروف المختلفة: تضمنت إتفاقية COLREGS لسنة 1972 وتعديلاتها المختلفة القواعد المتعلقة بالأنوار الواجب على السفن المائية إظهارها للكشف عن نوع السفينة وطولها، وإتجاه إبحارها، وتنعكس أهمية الأنوار في حقيقة أن هناك 12 قاعدة (من القاعدة 20 إلى القاعدة 31) من بين 38 قاعدة عن التصادم مخصصة لهذا الجزء.

ويعد خطأ مخالفة هذه القواعد كعدم الإضاءة كلية، أو الإضاءة غير الكافية أو الإضاءة الخاطئة التي قد تضلل السفن الأخرى عن إبعاد السفينة أو وضعها في الطريق أو حركتها، وتطبق هذه القواعد في جميع حالات الطقس،⁽³⁾ وذلك من غروب الشمس إلى شروقها، فهناك نور الصاري الأمامي ونور الصاري الخلفي ونور المؤخرة وأنوار الأجناب وأنوار القطر، وهناك أقل مدى رؤية لأنوار يجب إحترامها. كما حرص المشرع على أن ترفع السفن المتحركة الأنوار والأشكال المختلفة للقيام بالمناورة المطلوبة إذا استدعى الأمر ذلك، ويتشدد القضاء في محاسبة السفن المخطئة.⁽⁴⁾ أما العلامات النهارية فهي عبارة من أشكال توضع بالنهار بهدف توضيح وضع السفينة الحقيقي المختلف عن وضعها الظاهر، مثل السفينة التي يكون بها عطل يجب أن ترفع كرات سوداء، وفي غياب هذه الإشارات تعتبر السفينة مخطئة ويعتبر السبب الرئيسي للتصادم.⁽⁵⁾

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 95.

(2) Kerry-Ann N. Mckoy, Collisions: a legal analysis, Master of science in maritime safety and environmental protection, World maritime university, Malmö, Sweden, 24 August, 1999, p: 53.

(3) القاعدة 20/أ من إتفاقية COLREGS لسنة 1972.

(4) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 61.

(5) المرجع نفسه، ص: 61.

ب- مخالفة الإشارات الضوئية والصوتية: تفرض قواعد منع التصادم بعض الإلتزامات على السفن لمواجهة بعض الظروف التي تعيق الملاحة، ومنها ضرورة تزويد السفن طبقاً لمعايير معينة بأدوات خاصة بإطلاق إشارات بعينها حددها القانون (القاعدة 32 إلى القاعدة 37)،⁽¹⁾ لتوضيح وضع السفينة ما إذا كانت سائرة أم متوقفة، أم مستقبلة على المخطاف، محدودة القدرة على المانور، وتستخدم سواء في الرؤية المحدودة أو أثناء الرؤية الحسنة.⁽²⁾ كما تستخدم الإشارات الصوتية لتلبية متطلبات القواعد المحلية بالميناء، كذلك تستخدم هذه الإشارات إذا ما حاولت إحدى السفن المبحرة في قناة أو ممر ملاحى أن تتخطى السفينة التي أمامها سواء جهة اليمين أو جهة اليسار حيث تقوم بإطلاق إشارات معينة حددتها قواعد منع التصادم. وقد تستخدم النغمات الصوتية لتحذير السفن المجاورة إذا ما إتضح من الموقف أن هناك شك في قيام إحدى هذه السفن بالمناورة المطلوبة منها حسب متطلبات القانون.⁽³⁾

ج- مخالفة قواعد استخدام جهاز الرادار: تطرقت إتفاقية COLREGS لسنة 1972، لجهاز الرادار وإلى الظروف التي قد تقتضي إستعماله،⁽⁴⁾ وللربان الذي يكتسب خبرة في إستعمال الرادار دور هام في إجتناب العديد من الحوادث، ومن بينها إجتناب خطر التصادم وذلك للحصول على إنذار مبكر ويسمح بإكتشاف خطر التصادم قبل أن يصبح حالاً.⁽⁵⁾

بدأ إستعمال الرادار على ظهر اسلفن منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، ومزايا إستخدام الرادار عديدة خاصة أثناء القيام بالملاحة بالقرب من السواحل وعند الدخول أو الخروج إلى أو من الموانئ المختلفة، وكذلك عند الإبحار في المناطق المزدحمة بالسفن أو أثناء الرؤية المحدودة، حيث يعتبر الرادار هو العين التي نرى بها الخريطة الملاحية، والبوصلات التي تحدد لنا خطوط السير وذلك أثناء الضباب والرؤية المحدودة.⁽⁶⁾ وكان من المعتقد أن حوادث التصادم البحري ستندم أو تقل،

⁽¹⁾ عرفت القاعدة 32 الإشارات الصوتية، وهي تتمثل في:

- صفارة Whistle وهي جهاز إشارة صوتي.

- صفارة قصيرة Blast Short وهي صفارة تستغرق ثانية واحدة تقريبا.

- صفارة طويلة Blast Prolonged وهي تستغرق من أربع إلى ستة ثواني.

مثلاً إذا كانت صفارة قصيرة واحدة فذلك أنا أغير خط سيرى إلى اليمين، وإذا كانت صفارتان معناها أنا أغير خط سيرى إلى اليسار، أما إذا كانت ثلاثة فمعنى ذلك أنا أشغل محركاتي للخلف.

⁽²⁾ أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 61.

⁽³⁾ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 124.

⁽⁴⁾ القاعدة 06/ب من إتفاقية COLREGS لسنة 1972.

⁽⁵⁾ طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، التصادم البحري وأحكامه، الشنهابي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 1995، ص: 79.

⁽⁶⁾ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 98.

ولكن الذي حدث أن حوادث التصادم زادت مع خسائر مؤسفة في الأرواح وباهظة في الأموال، والسبب هو الإعتماد الكلي على الرادار، وعدم تفسير المعلومات التي يعطيها تفسيرا صحيحا،⁽¹⁾ وإهمال إتخاذ الإحتياطات اللازمة والسير بسرعات عالية في أوقات الرؤية المحدودة، لهذا فوجود الرادار لا يعني من إتخاذ الإجراءات الواجبة الأخرى، خاصة أثناء الرؤية الرديئة في المناطق المزدحمة، ومنها الإستعانة بالمراقبة البصرية والسمعية.⁽²⁾

د - الفشل في المراقبة الجيدة: يعتبر الفشل في المراقبة الجيدة من أهم أسباب حوادث التصادم وخاصة في البحار المفتوحة، حيث تعطي المساحات الشاسعة من المياه إطمئنانا زائفا وإنطباع بأن فرصة الحوادث البحرية قليلة أو معدومة، ومن ثم يفقد الملاح حذره وحرصه في متابعة القيام بواجبات المراقبة الجيدة، لدرجة أن بعض أفراد المراقبة يكلفون للقيام بأعمال أخرى بحجة أنه لا توجد سفن في المنطقة المحيطة وأن الأمور على ما يرام... إلى يقع المحذور.⁽³⁾ ومن الأخطاء الشائعة التحدث في غرفة القيادة بين الضابط المناوب والشخص المنوط به القيام بعملية المراقبة، أو التحدث بين أي شخصين في غرفة القيادة بجوار الشخص المنوط به القيام بالمراقبة مما يعمل على تشتت فكره وانتباهه وعدم التركيز في واجباته.

فالمراقبة الجيدة تعتبر من أهم عناصر قواعد السير والمناورات والمراقبة الجيدة، علاوة على أنها من أهم مبادئ التصرف البحري السليم إلا أنها في نفس الوقت أهم ملامح قواعد العقل والحكمة، فمن الواضح أنه لتجنب خطر ما، يجب على الإنسان أن يكون حذر من نشأة وتكون هذا الخطر،⁽⁴⁾ ولذلك نجد إتفاقية COLREGS لسنة 1972، توجب على كل سفينة في جميع الأوقات أن تقوم بالمراقبة البصرية والسمعية الدقيقة، بالإضافة إلى المراقبة بكل الوسائل

(1) ومن أمثلة ذلك حادث التصادم بين Cannel و Katharina Kalmann قد تم إلقاء اللوم على السفينتين، لعدم إستخدام الرادار بطريقة سليمة، على أساس أن أي منهما لم تقم بعمل توقيع راداري إبتداء من مدى ستة أميال، أيضا حادث التصادم بين "Bovenkerk" و "Antonio carlos" وقد وقع التصادم أثناء وجود الضباب وإهمال المراقبة الرادارية مع الإبحار بسرعة عالية. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 99.

(2) طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق ص: 06.

(3) ومن أهم حوادث التصادم بسبب عدم المراقبة الجيدة حادث السفينة "Sea Star" حيث حدث هذا التصادم بينهما وبين سفينة Hori Barbosa وكانت السفينة الأولى محملة كاملا بشحنة من الزيت الخام، بينما كانت السفينة الثانية على الصابورة. وكانت المسافة بين السفينتين حوالي ثلاثة أو أربعة أميال عندما غادر الطالب المنوط له بالمراقبة غرفة القيادة للمرور على الوردية التالية، وقد إعتقد الضابط الثاني الموجود حينئذ أن السفينة الأولى ستمر بأمان على مسافة ميل واحد، إلا أن التصادم حدث، وتم تدمير السفينة "Sea Star" تماما بسبب إحتراقها، وكذلك فقد 11 فردا، وقد حكمت المحكمة بتحمل السفينة "Sea Star" 75% من الخطأ والسفينة "Hori Barbosa" 25%. راجع:

Kerry-Ann N. Mckoy, op. cit, p: 29.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 102.

المتاحة التي تتناسب مع الظروف والأحوال السائدة حتى يمكن عمل تقدير كامل للموقف وحظر التصادم،⁽¹⁾ ومن ثم فإن المراقبة الجيدة تشمل المراقبة السمعية والبصرية، وكذلك التفسير الواعي والذكي للمعلومات المستخرجة على شاشات مختلف الأنظمة الملاحية، ومنها أنظمة استخدام جهاز الرادار.⁽²⁾

هـ- مخالفة قواعد تغيير خط السير والملاحة في اليمين: تناولت إتفاقية COLREGS لسنة 1972، قواعد تغيير الخط السير عند إتخاذ الإجراءات الضرورية لتفادي التصادم، بحيث يراعى ووفقا لما تسمح به ظروف الحالة، أن يكون هذا التغيير كبيرا بالدرجة التي تكفي أن تلاحظه السفينة الأخرى سواء بالنظر أو بالرادار، مع تجنب التغييرات الطفيفة المتتالية لخط السير أو السرعة أو كلاهما معا.⁽³⁾

كما أشارت الإتفاقية السابقة على ملاحه في الجهة اليمنى، ففي حالة وضع التقابل وعندما تلتقي سفينتان آليتان على خط سير متقابل أو قريب من التقابل لدرجة تعرضها لخطر التصادم، فإنه يجب على كل السفينتين تغيير خط سيرها إلى اليمين حتى تمر كل منها على الجانب الأيسر الآخر.⁽⁴⁾ أما في وضع التقاطع، وعندما يتقاطع خط سير سفينتين آليتين لدرجة تعرضهما لخطر التصادم البحري، هنا يجب على السفينة التي تكون الأخرى على جانبها الأيمن أن تخلي الطريق، وعليه إذا سمحت الظروف الحالة أن تتجنب قطع خط سير السفينة الأخرى.⁽⁵⁾

وتجدر الإشارة، إلى أن القواعد التي حرصت إتفاقية COLREGS لسنة 1972، رغم تأكيدها على إلزامية مراعاة قواعد السير البحرية، إلا أنها أوردت بعض الإستثناءات والتي جاءت بما القاعدة 38 في الجزء هـ بحيث يجوز لأي سفينة أو طراز من السفن المطابقة لمتطلبات القواعد الدولية لإتفاقية COLREGS لسنة 1972، أو وصلت لمرحلة من الميناء قبل حلول تاريخ سريان هذه القواعد، أن تعفى من تطبيق تجهيزات الأنوار فيما يتعلق بمدى الرؤية المنصوص عليها في القاعدة 22 ومواصفات الألوان ومواقعها، وذلك مرور أربع سنوات من تاريخ سريان هذه القواعد.⁽⁶⁾

2-العنصر البشري كسبب للحوادث البحرية

يعد العنصر البشري أحد أهم الأسباب لوقوع حوادث البحرية، حيث تصل نسبة مساهمة العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية إلى ما يقرب من 96% من إجمالي الحوادث بصفة عامة، وما يقرب من 80% من حوادث تسرب النفط بصفة خاصة.

(1) القاعدة 05 من إتفاقية COLREGS لسنة 1972.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 103.

(3) القاعدة 08/أ، ب من إتفاقية COLREGS لسنة 1972، وراجع كذلك: الفقرات: ت، ث، ج من نفس القاعدة من هذه الإتفاقية.

(4) القاعدة 14/أ من الإتفاقية نفسها.

(5) القاعدة 15/أ من الإتفاقية نفسها.

(6) طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، المرجع السابق، ص: 201.

يمكن القول بأن العنصر البشري كسبب من أسباب الحوادث البحرية، هو كل فعل أو إهمال متعمد أو غير متعمد يمكن أن يؤدي إلى تحقيق الحادثة البحرية.

على الرغم من التقدم العلمي و التكنولوجيا في السفن، وما يترتب عليه من وسائل متطورة في إستغلال السفن، فإن العنصر البشري مازال في مقدمة الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية،⁽¹⁾ وتتنوع صور مساهمة العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية إلى صور عديدة منها:

أ- إهمال الريان وأفراد طاقم: يقع على عاتق الريان مهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقررة، تتطلب القواعد العلمية ومبادئ أصول الفن البحري السليم⁽²⁾ التي أساسها العادات الأعراف البحرية القديمة من الريان القيام بالعديد من الواجبات والإلتزامات، فعليه التأكد من وجود المطبوعات البحرية المختلفة الخاصة بالرحلة والتحضير الجيد لها، فالخرائط البحرية مثلاً يجب أن تكون جاهزة ومصححة طبقاً لأحدث التصحيحات.

كما يقع على عاتق الريان أن يتخذ الحيطه والحذر فلا يسير بالسفينة في إتجاهات قريبة من الساحل، كما عليه أن يستخدم الرادار، وعليه عموماً بالإلمام بكافة المعلومات الخاصة بالسفينة خاصة قدرتها للقيام بالمناورات. ويقع على ربان السفن الإلتزام بالقواعد التي تضعها السلطات المحلية لمناطق استقبال السفن، وفي حالة تعارض القواعد المحلية مع القواعد الدولية تغلب الأولى على الثانية.⁽³⁾

ومن الأخطاء الجسيمة التي يرتكبها الريان هو تركه لغرفة القيادة وخاصة أثناء المرور في مناطق مزدحمة بالسفن أو عند الإقتراب من الموانئ أو في منطقة الإستقبال على المخطاف، كذلك يقع الريان في الخطأ إذا تجاهل أي تحذيرات تم إخباره بها، أو لم يستعن بكتب الإرشاد أو المنشورات الملاحية.⁽⁴⁾

وأما أفراد الطاقم هم مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة أياً كانت طبيعة عملهم،⁽⁵⁾ وهناك العديد من الأخطاء التي تصدر عن الطاقم وتتسبب في الحوادث البحرية، ومنها إهمال المراقبة الجيدة، الخطأ في القيام بالمناوبات

(1) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 76 و 77.

(2) في حالة التصادم بين "Alonso" ضد "Sestriere" توصلت المحكمة إلى أن سبب التصادم هو عدم إتباع قواعد وأصول الفن البحري السليم، ويتمثل الخطأ في عدم القيام بالمناورة في الوقت السليم، وعدم القيام بالمناورة بطريقة واضحة ومريحة بحيث يظهر للسفن التي في منطقة الإبحار أن هناك مناورة تتم بالفعل. راجع: محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 134.

(3) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 62 و 63.

(4) في حادث السفينة « Marion » حكم مجلس اللوردات « House Of Lords » بعدم أحقية مالك السفينة في تحديد مسؤوليته لفشله في الإشراف والتأكد من أن ريان السفينة يستخدم خرائط مستحدثة « Up-To-Date Charts » طبقاً لآخر إصدارات من المنشورات الملاحية، ومن ثم فقد إعتبرت المحكمة أن هذا التقصير من قبل المالك نوع من الخطأ « Fault » يحرم المالك من تحديد المسؤولية، راجع: محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 164 و 165.

(5) المرجع نفسه، ص: 146.

السليمة لتفادي التصادم، التردد في إتخاذ القرار ، والذي يصل إلى درجة أن بعض الضباط يعتقدون بأن إستدعاء الريان إلى غرفة القيادة عندما يستدعي الأمر ذلك، يعتبر تقليلاً من كفاءتهم، مع أن العكس هو الصحيح، عدم تنفيذ الواجبات المنوط بضباط الملاحة القيام بها مثل التأكد بإستمرار من موقع السفينة خاصة إذا كانت تقوم بالملاحة الساحلية، عدم التأكد من خطأ البوصلة بإستمرار ، الإعتقاد فقط وبدرجة عالية على المعلومات المستنتجة من شاشة الرادار، أو أن تكون الصورة جيدة واضحة والمعلومات المستنتجة من صورة الرادار سليمة إلا أن القرار المتخذ خطأً، كذلك من أهم الأخطاء الشائعة بقاء ضباط الوردية مدة كبيرة في غرفة الخرائط.⁽¹⁾

ب- إهمال المجهز: حكمت المحاكم الإنجليزية في حادث السفينة « Fago » بضرورة عدم إلقاء كل العبء على الآلات والمكينات، وبضرورة أن يكون للفرد الدور الأول والأهم. إن كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا أو صفة أخرى تخوله الحق لإستعمال السفينة. فإذا قام مالك السفينة بتجهيزها يعرف بالمالك المجهز، أما إذا قام بتأجيرها إلى شخص آخر فيعرف حينئذ بالمستأجر المجهز. والمجهز على هذا النحو مسؤول عن إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بطاقم كاف، وإمدادها بكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح،⁽²⁾ وأي إهمال من القيام بهذه المسؤوليات يجعل المجهز مسؤولاً إذا نتج عن هذا الإهمال تصادم.⁽³⁾

ومن أهم واجبات مجهز السفينة التأكد من أن ربابين السفن تتفهم واجباتها جيدا، والتأكد من أن سفنهم تعمل بكفاءة وإقتدار، وأن ضباط الملاحة أو المهندسين تحمل المؤهلات المناسبة طبقاً للقواعد الدولية، علاوة على الخبرة اللازمة لكل ذلك لتمكين ربابين السفن من تنفيذ ومتابعة الأعمال الأخرى بكل إطمئنان على عدم دخول سفنهم في دائرة خطر الحوادث.⁽⁴⁾

(1) في حادث السفينة « Andulo » والسفينة « Statue Of Liberty » كان أهم أسباب التصادم عدم وجود مراقبة جيدة من طاقم السفينة الأخيرة، وكذلك الفشل في إطلاق الصفرات المناسبة عند تغيير خط السير لليمين، بينما إنحصرت أخطاء السفينة الأولى في عدم قيام الضباط المناوب بأخذ إتجاهات بوصلية بإستمرار، وأيضاً عدم المحافظة على خط السير، وقد صدر الحكم بأن تتحمل السفينة الثانية 70% من المسؤولية، أما الأولى فتتحمل 30%، إلا أنه بعد إستئناف الحكم تعدلت النسبة وأصبحت 85%، 15%. راجع:

Abdulla Hassan Mohamed, "Maritime collision under UAE maritime law a comparative study", Issue N°37, Journal of Sharia & law, UAE, Januaryr 2009, p : 99.

(2) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 63.

(3) فقد قضى بمسؤولية ناقلة النفط Merop عن تصادم وقع في Saine ذلك أنها صعدت في الوادي دون أن تقوم بتجريب جهاز القيادة ولا فحص أجهزتها الأساسية، بينما كان يتعين التفكير في الخطر الذي قد ينتج عن العوار الذي أشار إليه دفتر يومية السفينة، وإلى إمكانية توقع العوار في جهاز القيادة، لأن السفينة سبق لها وأن تعرضت لضربات قوية. راجع: مللك شقلم، المرجع السابق، ص: 96.

(4) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص: 164.

ج- إهمال المرشد: المرشد هو شخص ذو خبرة كبيرة بشؤون الملاحة عند الدخول إلى ميناء أو الخروج منه وخلال الأنهار والقنوات الملاحية المختلفة، وهو على علم ودراية بالميناء وعواقبه ومسالكه، والإرشاد قد يكون إجبارياً أو إختيارياً.⁽¹⁾ ففي النوع الأول لا بد من الإستعانة بخدمات المرشد، أما في الثاني فللربان كامل الحرية في الإستعانة بخدمات المرشد أو عدم الإستعانة بها.

وهذا ويلتزم المرشد بأن يكرس خبرته لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها مع تزويد الربان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخطوط السير الواجب إتباعها عند دخول السفينة أو خروجها من منطقة الإرشاد، عليه أن يؤدي عمله بعناية وإتقان، فالسفينة تبحر تحت قيادة الربان ونصائح المرشد ووجود هذا يحجب المسؤولية عن الربان. ويعد المرشد أثناء تأديته لعمله على السفينة تابعا للمجهز لذلك يكون مسؤول مباشرة عن الأخطاء التي تقع من المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً.⁽²⁾

د- إهمال خارج المنظومة: وتمثل الأخطاء التي تخرج عن الإشراف المباشر للجهة مالكة السفينة، مثل إهمال الجهة المسؤولة عن تشغيل الموانئ أو التوجيه والإرشاد البحري.⁽³⁾

3- السفينة كسبب للحوادث البحرية

قد تكون السفينة ذاتها سبب من أسباب وقوع الحوادث البحرية، وقد يتخذ ذلك مشكل العيب الذاتي في السفينة، وهو العيب الخفي في بناء السفينة، وقد يتخذ عدم تحقيق المتطلبات التي يجب توافرها في السفن، والتي تضمنت النص عليها النصوص التشريعية والإتفاقيات الدولية،⁽⁴⁾ ومنها المتطلبات المتعلقة ببناء السفن ومعاينتها، وهو ما سبق وان تطرقت إليه.

4- أسباب أخرى لوقوع الحوادث البحرية

إن أسباب وقوع الحوادث البحرية لا تقع تحت حصر، حيث أنها تختلف باختلاف ظروف الحادث وملابساته إلا أنني سألقي الضوء على الأسباب الشائعة في وقوع الحوادث البحرية، ومنها إضافة إلى ما سبق ذكره في العناصر التالية:

(1) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 76 و77.

(2) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 64.

(3) عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري في الفقه الإسلامي -دراسة تأصيلية فقهية مقارنة، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 1433هـ/ 2012م، ص: 43.

(4) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 89.

أ- الإجهاد: يعد الإجهاد البدني أو الإرهاق الذهني من أهم الأخطاء المسببة للحوادث البحرية، وذلك نتيجة للعمل المتواصل وعدم أخذ القسط الكافي من الراحة، مما يؤدي بالريان وأفراد الطاقم إلى الإجهاد والتعب فيجد صعوبة في تشغيل الأجهزة.⁽¹⁾

وقد أسفر البحث الذي أجرته إدارة سلامة النقل بالولايات المتحدة الأمريكية إلى أن الكثير من الحوادث التي يرجع سببها إلى الإرهاق كان نتيجة للعمل لمدة طويلة وبصفة متصلة، ولظروف العمل بالبحر وعبء العمل وكذا الإجهاد الكبير ولطول مدة الخدمة على السفينة، وأخيرا إستهلاك الخمر والمواد المخدرة، ومن ثم تكون عرضة لإرتكاب الأخطاء.⁽²⁾

وقد إهتمت الإتفاقيات الدولية بهذا الموضوع، وأصبح من أهم الموضوعات التي تناولتها الإتفاقيات، ووضعت القواعد اللازمة للقضاء على هذه المشكلة، لتحقيق الهدف الأساسي وهو سلامة السفينة، وقد ظهرت هذه القواعد في الإتفاقيات الدولية منها إتفاقية (STCW)⁽³⁾، كما ظهرت قواعد أخرى في إتفاقية (SOLAS)⁽⁴⁾، وكذلك قواعد إتفاقيات OIT.⁽⁵⁾

ب- خطأ الحكومات بعدم وجود الخرائط والمساعدات الملاحية: تفرض القواعد القانونية سواء الداخلية أو الإتفاقيات الدولية إلتزام على الدول بالمسح الهيدوغرافي ووضع الخرائط الملاحية، موضحا عليها طرق الملاحة الآمنة، ومدى وجود حطام أو معوقات الملاحة مما قد يتسبب في وقوع حوادث بحرية.

وتجدر الإشارة إلى أن OMI هي الهيئة الدولية الوحيدة المنوط بها أن تضع، على الصعيد الدولي، الخطوط التوجيهية والمعايير واللوائح المتعلقة بنظم خطوط سير السفن، وتتولى المنظمة جمع كل المعلومات المتصلة بإعتماد أي نظام من نظم خطوط سير السفن وتعميمها على الحكومات المتعاقدة، ويجب أن تراعي الأخيرة بقدر الإمكان الخطوط الإسترشادية والمعايير التي تضعها المنظم، عند إعداد نظم خطوط سير السفن.

(1) صلاح محمد سليمان، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 80.

(2) أمير محمد محمود طه، المرجع السابق، ص: 63.

(3) من أهم الموضوعات التي تناولتها هو موضوع إرهاق الطاقم، حيث تم تحديد أدنى الساعات المطلوبة لطاقم السفينة.

(4) أيضا قامت هذه الإتفاقية هي الأخرى بوضع حد أدنى للتطبيق الآمن، وكذلك وضع قواعد إجرائية لمواجهة مشكلة الإرهاق، مثل: تنظيم ساعات العمل، ساعات الراحة، إتخاذ الإجراءات لمواجهة الإرهاق.

(5) إتفاقية رقم 109 لسنة 1958، وهي خاصة بالمرتبات وساعات العمل والتطبيق، أما الإتفاقية رقم 147 لسنة 1976، والتي عملت على وضع مستوى أدنى للطاقم وساعات العمل والتطبيق والعلاقات الإجتماعية، وشروط العمل على السفن ومستلزمات العمل على السفن، مع العمل على تحسين الكفاءة وسلامة الملاحة، وحماية البيئة البحرية وحماية البحارة والسلامة وظروف العمل وحقوق العمال.

وفي المقابل يجب أن تكون جميع نظم خطوط سير السفن المعتمدة وأي تدابير تتخذ لإنفاذ الإمتثال لتلك النظم متسقة مع القانون الدولي، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.⁽¹⁾ وعدم تنفيذ الدولة لهذه الواجبات أو الإلتزامات، قد يترتب عليها وقوع الحوادث البحرية العديدة التي قد يترتب عليها وفاة الأشخاص أو الإضرار بالبيئة البحرية، ويعتبر الإخلال بهذه الإلتزامات سبب من أسباب دفع المسؤولية⁽²⁾ الناتجة عن الحوادث البحرية الناتجة عن الإخلال بهذه الإلتزامات.⁽³⁾

ج- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي: من الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية الظواهر الطبيعية والظروف الإستثنائية التي لا يمكن دفعها أو توقعها، وتدخل القوة والحادث الفجائي ضمن الظروف الإستثنائية التي لا يمكن توقعها أو تفاديها.⁽⁴⁾

ومفهوم القوة القاهرة والحادث الفجائي لا يختلف هنا عنه في القواعد العامة، إذ يشمل كافة الحوادث غير المتوقعة والمستحيلة الدفع، ويذهب بعض الفقه إلى التمييز بين القوة القاهرة والحادث الفجائي، بالرغم من أن هذا التمييز لا يستند على أي أساس صحيح، ولذلك يرى جمهور الفقه والقضاء عدم التفريق بينهما.⁽⁵⁾

(1) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 125 و126.

(2) المادة 02/03، ج من برتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية CLC لسنة 1969.

(3) من أمثلة تلك الحوادث نجد:

- حادث السفينة Sea Empress، حيث جنحت الناقلة بتاريخ 15 فيفري 1996، على السواحل الإنجليزية، وترتب على ذلك تسرب حوالي 72360 طنا من الزيت، وقررت المحكمة أن سبب الحادث هو خطأ مشترك بين كل من سلطات الإرشاد في الميناء، وسلطات الميناء في الإهمال، وأيضاً خطأ المرشد بسبب عدم خبرته الكافية في إرشاد هذه الناقلة. راجع:

Rapport annuel de 2000, FIPOL op.cit, pp: 63- 68.

- حادثة السفينة Yung Zung بتاريخ 15 أوت 1996، حيث جنحت الناقلة المذكورة على السواحل الكورية، وترتب على ذلك تسرب حوالي 28 طن من الوقود الزيتي. وقد دفع محامي الصندوق للتعويض من أضرار التلوث بالزيت بخطأ الحكومة، حيث أن السلطات أهملت إهمال جسيم في إعداد الخرائط السلمية حيث لم تكن الصخرة التي جنحت عليها الناقلة موجودة بالخرائط. راجع:

Rapport annuel de 1999, FIPOL, op.cit, p: 81 et 82.

- حادثة السفينة NISSOS AMORGOS بتاريخ 28 فيفري 1997، حيث جنحت الناقلة أثناء عبورها لقناة Maracaibo بفنزويلا، وتسرب منها 3600 طن من الزيت، وقد دفع المالك بانتفاء المسؤولية، وذلك لإهمال السلطات الحكومية في الصيانة وتقديم المساعدات الملاحية. راجع:

Rapport annuel de 2000 : FIPOL, op.cit, pp: 74- 81.

(4) أهم الأسباب للحوادث القهرية أو الفجائية، العاصفة القوية والأمطار والإعصار المفاجئ، الضباب الكثيف، هياج البحر، الظلام الهالك والإخلال المفاجئ في آلات السفينة. راجع:

Abdulla Hassan Mohamed, op.cit, p: 101.

(5) على عكس المشرع الجزائري لم يعرف القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، فقد إكتفى فقط بالنص على الآثار المترتبة عنهما في نص المادة 127 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 هـ الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني، المعدل المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 هـ الموافق 13 ماي 2007.

والقوة القاهرة أو الحادث الفجائي ينشأ نتيجة حادث يستحيل توقعه أو دفعه، بمعنى أنه ينبغي أن يتوفر شرطان،

هما:

- إستحالة التوقع.

- إستحالة الدفع (المقاومة).⁽¹⁾

ولا يعتبر هياج البحر أو إرتفاع الموج قوة القاهرة أو ظاهرة إستثنائية، لأن ذلك من الأمور المتوقعة في الملاحة البحرية، وعلى ذلك فإن سوء الأحوال الجوية ليس ظرف إستثنائي لكن إذا زاد عن الحدود المعقولة والمتعارف عليها في مجال الملاحة البحرية مثل العواصف وترتب على ذلك جنوح أو تصادم أو غرق للسفينة وترتب عليه حدوث تلوث،⁽²⁾ كما أن إعلان مصلحة الأرصاد الجوية عن قيام عاصفة أو هبوب رياح قوية يضيفي على الحادث أنه كان متوقعا وبالتالي لا يعد تصادما قهريا.

ومسألة التوقع هذه لا تكون راجعة إلى تقدير المجهز أو الربان بل ترجع إلى معيار موضوعي هو مدى توقع الشخص العادي لمثل هذه الظروف المحيطة به، أي أن المعيار هو ما كان في الوسع توقعه فلو فرض أن هنالك مثلا حصارا بحريا كان متوقعا من جانب مجهز السفينة، أو كان في الوسع توقعه وعلى الرغم من ذلك تم المرور مثلا من هذه المنطقة المحاصرة فإن التصادم الناجم عن ذلك يكون سببه الخطأ وليس القوة القاهرة.

ويعد التصادم أيضا قهريا إذا كان يستحيل دفعه وتجنبه والتغلب عليه من الشخص الذي يفترض أن لديه خبرة في الملاحة البحرية، ويجب أن يبذل كل ما في وسعه حتى يبعد عن السفينة خطر التصادم، وذلك باستعماله لكافة الوسائل التي يتطلبها الوضع، وأن لا يرتكب أي خطأ يزيد من فرص حدوث التصادم، وحتى يبعد التصادم قهريا نتيجة إستحالة دفع خطر التصادم يشترط أن تتوفر درجة الخبرة التي توجد عادة في الأشخاص الذين يزاولون هذه الحرفة. وفي هذ المجال يرى العميد ريبير أنه في الحالة التي يمكن فيها توقع أو دفع السبب المؤدي للتصادم، فلا نكون أمام قوة القاهرة أو حادث فجائي، وإنما نكون أمام خطأ.⁽³⁾

د- أعمال الحرب والأعمال العدوانية: أعمال التمرد أو الثورات الشعبية، ولا يشترط في أعمال الحرب طابع أو شرط خاص، وإنما يكفي أن يثبت الشخص أن الضرر قد وقع نتيجة عمل من أعمال الحرب، وخير مثال يمكن أن نسوقه في ذلك التلوث الناتج عن حرب الخليج لسنة 1990، حيث أثبتت الإحصائيات أن كمية النفط التي تسربت في مياه

(1) ولقد إعتبر الإجتهد القضائي إستحالة المقاومة شرط أساسي، والذي بدوره لا يمكن أن توجد هذه الحالة. راجع:

Solanger Viger, Pollution de l'environnement (risques et responsabilité), Edition DEMOS, France, 2000, p: 103.

(2) صلاح محمد سلمية، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 130 و131.

(3) للتفصيل راجع: ملك شقلم، المرجع السابق، ص: 257-259.

الخليج العربي في حرب الخليج وصلت إلى 11 مليون برميل من الزيت، كذلك قد يكون الحادث نتيجة تعرض السفينة لعملية سطو مسلح أو قرصنة بحرية.⁽¹⁾

هـ - الخطأ العمدي من الغير: المقصود بالغير، كل شخص لا تربطه بالمالك صفة التبعية أو الإشراف أو الرقابة أو علاقة عقدية، وعلى سبيل المثال المسافر خلسة أو المتسلل الذي يصعد دون علم المالك، ويقوم بتفجير الناقلة بما يترتب عليه تسرب النفط الذي يحدثه التلوث، ففي هذا المثال المتسلل لم يقصد التلوث وإنما قصد تدمير الناقلة، وترتب على التدمير إحداث التلوث، ويشترط في هذا السبب شرطين:

- أن يكون الضرر قد حدث كلية بواسطة عمل أو إمتناع عن عمل صدر من الغير.
- أن يقصد الغير إحداث الضرر.

ولقد وضعت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، قيدها وهو أن يكون الحادث قد وقع كلياً بفعل أو تقصير متعمد من الغير، وبمفهوم المخالفة فإنه إذا وقع الحادث نتيجة إشتراك المالك بإهماله مع الغير المتعمد لإحداث ضرر، كأن يكون المالك قد أهمل في تأمين سلامة السفينة بأي وسيلة ترتب عليه دخول الغير وإحداث الضرر الذي ترتب عليه التلوث، وثبت إهمال المالك فإن الحادث لم يقع كلياً بفعل الغير المتعمد لإحداث ضرر، وإنما وقع نتيجة التصرف من المالك والغير، فلا يجوز للمالك أن يستفيد من الإعفاء.

و- خطأ المضرور: إن خطأ المضرور قد يكون أحد أهم الأسباب في وقوع الحادث البحري، ويعد هذا السبب في الوقت ذاته سبب من أسباب دفع المسؤولية لمستغل السفينة،⁽²⁾ وقد تضمنت النص على ذلك إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC وتعديلاتها، على أن: "يعفى مالك السفينة من المسؤولية كذلك إذا أثبت أن الضرر الذي وقع قد حدث كلياً أو جزئياً بخطأ من المضرور، وأن التلوث قد نتج كلياً أو جزئياً إما عن فعل أو تقصير تم بنية إحداث ضرر من قبل شخص أجاز الضرر، أو نتيجة لإهمال ذلك الشخص أنه يجوز إعفاء المالك كلياً أو جزئياً إتجاه ذلك الشخص".⁽³⁾

الفرع الثاني: السفن المعنية بممارسة حق التدخل.

بينت إتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1969، المقصود بالسفن في مجال تطبيقها بأنها: "أي سفينة من أي نوع بما في ذلك المراكب العائمة..."⁽⁴⁾، وإستثنت من تطبيقها السفن الحربية والسفن العامة التابعة للدول، وغير المخصصة

(1) عايض بن مقبول بن حمود آل عود القرني، المرجع السابق، ص: 44.

(2) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 132.

(3) المادة 03/03 من إتفاقية CLC لسنة 1969، وأيضاً نفس الفقرة من المادة نفسها من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(4) المادة 02/02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

للأغراض التجارية،⁽¹⁾ وقد أوردت الإتفاقية إستثناء آخر يتعلق بالمنشآت والمهمات المخصصة لإستكشاف وإستغلال الموارد الكامنة في قاع البحار والمحيطات أو في باطن أرضها، حيث إستبعدت الحوادث التي تتعرض لها تبرر التدخل للدولة الساحلية.⁽²⁾

لكن هذه الإتفاقية لم توضح ما إذا كان هذا الحق يطبق إزاء جميع الدول دون تمييز أم يطبق فقط على السفن الحاملة لجنسيات الدول الأطراف في الإتفاقية. لكن الرأي الراجح يعتبر أن حق تدخل الدول الساحلية في أعالي البحار يهم جل السفن مهما كان العلم الذي ترفعه، أي سواء كانت سفن تابعة لدول أطراف في الإتفاقية أم لا.⁽³⁾

وعلى إعتبار أن إتفاقية إستثنت بروكسل لسنة 1969، بموجب المادة 02/01 منها من تطبيق أحكامها على السفن الحربية والسفن العامة المملوكة للدولة أو تعمل لحسابها والتي لا تكون مخصصة للخدمة التجارية.⁽⁴⁾ أي أنه لا يجوز للدولة الساحلية إتخاذ تدابير ضد هذه السفن العمومية في أعالي البحار، وإن كان ذلك بهدف مكافحة التلوث، ولعل هذا الموقف المحافظ لإتفاقية بروكسل لسنة 1969، يعزى إلى أنها إكتفت بإعادة إنتاج إحدى القواعد التقليدية الواردة في إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن البحر العالي، التي تقضي بتمتع السفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة حكومية غير تجارية الموجودة في أعالي البحار بحصانة تامة ضد ولاية أي دولة غير دولة العلم.⁽⁵⁾

الفرع الثالث: نوع المادة الملوثة.

غطت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، سوى مصدرا واحدا من مصادر تلوث البيئة البحرية، وهو التلوث النفطي الناجم عن السفن.⁽⁶⁾ فهي لا تجيز للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار ضد سفن أجنبية إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري ترتب عنه تلوث نفطي، وبذلك حسمت في الجدل الذي دار خلال الأشغال التحضيرية، حيث أثير مشكل تمديد حق التدخل ليشمل السفن الناقلة لمواد أخرى غير النفط، إلا أن مؤتمر بروكسل قرر في النهاية حصر نطاق تطبيق حق التدخل في أعالي البحار على هذا النوع من المواد الملوثة.

(1) المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(2) المادة 02/02، ب من الإتفاقية نفسها.

(3) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 242.

(4) Dennis M.O'connell, " Reflection on Brussels : IMCO and the 1969 pollution convention ", Cornell international law journal, Vol 3, Issue 2, Spring 1970, p : 167.

(5) المادتين: 08 و 09 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

(6) وجددير بالذكر أن المشروع الأصلي الذي تقدمت به المنظمة البحرية الحكومية الإستشارية كان يتكلم عن الآثار التي تسبب كارثة disastrous consequences ولكن الذي تم الإتفاق عليه هو الآثار الخطيرة grave consequences، ومعنى هذا أن النية إنصرفت إلى التخفيف من درجة التهديد التي تبرر إتخاذ التصرف في البحر، وإن كانت لم تصل في التساهل إلى حد الإكتفاء بمجرد الضرر. راجع: محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 333.

والملاحظ أن هذا الموقف الضيق الذي تبناه المؤتمر سنة 1969، يخالف الرأي الذي سبق وأن عبر عنه معهد القانون الدولي في توصياته التي صدرت في نفس التاريخ، والذي كان له منظور واسع، حيث إعتبر أن التدابير المتخذة من قبل الدولة الساحلية في حالة وقوع حادث بحري، تشمل أيضا حالات التلوث لمواد أخرى غير النفط. بل يمكن وصف هذا الموقف الذي تبناه مؤتمر بروكسل غير سليم من الناحية القانونية، حيث إعتبر الأستاذ JY.MORIN أن: القانون العربي يقر لصالح الدولة الساحلية بحق التدخل في أعالي البحار ضد كل سفينة معطوبة التي تخلف خطر التلوث بسبب مواد نفطية أو غير نفطية بمجرد أن من شأن ذلك أن يؤدي إلى أضرار هامة. ويضيف قائلا: "من الناحية القانونية الصرفة لا يوجد بالفعل إختلاف بين سفينة محملة بالبتروول وسفينة ناقلة لسيانور البوتاسيوم".

وفي الحقيقة يعود هذا الإستبعاد لعوامل التلوث بمواد أخرى غير النفط من نطاق تطبيق حق التدخل في أعالي البحار إلى كون صياغة المؤتمرين لبند إتفاقية بروكسل لسنة 1969، تم على ضوء آثار التلوث النفطي الذي خلفه حادث توري كانيون، كما يعزى إلى المعرفة الجيدة السائدة آنذاك بشأن أضرار البقع النفطية السوداء، وسهولة إكتشافها، وتحديد أضرارها مقارنة بحالات التلوث بمختلف المواد المشعة أو الكيماوية المنقولة سائبة أو معبأة. ومع ذلك، فإن هذا لا يعني أن الإتفاقية تحصر حق التدخل الدولية الساحلية في أعالي البحار عكس حالة التلوث الناتج عن ناقلات البتروول.⁽¹⁾ فبعد النقص الذي إعتري هذه الإتفاقية وإقتصرها على علاج مشكلة التلوث بالبتروول فقط أجريت عليها تعديلات بمقتضى بروتوكول تكميلي لها، عقد مؤتمر دولي بلندن في الفترة من 08 أكتوبر إلى 02 نوفمبر لسنة 1973، ليمد أحكام هذه الإتفاقية على التلوث الذي يقع في أعالي البحار نتيجة الحوادث البحرية، والذي ينجم عنه تلوث بمواد ضارة غير بتروولية.⁽²⁾ ويجيز هذا البروتوكول للدول التي تنضم إليه أن تتخذ التدابير الضرورية في أعالي البحار في حالة الكوارث البحرية لمنع تلوث سواحلها أو التهديد لتلوئها بمواد غير بتروولية ذات ضرر على الإنسان والأحياء البحرية، أو من أجل التخفيف من حدة ذلك التلوث، أو توقي خطر كبير محقق بسواحلها أو بمصالحها المتعلقة بالساحل.

ويراد بالمواد الضارة كل المواد التي يمكن تناول بالضرر الصحة الإنسانية أو الإضرار بالأحياء والنباتات البحرية أو تحمل إعتداء على الإستعمالات المشروعة للبحار، ويتم بيان هذه المواد في قائمة توضع من قبل OMI.⁽³⁾ وفي حال ممارسة الدولة لحق التدخل في أعالي البحار في حال التلوث الناجم عن مواد أخرى غير منصوص عليها في القائمة التي وضعتها OMI، على الدولة المتدخلة هنا أن تقيم الدليل على أن هذه المادة التي تم التدخل بشأنها أن تمثل خطرا جسيما و وشيكا، متشابها مع الأخطار التي تنطوي عليها المواد المذكورة المعدة من قبل OMI.⁽⁴⁾

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 244.

(2) محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص: 461.

(3) المادة 02/01 من بروتوكول سنة 1973 للتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بمواد أخرى غير النفط.

(4) المادة 03/01 من نفس البروتوكول.

الفرع الرابع: طبيعة الضرر

أجازت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الحوادث المفاجئ، والذي يتناول بالتهديد بإنتاج تلوث شديد في المياه البحرية لشواطئ دولة ساحلية ما، تعطي تلك الإتفاقية للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لإتخاذ التدابير الضرورية لمنع أو التخفيف الأخطار الكبيرة وشبكة الوقوع، التي ينجم عنها أو التي تكون قد أنتجت أو تهدد بإنتاج تلوث جسيم بالشواطئ أو المصالح الملحقة بها بالنفط، على إثر حادث بحري يمكن أن يؤدي إلى إنتاج آثار ضارة جسيمة.⁽¹⁾

وإذا كانت معرفة مدى توفر هذا الشرط مسألة يعود تقديرها للدولة الساحلية، فإن الأستاذ JP. Queneudec يرى أن جسامه خطورة التلوث تتطلب الأخذ في الإعتبار مجموعة من العناصر المتعلقة بالحوادث البحري، مثل: المعارف العلمية بشأن المنطقة البحرية المعنية، والتأثير المحتمل للرياح والتيارات البحرية في المنطقة، وكذلك التأثير المحتمل لظاهرة المد والجزر، وحالة الطقس أثناء وقوع الحادث. ثم إن جسامه الخطر الذي يشكله التلوث، لا يتوقف فقط على كمية النفط التي تسربت من السفينة المنكوبة أو من المحتمل تسربها منها، ولكن يتوقف أيضا على حجم ونوع المصالح التي تحاول الدولة الساحلية حمايتها وإنقاذها. غير أن إيراد إتفاقية بروكسل لهذا الشرط الإضافي، كان يستهدف مزيدا من التقييد لسلطة تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، حفاظا على المصالح التجارية للسفينة خاصة، ومصالح دولة العلم عموما، وهو ما جعل هذا الشرط محل إنتقاد وفي وقت لاحق.⁽²⁾

فعبقت حادثة السفينة أموكو كاديز، وما تطلبه من تدخل السريع من طرف الدولة الساحلية، فقد إجتمعت "اللجنة القانونية" التابعة لـ OMI من أجل إعداد إتفاقية جديدة بشأن حق التدخل أو التعديل إتفاقية بروكسل لسنة 1969، خلال الإجتماع لوحظ وجود إتفاق في الرأي بين الوفود المتمثلة بشأن محدودية هذه الأخيرة، غير أن مختلف الوفود لم تعبر عن رغبتها في إلغاء شرط "الخطر الجسيم و الوشيك"، لأن من شأن ذلك أن يؤدي إلى التعسف من قبل الدولة الساحلية عند تقييمها للأوضاع في حالة وقوع حادث بحري.

مقابل هذا الموقف المحافظ للجنة القانونية فإنه على مستوى أشغال المؤتمر الثالث لقانون البحار، بإستلهم أحكام إتفاقية بروكسل، كما يتجلى ذلك من نص التفاوض المركب غير الرسمي (المادة 222)، فإن فرنسا التي تحملت آثار كارثة أموكو كاديز،⁽³⁾ قد إنتفضت لتوجيه إنتقادات لهذا النص خلال الدورة السابقة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، وطالب

(1) محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص: 457.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 247.

(3) أمام الشواطئ الفرنسية وكانت حمولتها من زيت البترول تصل إلى نحو 2220.000 طن، وقد تدفق أغلب مائي هذه الناقلة من زيت ليغطي مياه البحر حولها على هيئة بقع هائلة، وقد إمتد هذا التلوث الناتج من الحادث بفعل الرياح والأمواج والتيارات البحرية ليغطي =

بإعادة صياغته على إعتبار أن شرط "الخطر الجسيم والوشيك" هو شرط جد مقيد، ولا يتيح للدولة الساحلية بالتدخل مبكراً، مثلاً بمجرد إطلاعها على حصول عطب على متن سفينة من شأنه أن يؤدي إلى تلوث. وخلال الدورة الموالية للمؤتمر لوحظ تجاوب واضح مع الإقتراحات الفرنسية بشأن حذف شرط "الخطر الجسيم والوشيك"، حيث بدأ يتجلى نوع من التوافق بشأن هذه المنطقة.⁽¹⁾ وهكذا جاءت الصيغة الجديدة لمادة 221 من النص التفاوضي المركب غير الرسمي خالية من هذا الشرط، وهي الوضعية التي ظلت قائمة إلى أن إنتهت أشغال المؤتمر، حيث عملت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على حذف شرط "الخطر الجسيم والوشيك"،⁽²⁾ وبالتالي إمكان إتخاذ إجراء مبكر بواسطة الدولة الساحلية بقدر يفوق ما كان متاحاً في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1969.⁽³⁾

فضلاً عن ذلك حددت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، معيار ممارسة الدولة الساحلية لحقها بالتدخل في أعالي البحار لمواجهة تلوث ألحق أضراراً جسمية سواحل الدولة والمصالح المرتبطة بها.⁽⁴⁾ ولقد بينت الإتفاقية المراد بالمصالح الساحلية التي تتأثر أو تكون مهددة بالتأثر بالكارثة البحرية، وبينت بأنها أي المصالح، تشمل:

1- الشاطئ البحري، الميناء أو الأنشطة الإرشادية. بما في ذلك أنشطة الصيد، والتي تعتبر سبباً أساسية وجوهية لعيش الأشخاص المعنيين (سكان السواحل).

2- الجاذبية السياحية للمنطقة المجاورة.

3- صحة قاطني السواحل وسلامة المنطقة المعنية لما في ذلك المحافظة على الأحياء والموارد البحرية الحية.⁽⁵⁾

وبذلك تكون الإتفاقية قد أخذت بمفهوم موسع لمصالح الدولة الساحلية التي يهددها التلوث، بحيث تشمل المصالح الإقتصادية والسياحية، وصحة ورفاهية مواطنيها، والمحافظة على مواردها البحرية الحية.⁽⁶⁾ ولقد أثار إستعمال الإتفاقية لمصطلح سواحل نوعاً من الغموض، فقد إعتبر Morin، أن إستعمال الإتفاقية لهذا المصطلح يتضمن تقييداً

=مساحات هائلة من سطح البحر أمام الشواطئ الفرنسية، وبعد إنقضاء أسبوعين تقريباً على هذا الحادث كانت أغلب الشواطئ الفرنسية الشمالية ورمالها قد تلوثت بهذا الزيت. للتفصيل راجع:

Rémi Moreau, "Cinquante ans de «marées noires»: radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures", Vol.76(I), Revue assurances et gestion des risques, Canada, Avril 2008, p : 107.

(1) حيث تضمن الإقتراح ضرورة توسيع سلطة الدولة الساحلية في التدخل فيما وراء البحر الإقليمي في تلك الأحوال، وكان ذلك على إثر حادثة حادثة الناقل Amoco Cadiz، لسنة 1978 والأضرار التي خلفتها بالشواطئ الفرنسية الشمالية، للتفصيل راجع:

Rémi Moreau, op.cit, p : 107.

(2) المادة 221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 56.

(4) المادة 01/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(5) المادة 04/02 من الإتفاقية نفسها.

(6) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص: 312.

للنطاق الجغرافي للمصالح التي يمكن أن تدافع عنها الدولة الساحلية عند تدخلها في أعالي البحار. لهذا فهو يرى أنه لا يمكن في حالة تعرض ناقلة نفطية عملاقة لحادث بحري، إستبعاد إلحاقها "لأضرار كبرى" بالموارد الحية الموجودة بعيدا عن سواحل الدولة الساحلية، التي تشكل وسيلة العيش الأساسية لسكان الساحليين، أكثر من ذلك يتساءل هل النطاق الجغرافي لعبارة سواحل يمتد ليشمل مصايد أعالي البحار؟ إذا افترضنا أن هذه الأخيرة تشكل وسيلة عيش ضرورية لهؤلاء السكان.

ولرفع اللبس، فقد إستبدل النص الأول لمشروع البروتوكول التكميلي لإتفاقية بروكسل لسنة 1969، الذي أعده فريقا العمل المعين من طرف اللجنة القانونية، عبارة "السواحل والمصالح المرتبطة بها"، بعبارة الأضرار التي "تحدد بإقليمها بما في ذلك بجزرها الإقليمي والمصالح المرتبطة"، وذلك بهدف توسيع نطاق الحالات التي تشملها التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية في أعالي البحار لمنع التلوث أو القضاء عليه. إلا أن اللجنة القانونية قد إستبعدت هذا النص الذي أعده فريق العمل، وفضلت إستعمال عبارات مطابقة لما سبق أن ورد في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 أي "المصالح والسواحل المرتبطة بها"، بالنظر إلى أن البروتوكول ستكون له علاقة وثيقة بالإتفاقية،⁽¹⁾ وهو ما أكدته أيضا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية في منطقة أعالي البحار لمواجهة التلوث الناتج عن حوادث بحرية أو متصلا بها تكون بغرض حماية "سواحلها أو مصالحها المرتبطة به".⁽²⁾

وإنطلاقا من هذه الأحكام، ألاحظ أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969، عملت على تقييد نطاق حق تدخل الدولة الساحلية لمواجهة الحوادث النفطية بمنطقة أعالي البحار، فوجب تدخلها ينطبق فقط على حالة التلوث أو التهديد بالتلوث، والذي ينتج عنه أخطارا جسمية ووشبكة الوقوع بسواحل الدولة الساحلية ومصالحها المرتبطة بها، وهذا من شأنه أن يسفر لنا عن آثار ضارة كبرى تلحق بمناطقها البحرية ككل ومصالحها المرتبطة بها، فضلا عن تفضيل المصالح التجارية لدولة العلم على حساب مصلحة الجماعة الدولية. ولعل ما يمكن تبرير تضييق نطاق التدخل هو الخوف من تعسف الدولة الساحلية عند تقييمها للحوادث البحري النفطي، وحسنا فعلت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على التخفيف من وطأة هذه الشروط، والعمل على حذف عبارة "الخطر الجسيم وشيك"، إلا أنها هي الأخرى سارت على نفس إتجاه إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بخصوص ربط النطاق الجغرافي بسواحل الدولة المتدخلة ومصالحها المرتبطة.

وأضيف القول، أنه يمكن لدولة الساحلية المتدخلة وإن عمدت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على تضييق نطاق تدخلها، أن تتدخل خارج بجزرها الإقليمي، ليس فقط لحماية

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 248.

(2) المادة 01/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

سواحلها والمصالح المرتبطة بها، بل لحماية البيئة البحرية ككل من حوادث التلوث النفطية الناجمة عن السفن، باعتبارها نظاما بيئيا متكاملًا وفقا لحالة الضرورة، بوصفها مبدأ من مبادئ القانون الدولي.

المطلب الثالث: ضوابط ممارسة إجراءات التدخل

لاشك أن إجراءات التدخل الخاصة بمنع التلوث وإزالة آثاره تمس مصالح عديدة،⁽¹⁾ فعلى الأقل هنالك أربع مصالح تتنازع فيما بينها لفرض ضمان الحماية، وهي :

- مصلحة مالكي الأموال الخاصة ساحلية كانت أم بحرية (كحمولات الزيت مثلا).

- مصالح الشحن (ملاك السفن ومستأجروها وجهات التأمين).

- المصالح الوطنية والدولية في تأمين حرية الملاحة.

- المصالح الوطنية والدولية في وقاية المواد الحية للبحر.

إن المدعين الأساسيين الذين يمثلون تلك المصالح هم بالطبع دولة العلم والدولة الساحلية والشاحن (ويمثل الشاحن مصلحة مالك السفينة ومستأجرها ومالك الحمولة)، والدولة الساحلية تدعي الحق بالتدخل لمنع وإزالة آثار التلوث في مناطق البحر العالي المتاخمة لسواحلها عندما يخلق التلوث خطرا جسيما لمصادر ثروتها الساحلية حتى ولو أدت تلك الإجراءات إلى تدمير السفينة المعرضة لكارثة بحرية. وقد تجد الدولة الساحلية نفسها أمام وضع مغاير كحالة ما أن تسبب أحد السفن الرافعة لأعلامها تلوثا خطيرا لسواحل دولة أخرى، لذا ينبغي عليها اعتماد تلك الوضعين المتنازعين عند رسمها السياسة الخاصة بالتدخل، وهما وضعها بوصفها دولة بحرية ووضعها بوصفها دولة ساحلية، وأن تؤمن الحد الأقصى من الحماية الممكنة لسفنها وتمنع حالات التدخل التعسفي وغير المسوغ، خاصة أن الضوابط التي يقرها القانون الدولي تتسم بالطابع الشخصي وتسمح بحرية تقدير واسعة.

أما دولة العلم فتسعى إلى تأمين حرية الملاحة في البحار والمحيطات وعدم التدخل من قبل الدول الأخرى، وضمن حماية الحقوق المالية لملاك السفن التي تمخر تحت أعلامها، وتأمين سلامة ربابنتها، فهي تدعي شرطا إيجابيا مقتضاه ممارسة السلطة المانعة في تطبيق سياستها على السفن الرافعة لأعلامها، وشرطا سلبيا في عدم السماح للدول الأجنبية

(1) ففي حادثة الناقله TORREY CANYON كانت الناقله تحمل علم ليبيريا مجاملة، ويملكها أحد فروع شركة Bermuda الأمريكية الجنسية، وكانت الناقله مستأجرة من قبل شركة بريطانية، ويعمل على ظهرها طاقم يوناني، وفي لحظة وقوع الكارثة كانت الناقله محملة بزيوت البترول من الكويت لحساب شركة البترول الإنجليزية، وقد وقعت الحادثة في أعالي البحار، وأدت إلى تلويث السواحل البريطانية والفرنسية. راجع:

بالتدخل لإعاقة حركة سفنها في غير الأحوال التي يقرها القانون الدولي، أما الشاحن فتتطابق إدعاءاته مع إدعاءات دولة العلم.⁽¹⁾

هكذا ونتيجة لتنازع مصالح الدول السالفة الذكر، جاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، لتبين ضوابط ممارسة إجراءات تدخل الدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية في حالة كوارث تلوث البحار بالنفط تجنبا لحصول أي تعسف، ومنعا لأي ضرر قد يلحق بالأطراف ذات العلاقة، وذلك وفقا للقيود التالية:

الفرع الأول: القيود الموضوعية

يلاحظ من الإتفاقية أنها خولت للدولة الساحلية للتدخل بإتخاذ ما يلزم من التدابير الضرورية من أجل حماية مصالحها من التلوث في أعقاب حادثة بحرية، ولكن الإتفاقية لم تترك ممارسة هذا الحق دون ضوابط، بل عملت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، على وضع قيود تم تحديد نطاق التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية.⁽²⁾

ولقد تناولت الإتفاقية على تحرير نطاق التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية للتدخل بأعالي البحار لمواجهة الحادث أن تكون هذه التدابير متناسبة مع الضرر الفعلي أو الذي يتهددها،⁽³⁾ كما جاءت الإتفاقية للتأكيد على مبدأ تناسب التدابير مع الضرر الواقع أو المحتمل وقوعه، وفي تحديد التناسب يجب أن تأخذ بعين الإعتبار مدى وإحتمال الضرر الحال إذا لم تكن الإجراءات قد إتخذت، وتوقعات فعالية تلك الإجراءات وتوقعات الضرر الذي يمكن أن يتسبب عن تلك الإجراءات.⁽⁴⁾ حيث نصت الإتفاقية على أن مثل هذه التدابير يجب ألا تتعدى ما هو ضروري بشكل معقول لتحقيق الهدف المشار إليه في المادة الأولى، وأن توقف مثل هذه التدابير طالما يتحقق الهدف منها، وألا تتدخل دون ضرورة مع حقوق ومصالح دولة العلم أو دولة ثالثة، أو أي شخص آخر طبيعي أو معنوي، ولذلك وضعت الفقرة الثالثة من نفس المادة المعايير التي يتم على أساسها تقدير ما إذا كانت التدابير المتخذة متناسبة مع الضرر، فأوردت لبعض الاعتبارات التي يتعين وضعها في الحسبان في هذا الصدد، وهي:

- مدى الضرر المحقق وإحتماله إذا لم تتخذ تلك التدابير.

- مدى فعالية تلك التدابير.

(1) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 74 - 76.

(2) المادة 01/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(3) المادة 01/05 من الإتفاقية نفسها.

(4) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 335.

- مدى الضرر الذي يمكن أن تسببه مثل تلك التدابير.⁽¹⁾

ومن جانبها أكدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على مبدأ التناسبية وأخذت بشروط مماثلة، إذ بعدما نصت على حق الدول في إتخاذ وتنفيذ مختلف التدابير خارج بحرها الإقليمي، فإنها نصت على أن: "تناسب هذه التدابير مع الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة".⁽²⁾

فالدولة الساحلية المتدخلة ملزمة بإتخاذ إجراءات أو تدابير تتناسب والخسائر المتكبدة لهذه الدولة أو ما يهددها وأن لا تبالغ في الإجراءات التي توصل إلى الهدف كما يجب إيقافها فور بلوغه،⁽³⁾ وفي تقرير ما يعد تجاوز لضرورة تحقيق ذلك الهدف يمكن إستخدام الأرقام الحسابية أسلوبا تقريبا للتفضيل والموازنة، على الرغم من عدم إمكانية تقدير كافة الأضرار بأرقام حسابية دقيقة، فهل يمكن إتخاذ قرار بتدمير ناقلة قيمتها عشرون مليون دولار بغية منع وقوع أضرار تقدر بخمس ملايين دولار مثلا؟.

في ضوء الالتزام السابق القاضي بوجوب تناسب الإجراءات المتخذة مع الضرر الفعلي أو الوشيك الوقوع، يتعين على الدولة الساحلية أن تبحث عن بدائل أخرى تغنيها عن ممارسة إجراءات التدخل لتستطيع من خلالها أن تحقق أغراضها في حماية سواحلها وفي الوقت نفسه تتجنب الإجراءات التي تضر بالمصالح المالية للغير. فعلى سبيل المثال، يمكن التخلص من النفط بسحبه من السفينة المعرضة لكارثة بحرية إلى سفينة أخرى أو إلى وسائل إستلام النفط في الساحل بدلا من تدمير السفينة، ذلك لأن الدول غالبا ما تتوفر لها الوسائل اللازمة لتحقيق هذا الغرض أكثر بكثير من السفينة المعرضة لكارثة.⁽⁴⁾

ويقع على الدولة الساحلية واجب التقصي والبحث عن الحقائق والمعلومات التي تدعم فاعلية البدائل الأخرى من غير أسلوب تدمير السفينة، وعليها أن تقوم بهذا الواجب بعناية تامة، إذ أن إمكانية الحصول على المعلومات والحقائق التي ترجح كفة البدائل الأخرى سوف تزيد من إحتتمالات الطعن ضد شرعية قرار التدخل في حالة تقاعس الدولة الساحلية عن جميع الحقائق والمعلومات التي تغني عن إتخاذ قرار التدخل. وهي ملزمة بصدد ذلك بإستخدام كافة الوسائل والبدائل التي تتاح لها لمكافحة هذا التلوث، فإن كان ذلك ميسورا لها وفي الغرض لزمها إتباعه قبل إتخاذ قرار التدخل، وإذا تدخلت مع وجود إمكانية إستعمال بدائل أخرى تعتبر مفرطة ومتجاوزة للحق المسموح لها، وتتحمل مسؤولية تبعية لذلك الإفراط.⁽⁵⁾

(1) المادة 02/05 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(2) المادة 01/221 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) Collirad ,M-Claude, Cours de droit international public, Paris, 1974-1975, p: 192.

(4) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 80.

(5) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 130.

كما أن الدولة الساحلية بهذا الشأن ملزمة بمواكبة التطور التقني المتعلق بإنتاج وسائل مكافحة التلوث، فإذا لم تتوفر لديها تلك الوسائل وتوفرت بالنسبة للدول الأخرى، فإنها لا تستطيع التمسك بعدم قدرتها على إقتناء البدائل الأخرى على نحو يجعلها تستخدم حقها في التدخل لمواجهة تلك الكوارث.⁽¹⁾

إن الإعتراف بحق التدخل أمر لا يقود إلى إقرار ممارسته الأوتوماتيكية في ظل كافة الظروف، ذلك لأن أي إيداع لممارسة حق التدخل يجب تقيمه في ظل ظروف إستثنائية، وهذا يقتضي عقد الموازنة بين الإيداع والإدعاء المضاد في إطار من المعقولية مع الأخذ بنظر الإعتبار كافة العوامل ذات العلاقة، فهذه الشاحن هو نقل النفط وإيصاله إلى أسواق الإستهلاك.

ولتحقيق هذا الغرض يطمح بالعمل في ظل ظروف إعتيادية وبحد أدنى من تدخل الدول الأجنبية، ويأمل من دولة علم السفينة أن تؤمن الحماية اللازمة وتسهل وصوله إلى أسواق الإنتاج والإستهلاك. ولدولة العلم أيضا مهمة أكيدة في تطوير صناعة السفن وإمائها دون تدخل أجنبي، ولكنها في الوقت نفسه ذات مصلحة في حماية سواحلها من التلوث، أما الدولة الساحلية التي تعد جهة تدخل محتملة فهي تسعى إلى تأمين حماية سواحلها من أضرار التلوث النفطي دون أن تدعى توسيع نطاق سيادتها أو ولايتها أو زيادة ثرواتها الوطنية على حساب مصالح الأطراف الأخرى.⁽²⁾

وعلى الرغم من احتمال تدمير السفينة وحمولتها من قبل الدولة الساحلية دون أن يقتزن بتعويض يدفع إلى الجهة المتضررة، إلا أن التدخل يجب أن متاح فقط حين لا يكون هنالك بديل معقول، وهذا يعني أن الشاحن من غير المعقول أن يفقد أكثر مما يفقده نتيجة لعامل وحيد وهو تعرض السفينة والحمولة إلى كارثة بحرية، بسبب أن الظروف التي يمارس في ظلها التدخل تكون من الخطورة الكافية بحيث يحتمل معها فقدان السفينة والحمولة في أي مكان من البحر وبصرف النظر عن إجراءات التدخل. ولذا يجب ألا تتجاوز الأضرار التي يتعرض لها الشاحن نتيجة لممارسة إجراءات التدخل لأضرار الحاصلة بسبب المخاطر البحرية الطبيعية، وبمجرد الإعتراف بهذه المخاطر بوصفه جزءا من مخاطر العمل، فإن الشاحن يستطيع توفير الحماية لنفسه من خلال التأمين، وإذا إستطاع الشاحن أن يؤمن ضد تلك المخاطر فإن ما يتعرض له من خسائر تبدو قليلة إزاء الفوائد التي تجنيها الدولة الساحلية والدول الأخرى باتخاذها الإجراءات اللازمة للحيلولة دون إتساع أضرار التلوث.

إن إرساء ضوابط ومعايير ممارسة حق التدخل وتنفيذ الدول الساحلية لها بدقة أمر يساعد على ضمان مصالح كافة الأطراف ذوي العلاقة، بحيث أن وضعها متميزا ينشأ عندما تتصرف الدولة الساحلية ببواعث غير موضوعية ولا تهدف إلى مكافحة التلوث، كأن تتصرف ببواعث سياسية مثلا، أو أن تستخدم قوة مفرطة لتحقيق أغراضها،⁽³⁾ على

(1) عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص: 275.

(2) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 81 و82.

(3) المرجع نفسه، ص: 83.

الرغم من أن الدولة الساحلية لا تكون مسؤولة عن تعويض الأضرار في الحالة الأخيرة إلا في حدود ما يعد إجراء مفرطاً.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969، تجيز للدولة الساحلية التي تمارس حق التدخل في أعالي البحار، أن تتخذ كل التدابير الإستثنائية الضرورية من أجل حماية نفسها، حتى ولو كان من شأن هذه التدابير المساس بالسفينة أو شحنتها، إذ وافق مؤتمر بروكسل على الترخيص احتمالاً للدولة الساحلية المتدخلة بتدمير سفينة أجنبية في أعالي البحار، وهو ما أضفى المشروعية فيما بعد على إقدام السلطات البريطانية على قبلة السفينة توري كانيون في هذه المنطقة. علاوة على ذلك فإن الطابع الإستثنائي لحق التدخل يتمثل في كون إتفاقية بروكسل تتضمن أي بند يحدد تطبيق هذا الحق فقط على السفن التي ترفع علم الدول الأطراف، وهو ما يعتبر إستثناءً عن المبدأ القانوني القاضي بنسبة آثار المعاهدات،⁽²⁾ الذي سبق وأن كرسته إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969.⁽³⁾

وبما أن تدمير السفينة يعد أقصى إجراء مسموح به للدولة المتدخلة، ونظراً لكون من يملك الكثير يملك القليل، فإنه يجوز لهذه الدولة اللجوء إلى تدابير أقل درجة إذا إقتضت الظروف ذلك.⁽⁴⁾ إذ يقول الأستاذ L. Lucchini : "أن إختصاص التدخل المعترف به لصالح الدولة الساحلية يميز لها إحتجاز arraisoner السفينة في أعالي البحار أو تحويل إتجاهها détourner بل وإمكانية قبيلتها"، ومن جانبه يعتبر الأستاذ E.Du Pontavice أنه: "إذا كان يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ في أعالي البحار كل التدبير الضرورية فإن ذلك يحمل على الإعتقاد بأنه يجوز إستخدام كل تقنيات العمل المباشر، بما في ذلك تدمير السفينة الملوثة بإستعمال قوة النار". وإذا كان مثل هذا التدبير ضرورياً، فإنه "لأسباب إنسانية"⁽⁵⁾ تلزم إتفاقية بروكسل لسنة 1969، الدولة الساحلية قبل إتخاذها تلك التدابير أو أثناء إتخاذها، أن تبذل قصارى جهودها لتفادي أي خطر على الحياة الإنسانية، وتزويد الأشخاص المنكوبين بكل المساعدة التي يحتاجون إليها، مع الحرص على عدم عرقلة وتسهيل عودة أطقم السفن إلى أوطانهم.⁽⁶⁾

(1) المادة 06 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(2) محمد بزاز، المرجع السابق ص: 251.

(3) المادة 34 من إتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969.

(4) حصل أنه بعد أن فشلت وسائل الوقاية والإنقاذ التي أتخذت، وتحطم الناقل أن لجأت القوات البريطانية إلى ضرب ناقلة TORREY CANYON بالمذخار لإغراقها، لأن وجودها فوق السطح يهدد بمزيد من الأضرار.

(5) محمد بزاز، المرجع السابق، ص: 252.

(6) المادة 05/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

ويتضح مما تقدم، أن للدولة الساحلية الحق بإتخاذ التدابير اللازمة في البحر الإقليمي والبحر العالي على حد سواء لمنع أو إزالة آثار التلوث الحاصل بسبب تعرض سفينة أجنبية لكارثة بحرية، ولكن القانون الدولي البحري الخاص بهذا الموضوع يحتاج إلى مزيد من التطوير بخصوص النقاط الآتية:

- تأكيد الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الدولة الساحلية عند إتخاذها القرار الخاص بالتدخل، وليس مناقشة وجود أو عدم وجود الحق بالتدخل. فالمشكلة لا تكمن في الإعتراف بالحق بقدر ما تتعلق بالتعسف في إستعماله، إذ يقع على الدولة الساحلية، إتزام بالقيام بالبحث عن كافة الوقائع والظروف التي تغني عن ممارسة إجراءات التدخل مع إعتماد كافة البدائل التي تفي بالغرض. وينبغي اللجوء إلى إجراءات التدخل في حالة التأكد من كونها الأسلوب الوحيد لمواجهة الخطر، وينبغي أيضا عدم إستخدام القوة المفرطة والزائدة عن الحاجة.

- ضرورة مواكبة الدول الساحلية للتطورات التقنية الحاصلة في ميدان منع التلوث ومكافحته، وضرورة إقتناء التكنولوجيا التي يمكنها أن توفر بدائل معقولة تغني عن التدخل لمنع التلوث أو إزالة آثاره.

- تأكيد ضرورة وضع أنظمة مرور بحرية وقوانين شحن سلمية تساعد على تخفيض مخاطر وقوع كوارث التلوث بسبب إصطدام الناقلات أو جنوحها وبالتالي إلى التقليل من فرض الحاجة إلى التدخل.⁽¹⁾

الفرع الثاني: القيود الإجرائية

فرضت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، على الدولة الساحلية المتدخلة عدد من القيود الإجرائية التي تلتزم بها سواء قبل أو أثناء أو بعد التدخل لمكافحة حادثة التلوث النفطية، وهو ما سأحاول تبيانها بشيء من التفصيل حسب أحكام هذه الإتفاقية.

أولا: الإلتزام بالتشاور

يقصد بمبدأ التشاور إلتزام الدول بالإخطار والتشاور المسبق مع باقي الدول الأخرى في حالة علم الدولة من الدول بخطر قائم يهدد البيئة. وقد تأكد هذا المبدأ في العديد من الإتفاقيات والوثائق الدولية،⁽²⁾ وهذا المبدأ يفتح ويعطي الفرص للدول للتشاور والبحث في مجال حماية البيئة لتجنب العديد من المخاطر قبل حدوثها على أرض الواقع.⁽³⁾ ولقد ألزمت إتفاقية بروكسل لسنة 1969،⁽⁴⁾ الدولة الساحلية بأن تتشاور مع غيرها من الدول المعنية بالخطر والتي تأثرت بالكارثة البحرية قبل إتخاذ تدابيرها بمقتضى حق التدخل وخصوصا مع الدولة التي تحمل السفينة علمها. وهو

(1) عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص: 84.

(2) سامح عبد القوي السيد عبد القوي، المرجع السابق، ص: 245.

(3) المرجع نفسه، ص: 246.

(4) المادة 01/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

ما يعني أن حق الدولة الساحلية في التدخل مشروط بالتشاور مع دولة علم السفينة التي تتعرض للحادث، وغيرها من الدول الأخرى التي تتأثر بالكارثة البحرية،⁽¹⁾ ومنها الدول التي تكون بدورها قريبة من موقع الحادث، أو التي تتأثر من جراء هذا الحادث، أو من جراء تدخل الدولة الساحلية ضد سفينة مسببة التلوث، لإطلاعها وإستطلاع رأيها بشأن التدخل، ومن الملاحظ أنه رغم إلزامية إجراء المشاورات مع هذه الأطراف المعنية، فإن الإتفاقية لا توضح فيما إذا كانت الدولة الساحلية ملزمة أم لا بالنتائج التي قد تتمخض عنها المشاورات.⁽²⁾

كما أجازت الإتفاقية بموجب أحكامها،⁽³⁾ أن تتشاور الدولة الساحلية قبل إتخاذها التدابير المزمعة، مع خبراء مستقلين تختارهم من القائمة المعتمدة لدى OMI بهذا الشأن،⁽⁴⁾ أي يحق لهذه الدولة قبل إتخاذ التدابير الضرورية لمواجهة آثار التلوث المترتب عن حادث بحري في أعالي البحار، أن تلجأ إلى التشاور مع أشخاص ذوي الخبرة في ميدان مكافحة التلوث، والذين يتم إختيارهم و الإعتراف بهم ومؤهلاتهم وكفاءتهم طبق للقائمة التي تحددها OMI لهذا الغرض. صحيح أنه يجوز لدول أعضاء المنظمة أو الدول أطراف إتفاقية بروكسل، إقتراح أسماء الخبراء الذين يجب أن تتضمنهم هذه القائمة. إلا أن OMI هي التي تعود لها سلطة وضع هذه القائمة بشكل قبلي، والإشراف عليها، كما تتكلف بإصرار القواعد المناسبة، وتحديد المؤهلات المطلوبة لإعتماد الخبراء المستقلين من أجل الإستشارة في ميدان مكافحة التلوث البحري.

وتجدر الملاحظة أن التشاور مع الخبراء المستقلين هو إجراء إختياري، فهي صلاحية منحت لفائدة الدولة الساحلية وليست مجبرة على ذلك، وهو ما يعني أن المشاورات التي قد تقوم بها الدولة المتدخلة مع الخبراء المستقلين لا تعد إجراء ملزماً، فهي مجرد خيار مفتوح في وجه الدولة الساحلية للإستفادة من خبرة هؤلاء الأشخاص، قبل إتخاذها التدابير الضرورية لمواجهة الآثار المترتبة عن حادث بحري في أعالي البحار. ومع ذلك يمكن القول أن الرأي الذي يفتي به هؤلاء الخبراء، قد يكون له تأثير لا يستهان به، بشأن تنفيذ حق التدخل في أعالي البحار، ويمكن للدولة الساحلية أن تستند على الآراء التقنية لتبرير التدابير التي تتخذها ضد السفينة الملوثة في منطقة أعالي البحار.⁽⁵⁾

وبإعتبار أن هذا الواجب لا يتسم بالطابع الإلزامي، فقد إعتقد البعض أن هذا الإلتزام يدخل في نطاق القواعد القانونية المرنة الناشئة، مما لا يتيح إمكانية إقامة دعوى المسؤولية عن إغفاله، لكن الفقيه Barbosa يرى أن هذا الواجب يعد إلتزاماً قانونياً كاملاً، مستقراً في القانون الدولي، يستمد صفته الإلزامية القانونية، من الخطر العام الذي يفرضه القانون

(1) السيد مصطفى أبو الخير، المرجع السابق، ص: 313.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 254.

(3) المادة 03/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(4) عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 51.

(5) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 254-255.

الدولي على الدول، بعدم إلحاق الضرر بغيرها، والذي عبرت عنه القاعدة العرفية الراسخة "إستعمل ملكك دون الإضرار بالغير".

والواقع أن قواعد القانون الدولي للبيئة، تنتمي في معظمها إلى طائفة القواعد القانونية المرنة Soft Law، وإتتماتها لهذه الطائفة لا يهدر صفتها الإلزامية، إذ أن معظم هذه القواعد قد إستقرت بالفعل في القانون الدولي العرفي، والبعض الآخر يرى أن هذه القواعد مستمدة من مبادئ عامة قانونية معترف بها في الأمم المتدينده. كما أن المجتمع الدولي حالياً، يسرع الخطى في هذا المضمار، لإبراز الطابع الإلزامي لقواعد القانون الدولي للبيئة، وهذا يتحقق من خلال الإتفاقيات والممارسات الدولية، وأحكام القضاء الدولي، التي تعبر عن الطبيعة الإلزامية للقواعد المرنة التي يتسم بها هذا القانون.⁽¹⁾ أما في أحوال الضروري القصوى،⁽²⁾ والتي تتطلب إتخاذ تدابير فورية، فإن للدولة الساحلية إتخاذ التدابير والإجراءات التي تفرضها حالة الإستعجال، وذلك دون إبلاغ مسبق أو إستشارة، وحتى الإستمرار في التشاور الذي كان قد بدأ.

وبالطبع تكون الدولة المهتدة هي صاحبة الإختصاص لتقدير درجة إستعجالية التدابير التي يجب إتخاذها، كما أنها هي وحدها الأكثر أهلية لتقدير وشاكة الخطر التي تهدد سواحلها ومصالحها المرتبطة بها، وكما لاحظ الأستاذ JP. Queneudec فإن هناك تناقض واضح فيما يخص شروط تنفيذ حق التدخل في أعالي البحار، بين إشتراط وشاكة الخطر، وترك الفرصة للدولة الساحلية لإثارة الإستعجال من أجل التدخل دون إجراء مشاورات مسبقة. وهو ما يعني حسب هذا الرأي إمكانية الدولة الساحلية أن تستند على هذا المبرر للتخلص من الإلتزام بإستقاء مجموعة من الآراء بصفة مسبقة، عند إتخاذها لتدابير ضد سفينة تسببت في التلوث في أعالي البحار، كما أوضح الأستاذ JY. Morin "يجب على الدولة المتدخلة أن تقوم بالإلتزامات الملقاة على عاتقها بمجرد ما تتاح لها الفرصة".⁽³⁾

وفيما يخص مسطرة التشاور في ميدان القانون الدولي البيئي عموماً، يرى الفقيه A. Kiss أنه: "بالنسبة لأي مشروع من شأنه أن يؤدي إلى إحداث آثار ضارة ببيئة دولة أخرى، يوجد هناك إلتزام بالتشاور مع هذه الدولة إذا طلبت ذلك، وهذا الإلتزام يقع على الدولة مصدر التلوث، والتي يجب عليها أن تقبل مناقشة موضوع المعلومات التي أبلغتها إلى الدولة الضحية إحتمالاً، ويجب أن تمكن من تقديم ملاحظات حول المشروع، لكن الدولة التي تنوي القيام بالمشروع غير ملزمة بأن تأخذ في الحسبان هذه الملاحظات. فواجب التشاور يصاحبه في الغالب واجب الإعلام في الصكوك الدولية

(1) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 530.

(2) المادة 04/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(3) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 334 و335.

... وأخيرا فإن واجب التشاور ينحدر من واجب التعاون لتحسين حماية البيئة في العلاقة بين الدول المعنية بتلوث عابر للحدود".⁽¹⁾

ثانيا: الإلتزام بالإعلام أو بالإخطار

فرضت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، على الدولة الساحلية ضرورة الإبلاغ الفوري بالتدابير المراد إتخاذها، أية أشخاص طبيعيين أو معنويين معلومين لديها والمتوقع أن تتأثر مصالحهم بفعل هذه التدابير.⁽²⁾ والمقصود هؤلاء مالكي السفينة أو الشحنة أو المجهزين أو المستأجرين أو الشاحنين وإن إقتضى الأمر المؤمنين، وإذا كان على الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الإعتبار الآراء التي عبر عنها هؤلاء الأشخاص الذين لهم علاقة ما بالسفينة مصدر التلوث، وكما أكد الأستاذ JP. Queneudec فإن الدولة الساحلية غير ملزمة بهذه الآراء.

إلى جانب هذا الإعلام السابق على التدخل، فإن الدولة الساحلية تكون ملزمة، أيضا بعد إنتهاءها من إتخاذ التدابير الضرورية ضد السفينة مصدر التلوث في أعالي البحار، أن تقوم بالإبلاغ الفوري للدول والأشخاص الطبيعيين المعنويين وكذلك الأمين العام لل OMI ، لإطلاعهم على التدابير التي إتخذتها لمواجهة التلوث البحري الناتج عن الحادث الذي تعرضت له السفينة، ومن شأن هذا الإجراء أن يتيح للدولة الساحلية إمكانية تبرير الأعمال التي إتخذتها، وفي نفس الحين يمكن للدول الغير من التحقق من أن الدولة الساحلية قد مارست حق التدخل في أعالي البحار ضمن الحدود، وطبق الأشكال التي يفرضها القانون الدولي.⁽³⁾

ويقول الفقيه: A.Kiss فيما يخص مسطرة الإبلاغ : "أن الدولة التي تنوي مباشرة أو الترخيص لأنشطة من شأنها أن تكون لها آثار محسوسة على بيئة دول أخرى، فإنه يجب عليها أن تخبر هذه الأخيرة ، أو تمدّها بالتفاصيل المتعلقة بالمشروع، شرط ألا يكون كل من القانون الوطني أو القانون الدولي بمنع نقل تلك المعلومات والمعطيات".⁽⁴⁾ وهو مبدأ أكدت عليه العديد من الصكوك الدولية العالمية والإقليمية.

وعلى العموم يمكن القول بأن صياغة هذه القواعد الإتفاقية بشأن ممارسة الدولة الساحلية لحق التدخل لمواجهة آثار التلوث البحري الذي تتسبب فيه سفينة أجنبية في أعالي البحار، هو تطوير للقانون الدولي في إتجاه التقليل من بعض القواعد التقليدية وعلى رأسها مبدأ حرية البحار والإختصاص الخالص لدولة العلم. إلا أن هذا التطور لم يكن دفعة واحدة، وإنما إحتاج الأمر المرور عبر عدة محطات قانونية، كما كانت صيانة القواعد المتعلقة بحق التدخل في أعالي البحار

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 255 و256.

(2) المادة 02/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(3) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 256.

(4) A. Kiss, Droit international de l'environnement , op. cit, p: 86.

متأثرة بالتجارب التي مر بها المجتمع الدولي، وبالدروس المستخلصة من طبيعة وحجم الأضرار التي خلفتها عدد من الكوارث البحرية ابتداءً من حادث توري كانيون، ثم إن إقرار القانون الدولي لمبدأ حق التدخل في أعالي البحار، وإرفاقه بعدد من الشروط الموضوعية والإجرائية، أو التعديلات التي أدخلت عليها فيما بعد، كانت مسألة يتحكم فيها بشكل كبير ذلك التوازن بين مصلحة حماية البيئة البحرية ومصلحة مالكي السفن، أي بين حقوق الدول الساحلية وحقوق دول العلم.⁽¹⁾ والدليل الواضح على ذلك هو ما تتضمنه إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن آلية التعويض التي يجوز لدولة العلم إستعماله في حالة الممارسة غير القانونية أو المتعسفة لحق التدخل،⁽²⁾ وعلى المضرور أن يثبت أن الإجراء مخالف وأنه قد سبب ضرراً، وأن الضرر قد تحقق من إجراءات تتجاوز ما هو لازم عقلاً لتحقيق الغاية وحسبما حددتها المادة الأولى من الإتفاقية، على أن المضرور لا يجوز له أن يلجأ إلى التوفيق أو التحكيم إلا بعد إستنفاد الوسائل الداخلية للإصلاح.⁽³⁾

المبحث الثاني: قواعد المساعدة الدولية للتصدي لحوادث التلوث النفطية من السفن

تتوقف فعالية مكافحة حالات التلوث النفطية الطارئة الناجمة عن حوادث السفن على عمليات التدخل السريعة، من أجل تجنب تدهور البيئة البحرية، وانتقال التلوث بين المناطق البحرية، لذلك تسهر الدولة الساحلية بإعتبارها القريبة من الحادث والأكثر تهديداً له، على معالجة الأضرار وخفضها والسيطرة عليها، وتمثل الإتفاقيات الدولية آلية تنظيم وتنسيق قواعد المساعدة الدولية لمكافحة هذا النوع من التلوث.

وبناءً على ذلك سأعرض هذا المبحث في المطالب التالية: نبيين في المطلب الأول قواعد وإجراءات المساعدة الدولية وإدارتها، وفي المطلب الثاني، تدابير صد، منع ومكافحة التلوث النفطي من السفن، أما المطلب الثالث سأتولى فيه تبيان آليات التصدي للتلوث النفطي وتأهيل البيئة البحرية.

المطلب الأول: قواعد وإجراءات المساعدة الدولية وإدارتها

يعرض هذا المطلب كيفية وآلية تصرف دولة علم السفينة في حالة وقوع حادثة تلوث نفطية، وإجراءات وطرق الإستجابة لهذه الحادثة، وذلك من خلال إلزامية الإخطار الفوري للدولة الساحلية، بوقوع حادث بحري وإجراءاته، حتى تتم عملية التدخل السريع للقضاء أو الحد من آثار الملوّثات النفطية من جهة (الفرع الأول)، ثم تعمل الدولة الساحلية بدورها على الإلتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين لدولة علم السفينة مع مراعاة حماية البيئة البحرية من جهة ثانية (الفرع الثاني).

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 257.

(2) المادة 06 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(3) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 335.

الفرع الأول: إلزامية الإخطار الفوري للدولة الساحلية بوقوع حادث بحري نفطي وإجراءاته

من الثابت أن تدخل الدولة الساحلية لمكافحة التلوث يكون قليل النفع بل وغير ذي جدوى، إذا ظلت هذه الدولة تجهل وقوع حادث بحري في المجالات البحرية القريبة من سواحلها، أو كانت تجهل طبيعة مخاطر التلوث المحدقة بها، أو أنها لم يبلغ ذلك إلى علمها إلا بشكل متأخر. فإذا لم تقم السفينة المنكوبة بإخطار الدولة الساحلية، وبأسرع طريقة ممكنة، وبإخبارها بالظروف المحيطة بالحادث، وبطبيعة التلوث الذي قد تتسبب فيه، فإن كل التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية لمواجهة هذه الحالات الطارئة، مهما كانت أهميتها ونجاحتها تبقى في نهاية الأمر قليلة إن لم تكن عديمة الفائدة. من هنا كان ضروريا من أجل إخفاء الطابع العملي على تدخل الدولة الساحلية لمكافحة التلوث إقرار قواعد دولية تفرض على السفن إلزامية الإخطار الفوري للدولة الساحلية، وبموازاة مع ذلك وضع ترتيبات وإجراءات تعطي للإلزامية الإخطار المدلول الحقيقي.⁽¹⁾

أولا: إلزامية الإخطار الفوري بوقوع حادث بحري نفطي

إن إلزامية الإخطار الفوري للدولة الساحلية بوقوع حادث بحري نفطي هو إلزام يقع على عاتق السفن، ويجد هذا الإلتزام مصدره في النصوص القانونية الإتفاقية المختلفة، كما أن هذا الإلتزام أصبح يشكل مبدأ مستقرا ضمن قواعد القانون الدولي البيئي التي أوضحت تؤكد عليه.

1- في إطار النصوص الإتفاقية

إن الإبلاغ عن الحوادث البحرية هو إجراء يهدف إلى الإعلام بالحادثة البحرية،⁽²⁾ كما له من أهمية كبيرة في إتخاذ التدابير الوقائية لمنع تفاقم المخاطر أو الأضرار الناتجة عن الحادث البحري كما في التلوث البحري حيث تبدأ التدابير الوقائية بالعمل على منع إنتشار الزيت في المياه البحرية،⁽³⁾ ولقد حاولت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بشأن التدخل في أعالي البحار لمواجهة الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، التأكيد وتقنين ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق إزاء سفن أجنبية في مناطق بحرية لا تخضع لسيادتها الإقليمية، إلا أن هذه الاتفاقية لم تستطع وضع الأساس لإنطلاق عملية التدخل، بأن تفرض على السفن، التي تتعرض لحادث بحري قد ينجم عنه تلوث، إلتزام بإخطار الدولة الساحلية بالحادث حتى تتخذ ما تراه ضروريا من تدابير لحماية البيئة البحرية. فهذا نقص كبير عانت من إتفاقية بروكسل بتجاهلها التنصيص على هذا الشرط الأساسي لممارسة الدولة الساحلية لحقها في التدخل، وإتخاذ التدابير الضرورية في الوقت المناسب لحماية البيئة البحرية ومصالحها المرتبطة بها، فرغم ما تتمتع به السفن من حق المرور البريء أو حرية الملاحة، فإن مجرد تعرضها

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 260.

(2) صلاح محمد سليمان، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 184.

(3) المرجع نفسه، ص: 186.

لحادث بحري من شأنه أن يترتب عنه تلوث للبيئة البحرية، يجعل الدولة قريبة من موقع الحادث البحري معنية بالقرارات الخاصة بالسفينة ورحلتها، وهذا النقص لن تنتبه إليه OMI إلا في فترة لاحقة.

وهكذا فعندما قامت المنظمة سنة 1973 بدراسة مشروع البروتوكول المتمم لإتفاقية بروكسل بشأن حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ليشمل حوادث التلوث بمواد أخرى غير النفط، قدم إقتراح في أشكال اللجنة القانونية يتوخى إدراج مادة إضافية ضمن هذا البروتوكول، تفرض على ربان السفينة الناقلة لمواد ضارة إلزاماً بالإخطار. غير أن غالبية أعضاء اللجنة القانونية قد إعتبرت أنه ليس لمثل هذا البند مكاناً في إتفاقية هدفها النص على إستثناء على مبدأ حرية أعالي البحار. وإن إتجه بعض الأساتذة إلى إمكانية إستنتاج هذا الواجب في إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بالنظر لأن هذه الأخيرة تفرض على الدولة الساحلية إبلاغ دولة العلم بوقوع حادث بحري، وهو ما يعني إفتراض وجوب إخطار الدولة الساحلية بالحادث بشكل من الأشكال،⁽¹⁾ زيادة على ذلك فقد تبين أن إلزام السفن بالإخطار عن الحوادث البحرية فقد تم التنصيص عليه في صك موازي، ويتعلق الأمر بمشروع إتفاقية منع التلوث الصادر عن السفن (أي مشروع إتفاقية ماربول).

ولقد جاءت إتفاقية ماربول 78/73 لتقضي على ضرورة الإبلاغ عن الحوادث البحرية التي تنطوي على أية مواد ضارة بما فيها الملوثات النفطية، وتقدم تقريراً بشأنها إلى OMI وإلى الدولة التي قد تتأثر بالحادث البحري،⁽²⁾ وهو ما تم تأكيده أيضاً في البروتوكول الأول الملحق بالإتفاقية، والتي ألفت على السفن الخاضعة لأحكام الإتفاقية، إلزاماً بإخطار الدولة الساحلية بالتلوث الذي سببته أي من هذه السفن عمداً أو عرضاً، وسواء كان هذا التلوث قد تم بتصريف مشروع، بموجب هذه الإتفاقية، أو كان تلوثاً حدث بإجراء غير مشروع، محضور بموجب هذه الإتفاقية، أو غيرها من قواعد القانون الدولي.⁽³⁾

إضافة إلى أن إلزام الدول بالإبلاغ يجب على الربان، أو على أي شخص آخر مسؤول عن السفينة، عند وقوع حادث يشمل الفقد الفعلي أو المحتمل للنفط أو لبضائع خطيرة معبأة⁽⁴⁾ أو صلبة سائبة في البحر،⁽⁵⁾ أن يبلغ تفاصيلها

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 260 و 261.

(2) المادة 08 من إتفاقية ماربول 78/73.

(3) المادة 03 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(4) اللائحة السادسة من الفصل الثامن الجزء (أ) من إتفاقية SOLAS لسنة 1974.

(5) اللائحة السادسة من الفصل الثامن الجزء (أ-01) من الإتفاقية نفسها.

الحادث دون تأخير وبأوفى صورة ممكنة إلى أقرب دولة ساحلية، ويجب أن يعد التقرير إستنادا إلى المبادئ العامة والخطوط التوجيهية التي تضعها المنظمة.⁽¹⁾

وبالرغم من الأهمية التي تشكلها هذه الأحكام، من خلال تأكيد وتعزيز نظام الإخطار عن الحوادث البحرية، فإن التطورات التالية ستظهر محدوديتها، لاسيما عقب وقوع حادث أموكو كاديز سنة 1978، حيث لم تكن هذه الأحكام قد دخلت حيز التنفيذ بعد، كما أن القواعد المنظمة للإلزامية الإبلاغ بوقوع حوادث بحرية لم تكن تنطبق إلا على السفن التي ترفع أعلام الدول الأطراف. لهذا ستعتبر فرنسا، خلال أشغال OMI عقب هذه الكارثة، بأن غياب التزام عام بإبلاغ الدولة الساحلية عن الأعطاب التي قد تلحق بالسفينة أثناء إبحارها بالقرب من المياه الوطنية، هو وضع لا يمكن هذه الدولة من التدخل في القت المناسب، وإتخاذ التدابير الضرورية لمواجهة التلوث الذي يترتب عن هذا الحادث، وبالتالي فإن الأمر يتعلق بنقص يحتاج إلى إصلاحه ضمن قواعد القانون الدولي. ومن جانبها أكدت لجنة حماية البيئة البحرية على ضرورة توسيع نظام الإخطار الذي جاءت به إتفاقية ماريول 1973، بجعله قاعدة إلزامية تقديم تقارير قابلة للتطبيق حتى في حالة الحوادث التي تتضمن احتمال حصول خطر التلوث عقب عطب لحق بالسفينة أو معداتها. وأثناء نقاشات الدورة "السابعة والثلاثون"، للجنة القانونية التابعة للمنظمة، لوحظ إنشغال الوفود بأن لا تكون سباقة على المبادرات التي يمكن أن يتخذها المؤتمر الثالث لقانون البحار فيما يخص حق تدخل الدولة الساحلية، وقضايا القانون الدولي العام المرتبطة بها، إذا كانت تعقد أمالا كبيرة على إدخال تجديلات فيما يخص قاعدة الإلتزام بالإخطار الفوري.

بالفعل موازاة مع أشغال اللجنة القانونية كانت المفاوضات جارية في إطار مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، الذي تقدمت أشغاله بسرعة بالنسبة لقضايا التلوث البحري. وكان طبيعيا أن يكون لكارثة أموكو كاديز إنعكاساتها القانونية على المفاوضات الدائرة في إطار المؤتمر الثالث من أجل تحسين وإغناء النظام القانوني الدولي لمكافحة آثار التلوث، لاسيما مايتعلق منها بالتوسيع من نطاق حق تدخل الدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية المتسببة في التلوث، من خلال الإستفادة من الدروس التي أفرزتها هذه التجربة، وإصلاح الثغرات القانونية التي أظهرتها مواجهة آثار هذه الكارثة البحرية، فمنذ الدورة الثامنة للمؤتمر عبرت الدول عن رغبتها في إدراج بند جديد ضمن نصوص التفاوض، يفرض على السفن إلتزاما بالإخطار الفوري للدولة الساحلية التي قد تتعرض سواحلها للتلوث الطارئ، وذلك بقطع النظر عن مكان وقوع الحادث البحري، سواء في المياه الإقليمية أو خارجها، ومهما كان شأن الحادث الذي قد يترتب عنه خطر تصريف لمواد ضارة إلى البحر، بما في ذلك احتمال وجود مثل هذا الخطر.⁽²⁾

(1) راجع: المبادئ العامة بشأن نظم ومتطلبات الإبلاغ على السفينة، بما في ذلك الخطوط التوجيهية للإبلاغ عن الحوادث التي تشمل بضائع خطيرة و/أو مواد مؤذية و/أو ملوثات بحرية، التي إعتمدتها المنظمة بالقرار رقم (20) A.851، وكذلك المادة الأولى من البروتوكول الأول لإتفاقية ماريول 78/73.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 263.

وهكذا تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ضمن أحكامها إلزام دولة العلم بأن تفرض على السفن الرافعة لعلمها بالقيام فوراً بإخطار الدولة الساحلية التي قد يتأثر ساحلها ومصالحها المرتبطة به بالحوادث التي تنطوي على تصريف أو احتمال حدوث تصريف بما في ذلك الحوادث البحرية.⁽¹⁾

إضافة إلى الإتفاقيات الدولية فإن الإتفاقيات الثنائية أو الجماعية (مذكرات التفاهم) التي قد تتم بين مجموعة من الدول تتضمن النص على ذلك، حيث تضمنت مذكرة التفاهم الخاصة بمجلس التعاون الخليجي الذي يضم الدول المطلة على الخليج العربي النص على أنه:

"1- يجب على كل سلطة ميناء في دول المجلس، ولغرض منع أو تخفيف أي تهديد للسلامة البحرية أو سلامة الأفراد أو الممتلكات أو البيئة، أن تتخذ الإجراءات التي تكفل قيام ربان السفينة التي تبحر في مياها الإقليمية بالإبلاغ الفوري عن المعلومات التالية:

أ- أي حادث طفيف أو بليغ يؤثر في سلامة السفينة، مثل التصادم أو الجنوح أو الحريق أو ظهور عيوب في الأداء أو الأعطال أو تدفق مياه أو تحرك البضائع، أو أي عيوب في أنظمة توجيه السفينة أو في بدن أو نظام بناء السفينة أو أي أضرار أخرى.

ب- أي حادث طفيف أو بليغ يخل بسلامة النقل البحري، مثل: الأعطال التي يحتمل أن تؤثر في قدرة السفينة على المناورة أو صلاحيتها للإبحار.

ت- أي موقف يحتمل أن يؤدي لتلوث المياه أو الشاطئ .

ث- أي بقع زيتية أو ملوثات أخرى أو حاويات أو عبوات أو صناديق تشاهد طافية في البحر .

ج- أي حالات وفاة وإصابات جسمانية أو فقد للأشخاص أو خلافه .

2- يجب على كل سلطة ميناء سرعة المبادرة بالإبلاغ عن المعلومات الواردة في الفقرة (1) و(2) من هذا القسم (التحقيق في الحوادث البحرية بمقتضى إتفاق مجلس التعاون الخليجي) في حال إقتضاء ذلك بموجب قانون وطني أو إتفاقيات إقليمية إلى السلطات المختصة بالسلامة البحرية أو وكالات أو جهات إقليمية مسؤولة عن حماية البيئة..⁽²⁾

2- في إطار القانون الدولي البيئي

لا يمكن للدولة المتأثرة بالتلوث مواجهة آثاره والإضطلاع بدورها في حماية البيئة إلا إذا عملت مسبقاً بنشوء هذا النشاط الخطر، وتوافرت لديها معلومات كافية عنه. لذلك فإن مقتضيات أعمال الإلتزام العام بالإعلام والإخطار يقع على عاتق الدولة المصدر، التي تعلم بنشوء نشاط يتسم بالخطورة في نطاق ولايتها، أو تحت سيطرتها الفعلية، وذلك بأن

(1) المادة 07/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 177-179.

تبادر بإعلام الدول بوجود هذا النشاط الخطر،⁽¹⁾ وسواء كانت هذه الدول متأثرة أو يحتتمل أن تتأثر من عواقب هذا النشاط، وهذا الإعلام يتضمن تزويد الدول المتأثرة بجميع البيانات الضرورية، المتعلقة بخصائص هذا النشاط والمخاطر الناشئة عنه، ونوع الضرر الذي يحتتمل أن ينجم عنه، بحيث يصبح لدى الدول المتأثرة إمكانية إجراء تقييم شامل للآثار البيئية لهذا النشاط ونتائجه.⁽²⁾

كما أن عملية الإهتداء إلى الدولة أو الدول المتأثرة التي ينشأ على عاتق الدولة المصدر الإلتزام بإعلامها بالنشاط الخطر، تتوقف على تحديد موقع مباشرة النشاط وما إذا كان واقعا في نطاق الولاية الإقليمية للدولة أو في نطاق سيطرتها الفعلية خارج النطاق الإقليمي، فإذا كان هذا النشاط الخطر ناشئا في نطاق الولاية الإقليمية للدولة تصبح الدول المتأثرة هي الدول المحيطة بهذه الدولة، والتي تتيح الإمكانيات التقنية المتوافرة لدى هذه الدولة المصدر، أن تتوقع ما يمكن أن يحدثه الضرر العابر للحدود بهذه الدول المحيطة، وذلك تى ولو لم تكن هذه الدول من الدول المجاورة، أو الدول التي لها حدود مباشرة مع الدولة المصدر، أما إذا كان النشاط الخطر ناشئا خارج نطاق الولاية الإقليمية للدولة المصدر لكن تم تحت سيطرتها الفعلية، وكما هو الحال في أنشطة السفن المعدة للنقل مواد خطرة، فعندئذ تعد دولة علم السفينة هي الدولة المصدر للنشاط الخطر، وتكون الدولة المتأثرة هي الدول التي تقع على مسار هذه السفن، أو التي ترتاد هذه السفن بموانئها.⁽³⁾

ويرى الفقيه KISS في هذا الصدد أن قاعدة إلزامية الإخطار تدرج ضمن القواعد المشتركة للقانون الدولي في ميدان التلوث العابر للحدود، فواجب الإعلام في الظروف الطارئة هو واجب يقع على مختلف الدول، بالنظر إلى أن أساس هذه القاعدة تنحدر أصولها من القانون الدولي العام، طبقا للإجتهد القضائي لمحكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو لسنة 1949، وعلى أساس إعتبارات مشابهة أصبح من الواجب إخطار الدول التي من المحتمل أن تتعرض ببيئتها لأي خطر يهددها.⁽⁴⁾

وتشكل قاعدة الإخطار جزء لا غنى عنه من أي نظام يرمي إلى منع الضرر العابر للحدود، أو إلى أي حال، إلى التقليل من أخطاره إلى أدنى حد، وورد الإلتزام بإخطار الدول الأخرى بمخاطر الضرر الجسيم الذي تتعرض له في قضية مضيق كورفو التي وصفت فيها محكمة العدل الدولية واجب الإخطار بأنه يقوم على "الإعتبارات الأولية للإنسانية". وهذا

⁽¹⁾ يتبين من بعض الدراسات أن الإلتزام بالإخطار الوارد في عدد من الإتفاقيات هو ذاته الإلتزام بالإعلام، لكن لهذا الأخير نطاق أوسع من الإلتزام بالإخطار، فالإعلام ينطوي على الإخطار بالخطر، أو بالضرر الحاصل، بالإضافة إلى تزويد الدولة المتأثرة لكافة المعلومات لدى الدولة المصدر، عن النشاط الخطر وآثاره وما إتخذته الدولة المصدر من إجراءات في سبيل منع الضرر الذي تنبني عنه خطورة هذا النشاط.

⁽²⁾ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 523 و524.

⁽³⁾ المرجع نفسه، ص: 525.

⁽⁴⁾ A.Kiss, Droit international de l'environnement, op.cit, p: 83.

المبدأ أصبح مسلم في سياق عدة إتفاقيات دولية وأحكام صادرة عن هيئات تحكيم ومحاكم دولية، وإعلانات وقرارات إعتدتها منظمات ومؤتمرات وإجتماعات حكومية دولية، ودراسات أعدتها منظمات دولية حكومية وغير حكومية في هذا الشأن. ومن بين الإتفاقيات التي تفتضي بالزامية الإخطار فيما يتعلق بأنشطة أخرى ذات آثار عابرة للحدود، هناك المعاهدات الخاصة باستخدام المجاري المائية، وكذلك إتفاقية تقييم الأثر البيئي في سياق عابر للحدود وذلك بموجب المادة الثالثة منها، وكذلك المادتان الثالثة والعاشرة من إتفاقية الآثار العابرة للحدود الحوادث الصناعية.⁽¹⁾ كما وردت هذه القاعدة في عدد من القرارات OCDE،⁽²⁾ وكرسها بالخصوص إعلان ريو لسنة 1992 بشأن البيئة والتنمية وهو ما تم تصريجه على أن: "تقدم الدول إخطارا مسبقا وفي حينه، معلومات ذات صلة بشأن الأنشطة التي قد تخلق أثرا بيئيا سلبيا كبيرا عبر الحدود إلى الدول الذي يحتمل أن تتأثر بهذه الأنشطة، وتتشاور مع تلك الدول في مرحلة مبكرة وبجسنة".⁽³⁾ فمبدأ الطوارئ راسخ تماما في حالة الطوارئ البيئية، وللدول حرية تقرير كيفية إخطار الدول التي يحتمل أن تتأثر، وكقاعدة عامة، يفترض أن الدول ستتصل مباشرة بالدول الأخرى عن طريق القنوات الدبلوماسية.⁽⁴⁾

وقد تم التأكيد على هذا المبدأ في العديد من الصكوك الدولية والإقليمية، منها إتفاقية ماربول 78/73،⁽⁵⁾ وإتفاقية التبليغ المبكر بوقوع حادث نووي لسنة 1986،⁽⁶⁾ وهي معاهدة ألزمت الدول الأطراف فيها بواجب الإعلام في حال تعرض أية منشأة نووية إلى أي حادث نووي قد يؤدي إلى تسرب المواد النووية بشكل يهدد أمان الدول المجاورة،⁽⁷⁾ أيضا نصت على هذا الإلتزام إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC،⁽⁸⁾ ومن بين الإتفاقيات الإقليمية نجد إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط،⁽⁹⁾ وأيضاً إتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج

(1) تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، منشور في حولية لجنة القانون الدولي لسنة 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، الأمم المتحدة، 2007، ص: 205.

(2) فلقد جاء في تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، على أن مرفق قرار هذه المنظمة C(71)73 المؤرخ في 18 ماي 1971 نص على أنه ينبغي أن تتلقى كل دولة طرف إخطارا مسبقا بالتدابير المزمع إتخاذها في كل دولة طرف أخرى بشأن المواد التي تؤثر تأثيرا ضارا في الإنسان أو في البيئة إذا كان من المحتمل أن تؤثر هذه التدابير تأثيرا كبيرا في إقتصادات دول أخرى وتجارتها.

(3) المبدأ 19 من إعلان ريو لسنة 1992 بشأن البيئة والتنمية.

(4) تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، المرجع السابق، ص: 205.

(5) المادة 03 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(6) وتم التوقيع على هذه الإتفاقية في 26 سبتمبر 1986، ودخلت حيز النفاذ في 27 أكتوبر من ذات السنة، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 367/03 المؤرخ في 23 أكتوبر 2003، الجريدة الرسمية عدد 65 الصادرة بتاريخ 29 أكتوبر 2003.

(7) المادة 02 من إتفاقية التبليغ المبكر بوقوع حادث نووي لسنة 1986.

(8) المادة 05/أ، ج من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(9) المادة 01/05 إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط.

العربي لسنة 1976،⁽¹⁾ كما صرح إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لسنة 1992، ضمن مبادئه على أن: "تقوم الدول بإخطار الدول الأخرى على الفور بأي كوارث طبيعية أو غيرها من حالات الطوارئ التي يحتمل أن تسفر عن آثار ضارة مفاجئة على بيئة تلك الدول، ويبدل المجتمع الدولي كل جهد ممكن لمساعدة الدول المنكوبة على هذا النحو".⁽²⁾ وهو ما عنوته أيضا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في إحدى موادها المتعلقة بالإخطار في حالات الضرر الوشيك أو الفعلي حيث قضت على أنه: "عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة".⁽³⁾

وهكذا يمكن القول، أن واجب الإخطار الفوري للدولة الساحلية بوقوع الحادث البحري النفطي أصبح مبدأ مسلما به في القانون الدولي الإتفاقي والعرفي، لما له من أهمية كبيرة في إتخاذ التدابير اللازمة لمنع تفاقم الخطر البحري النفطي، فكلما كانت الدولة الساحلية على علم تام بالأخطار التي تهددها، كلما كانت هناك سرعة في الإستجابة لنداء السفن المنكوبة، وكلما أدى ذلك في المقابل إلى الحد من زيادة المخاطر أو منعها.

ثانيا: إجراءات الإخطار الفوري بوقوع حادث بحري نفطي

تضمنت القواعد القانونية الإتفاقية تبيان إجراءات الإخطار الفوري بوقوع حادث بحري نفطي، والذي تقوم به السفن المنكوبة بصدد إعلام الدولة الساحلية المتأثرة وتزويدها بجميع البيانات والمعلومات لإنقاذ البيئة البحرية من خطر التسربات النفطية، وحماية أمن ومصالحها المرتبطة بها، وفيما يلي سأقوم بتبيان هذه الجزئية في النقاط التالية:

1- وقت الإخطار بالحادث البحري النفطي

جاءت إتفاقية ماربول 78/73، ضمن أحكامها بتحديد وقت الإخطار بالحادث البحري النفطي وتقديم تقارير بشأنها، وذلك حينها يشمل الحدث ما يلي:

"أ- التصريف الذي يتجاوز المستوى المسموح به أو التصريف المحتمل للزيت أو لمواد سائلة ضارة لأي سبب كان بما في ذلك لأغراض ضمان سلامة السفينة أو إنقاذ الأرواح في البحار، أو

ب- التصريف أو التصريف المحتمل لمواد مؤذية منقولة في عبوات، لما فيها تلك تلك المنقولة في حاويات الشحن أو صهاريج نقالة، أو عربات صهريجية برية وحديدية، أو صنادل على متن السفينة، أو

ج- عطب أو خلل أو عطل سفينة من شأنها أن يؤثر على سلامة السفينة، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر التصادم، والجنوح، والحريق، والإنفجار، والفشل الهيكلي، والغمر، وتزحزح البضائع أو أن يسفر عن قصور في سلامة

(1) المادة 09/ب من إتفاقية الكويت الإقليمية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978.

(2) المبدأ 18 من إعلان ريو لسنة 1992 بشأن البيئة والتنمية.

(3) المادة 198 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الملاحه، ويشمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر خلل أو عطل جهاز التوجيه، وتجهيزات الدفع، ونظام توليد الكهرباء، والمعينات الملاحية السفينة الجوهرية، أو

د- التصريف أثناء تشغيل السفينة للزيت أو لمواد سائلة ضارة لما يتجاوز الكمية أو المعدل اللحظي المسموح به".⁽¹⁾

2- كيفية الإخطار والجهات التي يتم إبلاغها بالحوادث البحري النفطي

يقع على عاتق ربان السفينة التي تعرضت للحادثة البحرية أو أي شخص آخر مسؤول عنها، الإلتزام بالإخطار عن تفاصيل ضد الحادث ودون إبطاء، وفي حالة هجر لسفينة أو عندما يكون التقرير الأولي غير مكتمل أو لا يمكن الحصول عليه، فإنه يتعين على مالك السفينة أو مستأجرها أو المسؤول عن إدارتها أو المتعهد بتشغيلها أو وكيلها، أن يحلوا محل ربان السفينة ويتحملون إلتزاماته في الحالات التي يتعذر فيها هذا الأخير عن القيام بها.⁽²⁾

ويجب أن يتضمن التقرير المعلومات التي تساعد الجهة المختصة على القيام بواجباتها وتنفيذ إلتزاماتها في جمع الإستدلالات والتحقيق في الحادثة، ومن هذه المعلومات ما يتعلق بالسفينة مثل إسم السفينة، وجنسيته ورقم المنظمة الدولية، وطبيعتها سواء سفينة ركاب أو بضائع أو غيرها من البيانات المتعلقة بالسفينة، وموقع السفينة بتحديد خطوط الطول والعرض الذي وقع فيه الحادث، ونوع الحادث سواء تصادم أو غرق أو جنوح أو تلوث أو خلافه، وغير ذلك من البيانات التي تتعلق بالحادث والتي قد تساعد على إثبات الحقيقة في الحادث ومنها ميناء المغادرة، ميناء الوصول، البيانات التي يمكن الحصول منها على المعلومات عن البضائع الخطرة أو المسببة للتلوث التي تحملها السفينة ويمكن أن تشكل خطراً أو تهديداً، عدد الأفراد على سطح السفينة، تفاصيل الحادث وأي معلومات أخرى ذات صلة بالحادث وفقاً لمتطلبات OMI، مثال ذلك قرار OMI رقم (20) A581، المتعلق بالمبادئ العامة لنظام إبلاغ معلومات السفن ومتطلبات الإبلاغ عن المعلومات بما في ذلك التوجيهات المتعلقة بالإبلاغ عن الحوادث.⁽³⁾

كما يجب أن يحتوي التقرير بصورة خاصة معلومات تهم المادة الملوثة بتقديم عرض أو وصف واضح للمواد الضارة المعنية، بما في ذلك إن أمكن الأسماء التقنية الصحيحة، وبيان دقيق أو تقديري لكميات المواد الضارة المصروفة أو المحتمل تصريفها إلى البحر، وكذلك نسبة تركيزها وحالتها المحتملة، مع وصف للعبوات والعلامات المميزة، وإن كان ممكن تحديد إسم الجهات المرسله للشحنة أو المستقبله لها، وكذلك منتجي هذه المادة المسببة للتلوث.⁽⁴⁾

(1) المادة 01/02 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(2) المادة 01 من نفس البروتوكول من الإتفاقية نفسها.

(3) صلاح محمد سليمان، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 185.

(4) المادة 04 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

ويتم الإبلاغ إلى أقرب دولة ساحلية عبر أسرع قنوات متاحة للإتصال مع منحها الأولوية القصوى،⁽¹⁾ كما يتم إبلاغ وكيل السفينة في الموانئ القريبة للحدث، ومالك السفينة ومستغليها، وكذلك إدارات التفتيش البحري المختصة، والجهات المختصة بحماية البيئة البحرية، وحرس السواحل وغيرها من الجهات التي يحدده القانون الوطني لدولة علم السفينة، وكذلك هيئات التأمين البحري المختلفة.⁽²⁾

ومن جهة أخرى تعمل الدولة الساحلية على إتخاذ الترتيبات اللازمة، وتعيين سلطة إدارية مختصة أو وكالة مخصصة لإستلام تقارير الحوادث البحرية،⁽³⁾ كما تصدر الدولة الساحلية تعليمات إلى السفن وطائرات التفتيش البحرية التابعة لها ولسلطاتها الإدارية المختصة عن كل حادث بحري تقوم بمعاينته.⁽⁴⁾

ولقد أكدت أيضا إتفاقية OPRC لسنة 1990، على هذه الأحكام حيث قضت بأنه: "يتطلب من الربانة والأشخاص الآخرين المسؤولين عن السفن التي ترفع علمه أو الأشخاص المسؤولين عن الوحدات البحرية الخاضعة لولايته رفع تقرير دون إبطاء عن أي حادث معين في البحر يشتمل على تصريف الزيت أو وجود الزيت:

- بالنسبة للسفن: إلى أقرب دولة ساحلية؛

- بالنسبة للوحدات البحرية: إلى الدولة ساحلية التي تخضع الوحدة لولايتها"⁽⁵⁾ وهو ما يجعل الإلتزام بالإخطار الفوري لا ينحصر في السفينة المنكوبة بل يقع على أي سفينة ترفع علم دولة طرف، والتي تكون قد عاينت في البحر وقوع حادث أو من شأنه أن يؤدي إلى حصول تلوث، وهذا يعني أن هناك توسيع من دائرة المزمين بالإخطار يشمل السفن التي تقودها الظروف أو مسار رحلتها إلى المرور بالقرب من السفينة المنكوبة.

وبناء على هذه المعلومات تقوم الدولة الساحلية بإتخاذ التدابير الضرورية لمكافحة التلوث الطارئ عبر القيام بالإجراءات اللازمة لتطويق الحادث الذي تعرضت له السفينة وللحد من إستفحال الوضع الناتج عن الحادث البحري.⁽⁶⁾ وفي المقابل تقوم الدولة الساحلية بدورها بعد تلقيها تقارير الحوادث البحرية بنقلها دون تأخير إلى إدارة السفينة المعنية، وإلى أي دولة أخرى قد تتأثر بهذا الحادث،⁽⁷⁾ ذلك أنه إنطلاقا من معاينة التضامن الدولي الذي يفرضه الإخطار الناتج عن التلوث العابر للحدود، ومن بينها التلوث الصادر عن السفن، وبسبب "الإعتماد المتبادل الإيكولوجي" بين مواردها الطبيعية، فإن الإلتزام بالإخطار الفوري بوقوع حادث التلوث يهيم الدولة الساحلية مباشرة، كما يهيم الدول

(1) المادة 01/05 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماربول 78/73.

(2) صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص: 185.

(3) المادة 02/08 من إتفاقية ماربول 78/73.

(4) المادة 04/08 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 01/04، ب من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(6) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 269.

(7) المادة 03/08 من إتفاقية ماربول 78/73.

الأخرى التي يحتمل أن تمتد آثار التلوث إلى بيئتها البحرية. من هنا ينتقل واجب الإخطار ليقع على الدولة الساحلية ذاتها، التي تكون مطالبة بإبلاغ الدول الأخرى المحتمل تأثرها بالحادثة البحري، وبالتالي تتحول الدولة الساحلية إلى مركز لنشر المعلومات وتبليغها إلى الدول الأخرى مباشرة أو من خلال OMI.

وبالرغم من أهمية هذه القواعد الخاصة بإجراءات الإخطار، إلا أن بعض الجوانب العملية لازالت في حاجة إلى توضيح، مثل العقوبة المقررة في حالة عدم قيام ربان السفينة بتقديم تقرير بوقوع حادث بحري، وإنعكاسات ذلك عند إثارة المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث، علاوة على ذلك ألا يمكن توسيع وتطوير الإجراءات الدولية الخاصة بالإخطار وفرض إلتزامات جديدة على ربان السفن؟، ولاسيما ما تعلق منها بفرض تقديم تقارير ومعلومات بشكل تلقائي على بعض أصناف السفن، لاسيما الناقلات المحملة بمواد ضارة، بمجرد مرورها بالبحر الإقليمي أو بالقرب من السواحل أي حتى في حالة إنعدام وقوع حادث بحري.

ومن الملاحظ أن غالبية القوى البحرية تتحفظ على مثل هذه المقترحات، ويعتبر بعضها أن من شأن ذلك أن يساهم في التقليل المتتالي من مبدأ حرية البحار، ويشير البعض الآخر إلى الصعوبات العملية التي قد تعيق الأخذ بهذه الأفكار، مثل الزيادة في الأعباء الإدارية لطواقم السفينة، ومشكل توصل الدولة الساحلية بالمعلومات الصادرة عن السفن المارة بالقرب من سواحلها، حيث ستكون غارقة في سيل من التبليغات غير المهمة، إلى حد يجعلها لا تنتبه إلى تبليغ يهم وقوع حادث بحري قد يخلق آثارا بيئية خطيرة. غير أن هذه المواقف التي تتستر وراء هذه القواعد التقليدية، أو الإستناد إلى صعوبات مسطرية، تبقى في النهاية مواقف حافزها الأساسي هي الإنشغالات الإقتصادية والسياسية، ولاسيما ما يتعلق بحرية حركة أسطولها التجاري والحفاظ على إمتيازاته.⁽¹⁾

3- التبليغ التكميلي

يجب على أي شخص ملزم بالإبلاغ عن الحوادث البحرية أن يستكمل التقرير الأولي بالإبلاغ حسب الحاجة، وأن يوفر معلومات عما يستجد من تطورات أن يلي إلى أقصى حد ممكن طلبات الدول المتضررة للحصول على معلومات إضافية.⁽²⁾

الفرع الثاني: إلتزام الدولة الساحلية بالمساعدة وبالإنقاذ البحري للبيئة البحرية

بعد أن تقوم السفينة المنكوبة بعملية الإخطار الفورية للدولة الساحلية المتأثرة بخطر التلوثات، يقع على هذه الأخيرة الإستجابة لهذا النداء، والإلتزام بالتدخل وتقديم المساعدة والإنقاذ للبيئة البحرية وتجنبيها آثار التلوث النفطي الناجم عن السفن.

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 269 و270.

(2) المادة 06 من البروتوكول الأول لإتفاقية ماريول 78/73.

وبناء على ذلك سأعرض تنفيذ إلتزام الدولة الساحلية بالمساعدة والإنقاذ البحريين في ميدان مكافحة التلوث النفطي الناجم عن السفن، فيما يلي:

أولاً: الطبيعة القانونية للإلتزام بالمساعدة والإنقاذ البحري

لفترة طويلة من الزمن ظل الإلتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري للمنشآت المأزومة واجبا أخلاقيا لا يحميه أي جزاء، ففي قضية *The Neptune* في بريطانيا سنة 1824، وصف القاضي اللورد *Stowell* المنقذ بأنه ذلك الشخص الذي بدون وجود أي علاقة خاصة قدم لسفينة موجودة في محنة خدمة مفيدة مانحا إياه وصف مغامر متطوع *Volunteer* يستحق مكافأة هذه الخدمة، دون أي إتفاق يجعله يلتزم بالحفاظ على سلامة تلك السفينة، ومن أجل ذلك فإن الخدمة المقدمة من أجل مساعدة وإنقاذ السفن وطاقمها وركابها لا تعدوا أن تكون إلا خدمات تطوعية، لا يوجد أي خلاف بخصوص ضرورة توافر وصف التطوعية لتكثيف المساعدة والإنقاذ البحريين ولإستحقاق المكافأة، أما بالنسبة لمنح صفة الإلزامية فإن الأمر يقتصر على منع الإضرار بالغير، أما الإلتزام بمساعدته فيجب أن يكون إلتزاما أدبيا وليس قانونيا، وكان ذلك أمرا مسلما في النظام القانوني البحري على مر العصور.⁽¹⁾

لكن هذا الإلتزام ظل قاصرا على الأشخاص فقط أما السفن فبقيت من دون حماية، وظل الأمر على هذا النحو لغاية أن تقرر هذا الإلتزام لأول مرة في فرنسا في حالة التصادم البحري فقط في قانون 10 مارس 1891 الخاص بالتصادم والحوادث في البحر، والذي فرض إلتزاما على كل سفينة تصطدم بغيرها، أن تهب لمساعدة السفينة الأخرى بقدر إستطاعتها على أن لا يكون في ذلك خطر عليها وعلى ركابها، في المادة الرابعة منه والتي نصت على: "على ربان كل سفينة شاركت في التصادم واجب إستخدام جميع الوسائل الممكنة لديه لإنقاذ الأخرى وطاقمها والمسافرين من الأخطار الناتجة عن التصادم دون أن يعرض سفينته أو المسافرين عليها للخطر".⁽²⁾

ولأن السفينة لا تتعرض لخطر التصادم فقط مما يستوجب إنقاذها، إنتهى الأمر لعقد إتفاقية بروكسل لسنة 1910، والتي جعلت منه إلتزاما قانونيا معاقب عليه جنائيا، فلم يعد الأمر مقتصر على حالة التصادم البحري فقط، بحيث فرضت إلتزاما على ربان كل سفينة تابعة لدولة متعاقدة أن يقدم مساعدته أيضا لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء،⁽³⁾ مع مراعاة القيد الذي تفرضه النصوص القانونية، والخاص بعدم تعرض السفينة، وما

(1) سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحري)، أطروحة دكتوراه في

القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019/2018، ص: 342.

(2) المرجع نفسه، ص: 343.

(3) المرجع نفسه، ص: 344.

عليها للخطر.⁽¹⁾ علاوة على إدخال إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، الدولة الساحلية طرفاً مساعداً أصلياً لإنقاذ البيئة البحرية من أخطار التلوث البحري.⁽²⁾

ثانياً: الإلتزام بالتدخل للمساعدة والإنقاذ البحري للبيئة البحرية

خولت الأحكام الجديدة لإتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، للدولة الساحلية دوراً أساسياً في التدخل للقيام بعملية الإنقاذ مع مراعاة حماية البيئة البحرية من خطر التلوث النفطي الذي تتيبب فيه السفن، وتجنب أخطار التلوث أثناء مباشرة هذه العملية.

1- تدخل الدولة الساحلية للقيام بعملية الإنقاذ البحري للسفينة المنكوبة

من بين النواقص التي شابت قواعد إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن حق التدخل، هو عدم توفيرها الحماية القانونية الكافية للدولة الساحلية المهتدة بالتلوث البحري في الحالات الطارئة، فالتدابير التي قد تتخذها الدولة الساحلية قد تصطدم ببعض القواعد التقليدية للقانون البحري، لكون هذه الأخيرة تجعل من عملية إنقاذ السفينة المنكوبة، عملية خاصة يتم الحسم فيها من قبل مالكي هذه السفينة والجهة المنقذة. لكن عقب التطورات الإقتصادية والتكنولوجية التي عرفها ميدان الملاحة البحرية من الناحية النوعية والكمية، وبسبب أن أكثر من نصف النقل البحري في العالم يهيم مواد ذات طبيعة ملوثة، فإن أي عطب يصيب سفينة ناقلة لهذه المواد يحولها إلى مصدر خطر حقيقي يهدد البيئة البحرية ومصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها. لهذا فإن نجاح عملية إنقاذ السفينة في عرض البحر يتطلب مراعاة مصالح الدولة الساحلية، والأخذ بعين الإعتبار إرادتها عند التعاقد بين السفينة المنكوبة وجهة الإنقاذ.⁽³⁾

بالفعل فعندما تتعرض سفينة لحادث بحري يصاحبه خطر التلوث، فإن تطبيق القواعد التقليدية للإنقاذ سنة 1910، ستجعل البيئة البحرية ومصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها معرضة لخطر أكيد، في حالة عدم حصول الإتفاق بين الطرفين المعنيين بالإنقاذ (مالك السفينة المنكوبة والمنقذ)، أو في حالة التباطؤ الطرفين في التواصل إلى إتفاق، بسبب طول المفاوضات بشأن الأجور المترتبة عن عملية الإنقاذ، وهيمنة المصالح الخاصة على هذه المفاوضات وعدم الإكتراث بمصير البيئة البحرية المتضررة عن كل تأخير تعرفه عملية الإنقاذ.⁽⁴⁾ في حين تظل الدولة الساحلية، التي أصبحت معنية بسبب قربها من موقع الحادث البحري، عاجزة عن فعل أي شيء لإرغام الجهات المنقذة على التدخل للحد من خطر

(1) صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري والأموال والبيئة، المرجع السابق، ص: 53.

(2) المادة 09 من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

(3) محمد البراز، المرجع السابق، ص: 272.

(4) تجدر الإشارة هنا إلى أن الإلتزام بتقديم معونة الإنقاذ البحري إلتزام عقدي في الغالب، ولا يكون إلتزاماً قانونياً إلا في حالات محدودة أهمها: بعد حدوث التصادم وإنقاذ الأشخاص الذين يواجهون خطر الهلاك، للتفصيل بذلك راجع: أمير محمود طه، المرجع السابق، ص:

التلوث، وإجبار السفينة المنكوبة على قبول الإنقاذ، وأمام هذا الوضع الشاذ ظهرت الحاجة إلى توسيع النظام القانوني للإنقاذ حتى يظل رهين إرادتي المنقذ ومالك أو الريان السفينة المنكوبة، وكذا بغرض التقليل من هيمنة المصالح التجارية على العلاقة بين جهة الإنقاذ والسفينة موضوع الإنقاذ.⁽¹⁾

وهكذا وبعد وقوع لحادثة السفينة البترولية الليبيرية Amoco-Cadis وما ترتب عليها من تلوث للبيئة البحرية، طالبت الدول بإيجاد حل نظرا لعدم فعالية قواعد إتفاقية بروكسل لسنة 1910 في تحقيق الحماية من التلوث، فجاءت إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، إلى جانب إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وأخذت في إعتبارها الأخطار البيئية، فقررت قواعد جديدة للمنقذين من أجل التدخل وتقديم المساعدة و الإنقاذ للسفن التي تواجه الخطر.⁽²⁾ فلقد أقرت إتفاقية لندن SALVAGE 1989 لصالح الدولة الساحلية بسلطات جديدة للدولة الساحلية المعنية، الحق بالتدخل وإتخاذ التدابير اللازمة لحماية ساحلها والمصالح المرتبطة به من التلوث أو التهديد بالتلوث الناتج عن الحادث البحري، أو أعمال ذات صلة بهذا الحادث، والذي يمكن أن تترتب عنه آثار خطيرة وضارة، مع إعطاء توجيهات فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ البحرية.⁽³⁾

بالفعل قد أضفت هذه القواعد الإتفاقية الجديدة طابعا عموميا على مفهوم الإنقاذ عندما خولت لسلطات الدولية الساحلية حق الإشراف على عملية الإنقاذ، وبالنظر لما يمثله ذلك من حماية للمصلحة العامة، لم تعد عملية الإنقاذ مجرد عقد تحكمه قواعد القانون الخاص، وإنما يجب الأخذ في الحسبان حماية البيئة البحرية كمصلحة عامة. لهذا يصبح ريان السفينة التي تجتاز ظروف طارئة من شأنها أن تتسبب في تلوث بحري، مجبرا على قبول خدمات سفن الجر (أو سفن القطر)، وبالخصوص عدم التأخر بسبب المساومات حول تكاليف وشروط الإنقاذ. فالقواعد الإتفاقية الجديدة تمنح للدولة الساحلية الحق في فرض خدمات الإنقاذ على السفينة أجنبية وفي إخضاعها لتعليماتها، إذا كان العطب الذي أصابها يشكل تهديدا للبيئة ومصالحها المرتبطة بها.⁽⁴⁾

زيادة على ذلك يلاحظ وجود توسيع في نطاق التدخل عندما أجازت الإتفاقية لصالح الدولة الساحلية بفرض تدابير الإنقاذ على سفينة تعرضت للعطب وراء مياهها الإقليمية، حيث يحق للسلطات البحرية التابعة للدولة الساحلية إعطاء الأوامر إلى سفن الجر للقيام بالتدخل التلقائي عندما يرفض ريان السفينة المعطوبة مساعدة سفينة الجر. وما يمكن إستنتاجه بالتالي أن عملية الإنقاذ في الحالات الطارئة التي فيها تهديد بالتلوث، أصبحت تتحكم فيها الدولة الساحلية وتتم تحت مراقبتها، بعد ما كان الأمر في السابق محصورا في علاقة ثنائية بين السفينة المنكوبة وجهة الإنقاذ، وخاضع

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 273.

(2) سعاد حسان، المرجع السابق، ص: 397.

(3) المادة 09 من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

(4) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 273.

لقواعد القانون البحري الخاص، لهذا فقد أضفت هذه القواعد طابعا عموميا دوليا على مفهوم الإنقاذ من خلال توسيع حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، بشكل يتجاوز ما هو منصوص عليه في النظام الإتفاقي السابق (إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار لمواجهة الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي) بتمكين الدولة الساحلية من فرض إجراءات الإنقاذ على سفينة أجنبية بغرض حماية مياهها البحرية من أضرار التلوث.⁽¹⁾

وهكذا يمكن القول، حسنا فعلت إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، عندما سدت النقص الذي إعتري أحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار لمواجهة الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، وأقرت للدولة الساحلية المعنية بخطر التلوث النفطي الناجم عن السفن الحق في التدخل الإلزامي وراء مياهها الإقليمية ضد السفينة المنكوبة والإشراف على عمليات الإنقاذ البحري، وإتخاذ مايلزم من تدابير وعلى وجه مستعجل للقضاء أو الحد على التسربات النفطية من السفينة، ودونما أن يتوقف ذلك على إرادة هذه الأخيرة.

2- مراعاة الدولة الساحلية حماية البيئة البحرية أثناء عملية الإنقاذ البحري

من البدهة أن تتعرض السفن أحيانا إلى بعض المخاطر البحرية فتكون بذلك في حاجة ماسة وأكيدة إلى المساعدة والإنقاذ تفاديا لأي شكل من أشكال الأخطار المحدقة بها، ومما لاشك فيه أيضا أن الجهة المعنية التي قدمت تلك المساعدة والإنقاذ تعطي لها الحق في الحصول على مكافأة تسمى بمكافأة الإنقاذ البحري.

إلا أن الحديث عن حصول على تلك المكافأة هو أمر يقتضي التأكد من أنه بالفعل هناك عملية إنقاذ، لذا فلا بد من التحقق من توافر شروط الإنقاذ وأركانه، وبعد ذلك التأكد من توافر شروط إستحقاق مكافأة الإنقاذ والمتمثلة أساسا في تحقيق نتيجة مفيدة،⁽²⁾ وهي نجاح إنقاذ السفينة المنكوبة، وبمفهوم المخالفة فإن لم تأتي خدمة الإنقاذ بهذه النتيجة، فلا تستحق عنها أي مكافأة وهو يعتبر ترجمة لعرف إنجليزي قديم في الإنقاذ وهو قاعدة الشهيرة « No cure no pay » أو عبارة (لا دفع دون نفع)، ومعنى ذلك أن الإنقاذ البحري عملية إحتماوية تقوم بها السفينة المنقذة على مسؤوليتها، فإذا نجحت حصلت على مكافأة ضخمة وإذا فشلت فلا تحصل على شيء،⁽³⁾ وهو ما تضمنته إتفاقية بروكسل لسنة 1910 ضمن أحكامها،⁽⁴⁾ حيث أكدت على أن كل عمل من أعمال الإنقاذ إذا أتت بنتيجة مفيدة يعطي الحق في الحصول

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 274.

(2) أمير محمود طه، المرجع السابق، ص: 78.

(3) سعاد حسان، المرجع السابق، ص: 391.

(4) المادة 02 من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

على مكافأة مالية وإلا لا تستحق شيئاً، وفي أي حال من الأحوال أكدت الإتفاقية ألا تتجاوز المبالغ المستحقة قيمة الأموال التي تم إنقاذها.⁽¹⁾

وبالرغم من أن عملية الإنقاذ تقوم على أساس إختياري، حيث أن مالكي السفينة المنكوبة لهم صلاحية إبرام عقد الإنقاذ، وتحديد الإلتزامات الحقوق المترتبة عن عملية الإنقاذ، وإن كان هامش الإختيار لديهم يظل ضيقاً بفعل الظروف القاهرة المحيطة بالحادث البحري، إذ ليس لهم خيار سوى بين أن يتعاقدوا مع جهة إنقاذ مختصة أو يعرضوا السفينة وحمولتها للضياع. أما المنقذ فهو يراهن من خلال عملية الإنقاذ، فإذا نجح في تدخله فإنه يربح الكثير، وإن فشل فإنه لن يحصل على أي شيء، كما أن نجاح عملية الإنقاذ يتوقف على قيمة الأموال التي تمكن المنقذ من تفادي ضياعها، لكن إذا تعلق الأمر بعطب أصاب الناقل النفطية،⁽²⁾ فإن الطرف المنقذ سيحاول منع تسرب النفط من السفينة المعطوبة لأنه يكافأ على الأشياء التي أنقذها من التلف، وليس لتجنبه تلوث البيئة البحرية أو تفادي الإضرار بالدولة الساحلية، بإعتبار أن هذه الأخيرة غير معنية بالإنقاذ.

ومن أجل ذلك قضت اتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، بإلزام المنقذ ومالك وريان السفينة المنكوبة بممارسة العناية الواجبة لمنع أو تقليل الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية أثناء عملية الإنقاذ البحري.⁽³⁾ غير أنه في بعض الأحيان قد لا تتحقق النتيجة المفيدة من الإنقاذ بإنقاذ السفينة أو الأموال المتعرضة للخطر، ومع ذلك يتخذ مقدم الإنقاذ إجراءات تهدف إلى منع أضرار التلوث البحري أو الحد منها. لذلك ولتشجيع هؤلاء على تقديم هذه الخدمات،⁽⁴⁾ قررت الإتفاقية السابقة من المادة 13 منها على أن جهود المنقذين في حماية البيئة البحرية من معايير تقدير المكافأة، وهذا تزامناً وتجاوباً مع التطورات في المجتمع الدولي وإتفاق مع أحكام العديد من الإتفاقيات الدولية، وفي الوقت ذاته تشجيع مقدمي الإنقاذ على إنقاذ البيئة من خلال منحهم مكافآت مقابل جهودهم المبذولة لمنع تلوث البيئة البحرية.⁽⁵⁾

ويدخل في ذلك سرعة تدخلهم في العملية ومن ثم عدم إنتشار التلوث وتوفر المعدات اللازمة لمكافحة التلوث، ونظراً لأهمية هذا الأساس جعلته الإتفاقية في الترتيب الثاني بعد قيمة السفينة والأموال التي أنقذت وبالتالي فالإتفاقية قد وسعت من مفهوم النتيجة المفيدة بأن قررت تعويض خاص للمنقذين متى أسفرت جهودهم عن منع حدوث التلوث أو

(1) ومن الحالات التي طبق فيها معيار نجاح عملية الإنقاذ كشرط لإستحقاق مكافأة الإنقاذ، حادثة السفينة Torrey Canyon سنة 1967، والسفينة Tajo Maru سنة 1971، والسفينة Amoco- Cadiz سنة 1978. راجع: سعاد حسان، المرجع السابق، ص: 391.

(2) للتفصيل راجع: أمير محمود طه، المرجع السابق، ص: 89 و90.

(3) المادة 01/08، ب من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

(4) أمير محمود طه، المرجع السابق، ص: 78.

(5) صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، المرجع السابق، ص: 341.

الحد من أضراره، حتى وإن باءت عمليات إنقاذ السفينة والأموال بالفشل،⁽¹⁾ حيث جاءت إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، على أنه: "إذا كان الخطر مما يهدد البيئة، فإن من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ للسفينة أو الحمولة إذا لم يحصل على مكافأة عادلة بموجب المادة 13، يكون له الحق في أن يحصل على تعويض خاص من مالك السفينة يغطي المصروفات التي أنقذها".⁽²⁾

وعلى ذلك يمكن القول بأن المادة 14 تواجه الغرض الذي لم تتحقق فيه نتيجة مفيدة، من وراء عمليات الإنقاذ البحري، كما قررت الإتفاقية أن هذا التعويض الخاص يمكن زيادته إذا وفق من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ في المنع أو الحد من أضرار التلوث، ولكن حددت ضوابط هذه الزيادة، بحيث أكدت أن التعويض الخاص يمكن زيادته في حدود 30% من المصروفات التي أنفقت، وبحيث لا تصل الزيادة الإجمالية إلى 100% من المصروفات التي أنفقت من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ.⁽³⁾

وقد ثار تساؤل حول النطاق المكاني لتطبيق التعويض الخاص، فهل يقصد هنا المياه الساحلية أم البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أم أعالي البحار؟. ولم يرد أي نص حول طبيعة المياه التي تمت تحت حمايتها من التلوث البحري، الأمر الذي قد يؤدي إلى إختلاف الأحكام من دولة لأخرى، مع أننا نرى أن المقصود هو جميع أجزاء البحر وطالما لم تنص الإتفاقية على نطاق مكاني معين، بإعتبار أن التلوث البحري حتى ولو حصل في أعالي البحار، فإن المواد الملوثة تبدأ في الإنتشار والإمتداد وتساعد في ذلك حالة الجو كسرعة الرياح وإتجاه التيارات البحرية، مما يؤدي لسرعة إنتشارها.

ونصت المادة 05/14 من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE، على الحرمان من التعويض الخاص في حالة الإهمال والفشل في الوقاية من أضرار التلوث البحري، حيث نصت على أنه: "إذا أهمل مقدم المساعدة ولم يستطع نتيجة لذلك منع أضرار البيئة أو الحد منها، فإنه يمكن أن يجرم من التعويض الخاص...". وبذلك يتضح أن إهمال مقدم المساعدة والإنقاذ يؤدي إلى الحرمان من المطالبة بالتعويض الخاص.⁽⁴⁾

إجمالاً يمكن القول، بشكل عام أن إزدياد الإنشغالات بمسألة البيئة وفي مقدمتها مشكلة التلوث البحري كانت نقطة التغيير على منظومة القواعد القانونية للأحكام المتعلقة بعمليات الإنقاذ البحري، خاصة بعد تزايد حوادث الملاحة البحرية ولا سيما النفطية منها، إذ أصبحت السفينة المنكوبة ملزمة بإتباع تعليمات وتوجيهات الدولة الساحلية المتأثرة

(1) سعاد حسان، المرجع السابق، ص: 397.

(2) المادة 01/04 من إتفاقية لندن لسنة 1989 SALVAGE.

(3) سعاد حسان، المرجع السابق، ص: 397.

(4) صلاح محمد سلمية، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، المرجع السابق، ص: 117.

بتسرب المواد النفطية، بل أنه بموجب هذه الأحكام أصبح الجميع ملزم بمراعاة حماية البيئة البحرية لمنع أو تقليل الأضرار النفطية، وإستحقاق تعويض خاص، حتى وإن باءت عملية إنقاذ السفينة والأموال بالفشل.

المطلب الثاني: تدابير صد ومنع ومكافحة التلوث النفطي الناجم عن السفن

تتمثل هذه التدابير في القواعد والإجراءات التي تستخدمها الدول لمواجهة أخطار التلوث النفطي من السفن التي تتعرض لحوادث، وسوف أحاول في هذه الجزئية إستعراض تضافر الجهود الإقليمية والدولية وتكثيفها مع الجهود الوطنية لصد، منع ومكافحة حوادث التلوث النفطية الطارئة التي تتسبب فيها السفن.

الفرع الأول: الإستعداد لحالات التلوث البحري النفطي الطارئ

توخت عدة دول إجراءات وتدابير متعددة من أجل الإستعداد لحالات التلوث البحري الطارئ للنفط والذي تتسبب فيه السفن والناقلات النفطية العملاقة، وذلك من خلال القيام بما يلي:

أولاً: إعداد خطط طوارئ وطنية

تمثل الخطة الوطنية لمواجهة الكوارث البيئية الإطار العام للتعامل مع الكوارث البيئية، بحيث يتم إدارة الحوادث المحتملة من خلال مجموعة خطط فرعية متخصصة، أو سيناريوهات معينة يتم إعدادها طبقاً لنوع الحادث وتأثيراته المتوقعة على نوعية البيئة، وتعتبر خطة الطوارئ الوطنية لمكافحة التلوث بالنفط مثالا لإحدى الخطط الفرعية المتخصصة التي يتم العمل بها في إطار الخطة الوطنية لمواجهة الكوارث البيئية.⁽¹⁾

وتهدف خطة الطوارئ الوطنية لمواجهة حوادث التلوث البحري بالنفط إلى وضع الأسس الوطنية للإستعداد المتعامل مع حوادث تسرب النفط إلى البيئة البحرية. فلقد أُلزمت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على وضع خطط الطوارئ ضد التلوث، وذلك من خلال أن: "تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة، وفقا لقدراتها، والمنظمات الدولية المختصة، قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث وكذلك في منع الضرر، أو خفضه إلى الحد الأدنى، وتحقيقا لهذه الغاية تعمل الدول معا على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية".⁽²⁾ وهو ما أكدته أيضا العديد من الإتفاقيات الإقليمية ضمن نصوصها من ضرورة وضع خطط طوارئ لمنع حوادث التلوث النفطي ومكافحتها بصورة فردية أو من خلال التعاون الثنائي والإقليمي.⁽³⁾ كما أُرست كل من إتفاق لشبونة لسنة

(1) خطة الطوارئ الوطنية لمواجهة حوادث التلوث البحري بالزيت، وزارة الدولة لشؤون البيئة، مصر، 2006، ص: 01 و02، <http://www.eeaa.gov.eg/portals/0/eeaaReports/N-crises.pdf>

(2) المادة 199 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) نذكر منها: المادة 01/04 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976، والمعدل لسنة 2002، المادة 01/02 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 09 البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث=

1990 بشأن حماية سواحل ومياه شمال شرق الأطلسي،⁽¹⁾ وأيضا إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC،⁽²⁾ نظاما وطنيا للتأهب والإستجابة لحوادث التلوث النفطية، حيث يتعين على الأطراف المتعاقدة أن تنشئ وتحافظ على نظام وطني للإستجابة السريعة والفعالة لحوادث التلوث النفطي، ويشمل هذا النظام تعيين السلطة الوطنية المختصة المسؤولة عن مكافحة حوادث التلوث البحري، السلطة المختصة المسؤولة عن تلقي تقارير التلوث، والسلطة المسؤولة المكلفة بالتعاون والمساعدة الدولية، وينبغي إبلاغ هذه المعلومات إلى الأطراف المتعاقدة الأخرى وإلى OMI، وهذه المتطلبات هي شرط أساسي لنجاح التعاون والمساعدة الدولية.⁽³⁾

وبغية ضمان التنسيق الفعال للمساعدة الإقليمية والدولية، يوصى بأن يميز النظام الوطني بوضوح بين إدارة المساعدة الدولية وإدارة تدابير الإستجابة التشغيلية. وتحقيقا لهذه الغاية، ينبغي لخطة الطوارئ الوطنية أن تنشئ هيكلًا إداريا مخصصا للتعاون والمساعدة المتبادلة للإستجابة لحوادث التلوث البحري، التي ينبغي تفعيلها عند الحاجة.⁽⁴⁾

ويعمل الهيكل الإداري للمساعدة الدولية بالتنسيق الكامل مع هيكل القيادة للإستجابة التشغيلية التي عينتها خطة الطوارئ الوطنية، والتي ينبغي أن تسعى إلى تقويم الدعم اللازم لها. يقدم الهيكل الإداري للمساعدة الدولية الدعم لسلطات الإستجابة الوطنية وللصناعة التي قد تشارك في عملية الإستجابة، ولاسيما في مجال إدارة وتنسيق توظيف الأفراد والمعدات والموارد الأخرى، والإهتمام بالدعم اللوجستي والهجرة والإجراءات الجمركية، وتحدد خطة الطوارئ الوطنية وظائف ومهام الهيكل الإداري للمساعدة الدولية، فضلا عن تعيين أعضاء الهيكل، وتحدد خطة الطوارئ الوطنية، على وجه الخصوص، السلطة التي تتحمل المسؤولية العامة عن طلب المساعدة أو قبولها أو تقديمها، كما ينبغي إنشاء نظام

=في الحالات الطارئة لمنطقة غربي ووسط إفريقيا والملحق بإتفاقية أذربيجان لسنة 1981، المادة 01/02 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982 والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، المادة 04 من بروتوكول التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط ومواد ضارة أخرى في منطقة جنوب شرق المحيط الهادي والملحق إتفاق ليمما لسنة 1981، المادة 03 من البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة حالات تسرب النفط في منطقة الكاريبي الكبرى لسنة 1983 والملحق بإتفاقية قرطاجنة لسنة 1983، المادة 03 البروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ في منطقة شرق إفريقيا الطوارئ لسنة 1985 والملحق بإتفاقية نيروبي لسنة 1985.

⁽¹⁾ المادة 04 من إتفاق لشبونة لسنة 1990 بشأن حماية سواحل ومياه شمال شرق الأطلسي.

⁽²⁾ المادة 01/06 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

⁽³⁾ Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op. cit, p : 79.

⁽⁴⁾ وفي هذا الصدد قدم المركز الإقليمي لمكافحة التلوث النفطي في البحر المتوسط REMPEC مساعدة في مجال تطوير النظم الوطنية للتأهب للتصدي للتلوث البحري، ويوجد حاليا في الدول الساحلية المتوسطة 18 نظاما وطنيا، بما في ذلك خطط طوارئ وطنية تنفيذية (ألبانيا، الجزائر، كرواتيا، قبرص، مصر، فرنسا، اليونان، إيطاليا، مالطا، موناكو، الجبل الأسود، المغرب، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، تونس، تركيا).

Ibid, p: 79.

متماسك من الإجراءات لطلب وتلقي وإدارة المساعدة الدولية من مصادر متعددة (الحكومات الوطنية من خلال المركز الإقليمي والقطاع الخاص،...) ويعمل كنقطة إتصال مركزية لتنسيق نشر الخدمات اللوجستية الخاصة بالموارد المقبولة في المنطقة المتضررة: كما يجب وضع ترتيبات العمل، وإجراءات الإتصال والإبلاغ.⁽¹⁾

ووفقا لنصوص الإتفاقيات الدولية والإقليمية،⁽²⁾ فإن خطط الطوارئ الوطنية تتضمن وسائل لمنع حوادث التلوث النفطي ومكافحتها، وهي على وجه الخصوص، تهيئة المعدات، والسفن، والطائرات، فضلا عن تدريب الموارد البشرية المؤهلة وتدريبها على معالجة الحالات البحرية الطارئة، ووضع الآليات والتشريعية التنظيمية لتنسيق التصدي للحوادث المهمة للتلوث النفطي... إلخ.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد، أن بعض البلدان ليس لديها معدات أو قدرة على الإستجابة للإنسكابات النفطية، وبالتالي فإن قدرات الإستجابة المطلوبة على مدى الإنسكاب النفطي ستختلف، مما يدعو إلى تعبئة وتسريح المعدات والأفراد على النحو الذي تمليه المتطلبات المتغيرة للإنسكاب، ويمكن تخفيض آثار الإستجابة وتكاليفها إلى حد كبير عن طريق التعبئة السريعة والإستخدام الفعال للموارد وتسريح الموارد التي لم تعد هناك حاجة إليها. ومن أفضل الممارسات للمخططين ومنظمات الإستجابة أن يكون لديهم تميز نحو إستجابة إستباقية في المراحل المبكرة من الإنسكاب، والإستجابة المبكرة تكون أكثر فعالية من الإستجابة في وقت لاحق (أي تأمين مصدر الإنسكاب، أو سحب السفينة قبل ذلك، وما إلى ذلك).⁽³⁾

ومن المستقر عليه أيضا، أن الممارسات الإتفاقية⁽⁴⁾ فرضت على دول العلم أن تتخذ الخطوات الضرورية الكفيلة بأن تتوافر على متن السفن التي ترفع علمها خطط طوارئ لمكافحة حوادث التلوث النفطي، وذلك وفقا للقواعد والمعايير

(1) Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op. cit, p : 79.

(2) نذكر منها: المادة 06/ أ، ب، ج، د من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، المادة 01/04 البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976، والمعدل لسنة 2002، المادة 01/02 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملاحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 01/02 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، المادة 09 من البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة لمنطقة غربي ووسط إفريقيا والملاحق بإتفاقية أبيدجان لسنة 1981، المادة 03 من البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة حالات تسرب النفط في منطقة الكاريبي والملاحق بإتفاقية قرطاجنة لسنة 1983.

(3) Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op.cit, p : 48.

(4) المادة 01/11، و 02 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 01/03، أ، والمادة 02/03 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

الدولية التي أقرتها OMI، وتقوم الدول الأطراف بتفتيش السفن التي ترسو في ميناء أو محطة بحرية خاصة لولايتها من أجل مراقبتها حول مدى توافرها على خطة طوارئ سفينية للتلوث النفطي، بما يتماشى مع الممارسات المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية أو في تشريعاتها الوطنية.⁽¹⁾ ومما لا شك فيه أن خطط الطوارئ النفطية هذه من شأنها أن تساعد الربابنة على إتخاذ القرار لمواجهة حوادث التلوث النفطي مما يساعد على منع تلوث البيئة البحرية من السفن، والتخفيف منه ومكافحته.

ثانيا: التعاون العلمي والتقني بين الدول

إن تطور العمل الدولي بقواعد التعاون يرجع لنضج عدد من المبادئ التوجيهية، وفي هذا الصدد يمكن ملاحظة المساهمة الكبيرة التي قدمها مؤتمر إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972،⁽²⁾ من خلال مبادئه⁽³⁾ حيث أكد على ضرورة تشجيع أنشطة البحث العلمي والتطوير التقني للقضاء على المشكلات البيئية على الصعيدين الوطني والدولي في جميع البلدان، وفي هذا الصدد، ينبغي تشجيع وتيسير التدفق الحر لأحدث المعلومات، ونقل الخبرات وتسهيلها للمساعدة في حل المشاكل البيئية. كما تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، النص على واجب الدول في التعاون مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، والذي يستهدف الوقاية من حدوث الضرر للبيئة البحرية، لغرض تعزيز الدراسات، وإجراء برامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات. كما تسعى الدول في هذا الصدد إلى المشاركة في البرامج الإقليمية والعالمية لإكتساب المعرفة اللازمة لهدف لصد، منع ومكافحة التلوث البحري،⁽⁴⁾ كما تتعاون الدول على وضع المعايير العلمية والأنظمة الهادفة لمنع التلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.⁽⁵⁾

وبالعودة لنصوص الإتفاقيات الإقليمية،⁽⁶⁾ والتي سبقت كل من إعلان إستكهولم لسنة 1972، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، نجدها قد تضمنت على واجب الدول في التعاون العلمي والتقني بين الدول

(1) المادة 01/03، ب من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC .

(2) M. Falicon, "La protection de l'environnement marin par les nations-unies", Programme d'activité pour les mers Régionales-Rapports économique et juridique , Publication du centre nation pour l'exploitation des océans, N°9-1981, P: 12.

(3) المبدأين 20 و 21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972 .

(4) المادة 200 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

(5) المادة 201 من الإتفاقية نفسها .

(6) المادة 13/و من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة لسنة 1995، المادة 01/07، أ من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 06 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 06 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982 .

لمكافحة التلوث البحري، كلما أمكن ذلك بالتعاون مباشرة أو من خلال المنظمات الإقليمية المختصة أو منظمات دولية أخرى بتطوير الأساليب والتدابير الجديدة المتعلقة بمكافحة التلوث النفطي، فضلا عن نشر المعلومات وتبادلها في هذا المجال، وكل ما أستجد في ميدان التكنولوجيا لتفادي تلوث البحر بالنفط وغيرها من المواد الضارة والخطرة.

كما ألزمت الإتفاقيات الإقليمية⁽¹⁾ الدول بضرورة تبادل المعلومات مباشرة أو من خلال آليات مؤسسية قائمة أو يتم إستحداثها، بشأن السلطة أو الأجهزة الوطنية المكلفة بمكافحة حالات التلوث الطارئة النفطية أو غيرها من المواد الضارة الأخرى، وأيضا بشأن القوانين والخطط والبرامج الوطنية والمساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري النفطي. فلقد تضمنت نصوص بروتوكول برشلونة المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ العديد من الإشارات إلى "المركز الإقليمي" والمقصود هو المركز الإقليمي لمكافحة التلوث النفطي في البحر الأبيض المتوسط، وكان مؤتمر برشلونة لسنة 1976، قد قرر إقامته في مالطا، والغرض الرئيسي لهذا المركز هو تعزيز قدرات الدول الساحلية لمنطقة البحر المتوسط، وتسهيل التعاون فيما بينها لمكافحة التلوث النفطي في حالات الطوارئ، ومعاونة الدول في تطوير قدراتها لمكافحة التلوث بالنفط وتسهيل تبادل المعلومات، والتعاون في مجال التقنية الفنية والتدريب.

والدور الرئيسي للمركز هو جمع المعلومات ونشرها في كل ما يتعلق بمكافحة التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط، وهكذا فإن المركز يساعد في:

- نشر المعلومات التي يتلقاها ويبلغها للسلطات المسؤولة ومكافحة وتطوير برامج البحوث.
- تلقي المعلومات من قباطنة السفن وملاحى الطائرات بشأن وقوع حوادث وأماكنها وظروف التلوث ومدى إتساع بقع النفط أو المواد الضارة.

ويجوز أن يفيد المركز كقناة لطلب المساعدة للدول الأعضاء، وفي حالة موافقة الدول المعنية يتم تنسيق الجهود في العمليات المشتركة.⁽²⁾

والوظائف المسندة للمركز على الوجه الآتي:

- جمع المعلومات ونشرها وبصفة خاصة تقارير الخبراء ومدى إتاحة المعدات في كل دولة، فضلا عن المعلومات عن الخطط والوسائل الفنية المستخدمة في مكافحة التلوث بالنفط والمناطق الأكثر تعرضا لهذا النوع من التلوث.

(1) المادة 02/07 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 05 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادتين: 05 و06 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982.

(2) راجع المواد التالية: 02/07، و08، و02/09 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002.

- إعداد خطط للطوارئ وتنسيق الإتصالات ونظام المعلومات.
- تطوير وتشجيع التعاون الفني وإعداد برامج للتدريب.
- الإبقاء على علاقات عمل مع المراكز الإقليمية الأخرى في البحر المتوسط وأيضا مع الأجهزة الإقليمية المتخصصة.
- التعاون في كافة مجالات النشاط التي ترمي إلى الوقاية من التلوث أو تخفيف آثاره خصوصا الناتج عن بقع النفط وتسريه.⁽¹⁾

وفي نفس الإتجاه سارت إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC بخصوص ضرورة النهوض بالتعاون العلمي والتقني وتعزيز الطاقات الوطنية والإقليمية والعالمية للإستعداد والتصدي لمكافحة التلوث النفطي، حيث ألزمت الدول الأطراف على التعاون مباشرة أو من خلال OMI أو المنظمات العالمية أو الإقليمية على ترويج وتبادل نتائج برنامج البحوث والتطوير المتعلق بإبتكارات الإستعداد والتصدي للتلوث النفطي، بما في ذلك تكنولوجيات وتقنيات التنظيف للحد أو التخفيف من آثار هذا النوع من التلوث.⁽²⁾

ثالثا: تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية

دعت بنود أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أن تعمل الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على تشجيع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وتشمل جوانب المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية ما يلي:

- تدريب عاملي الدول النامية العلميين والتقنيين، وتسيير إشتراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة.
 - تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة، ودعم قدراتها لصنعها.
 - توفير المشورة لصالحها وذلك بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع تسهيلات لها.⁽³⁾
- كما تعمل الدول على تقديم المساعدات المناسبة وخاصة إلى الدول النامية، من أجل التقليل من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثا للبيئة البحرية.⁽⁴⁾
- وترى إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، أن السبيل الأمثل للإستعداد لمكافحة حوادث التلوث النفطي يتوقف على التعاون الدولي، وتقديم المساعدة العلمية والتقنية للبلدان التي تفتقرها وليس فقط الدول النامية، ويشمل ذلك النهوض بما يلي:

(1) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 190.

(2) المادة 01/08 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(3) المادة 01/202، أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) المادة 01/202، ب من الإتفاقية نفسها.

- تدريب العاملين المختصين في مكافحة التلوث النفطي، فضلا عن إمدادهم بالمعدات والمرافق الضرورية.
- تيسير التدابير والترتيبات الأخرى للإستعداد والتصدي لحوادث التلوث النفطي، والشروع في إعداد برامج مشتركة للبحوث وتطويرها في هذا المجال، كما تتعهد الأطراف بأن تتعاون بنشاط في نقل التكنولوجيا المتعلقة بهذا المجال، وذلك في حدود قوانينها ولوائحها وسياساتها الوطنية.⁽¹⁾ ويسهر حاليا ITOPF على تقديم دروس تدريبية وندوات حول العالم حيث يتبادل خبرته التقنية وتجربته المباشرة مع المشاركين، ويتم التدريب عادة في حضور أهم الشركاء الحكوميين وأهم الهيئات الصناعية.⁽²⁾

رابعاً: الرصد المستمر

تهدف عمليات الرصد المستمر للبيئة البحرية إلى خلق قاعدة المعلومات العلمية التي من شأنها أن تساعد على الكشف عن حالات التلوث البحري النفطي الطارئ، وبناء على ذلك ألزمت الإتفاقيات الإقليمية الدول الأطراف بإستحداث، بصورة فردية أو عبر التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف أنشطة للرصد تغطي مناطقها البحرية بغية منع التلوث، وكشفه ومكافحته.⁽³⁾

ولهذا الغرض، على الأطراف المتعاقدة أن تجعل السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد المستمر للتلوث في المناطق الخاضعة لسيادتها الوطنية، وأن تشترك ما أمكن ذلك عملياً، في الترتيبات الدولية للرصد المستمر في المناطق الخارجة عن نطاق سيادتها الوطنية.⁽⁴⁾ كما ألزمت الإتفاقيات الإقليمية الدول الأطراف بأن توجه تعليمات إلى الربانة والأشخاص

(1) المادة 01/09، 02 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC .

(2) منذ تأسيس ITOPF في سنة 1968، تصدى الإتحاد لأكثر من 400 إنسكاب بحري على النطاق العالمي، ويقع الإستفادة من هذه الخبرة المباشرة خلال مهمات تدريبية وتحضير خطط طوارئ للتصدي المتأني من السفن، والمساهمة في نقاشات السياسات المعتمدة والنصوص القانونية بفضل مركزه المراقب في OMI وصندوق IOPC، وأصبحت خبرة ITOPF مطلوبة أكثر مؤخراً في حالات التلوث بسبب مواد غير النفط (المواد الكيميائية بشكل رئيسي). للتفصيل أكثر راجع:

Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op.cit, p : 111 et 112.

(3) المادة 01/12 من إتفاقية من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة لسنة 1995، والمادة 05 من البروتوكول الملحق بها والمتعلق بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1978 والمعدل لسنة 2002، المادة 10/أ، ب من إتفاقية الكويت الإقليمية لحماية البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1978، المادة 10 من إتفاقية جدة لسنة 1982 لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن، المواد: 07-10 من إتفاقية ليما لسنة 1981 بشأن حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية لجنوب شرقي المحيط الهادي، المادة 10 من إتفاقية قرطاجنة لسنة 1983 بشأن حماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة الكاريبي الكبرى.

(4) المادة 02/12 من إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة لسنة 1995، المادتين: 10/ب، و 02/02 من إتفاقية الكويت لسنة 1978 لحماية البيئة البحرية للخليج العربي.

الآخرين المسؤولين عن السفن التي ترفع أعلامها، بإتباع إجراءات الإبلاغ الفورية، وبإستعمال أفضل وأسرع الطرق الممكنة عن كل الحوادث النفطية التي تشكل أو قد تشكل خطرا على البيئة البحرية أو السواحل والمصالح المرتبطة للدول المتأثرة.⁽¹⁾

ويأخذ هذا الإخطار شكل تقارير يحدد نموذجا موحدا لها الإتفاق الإقليمي،⁽²⁾ أو تكون هذه التقارير وفقا للمتطلبات الموضوعية من قبل OMI، وبناءا على الخطوط التوجيهية والمبادئ العامة المعتمدة من جانبها، ويتم تبليغ هذا التقرير إلى الدولة التي تتبعها السفينة أو الطائرة التي قامت بالمعاينة أو إلى الجهاز الدولي المكلف بتلقي هذه التقارير على المستوى الإقليمي. كما يتم تبليغ كل معلومة يتم جمعها إلى كل دولة يحتل أن تتأثر بحدث التلوث، إما مباشرة من قبل الدولة التي تلقت المعلومات، أو من خلال الجهاز الإقليمي المكلف بهذه المهمة،⁽³⁾ وهو نفس الحكم الذي تضمنته إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC ضمن أحكامها.⁽⁴⁾

الفرع الثاني: التصدي لحالات التلوث البحري النفطي الطارئ

سأتناول فيما يلي التدابير والإجراءات التنظيمية التي تتخذها الدول بعد وقوع حوادث أدت أو من الممكن أن تؤدي إلى تسربات نفطية، وذلك بهدف التدخل للتصدي لحالات التلوث الطارئ بالنفط، مع إستعراض الممارسات الإقليمية في هذا الصدد، وذلك وفقا لما يلي:

(1) المادة 01/09 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 01/07 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 01/07 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، المادة 04 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(2) مثل النموذج الذي تستخدمه الأطراف المتعاقدة في بروتوكول الطوارئ لإتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 والمعدلة لسنة 1995، والمعتمد من قبل المركز الإقليمي للإبلاغ عن حوادث التلوث، وذلك وفقا لصيغة تقرير التلوث (POLREP). راجع:

Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op.cit, p: 80.

(3)Detail thereon see :Resolution A.648 (16) Adopted on October 1989 General Principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, Including guidelines for reposting incidents involving dangerous goods, Harmful substances and/or marine pollutants, pp: 01-19.

(4) المادة 01/04 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

أولاً: تقييم الوضع البيئي

حددت الممارسات الإتفاقية،⁽¹⁾ الإجراءات والتدابير الفورية التي يقع على الدول إتخاذها بغية مواجهة قدر الإمكان آثار الحوادث النفطية التي تتعرض لها السفن والناقلات، فعند إستلام تقارير عن التلوث، يتعين على أي طرف متعاقد يواجه حادث إجراء التقييمات اللازمة لطبيعة الحادث ونطاقه وعواقبه المحتملة، أو حسب الحالة نوع وكمية النفط التقريبية أو المواد الخطرة والضارة بالإضافة إلى إتجاه وسرعة تدفق التسرب. وبناء على تقييمها للوضع يتم فوراً إبلاغ جميع الأطراف التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث بالتقييم الذي أجري وبأي إجراء سبق إتخاذها أو يعتمزم إتخاذها، وأن يقوم في نفس الوقت نفس المعلومات إلى المراكز الإقليمية، والذي يتكفل بإبلاغها جميع الأطراف الأخرى⁽²⁾ في حين لجأت بعض الإتفاقيات الإقليمية⁽³⁾ إلى أسلوب التشاور مع الدول المتعاقدة الأخرى، ومع الدول المتأثرة بالحالة الطارئة ومع المركز أيضاً كلما كان ذلك مناسباً، بشأن تحديد أي إجراء مناسب يتم إتخاذها لتفادي التلوث.

في حين دعت بعض الإتفاقيات الأخرى ومن أجل التعاون الإيجابي من التلوث النفطي، والذي يمكن أن يهدد سواحل ومصالح لأكثر من دولة، إلى تقسيم المناطق البحرية إلى أقسام إدارية، وهو ما تبنته إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط، حيث تم تقسيم منطقة بحر الشمال إلى أقسام إدارية لأغراض تنفيذ إتفاقية بون فحسب، وبذلك تصبح كل دولة مسؤولة أساسية عن قسم من هذه الأقسام لتقوم مدى الخطورة وإتخاذ إجراءات الوقاية من التلوث النفطي، والمنطقة كلها مسؤولة من الدول هذه فرادى وجماعات في الحدود التي أوضحتها الإتفاقية، فضلاً عن المسؤولية المشتركة لإنجلترا وفرنسا عن القنال الإنجليزي،⁽⁴⁾ وهو ما تم الأخذ به في إتفاقية لشبونة لسنة 1990، بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي، ثم إمكانية تقسيم القطاعات الإدارية إلى مجالات

(1) المادة 01/10، أ من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 10 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 10 من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، المادة 01/05 من إتفاقية لندن لسنة 1990 .OPRC

(2) ومن هذه الأحكام ما تضمنته المادة 01/10، ب من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002.

(3) المادة 10/د من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 10/د من البروتوكول المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982.

(4) محمد مصطفى يونس، الرجوع السابق، ص: 182.

ذات الإهتمام المشترك، وتحمل مسؤولية مشتركة، ومن بينها العمل معا على تقييم طبيعة الحادث، وإتخاذ الإجراءات والتدابير الإستعجالية اللازمة لمواجهة حالات التلوث الطارئة.⁽¹⁾

غير أنه ولتفادي سوء الفهم في المستقبل فإنه لا يجوز إثارة مسألة التقسيم إلى مناطق إدارية كسابقة أو إتخاذها دليل يتعلق بالسيادة أو الإختصاص الإقليمي.⁽²⁾ وهذا النص له غرضين:

- ضمان عدم الإستفادة منه كتكأة لأي تصرف لا تجيزه الإتفاقية.

- الحيلولة دون إستخدامه في أية منازعات حول الحدود.⁽³⁾

من ناحية ثانية، لجأت إتفاقيات إقليمية أخرى إلى إنشاء آليات إقليمية للتعاون والمساعدة المتبادلة فيما بين الدول التي تربط بينها بيئة بحرية وجغرافية واحدة، من أجل الإستجابة لحوادث التلوث التي تؤدي أو قد تؤدي إلى تصريف النفط أو المواد الخطرة والضارة الأخرى التي تتطلب إجراءات طارئة أو غيرها من الإستجابة الفورية، والتنسيق فيما بين الدول المتعاقدة وتسهيل التعاون فيما بينها لغرض مكافحة التلوث البحري الطارئ والحاصل بسبب وقوع الكوارث البحرية كإصطدام السفن وجنوحها... إلخ،⁽⁴⁾ ومثال ذلك المركز الإقليمي للإستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط والذي أنشأه بروتوكول التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976،⁽⁵⁾ وأيضاً يوجد مركزي المساعدة المتبادلة في حالات الطوارئ المنشآن في إطار كل من بروتوكول بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ لإتفاقية الكويت لسنة 1978،⁽⁶⁾ وبروتوكول التعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لإتفاقية جدة لسنة 1982.⁽⁷⁾

ثانياً: الإعلام المتبادل

يعتبر مبدأ الإلتزام بالإعلام المتبادل أحد الإلتزامات المتعلقة بالتعاون الدولي، وذلك فيما يتصل بالمسائل التي تشمل تبادل المعلومات بشأن التصدي لحوادث التلوث النفطي، التي يمكن أن تؤثر على البيئة البحرية أو الشريط

(1) المادة 09 من إتفاق لشبونة لسنة 1990، بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي.

(2) المادة 06 من الإتفاقية نفسها.

(3) محمد مصطفى يونس، المرجع السابق، ص: 182.

(4) Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op.cit, pp: 36-38.

(5) Ibid, p: 38

(6) المادة 01/03 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978.

(7) المادة 01/03 من بروتوكول الطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982.

الساحلي ومصالح الدول ذات الصلة، حيث تلتزم الدول الأطراف بموجب أحكام الإتفاقيات الدولية والإقليمية بواجب الإعلام المتبادل بالوقائع والتدابير المتعلقة بسلامة البيئة البحرية. ولقد تضمنت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، بهذا الإلتزام تحت عنوان الإخطار بضرر وشيك أو فعلي، حيث ألزمت كل دولة تعلم فيها بحالات تكون البيئة البحرية معرضة لحالة طارئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، تخطر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك OMI.⁽¹⁾

ولقد ألزمت الإتفاقيات الإقليمية أيضاً، وخاصة البروتوكولات الملحققة بها والمتعلقة أساساً بالتعاون لمنع التلوث النفطي من السفن وغيره من المواد الخطرة والضارة في حالات الطوارئ، القيام فوراً بإبلاغ كل الأطراف التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث بكل الإجراءات والتدابير التي إتخذتها أو المزمع إتخاذها، ويتم توفير المعلومات ذاتها وفي الوقت نفسه المراكز الإقليمية، والذي يزود بها كل الأطراف الأخرى، مع مواصلة مراقبة الوضع لأطول فترة ممكنة والإخطار عنها.⁽²⁾ وفي نفس السياق سارت إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، حيث ألزمت الدول الأطراف القيام فوراً بإعلام جميع الدول وليس الدول الأطراف فحسب، والتي تأثرت مصالحها أو من الممكن أن تتأثر بفعل حادث التلوث النفطي بأن تعلمهم بتفاصيل تقديراتها وكل ما إتخذته من تدابير أو تعتزم إتخاذها لمواجهة حادث التلوث النفطي، وغيرها من المعلومات الأخرى إلى حين إنتهاء تدابير التصدي للحادث أو إلى أن تقر هذه الدول القيام بعمل مشترك.⁽³⁾ بل إن قاعدة الإعلام تتسع لتشمل موافاة المنظمة بشكل مباشر أو عبر الهيئات أو الترتيبات الإقليمية المعنية متى كانت تستدعي خطورة حادث التلوث النفطي ذلك.⁽⁴⁾

ومما لا شك فيه أن توسيع نطاق قاعدة الإعلام المتبادل في إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، كى تشمل جميع الدول المتأثرة سواحلها ومصالحها بهذا الحادث، وليس فقط الدول الأطراف في الإتفاقية، من شأنه أن يتيح لنا إمكانية التصدي بفعالية لحوادث التلوث النفطي، الأمر الذي يحقق حماية أفضل للبيئة الإنسانية.

(1) المادة 198 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) نذكر منها: المادة 01/10، ج، د من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 09 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 10/ب من بروتوكول الطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، المادة 02/05 من البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة حالات تسرب النفط في منطقة الكاربي والملحق بإتفاقية قرطاجنة لسنة 1983، المادة 03/05 من البروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ في منطقة شرق إفريقيا الطوارئ لسنة 1985 والملحق بإتفاقية نيروبي لسنة 1985.

(3) المادة 01/05، ج من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(4) المادة 02/05 من الإتفاقية نفسها.

ثالثاً: تنسيق عمليات التصدي

ألزمت بعض الإتفاقيات الإقليمية⁽¹⁾ أطرافها المتعاقدة العمل على إنشاء وتدعيم سلطة مختصة كي تضطلع بكامل إلتزاماتها في مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، وتعاون وتنسق أنشطتها مع نظرائها في الأطراف المتعاقدة الأخرى. ولهذا عملت على إنشاء مراكز إقليمية لمكافحة التلوث البحري الطارئ، والتي تسهر على تنظيم وتنسيق هذه الجهود، والتي من بينها:

- توزيع وتخصيص المخزون من المواد والمعدات.
- تدريب للعاملين على مواجهة حالات الطوارئ البحرية.
- أنشطة مراقبة التلوث البحري ورصده.
- وسائل الإتصال فيما يتعلق بحالات الطوارئ البحرية.
- تسهيل نقل العاملين والمعدات والمواد المتعلقة بمواجهة حالات الطوارئ البحرية من وإلى عبر أراضي الأطراف المتعاقدة... إلخ.⁽²⁾

غير أن التعبئة الضخمة في عمليات التصدي لمكافحة التلوث البحري الطارئ، يمكن أن تخلف صعوبات ولبسا بسبب تعقيد إدارة التنسيق المتعددة الجنسيات والمتعدد المنظمات،⁽³⁾ خاصة لما يتعلق الأمر بحادث تلوث ذي حجم كبير، حيث تتفاوت نوع المساعدة المقدمة (المشورة والخبرة والقوى العاملة والمعدات والدعم المالي وما إلى ذلك)، فضلا عن المصادر (المنظمات الثنائية والدولية والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية والشركات، والأفراد، وما إلى ذلك)، فكمية المعلومات الضخمة التي تقدمها المصادر المختلفة تتطلب سياسة منهجية لفحص المعلومات ونشرها، ومن ثم فمن الأهمية بمكان أن ينشئ في مرحلة مبكرة من الحادث إجراء تنسيق من أجل تفادي ازدواجية الجهود وزيادة فعالية المساعدة الدولية.⁽⁴⁾

⁽¹⁾ المادة 02/12 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 01/12، 02 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 01/12، 02 من بروتوكول الطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982.

⁽²⁾ الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERSGA) الخطة الوطنية لمواجهة حالات تروث الزيت الطارئة في

السودان، (د.س.ن)، ص: 06 و07، http://www.persga.org/a_default.asp

⁽³⁾ Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, op.cit, p: 38.

⁽⁴⁾ Ibid, p: 37.

ومن جانبها دعت إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC،⁽¹⁾ الدول الأطراف بأن تكلف OMI (شريطة موافقتها)، أن توفر الموارد الكافية للإضطلاع بوظائفها والأنشطة ذات الصلة من أجل التصدي لحالات التلوث البحري الطارئ، والتي من بينها تقديم خدمات الاعلام والتعليم والنهوض بالتدريب في مجال الإستعداد والتصدي للتلوث النفطي، تقديم المساعدات التقنية وتسيير توفيرها للدول بهدف مواجهة الحوادث الخطيرة للتلوث النفطي.

رابعاً: طلب المساعدة الدولية وتعبئة الموارد

قد يتجاوز الحادث البحري الطارئ أحيانا إمكانية الدولة المتدخلة لمواجهته، فتلجأ هذه الأخيرة إلى طلب المساعدة الدولية قصد تزويدها بالموارد الخارجية لزيادة قدرتها الوطنية على التصدي لحوادث الإنسكاب النفطي. وعادة ما يتبين لدولة ساحلية أثناء مواجهتها لحالة طارئة، أن الأضرار المترتبة عن التلوث أو التي يمكن أن تترتب عنه، تتجاوز إمكانياتها، وأنها ليس في مقدورها بمفردها القضاء على هذه الأضرار أو الحد منها. فهي تحتاج لوسائل أضخم وذات فعالية أكبر من أجل مكافحة هذا التلوث، فتكون بالتالي مجبرة على اللجوء إلى دول أخرى لطلب المساعدة، فبعض حوادث التلوث التي تتعرض لها السفن تأخذ حجم كوارث بيئية، سواء من حيث خطورة المادة الملوثة، ودرجة سميتها، وسرعة إنتشارها، وصعوبة الظروف الطبيعية والتقنية المحيطة بعمليات مكافحة التلوث، لهذا كانت قاعدة المساعدة شكلا من أشكال التعاون بل والتضامن بين الدول، كما تكشف عن ذلك الممارسة الدولية أثناء وقوع كوارث بيئية.

فقد سبق للفقهاء A.Kiss أن تساءل عن وجود واجب مساعدة يقدم إلى دولة تتعرض بيئتها للتلوث نتيجة حالات طارئة، ليخلص أنه إذا كان مبدأ المساعدة في حد ذاته قد تم إقراره بشكل عام، لاسيما من قبل عدد من الإتفاقيات بشأن حماية البيئة التي نصت على واجب الإعلام، غير أنه إذا كان هذا الأخير لا يتطلب مسطرة خاصة لتنفيذه، فإن واجب المساعدة يفترض بالمقابل وجود ترتيبات خاصة بين الدول المعنية سواء الدول المستقبلية للمساعدة أو المقدمة لها.⁽²⁾

ولقد أوتى الإتفاقيات الإقليمية⁽³⁾ عناية خاصة بهذا الواجب، فقد أجازت للدول المساعدة الدولية، عندما تواجهها حالة طوارئ كبرى ناتجة عن تلوث، سواء مباشرة أو من خلال المراكز الإقليمية التي أنشأت لهذا الغرض، وذلك

(1) المادة 12 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(2) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 298.

(3) المادة 01/12 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 01/11 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 11 من بروتوكول الطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982، وأيضا المادة 10 من إتفاق لشبونة لسنة 1990 بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي.

لعدم قدرتها على مجابهة حوادث الإنسكاب النفطي الواسع. وتبذل الأطراف التي يطلب منها هذا قصارى جهدها لتقديم تلك المساعدة.

وتشمل المساعدات المقدمة للدول طالبة المساعدة ما يلي:

- تزويدها باليد العاملة المؤهلة والمواد والمعدات، بما في ذلك التسهيلات والوسائل اللازمة لمجابهة هذا الحادث.

- تسهيل نقل العاملين والمعدات من وإلى عبر أقاليم الدولة لمتعاقدة.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة في هذا الصدد، أن بعض الإتفاقيات الإقليمية⁽²⁾ سمحت للطرف الذي يحتاج إلى مساعدة بغية مكافحة التلوث البحري الطارئ إلى تحديد نوع المساعدة التي يحتاجها، وعلى الدولة مقدمة المساعدة أن تبذل قصارى جهدها لتقديمها، وذلك في حدود الوسائل التقنية المتوفرة عندها، وبالأخص عندما يتعلق الأمر بالمواد الضارة غير المواد النفطية. كما أكدت إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC⁽³⁾ على واجب المساعدة الدولية ضمن نصوصها القانونية، على إلتزام الأطراف في حدود طاقاتها ووفقا لمدى توافر الموارد المناسبة بالتعاون وتقديم الخدمات الإستشارية والدعم الفني والمعدات، وذلك بناء على طلب الطرف المتضرر أو المهدد بالتضرر بذلك. ويجب على كل دولة طرف أن تتخذ التدابير القانونية أو الإدارية الضرورية لتيسير الوصول إلى أراضيها وإستخدامها ومغادرتها من قبل السفن، والطائرات، وغيرها من وسائل النقل الأخرى العاملة في التصدي لحادث تلوث نفطي، أو تلك التي تقل على متنها العاملين المشاركين في هذه العمليات، أو تلك التي تنقل بضائع، ومواد، ومعدات للتصدي لهذا النوع من التلوث أو الحد منه.⁽⁴⁾

أما بخصوص التبعات المالية لعمليات المساعدة الدولية، والمترتبة عن التصدي للتلوث البحري الطارئ، فقد تناولت الممارسات الإتفاقية.⁽⁵⁾ أحكام سداد هذه التكاليف، حيث إعتبرت أنه في حالة غياب إتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف بشأن الأحكام المالية التي تحكم تصرفات الأطراف في مثل هذه الظروف، فإن الدولة التي قدمت طلبا صريحا بالمساعدة هي التي تتحمل تكاليف تدابير المساعدة لفائدة الدولة أو الدول مقدمة المعونة، أما إذا كانت هذه المساعدة قد جاءت

(1) المادة 02/12 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 02/11 من البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية الكويت لسنة 1978، المادة 11 من بروتوكول الطوارئ لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والملحق بإتفاقية جدة لسنة 1982.

(2) المادة 10 من المادة 09 من إتفاقية لشبونة لسنة 1990، بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي.

(3) المادة 01/07 من إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC.

(4) المادة 03/07 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 13 من البروتوكول المتعلق بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976 والمعدل لسنة 2002، المادة 13 من إتفاق لشبونة لسنة 1990 بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي.

بمبادرة من الدولة مقدمة المساعدة فإن هذه الأخيرة هي التي تتحمل لوحدها المصاريف المترتبة عن معالجة التلوث أو خطر التلوث .

المطلب الثالث: آليات التصدي للتلوث النفطي وتأهيل البيئة البحرية

بموجب حق التدخل المنصوص عليه في إتفاقية بروكسل لسنة 1969،⁽¹⁾ فإنه يمكن للدولة الساحلية أن تمارس مجموعة من الإجراءات بهدف إحتواء التلوث نفطي ومنع إنتشاره، وهو ما سيتم معالجته في هذه الجزئية، وفقاً للنقاط التالية:

الفرع الأول: التنظيم اللوجستي لعمليات تنظيف البحار من الملوثات النفطية

قد يكون وصول النفط إلى الشاطئ آخر مؤشر على وقوع حادث تلوث نفطي داخل البحر، وطبقاً لكمية ونوع النفط قد يتطلب الأمر إستجابة لإجراء عملية التنظيف لإزالة النفط والحيلولة دون إعادة تجمعه وتأثيره على المناطق المحيطة، ويشكل التقييم لحجم وكمية بقايا النفط، ومدى إنتشاره على الساحل وطبيعته، وإمكانية الوصول إليه، قيمة كبيرة في تحديد النطاق المناسب لعملية التنظيف، وتنظيم القوى البشرية، والمعدات المناسبة لإزالة التلوث.⁽²⁾ ويتم ذلك عن طريق ما يلي:

أولاً: تقييم حجم وإنتشار البقع النفطية

قبل البدء بعمليات التنظيف من المهم جداً قيام فريق تقني متخصص بمسح إستطلاعي للمناطق الملوثة، وإجراء تقييم منهجي سريع ودقيق بغرض تقدير حجم وإنتشار البقع النفطية في المنطقة الساحلية، وتحديد جغرافياً، بالإضافة إلى جمع عينات من النفط، وإجراء تقييم أولي للآثار المترتبة عنها.⁽³⁾

ثانياً: وضع إستراتيجية الإستجابة للملوثات النفطية

تعد البيانات والمعلومات الناتجة عن عمليات المسح ضرورية في عملية وضع إستراتيجية الإستجابة، وإتخاذ القرار وتحديد أساليب وتقنيات عمليات التنظيف، وذلك من خلال تشكيل فرق عمل ميدانية، وتحديد العمليات المرتبطة بها بالإضافة إلى تجهيز وتنظيم مناطق التدخل، وإعداد جدول زمني لتنفيذ العمليات.⁽⁴⁾

(1) المادة 01/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

(2) العربية الدليل التوجيهي لتنظيف السواحل من التلوث النفطي، وزارة التغير المناخي والبيئة، الإمارات العربية المتحدة، (د.س.ن)، ص: 01.

(3) المرجع نفسه، ص: 05.

(4) International Association Of Oil And Gas Producers, Oil spill preparedness and response, on introduction, London, United Kingdom, 2015, p: 18.

ثالثاً: إختيار أساليب وتقنيات عمليات التنظيف

يعد كل حادث تلوث حالة منفردة ومختلفة عن الأخرى ولا توجد طريقة واحدة تتماشى مع جميع الحالات، وهناك عدد من الأساليب المتاحة لعمليات تنظيف السواحل، والتي يمكن اعتمادها تبعاً لحالة التلوث وكيفية تطويره، وهي تختلف حسب طبيعة النفط، ومدى إنتشاره، وتركيزه عبر الزمان والمكان، والخصائص الجيومورفولوجية لموقع التلوث، مع الأخذ بعين الإعتبار الأثر السلبي المحتمل لعمليات التنظيف.⁽¹⁾

الفرع الثاني: التنظيم الميداني لموقع العمل

بالإضافة إلى التنظيم اللوجستي لعمليات تنظيف البيئة البحرية من آثار البقع النفطية، فإن الأمر يتطلب كذلك تنظيمًا ميدانيًا لموقع التلوث للعمل على إحتواء الإنسكاب بأسرع وقت ممكن، والتخلص منه من أجل تقليل الآثار الضارة على البيئة البحرية.

أولاً: إحتواء البقع النفطية

يحتاج إحتواء الإنسكاب استخدام أجهزة تطويق البقع النفطية، ومنعها من الإنتشار إلى منطقة معينة، وتحويلها إلى منطقة أخرى،⁽²⁾ ويتم تطويق وإحتواء بقع النفط بما يسمى بالحواجز العائمة، والحواجز التي تستخدم بالموانئ نوعين: حواجز متنقلة وحواجز دائمة.

1- الحواجز المتنقلة: تتميز الحواجز المتنقلة بخفة وزنها وسهولة نقلها من المخازن إلى الشاطئ في حالة تسرب للنفط، وتستعمل الحواجز المتنقلة أجزاء عائمة، إما أن تكون مملوءة بالهواء أو بالرغاوي الإسفنجية (foam) ومن قميص (shirt) يمتد تحت سطح الماء، وأجزاء للشد وهذه تكون عادة على شكل جنزير (chain) أو حبال الصلب المجدول (wire rope) حتى يمكنها إحتمال أحمال الشد على الحواجز (boom)، علاوة على وسيلة لتوصيل أجزاء الحواجز أو شبكة الحواجز ببعض.

وقد أثبتت الأبحاث والتجارب التي تم إجرائها حديثاً أنه يجب أن يكون للحواجز المتنقلة عدة خواص أساسية، حتى يمكنها القيام بالمطلوب منها على أحسن وجه. وتشتمل هذه الخواص بأن تكون نسبة الثبات في الماء إلى الوزن عالية، وأن تثبت أجزاء الشد أو الشدادات أسفل الحواجز واستخدام الأجزاء العائمة المرنة نسبياً، وذلك لتحسين مقاومتها للأمواج، علاوة على أن الأجزاء العائمة منها يجب أن تكون ناعمة ملساء نسبياً وبشكل منتظم كما يجب تخزين الحواجز في أقرب مكان مناسب لأماكن حصول التسرب للنفط، وعلى سبيل المثال: أماكن مرور الناقلات بالقرب من الشواطئ والأماكن التي يمكن للسفن أن تجنح عليها.⁽³⁾

(1) الدليل التوجيهي لتنظيف السواحل من التلوث النفطي، المرجع السابق، ص: 06.

(2) Gerard M Crawley, Fossil Fuels, Current status and future directions, London, USA, 2016, p:159

(3) أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص: 51 و52.

2- الحواجز الدائمة: وتستخدم الحواجز الدائمة لإحاطة السفن أثناء عمليات تفريغها ولوقاية بعض المناطق الحساسة مثل مأخذ المياه وتصمم هذه الحواجز لتبقى في البحر بصفة دائمة، وتكون هذه الحواجز أثقل وزناً وأعلى ثمناً من الحواجز المتنقلة، وتصمم هذه الحواجز بنفس متطلبات تصميم الحواجز المتنقلة إلا أن الخامات المستعملة في صنعها تكون أكثر متانة وبمواصفات خاصة .

وهناك نوعان من الحواجز الدائمة، النوع العائم، والذي يمكن إغراقه تحت سطح الماء، ويستخدم هذا النوع الأخير غرف يمكن ملئها بالمياه، بحيث تسمح بإغراق الحاجز لكي تتمكن السفينة من دخول المنطقة المحمية به، وعندما تدخل السفينة منطقة الحاجز يصبح ضخ المياه منها إلى البحر، وبذلك يطفو الحاجز لسطح البحر ثانية ويحيط بالسفينة التي تم دخولها إلى المنطقة المحاطة به، أما بالنسبة للنوع العائم الدائم فإنه يكون مزوداً بأجهزة تثبت بقاع البحر بحيث تبقى عائمة بصفة دائمة.⁽¹⁾

ثانياً: التخلص من آثار البقع النفطية وتأهيل البيئة البحرية

منذ حادثة توري كانيون بدأت تتوافر طرق أكثر كفاءة لتنظيف ومعالجة مياه البحر من البقع النفطية. وتختلف بطبيعة الحال حسب الظروف المحيطة بكل حادث بحري نفطي.

وفيما يلي سيتم إستعراض الطرق والأساليب المتاحة لتنظيف مياه البحر من البقع النفطية:

1- الطرق الميكانيكية

كمبدأ عام، تعتبر الوسائل الميكانيكية لإحتواء تسرب النفط وإسترجاعه من البحر أفضل أساليب مواجهة حوادث التسرب بإعتبار أنها تلحق بالبيئة سوى أقل الأضرار، بيد أن هذه الوسائل تمثل في الوقت ذاته أشد الخيارات تقيداً بالرياح والتيارات وأحوال البحر.⁽²⁾ وهذه الطرق الميكانيكية تتم بطرق عديدة منها:

أ- الأهرامات: عبارة عن هيكل هرمي حديد مساحة من القاعدة (100x100 قدم) ووزنه حوالي 350 طن ويوضع عند الشقوق التي تسرب النفط في قاع البحار، فيتجمع جمع به ما يتصاعد من غاز والبترو، ثم يدفع بالغاز الذي يتجمع في الهرم عبر أنابيب ممتدة من الهرم إلى اليابسة، أما البترول فيتراكم في مستودعة حتى تأتي الناقلات بين حين وآخر فتحمله وتنقله إلى الشاطئ.⁽³⁾

ب- السفينة المخليبية: وهي أمريكية الصنع وتم تطويرها سنة 1977، وتعتمد هذه السفن سواعد طويلة ممتدة على جانبها تشبه المخالب.

(1) أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص: 54 و 55.

(2) لولوة ناصر علي وعبد المنعم مصطفى مصطفى، التلوث النفطي في البيئة البحرية بدولة الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، 2001، ص: 72.

(3) عبد السلام منصور الشويبي، المرجع السابق، ص: 25.

وتعمل هذه السواعد على دفع النفط الطافي إلى مقدمة السفينة، حيث توجد الفوهة الشافطة للنفط إلى المستودعات، وهناك تعمل المضخات الخاصة على عزل ماء البحر عن النفط وتشفيطه، ثم يضح المجتمع إلى قوارب لنقله إلى الشاطئ وتختلف هذه السفن من حيث حجمها وطاقتها.

ج- سفن الحزام الجذاب: وهي أمريكية الصنع وقد تم تصنيعها في أواخر السبعينات، والحزام الجذاب مصنوع من البلاستيك، يجذب النفط، ويخرج الحزام من السفينة وتمتد كاللسان مساحة 10 متر، حيث يقع النفط وينقل إلى داخل السفينة، حيث أسطوانة العصر الكبيرة التي تزيل ماء البحر من النفط ثم ينتقل إلى المستودعات. ويتميز الحزام الماص بفاعلية جيدة لمص بقع الزيت الثقيلة كالزيت الأندونيسي المعروف بإستعصائه على أعمال المكافحة.

د- السفينة الكاسية: تعمل كالمكاسب الكهربائية، وهي ذات طاقة كبيرة قدرها 40³م من الزيت في الساعة، وأنبوب الشفط فيها لا يقل قطره عن ستة بوصات لضمان الطاقة الكبيرة المرغوبة، وهذه الطاقة الكبيرة للشفط تساعد على تنظيف ماء البحر من النفط، والسفينة مجهزة بما يشبه الأجنحة وهي تعمل على دفع النفط إتجاه الأنبوب الشافط، وقد قامت الشركات الإنجليزية بتطوير هذه السفن ومعداتها في أوائل الثمانينات.

هـ- سفينة بي بي: لقد طورتها شركة البترول البريطانية، وقوامها مجموعة من الشفرات القلابة التي تدور فتدفع النفط إلى داخل السفينة، وتصلح لمكافحة بقع النفط الثقيل وطاقة السفينة محدودة، ولذلك فلا تصلح لمكافحة بقع النفط الكبيرة.⁽¹⁾

و- سفينة الصيد الأسكتلندي: وهي تمتاز بطاقتها الضخمة التي تبلغ حوالي 1000 طن من الزيت في المرحلة الواحدة، وتعتمد على شبكة صيد عملاقة مصنوعة من النايلون لصيد الزيت، وقد نجح صياد أسكتلندي في تطويرها في مطلع سنة 1983، ثم تولت إحدى الشركات البريطانية تصنيعها.

ز- سفينة جويلف: وهي أحداث المبتكرات في مجال مكافحة البقع النفطية، وتم تطويرها في بريطانيا بتاريخ 11 أكتوبر 1983، وتتميز هذه السفينة بأن معداتها خفيفة الوزن وقابلة للحمل والنقل ورخيصة الثمن، وتعتمد فكرة عملها على أسطوانتان، تعصران الزيت بالدوران في إتجاهين متعاكسين، وتبلغ طاقتها 50طن من الزيت/ الساعة.

ت- الإسفنج الصناعي: وهي مادة إسفنجية تمتص الزيت، وهي تفعل بالزيت ما يفعله الإسفنج الطبيعي بالماء، فهي تمتص الزيت، وقد إختراعتها سويسرا سنة 1984، وتم تجريبها على نطاق واسع، وأقبلت دول عديدة على شرائها. وعند رش هذه المادة على بقع النفط تتشبع وتفتتح حتى تصبح بحجم حبيبات القمح، فيتم حرقها وعصرها وتجميع الزيت.⁽²⁾

(1) عبد السلام منصور الشويوي، المرجع السابق، ص: 26 و 27.

(2) المرجع نفسه، ص: 28.

ي- الماء الساخن: إستخدمت شركة الماء الساخن (140 فهر نيتي) المضغوط لإزالة النفط النظيف أكثر من 100 ميل من شواطئ مضيق بونس وليام، إلا أن الإدارة الوطنية لعلوم البحار والغلاف الجوي الأمريكية توحى بعدم إستخدام تلك المعالجة، وترى بأن الصخور التي غسلت بالماء الساخن أدت إلى إنجراف النفط من الصخور إلى الشاطئ مما أتلّف الكائنات البحرية وأدت إلى زيادة تغلغل النفط وقتل الحيوانات التي لا تزال على قيد الحياة.⁽¹⁾

2- الطرق الكيماوية

تختلف المعالجات الكيماوية لمكافحة التلوث النفطي، تبعا لنوع المواد الخام، وهي كالتالي:

أ- إستحلاب النفط بالمنظف: يتم إستعمال مواد كيميائية خاصة من شأنها تسهيل عملية تبديد البقع النفطية، وكذلك تسهيل عملية التكسير أو التحلل البيولوجي الذي يتم بواسطة الأحياء الدقيقة المجهرية. حيث يتم رش أنواع معينة من المذيبات والمنظفات الصناعية والمساحيق عالية الكثافة، أو بعض الرمال الناعمة على سطح البقع النفطية في البحار الملوثة، للإلتصاق بها لتحويلها بعد تفتيتها إلى ما يشبه المستحلب، فينتشر في الماء ويذوب فيه، أو يتسرب إلى القاع نتيجة إرتفاع كثافته.

ويعتبر هذا علاجا ظاهريا للمشكلة، لأن هذه الطريقة تتطلب كميات كبيرة من المنظفات والمذيبات تساوي أحيانا كمية النفط المواد التخلص منه، وكذلك المواد المستخدمة في التنظيف وجزيئات النفط بعد تفتيتها إلى قاع البحر يسبب إبادة الأسماك والديدان وقواقع الرمل التي تعيش فيها، وبذلك تعتبر هذه الطريقة زيادة في تعقيد مشكلة التلوث وليس حلا نهائيا لها.⁽²⁾

ب- المواد الماصة: هي مواد كيميائية جاذبة للنفط توضع على سطح النفط لإمتصاصه وتستخدم بواسطة أشكال مختلفة الإستحكامات، ومنها المصدات والوسائد واللفافات والمساحات والأفخاخ، وفي شكل حبيبات أو جزيئات مخزنة في شبك.

وتعتبر هذه المواد من المواد الهامة لمعالجة البقع النفطية حيث تستخدم في أغلب الأحيان لإزالة الآثار الأخيرة من البقع النفطية، أو تستخدم في المناطق التي لا يمكن أن تصل إليها المعدات الميكانيكية، حيث تتم إضافة هذه المواد إلى

(1) عبد السلام منصور الشبوي، المرجع السابق، ص: 28 و29.

(2) زروالي سهام، مداخلة بعنوان "آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، ملتقى بعنوان آليات الوقاية من الأخطار الطبيعية والتكنولوجية الكبرى في القانون الجزائري، مخر القانون الخاص المقارن، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 01-02 ديسمبر، 2014، ص: 08، وراجع أيضا: فهمي حسن أمين العلي، تجارب في التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار العلوم، الرياض، السعودية، 1991، ص: 248، محمد محمد علي أبو عيانة، حماية البيئة المائية من مخاطر التلوث، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطبع والنشر، الإسكندرية، مصر، 2014، ص: 129 و130.

المياه الملوثة فتقوم بإمتصاص النفط، ثم تجري عملية جمع وإزالة هذه المواد ليتم نقلها إلى أماكن المعالجة ليتم التخلص منها بشكل صحيح، وبعض هذه المواد يمكن تنظيفها من النفط العالق فيها ومن ثم إعادة استخدامها ثانية.

ج- المواد المشتتة (التشتيت الكيميائي): وهي طريقة تعتمد على استخدام مواد التفتيت الكيميائية لبعثرت وتفتيت البقع النفطية، ثم غوص فئات النفط إلى قاع البحر، أي أنها لا تقضي على التلوث وإنما تحجبه من الأبصار أو يفتت بقع النفط إلى قطع أصغر فتعرض لمزيد من ضوء شمس والهواء والميكروبات وبالتالي يعرضها لمزيد من التلف بسبب العوامل الطبيعية.

والمشتتات هي مركبات كيميائية تحطم البقع النفطية ويجولها إلى قطرات يمكنها دخول الماء تحت السطح، وترش التفتيت على بقع النفط، فتجذب أحد أطرافها إلى الماء والطرف الآخر إلى النفط فتقضي بالتالي على التوتر السطحي بين الزيت العام.⁽¹⁾

هذا وتؤثر العوامل البيئية المحيطة من درجة الملوحة، ودرجة حرارة الماء، والشروط السائدة في البحر على فعالية المشتتات، حيث أظهرت الدراسات بأن أكثر المشتتات تعمل بشكل أفضل في درجات الملوحة القريبة من درجة ملوحة البحر الطبيعي، كما أنها عمل في الماء البارد بشكل أفضل من العمل في الماء الدافئ.⁽²⁾

د- الحرق: لقد استخدمت طريقة حرق النفط في القطب الشمالي، وإذا ما تقبلنا تلوث الهواء كبديل لتلوث الماء ببقع النفط، فإن الحريق يمكن أن يزيل أكثر من 90% من بقع النفط، والحرق هو الوسيلة الوحيدة التي تمكن من إزالة كميات كبيرة من النفط المنسكب دفعة واحدة، وبذلك نستطيع إزالة الضرر عن جزء كبير من الشاطئ، وحتى تتم عملية الحرق بنجاح يجب أن تكون ثخانة النفط أكثر من 03 مم، كما يجب ألا تكون من النفط وماء البحر مستحلب غير قابل للإشتعال كما يجب توفير كميات كافية من الحواجز العائمة لمقاومة الغاز.⁽³⁾

ج- المعالجة البيولوجية: توجد بكتيريا تعيش في التربة بجوار آبار النفط وتتغذى على النفط المتسرب للتربة، وقد إجتهد العلماء لمعرفة مركز الصفات التي تجعل هذه البكتيريا تقبل على هذا الغذاء، وبعد أن نجحوا في ذلك نقلوا مركز الصفة من تلك البكتيريا التي تعيش في التربة إلى بكتيريا تعيش في البحر، وهكذا أصبحت الأخيرة قادرة على إلتهام النفط، ويرى هؤلاء العلماء أن هذه البكتيريا المطورة علاج ناجح للقضاء على تلوث البحر بالنفط، حيث تقوم البكتيريا

(1) International association of oil and Gas Producers, op. cit, pp: 18-20

(2) زروالي سهام، المرجع السابق، ص: 11.

(3) Gerard Gauby, op. cit, p: 195.

بتحليل المواد الهيدروكربونية من مخلفات الزيت النفطية إلى جزئيات أقل وزنا وتركيبا، وأدى خطرا لسهولة ذوبانها في الماء مما يجعلها من مواد خطرة أكثر ضررا إلى مواد ذاتية أدنى خطرا وأقل تلوثا.⁽¹⁾

وقد تمكن علماء شركة الكترينك الأمريكية في تطوير بكتريا من هذا النوع قادر على إلتهاام النفط عند رشها، ولا تلبث البكتيريا أن تموت، وهي بذلك ليست عامل تلوث ولا ضرر منها. ولقد نجح السوفيات أيضا في تهجين نوع جديد من البكتيريا التي تلتهم النفط المسكوب في البحار، وتفوق البكتيريا السوفياتية نظيرتها الأمريكية حيث سرعتها ومقاومتها للبرودة فهي تلتهم النفط المنسكب بسرعة تبلغ مائة ضعف سرعة نظيرتها الأمريكية.

هـ - المخصبات: وهذه المخصبات يمكنها أن تحسن قدرة البكتيريا الموجودة بصورة طبيعية على التكاثر وتفكيك النفط، إلا أن المغذيات يمكنها أن تسبب تكاثر الطحالب، وظهور تركيزات سامة من الأموني، وقد بحث علماء وكالة حماية البيئة بالولايات المتحدة وأكسون بإضافة المغذيات في صيف 1989 بنشر رذاذ المخصبات في أكثر من 70 ميلا من الشاطئ لمدة عامين، وتؤكد نتائج أكسون أن الأسمدة زادت سرعة التحلل الحيوي من 05-10 أضعاف، بينما أكدت نتائج وكالة حماية البيئة وأكسون أن سرعة التحلل 02-13 أضعاف.⁽²⁾

و - نقل البضاعة في حالة الطوارئ: إن غالبية حوادث التلوث الضخمة كانت بسبب ناقلات النفط التي تشحط أو يحدث بها حريق أو انفجار داخلي أو فقدت قدرة ماكيناتها المحركة، وفي كثير من الأحيان يمكن منع هذه الحوادث إذا ما تواجدت المهمات بسرعة لنقل حمولة الناقل المصابة إلى ناقله أخرى. ويحتاج الأمر إلى نوعين من المهمات لإجراء عملية النقل هذه بأمان، وهما:

- وسيلة ضخ متكاملة.

- دعوة فنادر ضخمة لوضعها بين السفينتين أثناء عملية نقل الشحنة.

وقد تم منع العديد من حوادث التلوث باستخدام طرق الضخ عند الطوارئ، ومن هذه الحوادث التي أمكن تفاديها ما حدث للسفينة Metula خارج شاطئ الشيلي، والسفينة Showo maru بالقرب من سنغافورة، وقد تم تفريغ هاتين السفينتين وتوعمهما بعد أن شحطت لقاع البحر، وبذلك تم إنقاذ السفينة وغالبية حمولتها من النفط، كما تم منع حدوث كوارث ضخمة.⁽³⁾

وقد يترتب على تنظيف هذه الشواطئ الملوثة بالنفط أخطار بيئية أخرى جديدة تنتج عن عمليات التنظيف الآلية والميكانيكية، منها جرف التربة والرمال وتدمير المناطق الحية، والقضاء على أول مواطن السلسلة الغذائية، وقد يزداد الحال

(1) علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2013، ص: 139.

(2) عبد السلام منصور الشوي، المرجع السابق، ص: 32-34.

(3) أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص: 60.

سواء عندما تستخدم المواد الكيماوية والمنظفات لتشتيت النفط، إذ أنها تقتل آلاف الأسماك والقواقع وحبات الرمل والطين، وتصبح الشواطئ الحية في فترة وجيزة ميتة، ويعتبر التلف الذي تحدثه المنظفات في أغلب الأحيان أكبر من التلف الذي يحدثه النفط نفسه.⁽¹⁾

لذا إنجّه البعض العمل على تنفيذ تصميمات جديدة للناقلات، لتقليل احتمالات تسرب النفط، مثل تصميم جدران مزدوجة بمعنى إيجاد فراغ بين الجدار الداخلي والخارجي لخزان النفط، وتذكر أكاديمية العلوم الوطنية الأمريكية أن تصميم الجدران المزدوجة سيكون فاعليتها في الحوادث الضخمة، مثل حادث أكسون فالديز فهي تعمل على تقليل تسرب حوادث النفط، لأنه في حالة حدوث تكسر أو تمزق للجدار الخارجي لإرتطام السفينة بأي جسم آخر مثلا فإن الجدار الداخلي يعمل على منع تسرب النفط.⁽²⁾

وتجدر الإشارة أنه في بعض حالات التسرب النفطي من الأفضل عمل لا شيء، وترك النفط يتحلل طبيعيا بواسطة حركة الأمواج أو بواسطة المد والجزر، وتتبع هذه الطريقة بعد دراسة آثار النفط المنسكب والمنطقة المتواجد فيها، ومدى جدوى عمليات المكافحة، ويتم على ضوء ذلك التقرير من قبل الجهة المختصة متمثلة بمصلحة الأرصاد وحماية البيئة عن كيفية المكافحة أو ترك النفط ليتحلل طبيعيا.⁽³⁾

(1) فهمي حسن أمين العلي، المرجع السابق، ص: 247.

(2) عبد السلام منصور الشبيوي، المرجع السابق، ص: 29.

(3) صلاح محمد سليمان، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، المرجع السابق، ص: 140.

الفصل الثاني: النظام القانوني للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي من

السفن

يترتب على ثبوت المسؤولية أثر قانوني هام يتمثل في إلزام الشخص المسؤول بإزالة الآثار الضارة المترتبة على فعله بصرف النظر عن الأسلوب المتبع في هذا الخصوص، وهو ما يعرف في الانظمة القانونية الوطنية والدولية بالإلتزام بتعويض النتائج الضارة المترتبة على ثبوت المسؤولية في جانب المسؤول.

وفي مجال تعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط والذي تتسبب فيه السفن، يثار تساؤل حول تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية عن أضرار هذا النوع من التلوث والأساس القانوني له؟.

وفي محاولة للإجابة على هذا التساؤل سيتم تناول النظام القانوني للمسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية بالنفط الذي تتسبب فيه السفن، وطرق التعويض عن هذه الأضرار، وذلك وفقا للممارسات الإتفاقية في هذا الميدان، مع التركيز على أحكام إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 CLC، وسنة 1971 FIPOL، والتعديلات التي أدخلت عليهما، وذلك وفقا للمبشرين التاليين:

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

المبحث الثاني: النظام القانوني للتعويض عن أضرار التلوث النفطي من السفن

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

تلعب فكرة المسؤولية دورا هاما ومؤثرا في مكافحة التلوث البيئي النفطي للبحار، وذلك لما لها من أثر بالغ، إذ تحمل في ثناياها فكرة الجزاء القانوني سواء على الصعيد الوطني أو الإقليمي أو الدولي، وذلك من خلال تحديد المسؤول القانوني عن هذه الأضرار البيئية.

ووفق هذا المنظور، سنتناول في المطلب الأول الطبيعة الذاتية لمشكلات المسؤولية عن الأضرار البيئية النفطية وخصائصها، وفي المطلب الثاني الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن، ثم بعد ذلك سنقوم بدراسة عناصر المسؤولية البيئية عن هذه الأضرار.

المطلب الأول: الطبيعة الذاتية لمشكلات المسؤولية عن الأضرار البيئية النفطية وخصائصها

إن أحكام المسؤولية الخاصة⁽¹⁾ أو الدولية،⁽²⁾ عن الأضرار البيئية، هي من الموضوعات المعقدة والدقيقة، والتي لم تستقر معالمها وتوضح حتى الآن. إذ يشوبها الكثير من الغموض، وعدم التحديد، ولا أدل على ذلك من أن الجهود القانونية للفقهاء والجمعيات العلمية، التي بدأت منذ أوائل القرن العشرين، بما في ذلك جهودات لجنة القانون الدولي، لم تصل، في مجال النظرية العامة للمسؤولية الدولية، إلى وضع تقنين عام مقبول تلتزم به كل الدول، بل لم يتعدى الأمر سواء إقتراح مشروعات لقواعد تحكم بعض الجوانب تلك المسؤولية، فما بالك بالمسؤولية عن الأضرار البيئية، كمشكلة جديدة في أسبابها ومعالمها.⁽³⁾

وفي مجال قانون حماية البيئة، أكدت العديد من الأعمال القانونية مبدأ المسؤولية عن الأضرار، فقد جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،⁽⁴⁾ لتؤكد على أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهذه الإلتزامات تشمل الواجبات المفروضة على الدول بموجب هذه الإتفاقية والإتفاقيات

(1) الثابت في القانون أن المسؤولية المدنية: هي ذلك النظام القانوني الذي بمقتضاه يتحمل شخص عيبي تعويض الضرر الحاصل لشخص آخر، فكل من إقترف خطأ أو عملا غير مشروع يلتزم بتعويض من أضره ذلك الخطأ أو العمل. راجع: عطا سعد محمد حواس، دفع المسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2012، ص: 14.

(2) ويقصد بالمسؤولية الدولية، ما يفرضه القانون على أشخاصه بتحمل تبعة تقصيرهم عن الإلتزام بأحكامه، ولقد تصدى الفقه الدولي لموضوع المسؤولية الدولية، لكنه لم يستقر على تعريف محدد لها نظرا للتطور الذي لحق بفكرتها وبالأساس القانوني الذي تستند إليه. راجع: أعمار بجاوي، قانون المسؤولية الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2010، ص: 13، وأيضا:

Attiz Tamiza, Eduardo Dealechago, "La responsabilité de l'Etat" le droit international, bilan et perspective, Pedone, Paris, 1991, p: 394.

(3) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 427.

(4) المادة 01/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

الأخرى ذات الصلة، وقواعد العرف الدولي، التي تنص على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، بمنع وقوع لضرار البيئي، وتقليله إلى أدنى حد ممكن، كما تشمل إصلاح الضرر الذي يلحق البيئة البحرية.⁽¹⁾

ولم يتخلف القضاء الدولي عن تدعيم مبدأ المسؤولية عن الأضرار البيئية. ففي قضية مصنع صهر المعادن في مدينة "ترايل" قررت محكمة التحكيم بحكمها الصادر في 11 مارس 1941 أنه: "وفقا لمبادئ القانون الدولي... ليس لدولة الحق في أن تستعمل أو تسمح بإستعمال إقليمها على نحو يسبب الضرر، عن طريق الأدخنة، في أو لإقليم دولة أخرى أو للممتلكات أو للأشخاص فيه، عندما تكون الحالة ذات نتائج خطيرة ويثبت الضرر بأدلة واضحة ومقننة." وأكدت المحكمة مسؤولية كندا عن الأضرار التي أحدثتها أنشطة المصنع الكائن بأراضيها، وهو تأكيد لما سبق أن قرره الحكم الأول الصادر في تلك القضية بتاريخ 16 أبريل سنة 1938، وألزم كندا بدفع مبلغ 78 ألف دولار كتعويض.⁽²⁾

ومن الأعمال ذات القيمة القانونية، التي أرست مبدأ المسؤولية عن الأضرار البيئية، إعلان إستكهولم لسنة 1972، الذي جاء به أن: "على الدولة مسؤولية ضمان أن الأنشطة التي تتم داخل ولايتها أو تحت إشرافها لا تسبب ضررا لبيئة الدول الأخرى أو للمناطق فيما وراء حدود ولايتها الوطنية"⁽³⁾ وهو ماتم تأكيده أيضا في مبادئ إعلان ريو لسنة 1992،⁽⁴⁾ فقد نص المبدأ 13 منه على أنه: "ينبغي على الدول أن تضع قانونا وطنيا بخصوص المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بضحايا التلوث، كما وعلى الدول أن تعمل على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية التي تلحق بنشاط خارج ولايتها، من جراء أنشطة تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها".

وأدرج ذلك فيما بعد بعبارات مماثلة في فقرات العديد من الإتفاقيات الدولية، منها المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والمادة 03 من إتفاقية التنوع البيولوجي لسنة 1992، وأيضا في ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لسنة 1992، ففي كل هذه الإتفاقيات تم التأكيد على أن الدول مسؤولة عن كفالة الأنشطة التي تقع في نطاق ولايتها أو سيطرتها أو تحت رقابتها، بآلا تسبب أضرارا لبيئة الدول الأخرى.⁽⁵⁾

(1) تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على التعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها. راجع: عيسى أبو القاسم، مكانة التنمية المستدامة في قانون البحار، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2017/2018، ص: 316 .

(2) للتفصيل بشأن ذلك، راجع: معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المرجع السابق، ص: 135-138.

(3) المبدأ 21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

(4) المبدأين 02 و13 من إعلان ريو لسنة 1992 بشأن البيئة والتنمية.

(5) محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2016، ص: 165.

وهكذا يمكن القول اليوم بأن مبدأ مسؤولية الدولة عن الأعمال التي تنطوي على مساس بالبيئة قد أصبح من المبادئ المستقرة في القانون الدولي، وأنه قد تجاوز ولا شك، ذلك النطاق الذي كان يطبق فيه في ظل القانون الدولي التقليدي، لكي ينظر إليه اليوم بوصفه واحدا من الأسس والأصول التي يقوم عليها القانون الدولي للبيئة.⁽¹⁾ أما بالنسبة للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية في النظم القانونية الداخلية، فلا مجال للتشكيك فيها، حيث يمكن، في إطار القواعد العامة في النظرية المسؤولية، أن كل من تسبب في إلحاق الضرر بشخص الغير أو ممتلكاته، بإصلاح ذلك الضرر لغيره.⁽²⁾ إن المسؤولية عن الأضرار البيئية ليست كغيرها من أنواع المسؤولية، فهناك العديد من الجوانب التي تميزها عن غيرها، سواء من ناحية المشكلات التي تتعلق بتحديد أركانها، أو بتحديد بعض شروط قبول الدعوى بها، أو بطبيعة الأشخاص أطراف تلك الدعوى، أو بإعدام القواعد القانونية الوطنية أو الدولية المنطقية لأحكام تلك المسؤولية، وهو ما سيتم تبيانها فيما يلي:

الفرع الأول: صعوبة تحديد أركان المسؤولية

وترجع الصعوبة في تحديد أركان المسؤولية عن الأضرار البيئية في العديد من النقاط، لأنها تعتبر عقبة في سبيل حصول الطرف المضرور من تلوث البيئة على التعويض اللازم لجبر الضرر، ونبين هذه الصعوبات فيما يلي:

أولاً: صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول

يصعب في بعض الحالات تحديد هوية المسؤول -من حيث صورته ومعياره وثبوته، ومن ينسب إليه- وخاصة إذا كان الضرر يحدث تدريجياً أو يستغرق فترة طويلة لتظهر آثاره أو يكون من مصادر متنوعة،⁽³⁾ خذ مثلاً تلوث الهواء الجوي، والأمطار الحمضية، وتلوث مياه البحار والأنهار، التي تمر عبر الحدود دول متعددة، والذي يحدث أضراراً للإنسان أو المزروعات أو الثروة الحيوانية البرية والمائية في دولة أخرى، فكيف نحدد من قام بالنشاط الضار، ومدى نصيب كل مسؤول إذا ثبت تعدد من إشتراكوا في إحداث التلوث الضار، أشخاصاً خاصة أم دولاً؟، فالمسؤول هو عادة مجموعة من الأشخاص أو الشركات التي تمارس نشاطاً صناعياً، يتفرقون بين عدة أقاليم أو دول، وعدم تحديد هوية المسؤول يقود إلى رفض الدعوى، وضياع حقوق ضحايا التلوث البيئي.⁽⁴⁾

(1) محمد بواط، المرجع السابق، ص: 162.

(2) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 448.

(3) أمبارك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة -دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016/2017، ص: 248.

(4) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 265، وأيضاً راجع: نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص: 205.

ثانياً: صعوبة تحديد الضرر البيئي

تأتي الطبيعة الخاصة للضرر البيئي في أن الآثار الضارة بالبيئة صعبة التحديد وغير مؤكدة، وهي تحدث ببطء مما لا يساعد كثيراً على التنبيه لأخطارها بسرعة بحيث يصبح من الصعوبة إثبات العلاقة السببية بين التصرف والأضرار الناتجة عن هذا التصرف، كما أنه في معظم الأحيان ضرر غير مرئي، أي لا يمكن رؤيته في العين المجردة، فمثلاً إنفجار مفاعل تشترنوبيل في نيسان 1986، أدى إلى وفاة 29 شخصاً خلال أسابيع، لكن تبين بعد سنوات عدة أن هذا الإنفجار أدى إلى إصابة مئات آلاف الأشخاص بالسرطان .

كما أن الأضرار التي تلحق بالبيئة لا تعرف حدود جغرافية أو سياسية، مما يترك صعوبة في تحديد مصدر الضرر وحجمه ومبلغ التعويض الواجب دفعه، لاسيما في حالات ينسب فيها الضرر إلى أسباب وأطراف عدة،⁽¹⁾ خاصة عندما يتعلق الأمر بالأضرار العابرة للحدود، والتي تصيب المناطق التي تقع خارج نطاق الولاية أو الإقليم لأية دولة كما هو الحال في البحار والفضاء الخارجي، فمن المخول بالمطالبة في هذا الغرض عن تلك الأضرار؟ لكون البشرية هنا هي المتضرر، وبالتالي يتطلب الأمر وضع أحكام خاصة تتعلق بتلك المسألة من خلال نصوص تضمنتها الإتفاقيات الدولية، لذا نجد أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، قد حاولت أن تعالج هذه الحالة عندما أناطت بالسلطة الدولية مهمة ضمان حماية البيئة البحرية عن أنشطة الكشف والإستغلال، أي صفة الجهاز الذي يمكنه تحريك دعوى المسؤولية ضد الدول التي تخالف القانون الدولي للبيئة.⁽²⁾

وكل هذه الخصوصية وغيرها يجعل القضاء يتردد، كثيراً،⁽³⁾ بل يرفض غالباً الحكم بالتعويض، وقد يؤكد موقفه بإعتبار أن تلك الأضرار البيئية هي أضرار غير مرئية، ويصعب إن لم يكن مستحيلاً تقديرها، من ذلك تقدير الأضرار التي تصيب المصطافين وإنصرفهم عن التمتع بالشاطئ، بسبب تلوث المياه بالنفط.

ومن ناحية أخرى، هناك عدم ملاءمة طريقة إصلاح الضرر، فوفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية أو الدولية يترتب على توافر أركان المسؤولية، ثبوت إلتزام الدولة بإصلاح الضرر الذي حدث، وغالب ما يكون إصلاح الضرر

(1) يحي ياسين، خالد سلمان جواد، "الطبيعة الخاصة للضرر البيئي وأثرها في قيام المسؤولية الدولية"، مجلة الحقوق، جامعة المستنصرية، العدد 23، مصر، 2014، ص: 05.

(2) المرجع نفسه، ص: 06.

(3) ففي قضية Exxon Valdez Cass لسنة 1989، قدر القاضي تعويض بقيمة 2,5 مليار دولار على شركة صاحبة الناقل التي تسرب منها النفط، ثم تم تخفيض المبلغ إلى 500 مليون دولار بعد 10 سنوات من التقاضي، وقد تشعبت القضية إلى أن تقرر فيها حكم نهائي من المحكمة العليا الأمريكية لسنة 2008. للتفصيل راجع:

Alexandra B. Klass, "Punitive damages and valuing harm", Minnesota law review, University of Minnesota Law School, 12/13/2007,p: 15.

بإحدى وسيلتين: الأولى، إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر، وهذا هو التعويض العيني، الثانية دفع تعويض نقدي للمضرور.

إن أعمال هذه القواعد إن كان يتمشى مع الأضرار التي تصيب الأشخاص والأموال في الأحوال العادية إلا أنه لا يتلاءم مع طبيعة الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة، فالضرر إن كان يصيب الإنسان والممتلكات، إلا أنه يصيب البيئة ذاتها، ويهدم أنظمتها الإيكولوجية. وإذا كان جبر الضرر بالنسبة للإنسان يمكن تصور تمامه بدفع مبلغ من المال، فإن الضرر الذي يلحق بالبيئة لا يصلحه إلا إعادة الحال إلى ما كان عليه.

إن التعويض النقدي، في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية، أضحى مكروها من جانب الفقه الراجح، الذي يقول بأن: "نظرية التعويض النقدي، هي في النهاية نظرية بربرية، إننا لا يمكن أن نعوض بالنقود إختفاء مخلوق قتل أو لوحة متحف، أو أثر...".⁽¹⁾

الفرع الثاني: وجود العنصر الأجنبي أو طابع الدولي في منازعات المسؤولية

ليس من المستغرب بالنظر إلى فكرة وحدة البيئة الإنسانية، أن يتطرق العنصر الأجنبي إلى المسؤولية عن الأضرار البيئية، فالأنشطة الضارة بالبيئة والتي تتأثر بها الحياة الإنسانية والممتلكات، غالب ما تتم في دولة وتنتج آثارها في دولة أخرى، على الأقل في مجال البيئة المائية والبيئة الجوية، والعنصر الأجنبي الذي يداخل المنازعة يتحدد بالنظر إلى وقوع النشاط وإلى جنسية أو مواطن أو إقامة أطراف المنازعة البيئية، أو موقع المال أو الممتلكات التي أصابها التلف والدمار.⁽²⁾ فقد يكون المدعي المتضرر من التلوث البيئي شخصا وطنيا، بينما يكون المدعى عليه صاحب النشاط الملوث للبيئة أجنبيا، أو أن يكون موقع النشاط الملوث في دولة معينة ويلحق الضرر البيئي بأشخاص وممتلكات بإقليم دولة أو دول أخرى، وقد يكون المتضرر حينئذ من رعايا هذه الدولة أو تلك أو من الأجانب المقيمين أو المستوطنين فيها.⁽³⁾

وإشتمال النزاع الناشئ عن الأضرار البيئية على عنصر أجنبي على هذا النحو، يعني إتصال بأكثر من نظام قانوني، مما يثير الخلاف حول الإختصاص القضائي بالفصل فيه، والقانون واجب التطبيق عليه، هذا إذا كان أطراف النزاع من أشخاص القانون الخاص، الطبيعيين أو الاعتباريين، وتكون قواعد القانون الدولي الخاص وأحكامه، هي واجبة الأعمال في هذا الخصوص. على أن المتأمل في الواقع العملي يدرك أن الطابع الدولي لمنازعات المسؤولية، يتأني من وجود الدول،

(1) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2008، ص: 442.

(2) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 272.

(3) محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، جامعة حسينية بن بوعلي، العدد 05، الشلف، جانفي 2016، ص: 171 و172.

كأشخاص القانون الدولي، أطرافه في المنازعة، بل إن معظم المنازعات البيئية تأخذ شكل المسؤولية الدولية التي تنظمها قواعد القانون الدولي.

فالواقع أن معظم الأنشطة الضارة بالبيئة تقوم بها الدول، من خلال عملياتها الصناعية أو الزراعية أو العسكرية. فإذا لحق الضرر دولة أجنبية في أموالها وممتلكاتها، فلا خلاف في أنها تستطيع تحريك المسؤولية الدولية ضد الدولة التي قامت بالنشاط، بل وحتى إن لحق الضرر الأفراد العاديين فغالبا ما يطلبون الحماية الديبلوماسية لدولتهم أو للدولة التي يقيمون بها، وهنا يصير النزاع بين دولتين، ونكون بصدد المسؤولية الدولية.⁽¹⁾

ومهما يكن من أمر، فإنه سيتم التركيز على دعاوى المسؤولية عن الأضرار البيئية، الدعاوى الخاصة ودعاوى المسؤولية الدولية، على أن هذا لا يقدر في وجود مشكلات المسؤولية عن الأضرار البيئية الوطنية، أي الخالية من العنصر الأجنبي أو الطابع الدولي. فقد تتسبب الأنشطة المحلية، التي تقوم بها الدولة أو الأشخاص لطبيعيون أو الإعتباريون، في إلحاق الأذى والضرر بشخص وممتلكات الغير من أهل الدولة، ويكون أطراف دعوى المسؤولية جميعهم بالإضافة إلى النشاط والضرر، عناصر وطنية خالصة.

في هذا الغرض تسري على المسؤولية القواعد العامة في المسؤولية المدنية في القانون الداخلي للدولة، وتختص بالدعوى المحاكم العادية أو الإدارية في ذلك القانون. ولا يوجد في هذا الغرض، ما يبرر عرض النزاع على الجهات الدولية، إذ من غير المعقول في الوضع الراهن للقانون الدولي، أن تثير الدولة إدعاءات قانونية ضد نفسها، فالإختصاص القضائي والتشريعي كلاهما يكون لأنظمة القانون الداخلي.

على أنه لما كانت الأضرار البيئية ذات طبيعة خاصة، فإن القواعد العامة في المسؤولية المدنية في القانون الداخلي، غالبا ما لا تسعف في تسوية النزاع، ولذلك يجب تطوير تلك القواعد وتطويرها، على النحو الذي يحقق حماية فعالة للمضرورين من الأنشطة البيئية الضارة، سواء فيما يتعلق بالأساس القانوني للمسؤولية: الخطأ، العمل غير المشروع، تحمل التبعية أو المخاطر أو فيما يتعلق بنظم دفع التعويض، مثل التأمين أو صناديق التعويض.⁽²⁾

الفرع الثالث: المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية عن الأضرار البيئية

لما كانت البيئة ملازمة لإقليم الدولة وأساس الحياة فيه، فهي تعد من صميم المصالح العامة للمجتمع التي يقع عبئ حمايتها على عاتق المجتمع ككل، والتعدي على البيئة إن كان يرتب الضرر بحق الأشخاص والممتلكات، ويولد المسؤولية المدنية، إلا أنه يشكل في المقام الأول مساسا وإضرارا بالمصلحة العامة للمجتمع، ويمكن أن يولد المسؤولية العامة أو الجنائية قبل المعتدي أو مرتكب العمل أو النشاط .

(1) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 267.

(2) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 435.

والغالب عملاً أن مخالفة أحكام حماية البيئة وقواعدها، تستتبع نوعين من المسؤولية: المسؤولية المدنية، والمسؤولية الجنائية، ويلاحظ بخصوص هذه الأخيرة، أن النظم القانونية الوطنية تجرم غالب أعمال التعدي على البيئة، فهي ترصد عقوبات جنائية، تدور بين الغرامة والحبس والسجن، لتجاوز مقاييس ومستويات نوعية وجودة البيئة الهوائية أو المائية أو الإعتداء على الموارد الطبيعية لتلك البيئة.⁽¹⁾

بالإضافة إلى التشريعات الداخلية التي تحرم تلويث البيئة فقد ذهبت المعاهدات والإتفاقيات الدولية المتعددة والثنائية إلى حماية البيئة، وأول إتفاقية في عهد التنظيم الدولي الحديث بعد قيام الأمم المتحدة، هي إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، والمصدر الثاني هو توصيات وقرارات المؤتمرات والمنظمات الدولية، وأولى الأعمال مؤتمراً ريودي جانيرو لسنة 1992، والذي قرر المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية العامة.⁽²⁾

وعلى أي حال فإن تحديد الإختصاص القضائي والتشريعي بالجرائم البيئية يخضع للمبادئ المتعارف عليها في قانون العقوبات، أو القانون الجزائي في كل دولة، وإذا تطرقت الصفة الأجنبية لأحد عناصر الجريمة البيئية فإنه يتم تحديد النظام القانوني للمسؤولية الجنائية، والدعوى المدنية التبعية، طبقاً لقواعد وأحكام قانون العقوبات الدولي والقانون الدولي الخاص. وإذا كانت المسؤولية الجنائية تنشأ في الأنظمة الداخلية في حق الأشخاص عند الإخلال بالالتزام قانوني، ترتبت عليه أضرار بالمصلحة العامة، ومن ارتكب العمل يكون مسؤولاً قبل الدولة ممثلة للمجتمع، ويكون جزاءه عقوبة توقع عليه بإسم هذا الأخير. فهل توجد تلك المسؤولية في القانون الدولي العام بخصوص حماية البيئة، إذا ارتكبت الدولة عملاً، أو مارست نشاطاً أضر بالبيئة، وأدى إلى تدهورها وتهدم مواردها؟⁽³⁾

يذهب إتجاه إلى نفي المسؤولية الجنائية عن الدولة،⁽⁴⁾ فهناك جانب من الفقه الدولي يرى أن مسؤولية الدولة هي مسؤولية مدنية وليست جنائية، ويستند في ذلك على الطبيعة العامة للمسؤولية الدولية، وأن لهذه المسؤولية طبيعة إصلاح الضرر، وقد يدعم هذا القول التقرير بإنعدام العقاب أو الجزاء الجنائي، فليس هناك مجال للكلام عن القانون الجنائي وتوقيع عقوبات جزائية، كالغرامة مثلاً على تقصير الدولة أو الإدارة في إتخاذ الأدوات والتدابير اللازمة لمكافحة التلوث.⁽⁵⁾

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 437.

(2) أمبارك علواني، المرجع السابق، ص: 147.

(3) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 437-438.

(4) كانت مسألة الإعتراف بالمسؤولية الجنائية عن الدولة محل جدل فقهي لفترة طويلة، ولم يتم الإعتراف بها وبشكل واضح في القانون الدولي إلا في العقدين الأخيرين، كما وتم تجسيدها في الكثير من السوابق القضائية خاصة منها النظام الإنجليزي والأمركي. راجع:

Emmanuel Daoud et Clarisse Le Corre, "La responsabilité pénale des personnes morales en droit de l'environnement", Perspectives étude, No 44, Mars 2013, p: 53.

(5) محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005، ص:

ويضيف البعض الآخر أن صعوبة توقيع الجزاء على الأشخاص المعنوية لتجردها من الإرادة التي تتميز بها الأشخاص الطبيعية، هي التي لم تبرز فكرة المسؤولية الجنائية الدولية إلى الآن في المجتمع،⁽¹⁾ ففي مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية يذهب البعض إلى رفض المسؤولية الجنائية عن الدولة، فالمشرع عندما وضع العقوبات إفتراض أن يتم تطبيقها على الأشخاص الطبيعية، ولذلك فإن العقوبات الجزائية إما أن تكون سالبة للحياة كالإعدام، أو سالبة للحرية كالحبس، وهذه العقوبات متعذرة التطبيق في هذه الحالة فالعقوبة يتم تطبيقها على الأشخاص الطبيعية.⁽²⁾

غير أن الأعمال القانونية تناهض الإتجاه السابق، وتفتح الباب لإمكان وجود المسؤولية الجنائية الدولية، وتوقيع الجزاءات والعقوبات التي تتلائم وطبيعة أطراف دعوى المسؤولية كالعقوبة كالمثلاً.⁽³⁾ ومن بين الفقهاء المتمسكين بفكرة المسؤولية الجنائية للدول الفقيه الروماني بيللا بقوله: " المسؤولية الجنائية للدولة قد وجدت فعلا في مجال القانون الدولي المعاصر، وأن الإعتراف الكامل بهذا النوع الجديد من المسؤولية سيكون له الأثر الكبير في تحسين فعالية وكفاءة القانون الدولي".⁽⁴⁾

فقد ترتكب الدولة عملا يشكل جريمة دولية في حق البيئة، كأن تعتمد الدولة ممارسة أنشطة يترب عليها مباشرة تدمير البيئة، وتهديم نظمها الإيكولوجية المختلفة كالإغراق العمدي للمواد المشعة في البيئة المائية أو إجراء التفجيرات النووية بقصد الإضرار بالبيئة الجوية والبحرية لدولة أخرى، أو تفريغ البترول والمركبات السامة في البيئة، ويكفي أن نذكر ما حدث بعد السابع عشر من يناير سنة 1991، وأثناء حرب تحرير الكويت من التفريغ المعتمد لما يزيد على 11 مليون برميل من النفط الخام في مياه الخليج العربي.⁽⁵⁾

واستنادا إلى أحد المشروعات التي أعدتها لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة، أنه يمكن نشوء المسؤولية الجنائية الدولية في مجال البيئة، حيث تنص المادة 03/09، د أنه: "يجوز أن تنشأ جريمة دولية في شكل مخالفة خطيرة للإلتزام الدولي ذي الأهمية الجوهرية بحماية البيئة الإنسانية والمحافظة عليها، كالإلتزام بالحضر المطلق لتلويث الغلاف

(1) عبد اللطيف مداح، المبروك منصور، "مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والقضائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية بالمركز الجامعي، المجلد 09، العدد 01، تنمراست، 2020، ص: 503.

(2) يحي أحمد موافي، الشخص المعنوي ومسؤوليته قانونا، مدنيا وإداريا، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1987، ص: 258.

(3) محمد أحمد المنشاوي، المرجع السابق، ص: 104.

(4) عبد اللطيف مداح، المبروك منصور، المرجع السابق، ص: 508.

(5) وقد كانت مياه الخليج مرتعا لعمليات التلوث اليومية من قبل ناقلات النفط، وعن طريق التسرب من الأمابيب عند مصبات التحميل من قبل إندلاع حرب الخليج، فقد غطت كمية النفط المتسربة مساحة تجاوز 25% خلال فترة وجيزة، وتسرب زهاء 45%، وهو ما يعادل خمسة ملايين برميل، وظل 2.1 مليون على إمتداد 640 كلم من الشواطئ السعودية تم شفط 1.4 منها قبل إنعقاد مؤتمر البيئة بدبي في أواخر أكتوبر سنة 1991. راجع: ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1995، ص: 201.

الجوي أو البحار".⁽¹⁾ وهو ما أكدته أيضا المادة 19 من مشروع مسؤولية الدولة فإن جرائم تلوث البيئة تعتبر عمل غير مشروع وإنتهاك لالتزام دولي لحماية المصالح الأساسية للجماعة الدولية.⁽²⁾

الفرع الرابع: شرط الصفة في دعوى المسؤولية عن الإضرار بالموارد البيئية المشتركة

تتكون البيئة الإنسانية من عناصر أو موارد حية وأخرى غير حية، وهذه وتلك تنقسم إلى قسمين: عناصر أو موارد إقليمية - *ressources territorialisées*، وهي تلك التي توجد على إقليم الدولة البري أو البحري أو الهوائي، وتخضع لسيادتها، وهناك العناصر أو الموارد الدولية أو المدوّلة *ressources internationalisées*، وهي التي تخرج عن نطاق ممارسة الإختصاص الوطني لدولة معينة، وتلك هي الموارد المشتركة *inclusives ressource*، ومنها موارد أعالي البحار والفضاء الخارجي،⁽³⁾ وينظر إلى هذه العناصر المكونة للبيئة على إعتبار أنها حق مشترك للإنسانية.⁽⁴⁾

والثابت في القانون الداخلي والدولي، أنه لكي توجد المسؤولية والحق في التعويض، يلزم أن يوجد ضرر يلحق شخص له مصلحة يحميها القانون، ويكون لذلك الشخص صفة في رفع دعوى المسؤولية. ولا توجد مشكلة خاصة بالنسبة لموارد البيئة الإقليمية، فإذا لحقها ضرر من أنشطة معينة، فيكون للدولة صاحبة الإختصاص الإقليمي صفة في رفع دعوى المسؤولية ضد من قام بتلك الأنشطة، ومن أجل إصلاح الضرر، أما بالنسبة للموارد البيئية المشتركة فإن التساؤل يثور حول من له الصفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من قام بأنشطة أضرت بها. وإذا قلنا أن تلك الموارد هي تراث مشترك للإنسانية، فمن هو ممثل تلك الإنسانية أو الجماعة الدولية في الحفاظ على عناصر ذمتها المالية؟⁽⁵⁾ وهل ينبغي السماح لأي عضو في المجموعة بإتخاذ إجراء قانوني للدفاع عن المصالح الجماعية، وحتى لو لم يتعرض لإصابة مباشرة وشخصية؟⁽⁶⁾

تلك هي فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية⁽⁷⁾ "action populaire" فهل لها وجود في قانون المسؤولية الدولية؟.

(1) محمد أحمد المنشاوي، المرجع السابق، ص: 104.

(2) ARIANE Ayer, Droit international de l'environnement: responsabilité de l'État pour inactivité législative et droits des particuliers, Helbing et Lichtenhahn, 2001, p : 137.

(3) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 270.

(4) Kiss Alexandre, Droit international de l'environnement, op.cit, p:131.

(5) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 171.

(6) François Voeffray, "L'action popularis ou la défense de l'intérêt collectif devant les juridictions internationales", Graduate institute publications collection, Genève, 2014, p: 36.

(7) التعريف الوحيد الذي تم حتى الآن بخصوص تعريف الدعوى الجماعية على المستوى الدولي، هو ذلك التعريف الوارد في الحكم الصادر في قضية جنوب غرب إفريقيا، حيث تتحدث محكمة العدل الدولية عن "حق لكل فرد في مجتمع رفع دعوى للدفاع عن المصلحة العامة". يبدو هذا التعريف غير كاف، لأنه يمكن أن يؤدي إلى تصور خاطئ للمشكلة، فهو يغفل عن الطبيعة القضائية للفعل، كما وأن المدعي لا =

يذهب رأي في الفقه والقضاء⁽¹⁾ إلى رفض تلك الفكرة فيقول البعض أن القانون الدولي لا يعرف فكرة الدعوى الشعبية، ومعنى هذا أنه يتمتع على الدول أن ترفع دعوى على أسس عامة بغرض منع التلوث الضار بالبيئة بوجه عام، فلا يجوز لدولة معنية أن ترفع دعوى المسؤولية إلا إذا كان لها مصلحة مباشرة في الدعوى، أما مجرد وجود مصلحة عامة في الحفاظ على البيئة الإنسانية ككل فلا يعد أساساً قانونياً لقبول الدعوى.⁽²⁾

على أننا نرى أن الإتجاه السابق يبدو متجاوز الحقيقة، ولا يستجيب لمقتضيات العمل من أجل حماية فعالة للبيئة. بل إن المتأمل يدرك أن الطريق ليس مغلقاً تماماً في وجه إمكان قبول ما يسمى بالدعوى الجماعية أو الشعبية، بل لا يراودنا أدنى ريب في ميلاد دعائم فكرة تلك الدعوى في وقت قريب، بل إن بعضها قد ولد بالفعل.⁽³⁾ وإن كانت بعض الآراء الإستقلالية لقضاة قضية برشلونة قد جنحت إلى رفض قبول الدعوى الجماعية أو الشعبية، على ما رأينا، فإن البعض الآخر منها يمكن أن يسند رأينا، فالقاضي "بيترين" Pétren قد قال أنه: "يمكن أن نرى تطوراً مشابهاً يأخذ مكانه في مجال حماية البيئة فالتجارب النووية في الجو، بالنظر لما تحمله من مخاطر جسمية بالتلوث البيئي، تعتبر مصدر قلق كبير

=يتصرف دائماً حصرياً للدفاع عن المصلحة العامة، وبدلاً من ذلك يقترح François Voeffray تعريفها، بأنها: الإجراءات القانونية التي يمكن أن يتخذها كل عضو في المجتمع، لحماية مصلحة مشتركة كلياً أو جزئياً. راجع:

François Voeffray, op. cit, p: 39.

(1) فبشأن الدعوى المرفوعة من أستراليا ونيوزيلندا ضد فرنسا، بخصوص تجارها النووية في جنوب المحيط الهادي بتاريخ 09 ماي 1973، أمام محكمة العدل الدولية حاولت أستراليا، وكذلك نيوزيلندا التمسك بنوع من فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية المشار إليها بقولها إن: "أستراليا ولشعبها الحق بالإشتراك مع الدول الأخرى وشعوبها أن تكون في مأمن من تجارب الأسلحة النووية التي تجريبها أية دولة، وألا ينتهك هذا الحق... وأن تدخل السفن والطائرات في أعالي البحار والفضاء الجوي الذي يعلوها، وتلوث أعالي البحار بالإشعاعات يشكل إنتهاكاً لحرية أعالي البحار". وإنتهاكاً لحقوق كل أعضاء الجماعة الدولية يجوز لأية دولة مناهضته، إلا أن قضاة المحكمة رفضت صراحة فكرة الدعوى الشعبية. للتفصيل بشأن القضية، راجع:

I.C.J, Affaire des essais nucléaires, (AUSTRALIE . FRANCE), 09 mai 1973, pp : 04-14.

(2) عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015، ص: 131.

(3) ففي قضية برشلونة قضت المحكمة بتاريخ 05 فيفري 1970، بأنه: "عندما تقبل إحدى الدول على إقليمها إستثمارات أجنبية أو رعايا أجنبية، سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو قانونيين، فهي ملزمة بأن تمد إليهم حماية القانون وتتحمل بالتزامات تتعلق بالمعاملة التي تقدم لهم ومع ذلك، فإن هذه الإلتزامات ليست مطلقة ولا غير موصوفة. فهنالك تفرقة أساسية يجب أن توضع على وجه خاص بين واجبات الدولة إتجاه المجتمع الدولي ككل، وبين واجباتها إتجاه دولة أخرى في مجال الحماية الدبلوماسية. إن الواجبات الأولى تخص بطبيعتها كل الدول، وبالنظر إلى أهمية الحقوق المرتبطة بتلك الواجبات، فإن كل الدول يمكن إعتبارها ذات مصلحة قانونية في حمايتها، فهي إلتزامات في مواجهة الكافة erga omnes". راجع:

I.C.J, Reports of judgments, Advisory opinions and orders case concerning the BARCELONA TRACTION, Light and power company, Limited (BELGIUM v. SPAIN), Judgment of 05 February 1970, p:32.

لل بشرية في الوقت الحاضر، ومن طبيعي أن تبذل الجهود على المستوى الدولي لإقامة الحواجز القانونية أمام ذلك النوع من التجارب ... فالقانون الدولي لم يصل إلى مستوى القابلية للتطبيق على التجارب الجوية للأسلحة النووية". ولعل من أهم تلك الحواجز إعطاء حق تحريك المسؤولية الدولية لكل دولة في مواجهة الدولة أو الدول الأخرى التي تمارس نشاطا يضر بيئة الموارد المشتركة للإنسانية لرفع الدعوى مصلحة ملموسة في تحريك الدعوى، وليس مجرد رغبة تفصيلية في إثارة المنازعة.

فكأنه يمكن تطوير الدعوى الشعبية من أجل حماية البيئة، مع تقييد قبولها بأن يكون الشخص الدولي، الذي يستطيع فعلها، مصلحة محددة وهذا ما يتحقق بيسر في مجال دعاوى حماية الهواء الجوي، ومناطق أعالي البحار والأنهار الدولية. وإن كان من غير الممكن في الوقت الحالي أن ترفع الدعوى الشعبية من قبل دولة معينة، لحماية مصالح الجماعة الدولية في مواجهة الدولة التي تمارس الأنشطة الضارة بالبيئة، فإن من المستطاع إعطاء حق رفع تلك الدعوى للجماعات الدولية ذات الإختصاص بإعتبارها ترعى جانباً أو أكثر من المصالح العامة للبيئة، ففي مجال التلوث البحري مثلاً يمكن أن تتوفر الصفة في رفع الدعوى إلى OMI ، وللوكالة الدولية للطاقة الذرية بخصوص تلوث البحار.⁽¹⁾

وفي هذا المجال عمدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على إنشاء السلطة الدولية لقاع البحار.⁽²⁾ وهناك ما يسمى "المؤسسة" وهي الهيئة التي تؤدي السلطة الدولية لقاع البحار بواسطتها ووظائفها.⁽³⁾ ويكون لهذه المؤسسة ضمن إطار الشخصية القانونية الدولية للسلطة، الأهلية القانونية التي تمكنها من ممارسة وظائف السلطة وتحقيق مقاصدها.⁽⁴⁾

وبصريح نص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فإنه يجوز للجنة القانونية والتقنية التابعة لمجلس السلطة أن توصي المجلس بإقامة الدعاوى نيابة عن السلطة أمام غرفة منازعات قاع البحار وأمام المحكمة الدولية لقانون البحار.⁽⁵⁾

وإذا كانت إحالة أي نزاع إلى المحكمة الدولية لقانون البحار تخضع للجزء الحادي عشر من قانون البحار، وكان ذلك الجزء ينظم الأحكام القانونية للمنطقة ويؤكد على أن المنطقة ومواردها "تراث مشترك للإنسانية" وينيط بالسلطة

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 444.

(2) المادة 157 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 02/158 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 02/170 من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 02/165، ط من الإتفاقية نفسها.

الدولية لقاع البحار مهمة حماية البيئة البحرية والإنسانية في المنطقة، أليس في ذلك إعتراف قطعي بفكرة الدعوى الشعبية، ومنح الصفة في رفعها للسلطة والمؤسسة المشار إليهما، من أجل حماية بيئة المنطقة ومواردها؟⁽¹⁾

المطلب الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث البحري النفطي

سواء في الأنظمة الوطنية أو في القانون الدولي فإن "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من إرتكبه بالتعويض،"⁽²⁾ وأن الدولة التي ينسب إليها عمل غير مشروع تلتزم وفقاً للقانون الدولي بتعويض الدولة التي أرتكبت ذلك العمل في مواجهتها. ويعتبر كل من الخطأ أو العمل غير المشروع هو عماد المسؤولية، فإذا إنتفيا لا تترتب مسؤولية المدعى عليه، ولو كان من المقطوع به أن نشاطه قد تسبب في الأضرار المدعى بها.

وبالنظر إلى الأنشطة الضارة بالبيئة فإن التساؤل يثار حول صلاحية القواعد التقليدية لتأسيس المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة، وأن التمسك بتلك القواعد سيكون له آثار عملية غير عادلة لما فيه من تبسيط قانوني لا ينفق مع ما كسفتته المسؤولية البيئية من من صعوبات إستثنائية لازمت التطور العلمي والصناعي المعاصر. وبناء على ذلك سأقوم بعرض الأساس القانوني الذي يمكن أن تبنى عليه المسؤولية البيئية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن السفن فيما يلي:

الفرع الأول: المسؤولية القائمة على أساس الخطأ

بداية كان ولا بد من التطرق إلى مضمون نظرية الخطأ، والإتجاهات المعارضة والمؤيدة لها، ثم مدى تطبيقها كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن.

أولاً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية البيئية

عمل الفقيه الهولندي "جروسبوس" في نهاية القرن الثامن عشر على نقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى النظام الدولي،⁽³⁾ إذ ذهب إلى القول: بأن الدولة تسأل عن تصرفات رعاياها إذا نسب خطأ أو إهمال إلى الدولة ذاتها، فتنشأ مسؤوليتها عندئذ، على أساس إشتراكها في وقوع التصرف الخاطئ من رعاياها في وقوع الضرر نتيجة إهمالها فيالحيلولة دون وقوع التصرف الخاطئ من رعاياها، لأنها أجازت هذا التصرف بأي شكل من الأشكال، بإمتناعها عن معاقبة المخطئ أو تمكينه من الإفلات من العقاب.⁽⁴⁾

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 445.

(2) المادة 1832 من القانون المدني الفرنسي، وتقابلها المادة 124 من الأمر رقم 58/75 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون المدني الجزائري. راجع:

Français Bavoilet, Droit de l'environnement industriel-Brumo werten sheag, Edition 1996, p: 48.

(3) معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، المرجع السابق، ص: 314.

(4) عبد اللطيف مداح، المبروك منصور، المرجع السابق، ص: 509.

وهذا الفعل الخاطئ إما يكون خطأ إيجابياً ممثلاً في القيام بنشاط أو سلوك، أو سلبياً ممثلاً في الإمتناع عن القيام بعمل من الواجب القيام به، ويستند هذا الرأي إلى أن الدولة لم تتخذ من جانبها التدابير اللازمة لمنع هذه الأعمال أو أنها لم تعاقب مرتكبيها.⁽¹⁾

ويعرف الفقه الخطأ بأنه: "إنحراف في السلوك، فهو تعد من الشخص في تصرفه ومجازة الحدود التي يجب الإلتزام بها في سلوكه"،⁽²⁾ والأصل في الأنظمة الداخلية أن كل خطأ يسبب ضرراً للغير يلزم من إرتكبه بتعويض، فالضرر الذي يبعث على المطالبة بالتعويض ينبغي أن يكون قد سببه خطأ، فالمسؤولية المدنية تناط بخطأ وعلى طالب التعويض أن يثبت الخطأ الذي يدعي وقوعه من الغير، كما عليه إثبات الضرر الذي حصل، وأن هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر تحول مساءلة محدث الضرر.⁽³⁾

ووفقاً لتلك الأصول فإن قيام شخص طبيعي أو اعتباري، خاص أو عام، بتلويث الهواء أو الماء أو التربة، أو إمتناعه عن إتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لمنع حدوث التلوث من النشاط الذي يمارسه يعرضه لتحمل المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تحدث للغير.⁽⁴⁾

وتؤيد بعض الأعمال القانونية النظرية التقليدية للخطأ، مثلما جاء بمشروع تقنين قواعد المسؤولية الدولية الذي أعدته اللجنة الأمريكية للقانون الدولي، فقد نصت المادة 03 على أن: "تسأل الدولة عندما تكون هناك حالة واضحة من الخطأ الحكومي"، وتضيف المادة 04: "تسأل الدولة عندما توجد درجة واضحة من الخطأ الحكومي يرجع لعمل أو إهمال الموظفين التنفيذيين".

كما نصت المادة الأولى من مشروع الجمعية اليابانية للقانون الدولي لتقنين قواعد المسؤولية الدولية، على أن: "تسأل الدولة عن الأضرار التي يتحملها الأجانب في أشخاصهم وممتلكاتهم أثناء إقامتهم على أراضيها التي سببتها لهم الأعمال العمدية المتمثلة في عدم تأدية الواجب، أو الإهمال من قبل موظفي السلطات".⁽⁵⁾

ومن الذين تناولوا نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية الفقيه "Rousseau" والذي ذهب إلى أن هذه النظرية هي الطريقة التقليدية لتقرير المسؤولية الدولية حتى مع وجود مخالفة بإلتزام دولي، فإنه يشترط أن ينطوي هذا الفعل على خطأ منسوب إلى الدولة سواء تمثل هذا الخطأ في التقصير أو الغش أو الإهمال.⁽⁶⁾

(1) جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة، جامعة بغداد، العراق، 1983، ص: 211.

(2) عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 61.

(3) محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطيرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 171.

(4) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 452.

(5) للتفصيل راجع: صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 98-100.

(6) محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطيرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 173.

كما ذهب الفقيه George Scelle إلى أن مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي معناه إغتصاب أو تجاوز في السلطة أو تعسف في استخدام السلطة، أو عدم القيام بإختصاص معين، وبكل بساطة وجود خطأ لأحد الأعوان في أداء وظيفته، ثم يضيف بأننا لا ندري ماذا تعني قانوناً كلمة خطأ إن لم تكن تصرفاً مخالفاً لقواعد القانون،⁽¹⁾ وفي نفس الإتجاه ذهب Salvioli في محاضراته بلاهاي سنة 1933، بأنه: "إذا أخذ مصطلح المسؤولية بمفهومه الواسع، بمعنى الإلتزام الناشئ عن عمل غير مشروع فإنه من التناقض أن نتحدث عن المسؤولية دون خطأ، وأن هذا الأخير لا ينشأ عند إنتهاك قاعدة قانونية".⁽²⁾

وفي الجانب المؤيد لتلك النظرية الدكتور علي صادق أبو هيف الذي يشترط لقيام المسؤولية الدولية توافر الخطأ من جانب الدولة المشكو منها، ويستوي لديه أن يكون الخطأ متعمداً أو عن إهمال.

ويرى حامد سلطان بدوره، أن نظرية الخطأ شرط أساسي لقيام المسؤولية الدولية، ثم قصر نظرية الخطأ على مسؤولية الدولة عن أعمال الأفراد العاديين، وأسس وجهة نظره على أنه يشترط لثبوت تلك النظرية من جانب الدولة في إحدى أعمالها وأعمال موظفيها فلا تترتب في نظره لإنتهاكها الإلتزامات المفروضة عليها.⁽³⁾

وبالرغم من التأييد السابق من الفقهاء لنظرية الخطأ، إلا أنه يوجد إتجاه معارض لها، يمثله الفقيه (Robert Perret)، الذي يرفض فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية بإعتبار أن مخالفة القواعد الدولية وحدها هي التي تشكل هذا الأساس،⁽⁴⁾ كما إنتقدتها من الفقه العربي الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي والدكتور محمد سامي جنينة، وكليهما يقران ثبوت حصول إخلال من جانب الدولة بقاعدة من قواعد القانون الدولي العام لترتيب المسؤولية.⁽⁵⁾

وبعبارة أخرى فقد أنتقدت نظرية الخطأ لعدم مسيرتها للتقدم العلمي، وكذلك لصعوبة إثبات الخطأ بل إستحالة إثباته في بعض الأحيان؛⁽⁶⁾ وما صاحبه من نشوء أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف، فقد تتخذ الدولة أو صاحب المشروع الحيطة اللازمة مما يمنع وجود الخطأ أو الإهمال ويلحق الضرر رغم ذلك دولة أخرى.⁽⁷⁾ فالدولة كشخص

(1) Sell GM, " Précis de droit international public ", Donat Mont Chteestime, Paris, 2000, p: 83.

(2) محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999، ص: 17.

(3) محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص: 292.

(4) Robert Louis Perret, "De la Foute et de devoir en droit international fondement de la responsabilité", Revue internationale de droit comparé, France, 1977, p: 75.

(5) معمر محمد عبد رتيب الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، المرجع السابق، ص: 320.

(6) جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص: 213.

(7) للتفصيل راجع: صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 108-113.

معنوي نجد صعوبة في نسبة الخطأ إليها،⁽¹⁾ كما أنها لا تحل المشكلة عندما تمارس الدولة عملاً مشروعاً لا يعد خرق لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي، أو أي إلتزام دولي، ثم يترتب رغم ذلك الضرر في حق الدول الأخرى.

وإعمالاً لنظرية المسؤولية الخطئية في مجال التعويض عن الأضرار البيئية فإن الدولة لا تسأل عن الأضرار التي تحدث للأشخاص الأجانب أو لممتلكاتهم على إقليمها، أو عن الأضرار التي تحدث خارج ذلك الإقليم إلا إذا ثبت تعمد الدولة إحداث الضرر بفعل أنشطتها الضارة بالبيئة، أو ثبت تقصيرها أو إهمالها في القيام بما كان يجب القيام به وفقاً للقواعد الدولية لمنع إحداث تلك الأضرار البيئية.

وفي النهاية يذهب أنصار هذا الرأي أيضاً إلى القول أن نظرية الخطأ ليس لها قيمة تذكر في المجال الدولي، ومن ثم لا تقدم الكثير في ميدان المسؤولية الدولية، وكان على رأس هؤلاء Anzilotti الذي رفض نظرية الخطأ وإستبدالها بنظرية العمل غير المشروع، حيث ذهب إلى القول بأن إنتهاك القواعد الدولية هو الذي يشكل أساس تطبيق المسؤولية الدولية، ولا يشترط في الدولة المسؤولة ضرورة حصول خطأ شخصي ولا سوء نية ولا عدم حيطة.⁽²⁾

ثانياً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

طبقاً للقواعد التقليدية فإن المسؤولية لا تقوم بدون خطأ، إذ يعد هذا الأخير أساساً للمسؤولية التقصيرية، ويتمثل في الإخلال بالإلتزام قانوني مقرر بمقتضى القوانين، كما ويعد أيضاً أساساً للمسؤولية العقدية في حالة الإخلال بالإلتزام تعاقدية. ويجب أن يكون هذا الخطأ هو السبب المباشر في وقوع الضرر، أي أن تقوم علاقة سببية بين الضرر المتحقق والخطأ (العلاقة بين السبب والمسبب).

إلا أن ضخامة أضرار التلوث الناتجة عن تسرب النفط، والصعوبات التي يواجهها المتضرر حالت دون تطبيق المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية في هذا المجال، مما دفع الفقه إلى الإقرار بعدم كفاية تقنيات المسؤولية التقصيرية في شكلها التقليدي، وضرورة الخروج عنها في سبيل تطوير أحكامها وقواعدها، بحيث يضمن حماية أفضل للمضررين من جهة، وحماية البيئة البحرية من جهة أخرى.⁽³⁾

إن تطبيق قواعد المسؤولية التقليدية المؤسسة على الخطأ في مجال التلوث البحري بالنفط، يلزم المضررين بإثبات خطأ مالك السفينة، وهذا ما يثير في الواقع صعوبة كبيرة في إثباته، كون أن الخصائص الفيزيائية للملوثات النفطية تمثل الصعوبة الأولى، حيث إنها تمتاز بخاصية الإنحلال السهل في البحر، وكما أن بقع الزيت يمكن أن تطفو في بعض ساعات

(1) جابر إبراهيم الراوي، المرجع السابق، ص: 213.

(2) Anzalotti, D, La responsabilité internationale des États à raison des dommages soufferts par des étrangers, R.G.D.I.P, 1906, p: 287.

(3) فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالحرقوات، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 1، 2013/2012، ص: 35.

فقط على مساحات معتبرة تحت تأثير الرياح والمد الجزر، وبالتالي فهي تثير في غالب الأحيان صعوبة في الإثبات غير قابلة للحل.

إضافة إلى ذلك فإن إنتشار المحروقات تتسبب في وجود متضررين على طول السواحل الملوثة، والذين قد ينتمون إلى أوساط ودول مختلفة، ويكون صعب عليهم تنظيم أو إقامة دعوى لحماية مصالحهم. هذا ما يدفع بالمنظمات الدولية إلى الإتفاق فيما بينها، لأن القواعد التقليدية للمسؤولية لا يمكن أن تغطي ضخامة الأضرار، لذلك كان لابد من إيجاد نظام جديد.⁽¹⁾

الفرع الثاني: المسؤولية القائمة على العمل غير المشروع

نظرا لقصور نظرية الخطأ في ضوء التطورات العلمية والصناعية وإعتمادها على معايير يصعب تقديرها، فإن جانبا من الفقه والقضاء قد اتجه إلى إيجاد أساس آخر ينسجم مع طبيعة القانون الدولي.⁽²⁾

والعمل الدولي غير المشروع: هو كل عمل أو إمتناع ينتهك إلتزاما قائما بموجب قواعد القانون الدولي الإتفاقية أو العرفية أو المبادئ القانونية العامة، كما يعرف الأستاذ إبراهيم محمد العناني العمل غير المشروع كعنصر في المسؤولية الدولية هو السلوك المخالف لإلتزامات قانونية دولية، بمعنى آخر هو الخروج على قاعدة من قواعد القانون الدولي.⁽³⁾

ويرى الفقيه Anzilitti المتبني لهذه النظرية أن: "مسؤولية الدولة تقوم على طبيعة إصلاح الضرر لا الترضية، ومن ثم يتحدد حق الدولة المضرورة بالمطالبة بإصلاح الضرر وتقديم ضمانات للمستقبل"، ويقصد الفقيه Anzilitti بإصلاح الضرر المسؤولية الناتجة عن ضرر مادي، والتي تتبلور في إعادة الحال إلى ما كانت عليه (تعويض عيني) ودفع تعويض مالي.⁽⁴⁾

كما إعتبر الفقيه Pul Reuter العمل الدولي غير المشروع أساس المسؤولية الدولية، بل الشرط الأهم لقيامها ويشير جانب من الفقه العربي إلى أن العمل غير المشروع كعنصر في المسؤولية الدولية هو السلوك المخالف بإلتزامات قانونية دولية أيا كان مصدرها، إتفاق أو عرف، أو المبادئ القانونية العامة التي أقرتها الأمم المتعددة فيه.⁽⁵⁾

(1) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 35.

(2) أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص: 104.

(3) إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، الجزء الأول، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، مصر، 1997، ص: 197، وراجع أيضا: معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، المرجع السابق، ص: 334.

(4) Anzilitti D, Cours de droit international, Sirey 1929, Réédité aux éditions du Panthéon-Assas, Paris, 1999, p: 385.

(5) عيسى أبو القاسم، المرجع السابق، ص: 334.

ولقد أخذت لجنة القانون الدولي بالعمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية للدول، فجاء في المادة الأولى من المشروع الذي وضعته المتعلق بتقنين مسؤولية الدول أن: "كل عمل غير مشروع دوليا لدولة يترتب مسؤوليتها الدولية".⁽¹⁾ كما إستقر القضاء الدولي في معظم أحكامه على أن نظرية الفعل غير المشروع تعد أساسا للمسؤولية الدولية، ومن أمثله الرأي الإستشاري لمحكمة العدل الدولية لسنة 1949، المتعلق بجائحة مقتل وسيط الأمم المتحدة في فلسطين، حيث أوردت في فتاها بأن أي إنتهاك لتعهد دولي يترتب مسؤولية دولية.⁽²⁾ فقد إعتد القضاء الدولي على نظرية الفعل غير المشروع إعتقادا كبيرا في العديد من الأحكام التي صدرت عن المحكمة الدائمة للعدل الدولي، ومحكمة العدل الدولية، وهيئات التحكيم الدولية.⁽³⁾

أولا: العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

إذا كانت مخالفة الدولة لإلتزاماتها الدولية أيا كان مصدرها ترتب مسؤوليتها الدولية تعتبر عملا غير مشروع، فإن مخالفة الدولة للإلتزام القانوني بالحفاظ على البيئة، يستتبع مساءلتها عن الأضرار الناتجة عن تلك المخالفة. وهذا ما صرحت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 بقولها: "الدولة مسؤولة عن الوفاء بإلتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".⁽⁴⁾ كما ألزمت هذه الإتفاقية الدول بإتخاذ تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه من مختلف مصادر التلوث، ومن بينها التلوث من السفن، لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ ومنع التصريف المعتمد وغير المعتمد.⁽⁵⁾

(1) أعمار مجاوي، المرجع السابق، ص: 39.

(2) عيسى أبو القاسم، المرجع السابق، ص: 335.

(3) فقد قضت المحكمة الدائمة للعدل الدولية في قضية شورزوف بين بولندا وألمانيا، بتاريخ 26 يوليو 1928، بأنه: "من مبادئ القانون الدولي أن مخالفة إلتزام دولي يستتبع الإلتزام بالتعويض بنحو كاف، وأنّ هذا الإلتزام بالتعويض هو النتيجة الحقيقية لأي إخلال، ولو لم ينص الإلتفاق على ذلك صراحة". راجع:

ICJ, Reports, 1928, Series A, N° 17, p: 47et48.

كذلك تناولت محكمة العدل الدولية نظرية العمل غير المشروع في حادث مقتل الكونت برنادوت ممثل الأمم المتحدة في فلسطين، حيث قضت أن: "أي إنتهاك لتعهد دولي، يترتب مسؤولية دولية". راجع:

ICJ, Reports, 1949, p: 184.

وهو ما تم تأكيده أيضا في قضية barcelona traction light and power company limited في حكمها الصادر في 05 فيفري 1970، والإستناد على نظرية العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية. راجع:

ICJ, Reports, 1970, p: 03.

(4) المادة 01/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المادة 01/194، ب من الإتفاقية نفسها.

ويمكن القول، أن جميع النصوص الإتفاقية التي تم عرضها بخصوص حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، تعتبر مصدر التزامات بالنسبة للدول المنظمة إليها، وخرق تلك الدول لهذه الإلتزامات الإتفاقية يعد عملا غير مشروع، يحملها تبعة المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تترتب، من جراء ذلك في حق الغير سواء كان ذلك الغير دولا أم أشخاصا طبيعيين أم اعتباريين.⁽¹⁾

وقد يكون مصدر إلتزام الدولة بحماية البيئة البحرية العرف الدولي، ومخالفة ذلك الإلتزام يعد عملا غير مشروع يستوجب المسؤولية إن تترتب عليه ضرر من ذلك القاعدة القانونية العرفية الدولية التي تقرر أنه: "ليس لأية دولة الحق في أن تستخدم، أو أن تسمح باستخدام إقليمها بطريقة تسبب أضرارا... لأراضي دولة أخرى، أو داخلها، أو للممتلكات أو الأشخاص في تلك الأراضي".⁽²⁾

إجمالا يمكن القول، أن حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث النفطي الناجم عن السفن، أضحي إلتزاما عاما ملقى على عاتق كافة الدول ولا يستمد تطبيقه إلى القواعد الدولية فحسب، ويترتب على ذلك أن كل دولة تقوم بخرق القواعد والمعايير الدولية في هذا الميدان يترتب عليه تأسيس المسؤولية، قصد المطالبة بتعويض الأضرار التي تعرضت لها الدولة والحصول على تعويض مناسب، حتى وإن كانت دولة علم السفينة طرفا في الإتفاقيات الدولية أم لا. إلا أن هذه النظرية وإن كانت يمكن الإستناد عليها لتأسيس المؤولية الدولية على أعمال التلوث النفطية التي تتسبب فيها السفن بطريقة تشغيلية، فإنها لا تنطبق على عمليات التلوث العرضية (حوادث السفن)، والمتصلة بالنقل البحري لمواد ضارة، وفي مقدمتها المواد النفطية.

ثانيا: الأفكار التطبيقية لنظرية العمل غير المشروع

وإن كانت نظرية العمل غير المشروع في مجموعها وتطبيقاتها تصلح في بعض حالات المسؤولية عن الأضرار البيئية إلا أن هناك حالات تخرج عن نطاق تطبيقها، وهي الحالات التي يترتب فيها الضرر بحق الأشخاص والممتلكات من جراء أنشطة وممارسات مشروعة، خصوصا الأنشطة الخطيرة، التي تلازم وسائل العلم والتكنولوجيا الحديثة، وبصدها ينبغي البحث عن أساس قانوني للمسؤولية يكفل إستمرار تلك الأنشطة والمشروعات اللازمة لتحقيق التقدم والتنمية الإقتصادية والإجتماعية، التي تمارس بحسب الأصل أعمالا مشروعة وضرورية.

1- فكرة التعسف في إستعمال الحق

من تطبيقات نظرية العمل غير المشروع، فكرة التعسف في إستعمال الحق، والتي قوامها التوفيق بين مصالح الفرد والجماعة، إذ يجب ألا يستعمل صاحب الحق حقه على نحو يضر بالغير ومصالحه، فلكل حق وظيفة إجتماعية يؤديها،

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 458.

(2) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 126.

وغرض يمنح ويعترف به من أجله، فإذا إستعمل الشخص حقه خارج إطار الوظيفة الإجتماعية المحددة قانونا، أو في غير الغرض المخصص له، عد متعسفا في إستعمال حقه، وترتبت مسؤوليته وإلتزامه بتعويض من أصابه الضرر. وقد حددت القوانين الوضعية مفهوم فكرة التعسف في إستعمال حقه، فقررت أن الشخص يكون متعسفا في إستعمال حقه في عدة أحوال: أولا، إذا لم يقصد به سوى الإضرار بالغير. ثانيا، إذا كانت المصالح التي يرمي إلى تحقيقها غير مشروعة.⁽¹⁾

أما في مجال القانون الدولي والمسؤولية عن الأضرار البيئية، يجب أن يقع إخلال للدولة إحترامها بإلتزاماتها القانونية أو العرفية أو لمبادئ القانون عامة،⁽²⁾ ويترتب على ذلك أنه إذا كان الضرر نتيجة لمباشرة الدولة لحقوقها الطبيعية أو أدائها لإلتزاماتها القانونية، وفي الحدود التي أقرها لها القانون الدولي العام دون تعسف من جانبها في إستعمال هذا الحق، إمتنع قيام المسؤولية الدولية عليها.⁽³⁾ وهكذا فلا يوجد شك في أن فكرة التعسف في إستعمال الحق تعد تطبيقا لفكرة العمل غير المشروع، وتلك المسؤولية عن التعسف في إستعمال الحق قد تترتب على التصرفات السلبية، كما تترتب على مباشرة الأعمال الإيجابية، وتلزم المسؤول عما يلحق الغير من ضرر.⁽⁴⁾

ويذهب الفقه الراجح، وعلى رأسهم الأستاذ صلاح الدين عامر إلى تأييد مبدأ تحريم إساءة إستعمال الحق في مجال القانون الدولي للبيئة، كونه معيارا ملائما لمواجهة بعض المشاكل البيئية، إلا أنه على صعيد آخر أنكرت بعض الآراء الفقهية التي تعرضت بصورة مباشرة لبعض الجوانب القانونية للمساسر بسلامة البيئة البحرية، إلى إمكانية اللجوء إلى مبدأ تحريم إستعمال الحق في إقامة المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، إذ يرى هؤلاء الفقهاء أن هذا المبدأ يعد معيارا لا يتسم بالإحكام الكافي.

ومع هذا يبدو أن هناك إتجاها قويا غالب في الفقه الدولي، بدأ يتجه إلى تقرير إمكانية اللجوء إلى هذا المبدأ، وذلك لتنظيم سلوك الدول في مجال إستخدامات البيئة، وهذا ما يؤكد أيضا لجوء القضاء الدولي إليه في حل المنازعات البيئية وخاصة في مجال البيئة البحرية. وهو ما أكده أيضا القضاء الداخلي، فقد قضى القضاء الفيدرالي الأمريكي بمسؤولية مدينة نيويورك وإلزامها بالكف مستقبلا عن إلقاء الفضلات في مياه المحيط الهادي، مما أدى إلى تلوث المياه

(1) عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 74.

(2) من المبادئ العامة للقانون: مبدأ عدم جواز التعسف في إستعمال الحق، ومن مظاهر التعسف في إستعمال الحق، إستخدام الدولة لإقليمها بطريقة ترتب ضررا للغير، كإستخدام حريات أعالي البحار إستخداما يترتب ضررا للغير أو لرعايا الدول أو للبيئة الدولية. راجع: هشام بشير، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2001، ص: 128.

(3) المرجع نفسه، ص: 129.

(4) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 460.

الساحلية لولاية نيوجرسييا، و قد إستندت المحكمة في هذا الحكم إلى مبدأ تحريم إستعمال الحق كأساس للمسؤولية في مجال التلوث البيئي البحري.⁽¹⁾

وفي المشروع الذي قدمه الأستاذ G.Amadore إلى لجنة القانون الدولي، حول المسؤولية الدولية، نصت المادة 03/02 على أن: "تعبير الإلتزام الدولي للدولة يقصد منع التعسف في إستعمال الحق، بمعنى كل عمل يخالف قواعد القانون الدولي العام التي تحكم ممارسة حقوق وإختصاصات الدولة".⁽²⁾

كما أدخلت فكرة التعسف في إستعمال الحق في مجال التقنيين الدولي، فقد قضت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن: "تفي الدول الأطراف بحسن نية بالإلتزامات التي تتحملها بموجب هذه الإتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الإتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في إستعمال الحق".⁽³⁾

ومع هذا وبالرغم من أن الفقه والممارسة الدوليين، يقران إمكانية اللجوء إلى مبدأ تحريم إستعمال الحق في إقامة المسؤولية الدولية، إلا أن ما ذهب إليه الفقه الراجح من النظر إليه على إعتبار أنه صورة من صور الفعل غير المشروع دوليا، يسوقنا إلى تناول المسألة في إطار قواعد المسؤولية عن اللامشروعية الدولية، ودون إنكار لطبيعة هذا المعيار المتميزة، وما يمكن أن يؤديه لتوازن المصالح في المجتمع الدولي.⁽⁴⁾

2- فكرة حسن الجوار

يتضح مما تمت دراسته فيما سبق، من تطبيقات لمبدأ حسن الجوار في العلاقات الدولية أنها تدور كلها في مجال حماية البيئة، وإن كان الفقه والقضاء يتردد في أساس المسؤولية عن المضار غير المألوف للجوار، هل هو نظرية المخاطر، أم نظرية الخطأ، أم التعسف في إستعمال الحق، إلا أنه على أي حال يمكن القول أن الأساس الذي نرجعه هو العمل غير المشروع، فالواقع أن القانون بمعناه العام يفرض في العلاقات بين الجيران إلتزاما بعدم الإضرار. وإذا كنا قد أشرنا آنفا إلى أن مخالفة الشخص للإلتزام المقرر عليه قانونا تعد عملا غير مشروع، يوجب عليه جبر وإصلاح الضرر الذي يلحق الغير، فإن فكرة حسن الجوار تعد بذلك من تطبيقات نظرية العمل غير المشروع، على غرار فكرة التعسف في إستعمال الحق.⁽⁵⁾

والسؤال المطروح هنا هو حول مدى إمكانية إعمال قواعد حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية؟.

⁽¹⁾I.C.J, Repports, 1951, p: 116.

⁽²⁾ عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 75.

⁽³⁾ المادة 300 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁽⁴⁾ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 185.

⁽⁵⁾ محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطيرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 195.

على الرغم من إتجاه جانب من الفقه إلى القول، بأن هذا المبدأ لا يمكن أن يعد أساساً كافياً لقيام إلتزام دولي لحماية البيئة البحرية، إذ أنه يقصر أعماله على علاقات الجوار المباشرة، ولا يمتد ليشمل المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالدول البعيدة عن الدولة مصدر الأنشطة الضارة، والتي يمكن أن يكون قد تأثرت بهذه الأنشطة نتيجة لفعل التيارات البحرية.⁽¹⁾

وعلى الجانب الآخر، هناك فريق كبير من الفقه الدولي وعلى رأسهم "جولدي" "وبولانجيه" والأستاذ صلاح الدين عامر، إذ يرون في مبدأ حسن الجوار أساساً ملائماً لإقامة المسؤولية الدولية عن بعض أوجه المساس سلامة البيئة، وإن قصر بعضهم مجال هذا المبدأ على حالات تلوث الأنهار والهواء. فالجوار كما قال "Andrassy" فكرة نسبية، يجب تقدير كل حالة منها، وفق ظروفها الخاصة... إذ من الممكن أن تنطبق حالة جوار أو قانون جوار، دون الحاجة لوجود إتصال إقليمي، فإذا نظرنا إلى البيئة البحرية بصفة خاصة، يمكن أن ندرك توافر حالة الجوار، وبصورة نسبية في معظم أنحاء هذه البيئة، أو على الأقل في النطاقات الإقليمية منها، ذلك أن طبيعة هذه البيئة وإتصالها إتصالاً حراً طبيعياً، وما تسببه لها حركة التيارات البحرية من إندماج عناصرها، وذلك فضلاً عن إمكانية إمتداد نطاق التأثيرات الضارة لهذه البيئة، ودون عوائق أو حدود سياسية، وهذا جميعه يجعلنا نقر بتوافر جوار طبيعي بين معظم أنحاء هذه البيئة، مما يجب معه أعمال قواعد الجوار.⁽²⁾

ولقد جاءت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن: "تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر، عن طريق التلوث، بدول أخرى وبيئتها، وألا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقاً سيادية وفقاً لهذه الإتفاقية".⁽³⁾ ولا يقتصر إلتزام الدول على الإمتناع عن تلوث بيئة الدول المجاورة وإتخاذ التدابير اللازمة لذلك، بل يمتد إلى جانب الوقائي المتمثل في الإخطار أو التنبيه بإمكان حدوث الضرر.⁽⁴⁾

ويصل فقه القانون الدولي إلى القول: إن حسن الجوار أضحى من مبادئ القانون الدولي العربي، ففي النظرية العامة للقانون الدولي يوجد إلتزام على عاتق كل دولة بالألا تحدث أو تسبب ضرراً لدولة أخرى، إذا كان هذا الضرر قد بلغ حداً من الحماية تجعله غير مألوف، ويعد إنتهاك هذا الإلتزام مرعاة لتحمل الدولة تبعة المسؤولية الدولية، لإتيانها عملاً غير مشروع.⁽⁵⁾

(1) عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 67.

(2) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 187.

(3) المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(4) المادة 198 من الإتفاقية نفسها.

(5) عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 76.

ويقرر الفقيه Andrassy أن نظرية حسن الجوار تقوم على ثلاثة مبادئ: أولاً، وجود إلتزام على الدولة بالألا تحدث أو تسبب ضرراً لجارتها من الدول. ثانياً، مسؤولية الدولة عن الضرر الذي سببته لدولة أخرى. ثالثاً: أن يكون الضرر على درجة من الجسامه والأهميه، بحيث يمكن وصفه بأنه غير مألوف أو غير عادي، بحيث يعرض مصالح الدولة الأخرى للخطر.⁽¹⁾

هكذا يمكن القول أنه رغم الأخذ بفكرة حسن الجوار كأساس للمسؤولية عن الأضرار الجسميه أو غير المألوفه التي تسببها دولة لدولة أخرى مجاورة، إلا أنها تتميز بعدم كفايتها لتغطية كل حالات المسؤولية عن الأضرار البيئية لعدة أسباب:

- أن الأحكام نظرية حسن الجوار لا تنطبق إلا إذا كان الضرر موصوفاً، أي على درجة معينة من الجسامه والفداحة، بحيث يمكن وصفها بأنها أضرار غير مألوفه بذلك فهي تفوت فرصة التعويض على ضحايا التلوث الذي يلحق بهم أضراراً لا تصل إلى تلك الدرجة.

- أن نظرية حسن الجوار، إن هي إلا تطبيق لنظرية العمل غير المشروع، وخروج الدولة أو الشخص الذي يسبب الضرر عن الإلتزام الذي يفرضه القانون بعدم الإضرار بالبحار يعد عملاً غير مشروع، والحال لذلك فكيف يمكن تعويض المتضررين من تلوث البيئة، إذا كان المشكو منه أو المطالب بالتعويض كان يقوم بنشاط، أو يمارس عملاً، لا يمكن بحال وصفه بأنه غير مشروع؟⁽²⁾ وبدورري أيضاً أويد هذا الرأي، فلا يمكن أن يتم الإعتماد على هذا المبدأ كأساس للمسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية جراء التلوث النفطي الناجم عن السفن، خاصة عندما لا يكون هناك أي إخلال بالإلتزام بالقواعد والمعايير الدولية التي تم حماية البيئة البحرية من هذا النوع من التلوث.

الفرع الثالث: المسؤولية البيئية المطلقة

كان للثورة العلمية وما لحقها من تقدم علمي تأثير كبير على العلاقات بين الدول، فأصبح إستخدام الوسائل التقنية المتقدمة ذات مخاطر على الصعيدين الدولي والداخلي، وباتت الأنشطة المشروعة تحدث أضراراً جسميه بحق الدول، الأمر الذي دفع الفقه إلى البحث عن أساس جديد للمسؤولية بعيداً عن مفهوم الخطأ الذي يصعب إثباته، وعن نظرية الفعل غير المشروع الذي من الصعوبة بمكان اللجوء إليها لتغطية كافة حالات المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأنشطة المشروعة.⁽³⁾ وهو ما أدى إلى ظهور نظرية المخاطر أو ما يطلق عليه أيضاً المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية دون خطأ.⁽⁴⁾

(1) محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطيرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص: 196.

(2) أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص: 471.

(3) أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 108.

(4) زرقان وليد، "نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، العدد 06، خنشلة، جوان 2016، ص: 413.

وكانت الغاية الأساسية من قيام هذه النظرية معالجة عيوب كل من نظرية الخطأ ونظرية الفعل غير المشروع، وجوهر هذه النظرية هو تعويض المضرور دون الحاجة إلى إثبات الخطأ، أو حتى إمكانية إثباته ونسبته إلى شخص معين.⁽¹⁾ ويقصد بنظرية المخاطر: "إقامة التبعات على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ من جانبه".⁽²⁾

وكان مجلس الدولة الفرنسي أول من إستحدث هذه النظرية عندما أسس عليها مسؤولية الإدارة إتجاه موظفيها دون حاجة إلى إثبات الخطأ في جانب الإدارة، فجعل الإدارة مسؤولة إتجاه عمالها عن الإصابات التي تحصل لهم أثناء قيامهم بأعمالهم إذ كان هذا الضرر على درجة عالية من الجسامة، مما يعني إلزام الإدارة بتعويض العامل المصاب في أثناء العمل أو بسببه ودون الحاجة لإثبات وقوع الخطأ من جانب الإدارة، بل بغض النظر عن وقوع الخطأ من عدمه.⁽³⁾

وبالرغم من أن البعض ذهب إلى أن فكرة المخاطر التي أقرتها العديد من الأنظمة والقوانين الوطنية⁽⁴⁾ لا يمكن نقلها إلى القانون الدولي، ذلك أن المسؤولية الدولية تفترض دائما وجود خطأ أو عمل مخالف لأحكام القانون الدولي وقواعده، فالخطأ شرط أساسي لوجود المسؤولية الدولية، أما المخاطرة فلا تستوجب تلك المسؤولية.⁽⁵⁾ إلا أن الفقه الحديث إتجه إلى تشييد المسؤولية الموضوعية على إثر التطور الهائل الذي حدث في مستهل هذا القرن، وما صاحبه من تطور علاقات الإنتاج وتطور الآلة ومصاحبها من مخاطر قلما تستوعبه هذه النظم التقليدية للمسؤولية،⁽⁶⁾ حيث يلزم المسؤول قانونا بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير دون ضرورة إثبات الخطأ منه، بمعنى كل من يمارس نشاطاً يحتوي على خطورة ملازمة أو مصاحبة له بنشاطه الشخصي أو تحت إشرافه وأحدث ضرراً للغير فهو ملزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطر بصرف النظر عن وقوع الخطأ.⁽⁷⁾

(1) راجع: أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 108، معمر محمد عبد رتيب الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطيرة، المرجع السابق، ص: 350.

(2) صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، المرجع السابق، ص: 222.

(3) أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 109.

(4) ومن نصوص التشريعات الداخلية ما جاء في المادة 178 من القانون المدني المصري، والمادة 231 من القانون المدني العراقي، المادة 191 من القانون المدني الفرنسي، المادة 161 من القانون المدني السوداني، أما المادة 138 من القانون المدني الجزائري فذهبت إلى أبعد من ذلك حيث إعترفت بالمسؤولية الموضوعية للشخص المسؤول عن أي شيء إذا أحدث ذلك الشيء ضرراً ما. راجع: عيسى أبو القاسم، المرجع السابق، ص: 339.

(5) عبد العال الديري، المرجع السابق، ص: 79.

(6) محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص: 332.

(7) محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة"، المرجع السابق، ص: 171.

وهو ما ذهب إليه أيضا الفقيه Kelson الذي يرى أن المسؤولية الدولية تتقرر على أساس المخاطر على الرغم من عدم إنطواء النشاط الذي تمارسه الدولة على درجة عالية من الخطورة، إذا كان هذا النشاط يحمل في طياته احتمال وقوع ضرر على نطاق واسع لأن ذلك الضرر في حد ذاته يعني خطورة غير عادية.⁽¹⁾

ورغم القبول الذي لاقتته هذه النظرية، إلا أن لجنة القانون الدولي لم تفصل في أساس ومضمون المسؤولية الدولية التي نحن بصدددها، وإنما تباينت آراؤها ما بين الأخطار والأضرار العابرة للحدود فالمسؤولية الدولية عن المخاطر لا تتصور إلا في حالة غياب فعل دولي غير مشروع لأنه في حالة خرق إلتزام دولي فإن المسؤولية الدولية عن الأضرار هي التي ستتربت جراء خرق ذلك الإلتزام، ولا يؤخذ بالتالي بفكرة المسؤولية عن المخاطر.

هذا وقد إستقر الرأي في لجنة القانون الدولي، وفي اللجنة السادسة التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة على عدم إمكان صياغة هذه المسؤولية في صورة إلتزام تلقائي على عاتق أشخاص القانون الدولي، بل يلزم أن تتجه إرادة الدول صراحة إلى النص عليها في إتفاقيات دولية، تنظم المسؤولية في كل حالة على حدة كي لا تتعارض مع مبدأ سيادة الدول.⁽²⁾

وإنطلاق مما سبق، أتسائل عن مدى إمكانية تطبيق فكرة المسؤولية المطلقة كأساس للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط الناجم عن السفن؟.

أولاً: نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

أمام الصعوبات التي حالت إلى إرساء مبدأ المسؤولية الموضوعية للدولة عن الأضرار النفطية التي تسببها سفنها التي تخضع تحت ولايتها أو رقابتها للبيئة البحرية،⁽³⁾ ونظرا لعدم وجود قاعدة عرفية في إطار القانون الدولي تبنت مبدأ نظرية

(1) Kelson. J.M, "state responsibility and abnormally dangerous activit", Harvard international law journal, volume 13, N° 02, 1972, p: 205, and detail on this theory see: G.Handl, "Liability as an obligation established by a primary rule of international law: Some basic reflections on the international law commission's work", Volume 16, December 1985, p: 49-79.

(2) محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة"، المرجع السابق، ص: 173.

(3) صعوبات جمة تواجه تبني نظام المسؤولية الموضوعية للدولة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط الناجم عن النقل البحري، سواء من ناحية الوقوف على المسؤول الحقيقي بطريقة عادلة، كما أن الأضرار يمكن أن تكون مؤجلة وغير مباشرة، أي أضرار دائمة أو طويلة المدى، وهذا من شأنه أن يطرح مشكل تحديد الضرر في الوقت المناسب، وتحديد العلاقة السببية بين الحادث مصدر التلوث والضرر الحاصل، بالإضافة أيضا لإلى صعوبة تطبيق هذا النظام، لإختلاف الأنظمة القانونية وعدم قدرة بعض الدول على مراقبة السفن التي تحمل علمها (مشكلة الولاية على السفن بين إختصاص كل من دولة العلم أو الدولة الساحلية). راجع: محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبترول"، المرجع السابق، ص: 16 و17.

المخاطر كأساس لمسؤولية الدول،⁽¹⁾ إتجهت الأخيرة إلى إبرام إتفاقيات دولية أرست فيها حلول دولية قابلة للتطبيق في إطار الأنظمة القانونية الوطنية،⁽²⁾ وذلك من خلال إلقاء مبدأ المسؤولية الموضوعية على عاتق الخواص المستفيدين من النشاط المسبب للتلوث، أما الدولة فتبقى مسؤوليتها في هذا الميدان مسؤولية عادية أي على أساس الفعل غير المشروع، لغياب قواعد إتفاقية دولية تحملها تبعة المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تسببها السفن العاملة تحت ولايتها أو مراقبتها، لكن من ناحية أخرى، فإن الدول ذاتها يمكن أن تخضع للمسؤولية الموضوعية، ولكن ليس بإعتبارها شخصا من أشخاص القانون الدولي العام متمتع بالسيادة، وإنما بإعتبارها شخصا يتعاطى لنشاط إقتصادي أدى إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية للدول الأخرى. عندما تكون الدولة المعنية هي نفسها تملك سفنا تجارية، تدخل في نطاق تطبيق الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري.⁽³⁾

الإتفاقيات المذكورة، تضع أسس المسؤولية الدولية في هذا الشأن، على أساس مبدأ الملوث الدافع، والذي أصبح من المبادئ العامة المتفق عليها في القانون الدولي لحماية المحيط البحري، وهو أول سند للمسؤولية والتعويض،⁽⁴⁾ وتضع المسؤولية على عاتق مالك السفينة بإعتباره هو الملوث المباشر، فشركات النفط هي المستفيدة الأولى من هذه الصناعة، وبالتالي يكمن إعتبارها المسؤولة الحقيقية عن هذا التلوث، فهي ملوث أصلي يمكن العودة إليه فيما يخص التعويض عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن النقل البحري، كما يمكن العودة إلى مالك السفينة. قد تتعارض المواقف حول الأسس القانونية لهذه الفكرة الأخيرة، لكنها قد تكون جد مجدية للحصول على تعويض لغنى هذه الشركات، وجنوحها نحو المحافظة على سمعتها، والإشارة إليها كملوث هو تشهير بمس مصلحتها.⁽⁵⁾

كما أن إعمال أحكام هذه القواعد الإتفاقية والمحددة لنظام التعويض في ميدان الأضرار النفطية التي تخلفها السفن تعد أكثر يسرا وبساطة، فحتى الدولة المتضررة وغيرها من المتضررين لا يلجؤون إلى إثارة المسؤولية الدولية، بل يفضلون

(1) الحالة الوحيدة، والتي فيها تم إقرار نظام المسؤولية المطلقة -نظرية المخاطر- للدولة، هي إتفاقية سنة 1972 بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية، وذلك بموجب المادة الثانية منها، والتي أقرتها الجمعية العامة في 29 نوفمبر 1971، وتم التوقيع عليها بتاريخ 29 مارس 1972، ودخلت حيز التنفيذ في 01 أكتوبر 1972.

(2) وهذه الإتفاقيات، هي: إتفاقية باريس لسنة 1960 حول المسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية، إتفاقية بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، إتفاقية فيينا لسنة 1963 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(3) إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص: 97 و98، محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 331-333.

(4) محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبترو"، المرجع السابق، ص: 15.

(5) لوحظ ذلك بصفة جلية، بعد وقوع كارثة Erika بالشواطئ المحيطة لفرنسا، حينها قامت شركة طوطال فينا Total Fina مالكة الحمولة "النفط" بالمساهمة في نشاطات التنظيف وغيرها. راجع:

التعامل مباشرة مع الملوّثين الخواص لإستعادة حقوقهم التي تضررت، وسلوك مساطر الدعوى الداخلية وطبقا للقوانين الوطنية.⁽¹⁾

إلا أنه ما يؤخذ على هذه النظرية التي تلقي عبء الإلتزام بالتعويض على عاتق الشخص الذي سبب نشاطه ضرر دون البحث عن شرعية نشاطه أنها تخدم مصلحة المضرورين أكثر من مصلحة المسؤول، لأنه من جراء ضرر التلوث يستفيد هؤلاء من التعويض بمجرد وقوع ضرر، وإثبات إرتباطه بحدث التلوث النفطي الناتج عن نشاط مالك السفينة لا يحتاج لإثبات الخطأ من جانب هذا الأخير، بينما مالك السفينة يجد نفسه ملزما بالتعويض بمجرد قيام العلاقة بين نشاطه والضرر إلا في حالة إثبات إعفائه،⁽²⁾ لهذا تم تحديد مسؤولية الملوّث عن طريق التأمينات وصناديق التعويض، وهو ما سيتم تفصيله لاحقا.

ثانيا: موقف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

بالرغم من أن العديد من الإتفاقيات قررت صراحة المسؤولية المطلقة ضمن أحكامها،⁽³⁾ في مجالات ذات صلة مباشرة بحماية البيئة من التلوث، إلا أنه ثار خلاف حول تبني أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لهذه النظرية وبالتحديد نص المادة 235 منها، والتي تتناول مسؤولية الدولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية، حيث جاء في فقرتها الأولى: "الدول المسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية، المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

وحسما لهذا الخلاف، وفي محاولة لإزالة الغموض الذي يثيره النص المقترح بشأن المسؤولية الدولية، فإن بعض الدول العربية المشاركة في المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار، قدمت إقتراحا مفاده إعمال هذه المسؤولية على أساس المخاطر، وذلك بأن تنص الفقرة الأولى من هذه المادة، على أن: "يترتب على كل ضرر للبيئة البحرية أو للأموال أو للأشخاص الموجودين بها بسبب التلوث، لزوم التعويض عن هذه الأضرار أو أي إصلاح آخر له". وقد إستندت المجموعة العربية في دعم إقتراحها، بأنه يصعب إثبات الخطر البيئي في مجال التلوث البحري وفقا لنظرية الخطأ، إلا أن هذا الإقتراح لم يعمل به على إطلاقه، غير أنه أدى إلى تعديل صياغة المادة 235، لتصل إلينا بصورتها الحالية. وإن كان نص المادة

(1) محمد البزاز، المرجع السابق، ص: 333.

(2) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 59.

(3) من أهم الإتفاقيات التي تبنت هذه النظرية ضمن أحكامها: إتفاقية بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية (المادة 01/02)، إتفاقية بروكسل لسنة 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية، أيضا إتفاقية لوجانو لسنة 1993، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة (المادة 03). للتفصيل راجع:

Christophe Bernasconi, "la responsabilité avil pour dommages résultant d'une atteinte transfrontière a l'environnement : un cas pour la conférence de Haye", sans l'édition, dans le lieu de publication, 2000, p: 12

(235) من الإتفاقية السابقة، لم تستبعد أعمال هذه المسؤولية، فإن صياغتها في الفقرة الأولى منها جاءت تشير إلى المسؤولية عن الفعل غير المشروع،⁽¹⁾ كما أحالت حل مشكلة الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها على مستوى الآليات القضائية التي توفرها الأنظمة القانونية الداخلية،⁽²⁾ مع الدعوة إلى تطوير قواعد المسؤولية الدولية،⁽³⁾ وهو ما سبق أن تم التعبير عنه في إعلان إستكهولم لسنة 1972 ضمن مبادئه.⁽⁴⁾

مما تقدم يتضح، أن المسؤولية الموضوعية (المطلقة) تعد معيارا أساسيا ملائما، فرضه الواقع الدولي نتيجة التطورات العلمية والتكنولوجية، لتقرير المسؤولية عن الأنشطة المشروعة الخطيرة، والتي تؤثر في البيئة البحرية، وبصورة خاصة تلك المتعلقة بعمليات نقل النفط ومشتقاته، فضلا عن إستعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن، إلا أن الممارسة الدولية في هذا الشأن ميزت بين نوعين من المسؤولية، مسؤولية دولية عادية قائمة على أساس الفعل غير المشروع بالنسبة للدولة نتيجة مخالفة إلتزاماتها الدولية، ومسؤولية مدنية موضوعية في إطار النظام القانون الوطني بالنسبة للخواص، أو الدولة بإعتبارها شخص خاص، خاضعة لمبدأ "الملوث الدافع" عن الأضرار النفطية الناتجة عن حوادث السفن.

المطلب الثالث: خصائص وعناصر المسؤولية البيئية عن الأضرار النفطية من السفن ومشكلة الولاية

عليها

بعد التطرق لأساس المسؤولية، وإقرار المشرع الدولي مبدأ المسؤولية المدنية الموضوعية على أضرار التلوث النفطي التي تتسبب فيها السفن، كان ولا بد التعرف على عناصرها مع تبيان مشكلة الولاية السفن، لما لها من دور في تحديد الجهة المسؤولة عنها، وهو ما سيتم تبيانه بشيء من التفصيل في الفروع التالية:

الفرع الأول: خصائص المسؤولية البيئية عن الأضرار النفطية من السفن وعناصرها

قبل التعرف لعناصر المسؤولية البيئية عن أضرار التلوث النفطي من السفن، كان لزاما التطرق أولا لخصائص مسؤوليتها، والتي جعلتها تختلف عن غيرها من أنواع المسؤولية الأخرى بالنظر لطابعها الإستثنائي، وذلك وفقا لما جاءت به الممارسات الإتفاقية في هذا الميدان، ثم تبيان عناصرها ثانيا.

(1) أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 116 و117.

(2) المادة 02/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(3) المادة 02/235 من إتفاقية نفسها.

(4) المبدأين 20 و21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

أولاً: خصائص المسؤولية البيئية.

سيتم التطرق في هذه الجزئية إلى خصائص المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الصادر عن السفن، والتي أضفهاها المشرع الدولي على قواعدها، مع التركيز على إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، وذلك فيما يلي:

1- مسؤولية موضوعية

تبنت الإتفاقية الدولية للمسؤولية البيئية عن أضرار التلوث النفطي من السفن سنة 1969 CLC،⁽¹⁾ والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، المسؤولية الموضوعية للمالك السفينة دون حاجة إلى إثبات خطأ من جانبه، وعلى ذلك فيكون كافياً إثبات علاقة السببية بين النفط الذي تم إلقائه أو تسريه من السفينة الناقلة لمواد نفطية سائلة كحمولة أو مخزونة، وبين أضرار التلوث عنه.⁽²⁾

ولقد تبني بروتوكول سنة 1992، نفس حالات الإعفاء من مسؤولية المالك التي كانت موجودة في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC،⁽³⁾ فالمالك لا يستطيع أن يطلب إعفاءه من المسؤولية بسبب عدم إرتكابه خطأ، وهذا النص يعد تأكيد صريح لتبني الإتفاقية المسؤولية الموضوعية وليست مسؤولية قائمة على الخطأ، يضاف إلى ذلك أن الإتفاقية السابقة قد أكدت على أنه لا يمكن إعفاء المالك إلا عندما يستطيع إثبات أن الأضرار بالكامل قد نتجت بسبب أجنبي لا دخل له فيها إلا في حالة خطأ المصدر نفسه، ونتيجة لذلك، يستطيع المالك أن يطالب بالإعفاء الكلي

⁽¹⁾ المادة 01/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

ولكن يجب ملاحظة أن هذه الإتفاقية، وكذلك FIPOL لسنة 1971، وعلى عكس التعديلات التي أدخلت عليهما، لا تطبق إلا على الأضرار التي تحدث من سفن ناقلة لشحنات سائبة. وقد طبق هذا المبدأ في حادثة Tolmiros، وهي سفينة يونانية أصابت الشواطئ السويدية بتلوث في سبتمبر 1987، ولقد تم إستبعاد هذه الحادثة من نطاق تطبيق الإتفاقية لأن التلوث لم يحدث من تسرب زيت خام، ولكن زيت غير سائب كشحنة. وللتفصيل راجع:

Rapport annuel 1992 FIPOL, op.cit, p: 41.

⁽²⁾ المادة 01/04 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، وتقابلها أيضاً المادة 01/07 من إتفاقية لندن لسنة 1996 بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة، والتي تخص تطبيق التلوث من النفط المنقول في براميل، المادة 01/03 من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

⁽³⁾ المادة 02/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 05/01 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992، المادة 02،03/07، المادة 03/03 من إتفاقية لندن لسنة 1996 بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة، المادة 03/03 من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

أو الجزئي من مسؤوليته عندما ينجح في إثبات أن المضرور قد ارتكب خطأ عمدي أو حتى مجرد إهمال من جانبه ساهم في إحداث كل أو بعض الأضرار التي لحقت به.⁽¹⁾

يضاف لذلك، أن خطأ الغير لا يمكن أن يعد بسبب من أسباب إعفاء المالك من مسؤوليته إلا عندما يكون خطأ عمديا، بشرط ألا يكون هذا الغير هو إحدى الحكومات أو السلطات المعنية بصيانة المجاري الملاحية ومساعدة السفن، فمجرد الإهمال في هذه الحالة يكفي لإعفاء المالك من مسؤوليته.⁽²⁾

2- مسؤولية محدودة ومؤمنة

أجاز المشرع الدولي مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة على الرغم من شذوذه من وجهة نظر القواعد العامة، يعتبر من المبادئ التقليدية الراسخة في ميدان القانون البحري، وذلك إلى الحد الذي ذهب معه العميد رودير إلى القول بأن: "المنشأة البحرية هي من الناحية التاريخية منشأة ذات مسؤولية محدودة"⁽³⁾ فمن العقلانية أن تكون مسؤولية المالك محدودة في مبالغ محددة، بالنظر إلى مخاطر البحر التي تحدّد الرحلة البحرية.⁽⁴⁾

وعلاوة على المبررات التقليدية لمبدأ التحديد، فهذا الأخير مبرر على وجه الخصوص في مجال التلوث بالنفط من ناحيتين: الأولى، أن هذا المبدأ يعد نتيجة طبيعية لازمة لنظام المسؤولية المأخوذ به في هذا المجال، ونعني بها المسؤولية دون خطأ، أي تلك القائمة فقط على أساس الضرر، فلا يمكن في الواقع إلزام مالك السفينة (ناقلة البترول) بتحمل مسؤولية غير محدودة بغض النظر عن أي خطأ من جانبه.

الثانية، أن تحديد المسؤولية هو أحد الأسس الجوهرية لأي نظام للتأمين، فأمام المخاطر الضخمة للتلوث، ونتائجها غير محدودة، يصعب على أي شركة تأمين الموافقة على ضمان غير محدود، بعبارة أخرى إذا كانت مسؤولية المالك غير محدودة، بمعنى إلزامه بدفع تعويض كامل مساو لقيمة الأضرار التي يمكن أن تنتج عن تلوث بالنفط، ما استطاع هذا المالك أن يعرف مقدما حجم المخاطر التي قد يتعرض لها، وبالتالي يستحيل عليه إبرام تأمين يغطيها، لذا فمن الضروري لعقد أي تأمين أن يكون التعويض محدودا بمبلغ يغطيه سوق التأمين،⁽⁵⁾ كذلك يكون من الضروري عدم فرض أعباء مالية باهضة لا مبرر لها على النشاط الاقتصادي المشروع، ويكون من المنطقي وضع حد لهذه المسؤولية وإلا فإن

(1) سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص: 124.

(2) المرجع نفسه، ص: 125.

(3) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 226.

(4) Claude Douay, "L'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures", D_MF, 1981, p: 464.

(5) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 225.

الأعباء التي ستفرض على المالك ستكون مبالغاً فيها، مما قد يؤثر بشكل أو بآخر على ممارستهم للأنشطة المعنية في هذا المجال، بشرط أن يكون هذا التحديد كافياً بقدر ما لتغطية ما قد ينشأ من أضرار.⁽¹⁾

وتضمنت المادة الخامسة من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، النص على إعطاء المالك الحق في تحديد المسؤولية بـ 133 وحدة حساب بالنسبة لحمولته من البراميل مع وضع حد أقصى هو 14 مليون وحدة حساب خاصة،⁽²⁾ ثم جاءت إتفاقية 1992 لتزيد من هذا التقدير.

وعلى ذلك بالنسبة للسفن الحاملة لأقل من 5000 برميل، تحدد المسؤولية بـ 3 مليون وحدة حساب خاصة بالنسبة للحمولة، 3 مليون وحدة حساب خاصة بالإضافة إلى 420 وحدة بالنسبة لكل برميل إضافي عندما، تجاوز الحمولة 5000 برميل، وبشرط ألا يزيد المبلغ في إجماله عن 59.7 مليون وحدة حساب خاصة.⁽³⁾

ويجزم المالك من المسؤولية المحدودة في حالة إثبات الطرف المضرور الخطأ الشخصي من جانب المالك،⁽⁴⁾ وهذه المادة لم تحدد الضوابط والمعايير التي يتحدد على أساسها الخطأ، هل يؤخذ بالمعيار على أساس المعيار الشخصي أو على أساس المعيار الموضوعي؟ وهذا التحديد يمكن أن يثور بشأنه الجدل والإختلاف من محكمة إلى محكمة أخرى ومن دولة متعاقدة إلى دولة أخرى.⁽⁵⁾

وأمام هذه الإنتقادات تضمن بروتوكول سنة 1984،⁽⁶⁾ تحديد مفهوم الخطأ الشخصي من المالك،⁽⁷⁾ حيث نصت على أنه لا يحق للمالك أن يحدد مسؤوليته بموجب هذه الإتفاقية إذا ثبت أن الضرر الناجم عن التلوث كان نتيجة

⁽¹⁾C.wu: La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures, Pedone, 1994, N 207, p: 76.

⁽²⁾ المادة 05 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

⁽³⁾ المادة 01/05، ب من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، المادة 06 من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.

⁽⁴⁾ المادة 05 من إتفاقية 1969 بروكسل لسنة 1969 CLC.

⁽⁵⁾ المادة 02/05 بروتوكول سنة 1984 لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC (لم يدخل حيز النفاذ)، والمادة 02/05 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية سنة 1969 CLC.

⁽⁶⁾ وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن الكارثة البحرية التي تسبب فيها حادث Amoco Cadiz وأيضاً حادث Tanio كان لهما الدور الكبير في المناقشة بتعديل حدود المسؤولية في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، لعجزها عن تغطية أضرار الحادثتين. راجع:

Martine Remond Guouilloud, "Quel avenir pour les conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noir?", DMF, 1993, p: 283.

⁽⁷⁾ المادة 02/05 من تعديل سنة 1989 لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 02/05 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

لفعل أو تقصير شخص، أو إرتكب بقصد إحداث هذا الضرر أو نتيجة إهمال وعلى وعي بإحتمال حدوث هذا الضرر.⁽¹⁾

وإذا كان المالك يحرم من التمسك بتحديد المسؤولية في حالة الخطأ الشخصي من جانبه فهل يحرم من الحق في التحديد في حالة الخطأ الشخصي لأفراد الطاقم؟ لم توضح الإتفاقية الإجابة على هذا التساؤل، ولكن يمكن القول بأن للمالك أن يحدد مسؤوليته في حالة الخطأ الشخصي لأفراد الطاقم، وذلك بالقياس بإتفاقية لندن سنة 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية لمالك السفينة، كما أن مالك السفينة ليس له الحق في الإعفاء من المسؤولية في حالة الخطأ من هؤلاء، وذلك على أساس أن أفراد الطاقم ليسو من الغير، وبالتالي لا يتوافر فيهم سبب الإعفاء، وبذلك فمن العدالة أن يكون له الحق في تحديد المسؤولية.⁽²⁾

3- مسؤولية مركزة⁽³⁾

إنتهينا فيما سبق إلى أن المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي من السفن، وطبقاً لأحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وبصيغتها المعدلة بالبروتوكولات الإضافية والملحقة بها لسنة 1976، 1984، وأيضاً لسنة 1992،⁽⁴⁾ تقع ولأسباب عملية على عاتق مالك السفينة الملوثة.⁽⁵⁾ ولكن لماذا المالك؟. في الحقيقة توجد صعوبة

⁽¹⁾ ولقد دفع FIPOL بسقوط حق المالك في التمسك بتحديد المسؤولية في حادث الناقله Alambra بتاريخ 17 سبتمبر 2000، حيث حدث تآكل في بدن السفينة مما ترتب على ذلك تسرب كمية من النفط (حوالي 300 طن) وإستند في ذلك إلى أن السبب في الحادث هو إهمال المالك في إصلاح القاع. راجع:

Rapport Annuel de 2000: FIPOL, op.cit, pp: 80-82.

⁽²⁾ صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، المرجع السابق، ص: 608.

⁽³⁾ فكرة تركيز المسؤولية على شخص مالك السفينة ظهرت في مشروع إتفاقية المسؤولية المدنية في إجتماعات طوكيو 1969. ثم جاءت حادثة Amoco Cadiz التي أظهرت بشكل واضح إدخال المسؤولية المركزة داخل نصوص الإتفاقيات المعنية في المجال البحري. راجع: سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص: 129.

⁽⁴⁾ المادة 03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 04 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المادة 05/07 من إتفاقية لندن لسنة 1996 للتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة، أما بالنسبة لإتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، فلم تقتصر على مالك السفينة المسجل فقط بل إمتد نطاق الإتفاقية إلى من لا يمتلك السفينة وإن كان له دور في إدارة الرحلة كالمستأجر والمشغل والقائم على إدارة السفينة (المادة 01/03).

⁽⁵⁾ إن تحديد المسؤول القانوني عن التلوث (مالك السفينة) يتم من خلال القوانين الوطنية بإعتباره الشخص الذي سجلت السفينة المعنية بإسمه، أو عند عدم توفر ذلك فإن الشخص الذي تكون السفينة في ملكيته (المادة 03/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وأيضاً من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المادة 03/01 من إتفاقية لندن لسنة 1996 للتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة.

بالغة في تحديد صاحب السفينة الفعلي⁽¹⁾ عند تعدد مستغلي السفينة بشكل متعاقب، في حين أن مالك السفينة الحقيقي يمكن تحديده بسهولة من خلال السجلات المعدة للسير الملاحي والتراخيص. وهذا الوضع يعد صائب حيث أن ما يهم المضرور في المقام الأول هو معرفته للشخص الذي سيطالبه بالتعويضات المستحقة.⁽²⁾

وهذه الإتفاقية قد أقرت وجود المسؤولية التضامنية،⁽³⁾ ففي بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، تم النص على أنه: "في حالة وجود حادث لمجموعة سفن يترتب عليه أضرار، فإن ملاك هذه السفن يعدون مسؤولين بالتضامن عن كل الأضرار الحاصلة وغير القابلة بشكل معقول للإلتقسام، مع مراعاة التحفظات الواردة بالمادة الثالثة من الإتفاقية".⁽⁴⁾

ولقد أقرت أغلب التقنيات الخاصة بالبيئة في شأن التعويض المسؤولية المركزة للمشغل المسؤول عن الضرر البيئي، ومبدأ المسؤولية المركزة لا يعني فقط تحديد شخص معين يكون ملتزما بالتعويضات المستحقة عن الأضرار التي تسببها المنشأة أو السفينة، ولكنه يعد في نفس الوقت بمثابة تأمين لباقي الأشخاص التابعين للمالك أو المشغل عن وضعهم موضع المطالبة بمناسبة الأنشطة التي يمارسونها على ظهر السفينة أو داخل المنشأة.⁽⁵⁾

على أن فرض المسؤولية في شخص مالك السفينة،⁽⁶⁾ يكون دون إخلال بحقه بعد ذلك في الرجوع على الغير إن كان له محل.⁽⁷⁾

(1) حدد بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، في المادة 03/01 منها المقصود بمالك السفينة، فيقصد به: "الشخص أو الأشخاص التي سجلت شهادة سير السفينة بأسماءهم، وفي حالة عدم التسجيل، للشخص صاحب ملكية السفينة. ومع ذلك، عندما تكون السفينة مملوكة للدولة ويعهد بإستغلالها لإحدى الشركات المسجلة داخل الدولة كمستغل للسفن، فإن إصطلاح مالك ينصرف إلى هذه الشركة".

(2) أثناء المناقشات التمهيدية لمؤتمر بروكسل لسنة 1969 ثار خلاف داخلي حول فرض المسؤولية على مالك السفينة أم مالك الشحنة، ولكن حسم الأمر لمصلحة مالك السفينة بحيث تركز المسؤولية عليه هو لصعوبة تحديد مالك الشحنة بالتفصيل عند وجود بيع متوالي. راجع: سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص: 130.

(3) كذلك نصت المادة 120 من القانون البحري الجزائري على أنه: "عندما يحصل التسرب أو الطرح من عدة سفن وينتج عن ذلك ضرر يعتبر مالكو جميع السفن التي سببت التلوث مع مراعاة أحكام المادتين 118 و119 أعلاه مسؤولين على وجه التضامن عن مجموع الأضرار، التي لا يمكن تجزئتها بصفة معقولة"، وهذا النص يعرض لفكرة المسؤولية التضامنية لمالكي السفن البحرية التي تحدث الضرر، ويستحيل معه تجزئة المسؤولية، وللتفصيل أكثر راجع: محمد زهدور، القانون البحري الجزائري المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 1990، ص: 256-259.

(4) المادة 04 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(5) M.Remond_ Guilloud, "Quel avenir pour les convention de Bruxelles sur l'indemnisation des mares noirs ?", op.cit, p: 269.

(6) منعت المادة 04/03 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، مطالبة شخص آخر بخلاف مالك السفينة، فلا يمكن تقديم مطالبها ضد تابعي المالك أو وكلائه، وكذلك الحال بالنسبة لطاقم السفينة.

(7) المادة 05 من من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

إضافة إلى ذلك فإن القواعد الإتفاقية السابقة، تطبق على أضرار التلوث على الدولة ذاتها، عندما تكون السفينة في ملكية الدولة ومخصصة لأغراض تجارية، وهنا تصبح في حكم السفينة العادية.⁽¹⁾

وتركيز المسؤولية على النحو السابق يمكن أن يقدم بعض المزايا، فهو يمنح المضرور فرصة على الحصول على تعويض سريع لسهولة تحديد المشغل أو المالك، وهو يعد أيضا ضمانا فعالة بسبب إلتزام المشغل أو المالك بإبرام عقد تأمين إجباري، وبذلك يتلاقى خطورة وجود أشخاص آخرين بخلاف المالك غير ملتزمين بهذا التأمين الإجباري، الأمر الذي يؤثر على حق المضرور في الحصول على تعويض كامل.⁽²⁾

ثانيا: عناصر المسؤولية البيئية

بداية يجب التذكير أن أحكام المسؤولية البيئية في مجال الأضرار البيئية النفطية التي تتسبب فيها السفن، والواقعة المنشأة للمسؤولية، قد تكون في الحالتين التاليتين:

- الحالة الأولى: والتي تتمثل في إرتكاب الدولة لعمل غير المشروع، وهو ما إستقر عليه الفقه الدولي من أن الشرط الهام للمسؤولية الدولية هو خرق أو انتهاك إلتزام دولي بفعل إيجابي أو سلبي، وأيا كان مصدره سواء ورد هذا الإلتزام في معاهدة دولية أو قاعدة عرفية أو مبدأ من مبادئ القانون الدولي.⁽³⁾

- الحالة الثانية، حالة وقوع حادث بحري نفطي تتسبب فيه السفن، ويترتب عليه ضرر تلوث يلحق بالبيئة البحرية، وهنا تقع المسؤولية على مالك السفينة، ويسأل مسؤولية مدنية في إطار الأنظمة الوطنية، وذلك على أساس نظرية المخاطر، فالقواعد الإتفاقية لا تشترط لإنعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث بحري يترتب عليه ضرر التلوث، حيث يحتفي عنصر الخطأ نهائيا عند إنعقادها، ولا يظهر إلا عند تقدير التعويض الملزم به الشخص المسؤول، ومن ثم لا يشترط لإنعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث يترتب عليه ضرر تلوث.⁽⁴⁾

(1) حيث تم تعريف الشخص: أي فرد أو شركة أو أي هيئة عامة أو خاصة، سواء كانت إعتبارية أم لا، بما في ذلك دولة من الدول أو أي من فروعها التأسيسية (المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969، وأيضا بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المادة 01 من إتفاقية لندن لسنة 1996 للتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة).

(2) C.WU, La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures, Pendone, 1994, N° 706, p: 217.

(3) وهو العنصر الموضوعي لإثارة مسؤولية الدولة عن المساس سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث والحفاظ عليه، أما العنصر الثاني وهو عنصر شخصي والذي وجب أن يسند بموجبه إنتهاك الإلتزام الدولي إلى أحد أشخاص القانون الدولي، أما بخصوص وقوع الضرر البيئي كشرط لقيام مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية، فالفقه الغالب لا يرى تلك الضرورة القائمة في مجال الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، وذلك لأن طبيعة الأضرار التي تنتج عن تلوث البحري ليست من الأضرار التي يمكن تحديدها، أو الربط بينها وبين الفعل المسبب لها... وإنما هي أضرار ذات طبيعة خاصة قد تمتد لتشمل البيئة البحرية بوجه عام. للتفصيل راجع: عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 109-122.

(4) علي البارودي، وآخرون، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001، ص: 232.

وعليه وإنطلاقاً مما سبق، ستقتصر الدراسة على عناصر المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي من السفن، كونها تتميز بذاتية خاصة من حيث تحديد عناصرها، ومن حيث الأساس القانوني لهذه المسؤولية، فمالك السفينة هو المسؤول مسؤولية موضوعية عن الأضرار الناشئة عن هذا التلوث، وهو ما سيتم تبيانه فيما يلي:

1- حادث التلوث من سفينة

يعتبر حادث التلوث من سفينة، أول عناصر المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي، فهو بمثابة الحلقة الأولى من حلقات سلسلة التلوث التي تبدأ بوقوعه، وتنتهي بالضرر الناتج عنه. وللقول بأن حادثاً بحرياً في مفهوم التلوث النفطي قد وقع، يجب توفر الشروط التالية:

أ- أن تكون بصدد سفينة؛ إذ أن للسفينة مفهوم خاص في مجال التلوث البحري يختلف عن مفهومها في القواعد العامة، وبذلك فإنه يخرج من نطاق تطبيق إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، التلوث الناتج عن خطوط أنابيب البترول، أو ذلك التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال قاع البحار وأرض المحيطات، أو من أي مصدر آخر خلاف السفينة.

ب- أن تحمل أنواعاً معينة من المحروقات سائبة كبضاعة في الرحلة التي تقوم بها هذه السفينة.

ج- وأن تتعرض هذه السفينة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب أو إلقاء ما فيها من محروقات في مياه البحر.⁽¹⁾

وعلى إعتبار أنه سبق وأن تم دراسة وتحليل الشرطين الأولين في أول مطلب من هذه الدراسة، فإنه سيتم التطرق مباشرة لمفهوم الواقعة المادية المنشأة للتلوث، والتي تم تعريفها في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بأنها: "كل حادث أو مجموعة حوادث ذات مصدر واحد ينجم عنها تلوث"⁽²⁾، كما نصت على أن: "مالك السفينة لحظة الواقعة... مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته إثر الواقعة"⁽³⁾. وبذلك يتضح أن الإتفاقية السابقة على عكس إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط،⁽⁴⁾ قد أخذت بالمفهوم الضيق للواقعة المنشأة للتلوث (الحادثة)، بأن إعتبرت الواقعة هي الحادث أو مجموعة الحوادث ذات المصدر الواحد، أما فيما يتعلق بالتهديد بالتلوث أو بالتدابير اللازمة لمنع

(1) للتفصيل راجع: عبد العزيز قرقوش، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلو بالوقود"، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، المجلد 03، العدد 03، الجلفة، سبتمبر 2018، ص: 116.

(2) المادة 08/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(3) المادة 01/03 من الإتفاقية نفسها.

(4) فقد عرفتها المادة 01/02 بأنها: "تعني إصطدام السفينة وجنوحها، والحوادث الملاحية الأخرى التي تقع على متن السفينة، أو خارجها التي ينتج عنها أضرار مادية أو تهديد مباشرة بوقوع أضرار مادية يمكن أن يكون ضحيتها السفينة والبضاعة".

حدوث واقعة التلوث فلم تضمنها الإتفاقية، وإنما تضمنت تطبيق الإتفاقية على التدابير التي تتخذ لتجنب أو تخفيف أضرار التلوث أي التدابير التالية لوقوع الحادث.⁽¹⁾

إن عدم إمتداد التعريف السابق، للفترة الواقعة قبل حدوث التسرب أو الإلقاء الفعلي للملوثات النفطية من السفينة التي تتعرض لحادث ما وتهدد بتسرب النفط منها، وعدم التعويض عن الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب التي يمكن أن تؤدي إلى تفادي أو إلى التقليل من التلوث، دفع بالمشاركين في التحضير لتعديل الإتفاقية، وذلك بتعديل تعريف الواقعة المنشئة للتلوث، وبتوسيعه ليتمتد ويشمل حالات التهديد بالتلوث، فقد جاء بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وعرفها كل: "حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد، تسبب أضرار تلوث أو تخلق تهديدا جسيما أو محققا بإحداث مثل هذه الأضرار". كما إعتبر التعديل، إجراءات وتدابير الوقاية من التلوث تدخل ضمن التعريف السابق، على أنه تجدر الإشارة أن لقاضي الموضوع سلطة تقدير الإجراءات والتدابير الوقائية وإعتبارها تدخل ضمن الحادث من عدمه.⁽²⁾

ويدخل ضمن نطاق حادث التلوث من السفن، الحوادث منفردة كانت أو متعددة، ومن نفس المصدر والتي ينتج عن إلقاءها⁽³⁾ أو تسربها لتلوثا، وهو ما يسببه عادة إما جنوح السفينة أو تصادمها أو غرقها أو تحطمها أو حرقها.⁽⁴⁾

2- ضرر التلوث

يقصد بالضرر في القانون الدولي: "المساس بحق أو بمصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي"، ويعتبر وقوع الضرر أحد الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لقيام المسؤولية الدولية من أجل تعويض ما يترتب عليه أو إزالة آثاره الضارة حيث تنعدم جدوى نظام المسؤولية الدولية.⁽⁵⁾

(1) فقد إستبعد FIPOL بدوره التعويض عن هذه الإجراءات في حادثة ناقلة النفط الألمانية Tarpenbeck الذي وقع سنة 1979، وكانت تنقل حوالي 1600 طن من زيت التشحيم عندما إصطدمت بإحدى سفن الأسطول البريطاني بالقرب من السواحل الإنجليزية مما أدى إلى جنوحها، ومؤكد أنه غير مسؤول عن دفع أي تعويض، إلا إذا كان قد حدث تسرب للمحروقات الثقيلة إثر وقوع الحادث. للتفصيل راجع: Rapport annuel 1981: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p: 04.

(2) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 79 و 80.

(3) يعتبر الإلقاء الصورة النموذجية للتلوث الإرادي، ويطلق عليه أحيانا بالتفريغ، وعرفته إتفاقية ماربول 78/73 في المادة 03/02، بأنه: "أي تسرب مهما كان سببه السفينة بما في ذلك أي تسرب أو ضخ أو إنسكاب أو إراقة أو التخلص من المادة الملوثة".

(4) عبد العزيز قرقوش، المرجع السابق، ص: 116.

(5) إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسؤولية الدولية بدون خطأ (المسؤولية الدولية الموضوعية)، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2016، ص: 374.

أما عن الضرر البيئي فقد عرفه الأستاذ M.Prieur من أن تعبير الضرر البيئي يغطي في وقت واحد الأضرار الواقعة بالبيئة الطبيعية وأضرار التلوث التي تحدث للأفراد والأموال⁽¹⁾.

وبما أن الضرر هو الركيزة الثانية للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن، والتي تمس بسلامة البيئة البحرية، بأنشطة غير محظورة دولياً، فنجد إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، عرفت الأضرار الناجمة عن التلوث، والتي تستوجب التعويض بأنها: "التلف أو الضرر الحادث خارج السفينة عن طريق تلوث ناتج عن إفلات أو تصريف النفط من السفينة أينما يحدث هذا الإفلات أو التصريف..."، كما تتضمن هذه الأضرار أيضاً: "تكاليف التدابير الوقائية والتلف أو الضرر الآخر الذي تسببت فيه التدابير الوقائية"⁽²⁾. وقد عرفت الإتفاقية هذه التدابير بأنها: "أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع التلوث أو الحد منه"⁽³⁾.

ويتبين من قراءة التعريف السابق، بأن الإتفاقية قد جاءت بتعريف عام لضرر التلوث تاركة بذلك للمحاكم الوطنية للدولة المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره، مما أدى إلى إختلاف مفهومه من دولة إلى أخرى، مع مرور الوقت وتعرض الوسط البحري لتجارب وحوادث جديدة، وإجتهد المحاكم الوطنية للدولة المتعاقدة في تفسيره⁽⁴⁾ وقد إستمر ذلك إلى أن جاء بروتوكول 1992⁽⁵⁾، وتضمن توضيحاً للغموض الذي إكتنف مفهوم الضرر في إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، حيث تضمن هذا التعريف تغطية أضرار الملكية، والضرر البدني وخسارة الإستعمال أو الإستغلال التي تلحق الأشخاص الذين يستعملون أو يستغلون البيئة البحرية، وتكاليف إحياء البيئة، والتعويض اللازم لإعادة الحال إلى ماكان عليه، وتكاليف الإجراءات والتدابير الوقائية⁽⁶⁾.

ويشترط في الضرر القابل للتعويض، أن يكون خارج السفينة، ويسبب التلوث⁽⁷⁾ وهو ما سيتم توضيحه بشيء من الإيجاز فيما يلي:

⁽¹⁾Michel Prieur, Droit de l'environnement, op. cit, p: 1037.

⁽²⁾ المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

⁽³⁾ المادة 07/01 من الإتفاقية نفسها.

⁽⁴⁾ علي البارودي وآخرون، المرجع السابق، ص: 236.

⁽⁵⁾ المادة 06/02 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

⁽⁶⁾ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 111، وأيضاً: علي البارودي وآخرون، المرجع السابق، ص: 237.

⁽⁷⁾ المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 06/01 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992، وهي نفس الشروط التي تضمنتها المادة 147/د من القانون رقم 04/10 المتضمن القانون البحري.

أ- أن يقع الضرر خارج السفينة: وقد تضمنت أحكام الإتفاقية شرطا للضرر القابل للتعويض، والذي يعطى للمضرورين الحق في الحصول عليه، وهو أن يحدث ضرر التلوث خارج السفينة التي تحمل النفط،⁽¹⁾ وبالتالي يتم إستبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، بناء على ذلك فإن الحق في التعويض ينحصر فقط في المضرورين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة، لذا فإذا كنا أمام سفينة مختلطة تنقل شحنة سائبة من النفط كبضاعة، بالإضافة إلى أنواع أخرى من البضائع، وتسببت شحنة النفط في تلويث تلك البضاعة الموجودة على هذه السفينة، فإن هذا الضرر لم يحدث خارج السفينة بل على متنها وبدخلها، فهو بالتالي يخرج من مفهوم الضرر وفقا للإتفاقية.⁽²⁾

ب- أن يقع الضرر بسبب التلوث: لقد تم حصر نطاق تطبيق إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، في الأضرار الناشئة عن التلوث فقط،⁽³⁾ دون تلك التي تنشأ بسبب إنفجار أو إحترق المحروقات المنقولة على السفينة، والمتسربة في مياه البحر. فقد رأى البعض أن سبب هذا الحصر يكمن في أنه في حالة إجازة إمتداد الإتفاقية لكافة أنواع الضرر كالوفاة والإصابة البدنية الناجمة عن الإنفجار، أو الإحترق سيؤدي إلى عدم وجود حدود معينة، الأمر الذي سيقود إلى إعادة النظر ومراجعة القانون البحري بكامله.

ورأى البعض الآخر أنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة مضروري التلوث معاملة أفضل من مضروري الإنفجار، لاسيما وأن الظاهرتين مرتبطتان جدا في غالب الأحيان، فقد كان واجبا على واضعي إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، أن يضمنوا أيضا التعويض عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب أو إستعمال أو إنفجار المحروقات المنقولة عنها، خاصة وأن المحروقات تعتبر من المواد الخطيرة التي تمتاز بسرعة قابليتها للإشتعال أو الإنفجار، وقد يؤدي إلى وقوع أضرار وخيمة، لذا فليس عدلا أن لا تساوي الإتفاقية بين أضرار التلوث وأضرار الإنفجار والإحترق. وعلى العكس من ذلك فإن الضرر الناشئ بسبب تلوث بالنفط التالي لإنفجار وإشتعال السفينة يعد مغطى لأحكام الإتفاقية.⁽⁴⁾

وأخيرا فإنه يجب ربط هذا الضرر بالحادثة المنتجة للتلوث، وهو ما يعرف بالرابطة السببية للتأكد من أن هذا الضرر هو نتاج هذا التسرب دون غيره، وهي القاعدة العامة الواجبة في كل أنواع المسؤولية.⁽⁵⁾

(1) المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 06/01، أ من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(2) حادث السفينة Hoto Maru التي وقعت باليابان بتاريخ 1990/07/27، فقد حدث أنه وأثناء تزويد سفينة بضائع بالوقود، تسربت كمية منه إلى البضائع التي كانت موجودة على ظهر السفينة، بسبب خطأ حدث أثناء إستخدام خرطوم الزيت، وقدرت الأضرار الناتجة عن تسرب الوقود الزيتي بمبلغ 1388500 ين ياباني. راجع:

Rapport annuel de 2000 FIPOL, op.cit, p: 158.

(3) المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 06/01 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(4) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 86.

(5) عبد العزيز قرقوش، المرجع السابق، ص: 116.

الفرع الثاني: مشكلة الولاية على السفن

على الرغم من وضوح القاعدة التي تقر بإختصاص دولة العلم على السفن الرافعة لعلمها، إلا أن واقع الأمر يقودنا إلى إتجاه آخر، ذلك أن تحول السفن في البحار أو دخولها في نطاق ولايات دول أخرى، وإستطالة أمر الرحلات البحرية، يوهن الرابطة بين هذه السفن، وبين دولة علمها، وتصبح دولة العلم على هذه السفن مجرد رقابة إسمية خاصة إذا ما قيس هذا بالرقابة الفعالة التي تمارسها الدول الساحلية في نطاق ولايتها على المناطق البحرية القريبة من سواحلها، وفق ما تقضي به قواعد القانون الدولي.⁽¹⁾ وفي هذا السياق يورد الفقيه Handl إستخلاصه من حادث السفينة اليوغسلافية Cavtat مدللا على صعوبة تقرير المسؤولية الدولية لدولة العلم، لإنعدام رقابتها على السفن التي تحمل علمها، فكان أن أثار الحادث مشكلة قانونية إختلطت فيها ولاية دولة العلم وهي يوغسلافيا.⁽²⁾

ورقابة الدولة الساحلية وكانت لإيطاليا، فإن أي دولة منهما يمكن أن تعزى المسؤولية الدولية؟.

يجيب Handl بأن ولاية يوغسلافيا على السفينة ليست في الواقع سوى رقابة إسمية، رغم أن يوغسلافيا هي دولة علم السفينة، أما رقابة الدولة الساحلية -إيطاليا- على حطام السفينة، فهي العامل الأكثر فاعلية في تقرير المسؤولية الدولية، والتي تقع هنا على عاتق إيطاليا، خاصة والسفينة لم تكن مسجلة لدى السلطات اليوغسلافية كسفينة شحن للمواد الكيميائية، وإنما أظهر البحث أنها سجلت كسفينة شحن عامة، مما لا يمكن معه إلقاء المسؤولية على دولة العلم وبسبب نشاط لم تصرح دولة العلم به.⁽³⁾

وفي هذا الإطار أتاحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لبعض القواعد التي يسرت الخروج عن القاعدة التقليدية التي كانت تمنح دولة العلم ولاية على سفنها أثناء ممارسة هذه السفن لحق المرور البريء في البحار الإقليمية للدولة الساحلية، حيث منحت لهذه الأخيرة حق تنظيم الممرات البحرية، ونظم تقسيم حركة المرور حفاظا على سلامة الملاحة في بحرها الإقليمي،⁽⁴⁾ فضلا عن توسيع ولايتها الجنائية بشأن منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه

(1) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 470 .

(2) كانت هذه السفينة تحمل شحنة شديدة الأذى من مشتقات الرصاص، ثم غرقت في مضيق "نورنتو" على بعد ثلاثة أميال بالمياه الإقليمية الإيطالية، مع تسرب 900 برميل من الرصاص إستقرت بالشحنة في قاع البحر، وقد حدث بعد ذلك أن تحللت الشحنة وهي في القاع، مما أدى إلى تلويث البيئة البحرية في منطقة الحادث، ثم إمتد التلوث بعد ذلك إلى خارج حدود الولاية الإقليمية لإيطاليا. راجع:

Francis Palmero, Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des Forces armées, sur le projet de loi, adopté par l'assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1976, Imprimerie des Journaux officiels, N°140, Paris, 1976, p: 02.

(3) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 471 .

(4) المادة 22 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

بما فيه التلوث النفطي الناجم عن السفن والذي يعد أحد أشكاله،⁽¹⁾ لذلك يرى بعض الفقه الدولي أنه بمقتضى هذه القواعد فإن ما تلحقه السفن الأجنبية من أضرار بدولة ثالثة يعد منسوباً للدولة الساحلية، على أساس أنها الدولة التي لها حق الإشراف والرقابة على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء في بحرها الإقليمي.

ويشير الفقيه Handl في هذا الصدد لأهمية إجراء عملية تقصي الحقائق لبحث مدى ما إتخذته الدولة الساحلية من تدابير لمنع حدوث التلوث في مياهها الإقليمية، وعلى ضوء هذا التحقيق يمكن تقرير أي من الدولتين الساحلية أو دولة العلم كانت في الوضع الأمثل لإسناد الحادث الضار إليها، على أساس رقابتها وإشرافها على الجانب المتصل بأسباب الحادث الضار.

ويخلص الأستاذ صلاح هاشم، إلى أن الولاية والسيطرة الفعلية، يشكلان المعيار الحاسم في إسناد النشاط الخطر الماس بسلامة البيئة البحرية إلى شخص القانون الدولي، أما في حالة ما إذا تعارضت ولايتان في الإسناد، فيتعين إجراء عملية تقصي، وتحليل للوقائع الملازمة للحادث، وصولاً إلى الشخص الدولي صاحب الإشراف الفعلي على النشاط الضار، وهو بهذا التحليل لوقائع الحادث الضار يحاول أن يتخلص من ملامح المسؤولية المطلقة، التي تقضي بمسؤولية دولة العلم عن الأنشطة الضارة غير المحضرة التي تحدثها السفن التي ترفع علمها. وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن إذا لم يقودنا هذا التحقيق إلى إتجاه آخر، تظل مسؤولية دولة العلم الركيزة الأساسية للمسؤولية عن التلوث البحري غير المعتمد.

غير أنني أرى، أن هذا الإتجاه القاضي بمسؤولية الدولة الساحلية عن أنشطة السفن، على أساس أنها هي صاحبة الإشراف الفعلي على النشاط المسبب للحادث، من شأنه أن يؤدي إلى تحرب دول علم السفينة من مسؤوليتها عن الأضرار البيئية النفطية، خاصة وإن كانت هذه الأخيرة من دول علم المجاملة، المعروفة بإنها كاتماً للقواعد والمعايير الدنيا المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية.

أما عن المسؤولية الدولية الوقائية، التي تستهدف منع الضرر وتقليله فإن معيار الولاية والسيطرة الفعلية، يلقيها على عاتق الشخص الدولي الذي كان وقت الحادث في أفضل وضع لتجنب وقوع الحدث الضار، لتمتعه بالإشراف والرقابة الفعلية على النشاط، الذي مس بسلامة البيئة البحرية.⁽²⁾

كما عيب على هذا الإتجاه إلقاء مسؤولية المحافظة على البيئة البحرية على عاتق الدولة الساحلية فقط فضلاً عن تحملها تبعة أية أضرار تحدث للغير، بسبب النشاطات التي تجرى تحت ولايتها أو رقابتها، حتى ولو كانت صادرة عن جهات أجنبية، وهذه مسؤولية ضخمة لا تستطيع أن تتحملها أغلب الدول الساحلية، خاصة الفقيرة منها أو النامية التي تفتقر إلى الوسائل والإمكانات المادية التي تمكنها من القيام بما تفرضه عليها أعباء تلك المسؤولية، وحتى بالنسبة للدول

(1) المادتين 04/211، و02/220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 474.

التي تمكنها ظروفها المادية من النهوض بأعباء المسؤولية، فإنه لا يوجد ثمة ما يخولها حق مواجهة ما يمكن أن تتعرض له من أضرار نتيجة التلوث الناشئ عن السفن والأجهزة التابعة للدول الأجنبية.⁽¹⁾

الفرع الثالث: مسؤولية الدول عن أنشطة الكيانات الخاصة

من السمات البارزة في عصرنا هي أن الأفراد والشركات تشارك بشكل متزايد في الأنشطة التي قد تؤدي إلى أضرار جسيمة في البيئة العابرة للحدود الوطنية.⁽²⁾ فالأنشطة التي تمارس في البيئة الإنسائية لم تعد تقتصر على تلك التي يقوم بها أشخاص القانون الدولي من خلال موظفيها وممثليها،⁽³⁾ وإنما أصبحت تتم معظم الأنشطة الإنسانية عادة، عن طريق كيانات خاصة، سواء كانت هذه الكيانات تمثل أفراداً أو تتجسد في شكل هيئات، فكان من أثر هذا أن اختلف الفقه في إمكانية نسبة هذه الأنشطة إلى أشخاص القانون الدولي التي تخضع لها هذه الكيانات الخاصة.⁽⁴⁾

فهناك جانب من الفقه الدولي يرى أن الضرر العابر للحدود قد تحدثه كيانات خاصة، لما ما تمارسه من أعمال النقل البحري والبري والجوي، ومن ثم لا يجوز في هذه الحالة ترك الضحية البريئة دون تعويض، وهذا ما تداركه الفقيه "باكستر" المقرر الخاص فيما يتعلق بالمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي، حيث إنه يؤسس مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تحدثها الكيانات الخاصة على أساس إنتهاك لإلتزام دولي، ويستند في هذا إلى أن ممارسة الدول تشير إلى أن الدولة التي ينشأ خطر في إقليمها، أو تحت رقابتها تصبح مدينة للدول الأخرى، وأوجب إستيعاب ذلك الخطر.

وهذا ما أكده الفقيه Handl، حيث يرى أن ما للدولة من إشراف فعلي على إقليمها إستناداً إلى سيادتها الإقليمية يولد مسؤوليتها المباشرة النتائج الضارة التي تحدثها أنشطة الكيانات الخاصة المتمثلة في الأفراد العاديين في نطاق رقابتها أو تحت سيطرتها.⁽⁵⁾

(1) وللتفصيل أكثر بشأن الإختلافات الفقهية في هذا الموضوع، راجع: عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 104-108.

(2) Gunther Handl, " State liability for Accidental transnational Environmental damage by private persons ", Volume 74, Issue 3 July 1980, p: 525.

(3) إستناداً إلى المبادئ العامة للقانون الدولي الخاصة بمسؤولية الدولة، تترتب مسؤولية الدولة عن تصرفات سلطاتها، والتي يترتب عليها تلويث البيئة البحرية، ويقصد سلطات الدولة: "كل فرد أو هيئة يمنحها القانون الداخلي إختصاصه وتنشأ المسؤولية الدولية نتيجة لتصرف يصدر من هؤلاء الأفراد أو هذه الهيئات، سواء كان تصرف إيجابياً أو سلبياً، طالما أنه قد صدر بوصفهم سلطات الدولة. ولا توجد تفرقة بين سلطات الدولة في باب المسؤولية الدولية، فقد يكون التصرف المنسوب للدولة صادراً عن سلطاتها التشريعية أو القضائية أو التنفيذية".

للتفصيل راجع: عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص: 116-119.

(4) محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، المرجع السابق، ص: 290.

(5) المرجع نفسه، ص: 292 و 293.

كما أعلن مؤتمر إستكهولم لسنة 1972 صراحة على مسؤولية الدولة عن الأنشطة الخاصة الخاضعة لولايتها، حيث نصت على أنه: "على كل دولة مسؤولية ضمان أن الأنشطة التي تجري في المنطقة، بما في ذلك ما يتعلق بمصادرها، سوف تنفذ وفق النظام الدولي القائم، سواء مباشرة هذه الأنشطة عن طريق الوكالات الحكومية، أو الكيانات غير الحكومية أو الأشخاص الخاضعين لولايتها، أو العاملين عنها... والضرر الحادث عن هذه الأنشطة سوف يستتبع المسؤولية.⁽¹⁾

وكان القضاء الدولي - كعادته - سابقا إلى إبراز مسؤولية الدول عما يجري في نطاق إقليمها من أنشطة خاصة تلحق الضرر بالدول الأخرى، أو بمواطنيها المقيمين في الدولة صاحبة الإقليم، كما تناول القضاء الدولي مسؤولية الدول عن أنشطة الكيانات الخاصة التي تحدث ضررا عابر للحدود الوطنية.⁽²⁾

إلا أنه وطبقا للأساس العادي للمسؤولية الدولية للدول،⁽³⁾ ووفقا للفقه الراجح، فإنه لا يجوز مساءلة الدولة عن تصرفات الأفراد إلا إذا أمكن أن ينسب لهذه الدولة التقصير في بذل العناية الواجبة في مثل هذه الظروف، من أجل الحيلولة بين وقوع الضرر البيئي العابر للحدود الذي يحدثه مواطنوها أو غير مواطنيها المقيمين في إقليمها، أو لم تقم بمسائلتهم عن إحداث الضرر، أو إمتنعت عن محاكمة مرتكبي الفعل الضار أو عقابهم. فالدولة لا تسأل عن الضرر البيئي العابر للحدود إلا إذا مارست تلك الأنشطة المحدثة للضرر، أو ثبت عدم إتباع العناية الواجبة، وذلك في حالة قيام أحد أفراد مؤسستها بذلك النشاط الضار.⁽⁴⁾ فمن خلال المناقشات التي جرت حول المبدأ 21 من إعلان إستكهولم لسنة 1972، أكدت إلى أنه يتخذ من الإهمال شرطا ضروريا للقول بمسؤولية الدولة التي لها الإشراف والرقابة على النشاط الذي أحدث الضرر.⁽⁵⁾

كما أخذت إتفاقية ماريول 78/73، بفكرة الإشراف والرقابة، إذ أنها تمارسها على السفن التي تعمل تحت سلطات إحدى دول الإتفاقية، وإن لم تكن هذه السفن تحمل علم الدول الأطراف في الإتفاقية،⁽⁶⁾ وتشير إتفاقية الأمم

(1) المبدأ 14 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

(2) ومن أحكام القضاء الدولي نجد قضية "مضيق كورفو"، حيث نص الحكم على أنه: "يقع على كل دولة التزام يقضي بالألا تؤدي بعلمها بإستخدام إقليمها، للقيام بأعمال تتعارض وحقوق الدول الأخرى"، كذلك في قضية "مسبك تريل" قضت محكمة التحكيم فإنه: "ليس لأي دولة الحق في أن تستخدم، أو أن تسمح بإستخدام إقليمها بطريقة تسبب أضرارا... لأراضي دولة أخرى، أو داخلها، أو للممتلكات أو للأشخاص، في تلك الأراضي"، وهذه القاعدة بهذه الصياغة لا تفرق بين الأنشطة الحكومية وأنشطة الكيانات الخاصة. راجع:

ICJ, Reports, 1949, p.:22

(3) فقد نصت المادة 01/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن: "الدول مسؤولة عن الوفاء بإلتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

(4) محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، المرجع السابق، ص: 291 و 292.

(5) المرجع نفسه، ص: 293.

(6) المادة 01/03، أ من إتفاقية ماريول 78/73.

المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الدول على الإلتزام بضمان الإمتثال لهذه الإتفاقية والمسؤولية عن الأضرار، فقد نصت على أن: "تكون الدول ملزمة بضمان أن تجرى الأنشطة في المنطقة وفقا لهذا الجزء، سواء قامت بها دول أطراف، أو مؤسسات حكومية أو أشخاص طبيعيين أو إعتباريون يحملون جنسيات دول أطراف أو يكون لها أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم"⁽¹⁾، ونصت أيضا على أن: "ينطبق نفس الإلتزام على المنظمات الدولية بالنسبة إلى الأنشطة التي تقوم بها في المنطقة"⁽²⁾.

وبموجب أحكام الإتفاقية السابقة، تمارس دولة العلم رقابة فعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والإجتماعية على السفن التي ترفع علمها.⁽³⁾ وتضطلع الدول بهذه الولاية ويمارسها -وفق قانونها الداخلي- على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها،⁽⁴⁾ كما تتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار، من حيث صلاحيتها للإبحار وتكوين الطاقم وشروط العمل الخاصة بهم، وما إلى ذلك من الواجبات التي تؤكد الولاية والرقابة الفعلية لدولة العلم على السفن الرافعة لعلمها،⁽⁵⁾ كما وتضمن الدول إمتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية، ولقوانينها ولأنظمتها المعتمدة من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه.⁽⁶⁾

وعلى الرغم من أن الإتفاقية السابقة، نصت على أن: "الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي"⁽⁷⁾، وتضيف أيضا أن: "تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الإعتباريون الخاضعون لولايتها"⁽⁸⁾. إلا أن هذا لا يعني أن الإتفاقية السابقة، وإن كانت تحمل الدول المسؤولية الدولية عن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وإن أتاحت أيضا للطرف المضرور اللجوء إلى القضاء المحلي، لإقتضاء التعويض عما أصابه من ضرر، من جراء الأنشطة الماسة بسلامة البيئة التي يباشرها كيانات خاصة، فإن الأستاذ صلاح هاشم يرى أن الصياغة الفضفاضة للفقرة الأولى من المادة

(1) المادة 01/139 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 02/139 من الإتفاقية نفسها.

(3) المادة 01/94 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 02/94، ب من الإتفاقية نفسها.

(5) المادة 03/94، 04 من الإتفاقية نفسها.

(6) المادة 01/217 من الإتفاقية نفسها.

(7) المادة 01/235 من الإتفاقية نفسها.

(8) المادة 02/235 من الإتفاقية نفسها.

235 مازالت تترك الباب مفتوحا لتحميل الدول المسؤولية الدولية، عن أنشطة الكيانات الخاصة، ووفقا ما تقضي به قواعد القانون الدولي، وهو ما لم تنفيه صياغة الفقرة الثانية من هذه المادة.⁽¹⁾

وهكذا يتضح من خلال ما سبق تبيانه، أن مبدأ المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث النفطي الذي تحدته الكيانات الخاصة، أصبح مبدأ مسلم به على ضوء الأحكام القضائية السابقة، والممارسات الدولية في نطاق ولاية الدولة المسؤولة عن هذه الحوادث التي تجرى في ولايتها أو تحت سيطرتها الفعلية، لكن مسؤولية الدولة هنا تكون على أساس إهمالها أو إنتهاكها لإلتزاماتها الدولية في هذا الميدان، بإعتبارها لها سلطة الإشراف والرقابة على الكيانات الخاصة (السفن)، وليس على أساس تصرفات مصدر الضرر.

المبحث الثاني: النظام القانوني للتعويض عن أضرار التلوث النفطي من السفن

يترتب على ثبوت المسؤولية على الملوث أثر قانوني هام، يتمثل في إلتزامه بتعويض النتائج الضارة التي وقعت نتيجة التلوث. وفي مجال التعويض عن الأضرار النفطية الناجمة عن تلويث البيئة البحرية والتي تسببها السفن، إتجهت الممارسة الإتفاقية الدولية إلى إقرار آليات لحل مسألة تعويض ضحايا هذا النوع من التلوث، وفقا لأحكام الممارسات الإتفاقية في هذا الميدان.

وإنطلاقا مما سبق، سأتناول العناصر التالية: المطلب الأول، أضرار التلوث النفطية القابلة للتعويض وطرق التعويض عنها، المطلب الثاني، مدى إمكانية دفع المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي وإجراءات الحصول على التعويض، أما المطلب الثالث، سيتم تخصيصه لدراسة أنظمة الضمان المقدمة في مجال التلوث النفطي من السفن.

المطلب الأول: أضرار التلوث النفطية القابلة للتعويض وطرق التعويض عنها

تتميز الأضرار النفطية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية والناجمة عن العمليات الملاحية بخصوصية من شأنها أن تجعل مسألة التعويض عن هذه الأضرار تواجه إشكالات محددة، وكذلك فإن طرق التعويض عنها فيها نوع من الخصوصية، وهو ما سيتم تبيانه بشيء من التفصيل في الفروع التالية:

الفرع الأول: أضرار التلوث النفطية القابلة للتعويض

سأبين في هذا الفرع الأضرار القابلة للتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن السفن من خلال الممارسات الاتفاقية الأولى المتعلقة بالمسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار هذا النوع من التلوث، مع تبيان التعديلات التي أدخلت عليها في فترة التسعينات،⁽²⁾ وذلك وفقا للعناصر التالية:

(1) صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 504.

(2) جاء تعريف ضرر التلوث في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، عاما وغامضا بحيث لم يتم توضيح فيما إذا كان الضرر البيئي يندرج ضمن مفهومها (المادة 06/01)، بشكل ترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره، إلى أن جاءت بروتوكول لسنة =

أولاً: أضرار التلوث المباشرة

يعد التلوث البحري بالنفط من أهم صور المساس بالبيئة البحرية وأكثرها شيوعاً، وذلك لما لها من تأثيرات سلبية عديدة، تتمثل من جهة في الأضرار التي تصيب الإنسان، والحياة البحرية، فضلاً عن الآثار الاقتصادية والاجتماعية،⁽¹⁾ ناهيك عن الأضرار المادية الواقعة على الأموال أو على الممتلكات، سواء كانت هذه الأخيرة عامة أو خاصة، فالنفط المتسرب أو الملقى من السفينة قد يتسبب في تلوث مراكب الصيد وأدواته، اليخوت، الشواطئ، الفيلات، حواجز الأمواج الموجودة في الموانئ، الجسور أو السدود ... إلخ، هذا النوع من الأضرار لا يثير أي مشكلة من حيث قابليته للتعويض.⁽²⁾ فكافة الإتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار التلوث النفطي⁽³⁾ أو المواد الضارة الأخرى،⁽⁴⁾ تقضي بأن أحكامها تغطي هذه الأضرار المباشرة التي تصيب الأشخاص أو الممتلكات.

كما أن كافة الأنظمة القانونية تقر بمبدأ إعادة الشيء إلى الحالة التي كان عليها، أي أن التعويض عن التكاليف المادية المتعلقة بتطهير الملكية الملوثة، أو تكاليف إستبدال هذه الأموال إذا كان التطهير غير ممكن مع إستقطاع ما بلى منها بالإستعمال.⁽⁵⁾ فالأفراد الذين عانو مباشرة من ضرر أو تلوث ناجم عن إلقاء النفط هم الذين يمكنهم التصرف ضد المالك، وهذه المشكلة تثير قضية أخرى، وهي خاصة بجمعيات المحافظة على البيئة، وهل يحق لهذه الجمعيات أن ترفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث التي تحدث للبحار؟ وفي الحقيقة عندما يحدث تلوث في أعالي البحار من خلال إلقاء النفط فلا يوجد شخص خاص يتحمل ضرراً مباشراً من التلوث، وإنما تعتبر الأنظمة البحرية هي المصابة مباشرة من هذا

=1992، لينص على تعريف واضح ومفسر (المادة 03/02) بالمقارنة مع إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، ويكون بذلك قد قضى بشكل صريح بجواز التعويض عن الأضرار البيئية البحرية، والتي تنحصر في تكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذها الدول أو تعتمد إتخاذها لإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل حادثة التلوث النفطي، وإذا كان قد إستبعد التعويض عن الأضرار الإيكولوجية التي تمس البيئة البحرية ذاتها (كالأسماك والحيوانات والنباتات...) والسبب في ذلك هو عدم القدرة على تقدير قيمتها تجارياً.

(1) للتفصيل راجع: سهام زروالي، المرجع السابق، ص: 132 و 133.

(2) في واقعة لحادثة الناقل اليونانية Aegean sea، والتي وقعت في 03 ديسمبر 1992، جنحت عند إقترابها من السواحل الإسبانية، وأدى ذلك إنقسامها إلى قسمين، القسم الأمامي غرق على بعد خمسين متراً من الساحل، بينما بقي القسم الخلفي سليماً تقريباً، وتسرب منها حوالي 6500 طن من النفط الخام، وبقي 1700 طن من زيت الوقود الثقيل في القسم الخلفي. وكان قد أجاز FIPOL تعويض تكاليف تطهير المنازل التي تلوثت ببخار الزيت الناتج عن الرياح، وكذلك تكاليف تطهير المراكب الملوثة.

Rapport sur les activites des fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures au cours de 1996, Repro Workshop Ltd, Bretagne, pp: 52-54.

(3) المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 02 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.

(4) المادة 06/01 من إتفاقية لندن لسنة 1996 بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة.

(5) فقد نصت المادة 02/132 من الأمر رقم 58/75 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون المدني الجزائري، على أن: "ويقدر التعويض بالنقد، على أنه يجوز للقاضي، تبعاً للظروف وبناء على طلب المضرور، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، أو أن يحكم وذلط على سبيل التعويض، بأداء بعض الإعانات تتصل بالفعل غير المشروع".

التلوث، وذلك مثل النباتات البحرية التي لا تعتبر شيئاً للملكية، ولكن المضرور في هذه الحالة هو الإقليم الذي وصل أو حدث فيه التلوث، وبالتالي يكون الواقع المثالي في هذه الحالة لدعوى ترفع من جمعية أو نقابة للمحافظة على البيئة، وتستند هذه الجمعية على رفع دعوى وقائية بغرض وتجنب تلاشي وقوع التلوث.

ولكن من ناحية أخرى يمكن التساؤل عن أي ضرر تدعيه هذه الجمعية؟ لأن تدهور وتحطم النباتات المائية للبعض المواقع لا يسبب لها ضرارا شخصيا مباشرا فهو لا يضر لا بشخص الجمعية ولا بتراتها أو ملكيتها. وفي الحقيقة فلا بد لإعطاء هذا الحق لجمعيات المحافظة والدفاع عن البيئة من نص قانوني صريح يعطي صراحة الحق إلى بعض الجمعيات في التصرف أمام القضاء عندما يتم تدمير أو تحطيم الطبيعة بسبب التلوث.⁽¹⁾

وفي الحقيقة فإن الإتفاقية الوحيدة التي تجاوبت مع هذا التطور الكبير هي إتفاقية مجلس أوروبا عن المسؤولية المدنية المعتمدة في جوان سنة 1992، والتي أعطت الحق لجمعيات وإتحادات حماية البيئة في التصرف أمام القضاء، وذلك لمنع النشاط الضار غير المشروع الذي يشكل تهديدا خطيرا بالإضرار بالبيئة.⁽²⁾ وليس هذا فقط إذ لها أن ترفع دعوى تطالب فيها المستثمر بإتخاذ الإجراءات التي تكون من طبيعة وقائية لتوقي وقوع الحادث أو الضرر بالبيئة، أو إتخاذ إجراءات صيانة البيئة، وذلك إذا وقع الضرر بالفعل، بل يحق لها المطالبة قضائيا بوقف هذه الأنشطة الضارة إذا كانت تشكل مخاطر جسيمة بالبيئة لا يمكن تلاشيها. كما عمدت بعض التشريعات البيئية ومنها التشريع الفرنسي، وذلك بموجب قانون Barnier لسنة 1995، بإعطاء تفويض عام للجمعيات المعتمدة لحماية البيئة حتى يتمكنوا من ممارسة المهام الممنوحة لهم، فعلى سبيل المثال تم الإعلان عن جمعية الدفاع عن حماية البيئة البحرية للتدخل في حالة التلوث البحري النفطي.⁽³⁾

ثانيا: أضرار التلوث المؤكدة

من الواجب أن يكون الضرر ضررا محققا حتى يمكن تعويضه، أي أنه يلزم على المضرور أن يقدم الدليل على أنه تحمل ضررا بالفعل، ومن السهل تقديم هذا الدليل في غالبية الأوقات، وخاصة في حالة تدمير أحواض تربية المحار، وإكتساح بقعة النفط للشواطئ، ولكن سيكون من الصعب إثبات الدليل على وقوع الضرر، إذا لم يكن الضرر قد تحقق بالفعل، ولكنه وشيك الوقوع، ومن غير الممكن تلافيه كما في حالة بقع النفط السوداء التي تأخذ وقتا طويلا حتى تصل إلى الشواطئ البعيدة عنها بسبب الرياح والتيارات المائية، وفي النهاية فإنه يكون من الصعب جدا إثبات الضرر إذا كان

(1) راجع: أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 368، عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص: 138 و139.

(2) المادة 01/18 من إتفاقية مجلس أوروبا عن المسؤولية المدنية لسنة 1992.

(3) Laurent Neyret, séminaire intitulé: " La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire", Université de Versailles Saint-Quentin, Jeudi le 24 mai 2006, p: 05.

ضرراً إحصائياً،⁽¹⁾ فهو غير محقق الوقوع ولا يستحق عنه التعويض إلا إذا وقع فعلاً، فمجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل لا يكفي للحكم عنه بالتعويض.⁽²⁾

وبين الضرر الإحصائي غير المؤكد والضرر المستقبلي المؤكد يوجد موقف وسط للضرر لم يتضح منه موقف الفقه بعد وهو فوات الكسب،⁽³⁾ "Le Manque a Gagner"، والذي يسمى بالضرر التجاري. وفوات الكسب في مجال الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية يأخذ أشكالاً مختلفة، منها ما يتعلق بالأموال الخاصة الملوثة، ومنها ما يتعلق بسلامة البيئة البحرية بشكل عام.

1- تلوث الأموال العائدة للأشخاص نتيجة تلوث المياه البحرية

إن أضرار التلوث قد تصل إلى إلحاق الأذى بالمنتجات والمطاعم المقابلة للشواطئ، فأصحاب هذه المطاعم والمنتجات يحق لهم المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابهم جراء هذا التلوث، فضلاً عن فوات الكسب الذي فقده بسبب عدم إقبال الزبائن على دخول هذه الأماكن.

2- فوات الكسب الناتج عن تلوث البيئة البحرية

وهذا النوع لا يتعلق بمال المضرور وإنما بسلامة البيئة البحرية، أي أن التلوث في هذه الحالة لا يصل إلى أموال المضرور وإنما يجرم المضرور من الكسب المتوقع نتيجة إعماده في دخله المالي على سلامة البيئة البحرية من أي تلوث، وفي حال تعرضت المياه البحرية للتلوث فإن مصدر رزق المضرور مهدد بالإنقطاع نتيجة هذا التلوث، كصيادي الأسماك الذين يجرمون من صيد الأسماك نتيجة تلوث المياه البحرية، وكذلك الحال لأصحاب الفنادق والمنتجعات المقامة على الشواطئ لإستقبال الزوار للإستحمام بالمياه البحرية، ففي حال وجد تلوث للبيئة البحرية سوف يعزف السواح والزوار عن الذهاب إلى مكان فيه مياه ملوثة، الأمر الذي يجرم أصحاب هذه المطاعم والمنتجعات والفنادق من إستقبال السياح.

وقد تعرضت الدولة أيضاً لفوات الكسب الناجم عن تلوث البيئة البحرية، ويتمثل فوات الكسب في خسارتها للضريبة أو للرسم الذي كانت تتقاضاه من أصحاب الفنادق والمطاعم وغيرهم لو لم يقع الحادث.⁽⁴⁾ والسؤال المطروح الآن، هو: هل يمكن المطالبة بالتعويض عن فوات الكسب بسبب تلوث الأموال العائدة للأشخاص أو بسبب تلوث البيئة البحرية؟.

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 369.

(2) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 57.

(3) فوات الكسب: عبارة عن ضياع المنفعة التي كان سيحصل عليها المضرور لولا وقوع الضرر. راجع: خالد الناصر، المرجع السابق، ص:

126.

(4) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 127 و128.

رغم أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، لم توضح ما إذا كان فوات الكسب يندرج ضمن مفهومها للأضرار القابلة للتعويض،⁽¹⁾ إلا أن القضاء الفرنسي والمصري غتجه إلى التعويض عن ضرر تفويت الفرصة، ذلك أن الفرصة إذا كانت أمراً محتملاً فإن تفويتها أمر محقق، وعلى هذا الأساس يجب التعويض، فالضرر يتمثل إذن في تفويت الفرصة فقط، فالفرصة إذ تفوت فإن الضرر يكون مؤكداً، ولكن الإحتمال يتعلق بالإفادة من الفرصة، ويشترط للتعويض عن تفويت الفرصة: أولاً، أن يثبت المضرور أنه قد فقد فرصة بالفعل، ثانياً، أن تكون الفرصة المدعى فقدها جديدة.

وترتيباً على ما سبق فإن فوات الكسب الذي يتكبده صاحب الفندق أو المطعم أو الصائد على النحو السابق ذكره ليس شيئاً آخر سوى فوات فرصة جدية، ومع ذلك فالمشكلة تكمن في البحث عما إذا كان فوات الكسب هذا يعد حقيقياً من عدمه، وبعبارة أخرى إذا كانت الفرصة موجودة بالفعل فهل فواتها أو فقدها كان بسبب التلوث؟.

وقد إستقر الفقه والقضاء المقارن على أن المسؤول لا يلزم إلا بتعويض الضرر المباشر دون سواه،⁽²⁾ وفي المقابل إذا لم يبذل الطرف المضرور جهداً معقولاً في توقي الضرر يكون هو أيضاً قد أخطئ، ومن ثم يوجد خطأ مشترك، وعلى المضرور أن يتحمل نتيجة خطأه بتحمل الأضرار التي تنجم عن هذا الخطأ، والضرر المباشر هو الذي يحتفظ من الناحية القانونية بعلاقة السببية بينه وبين الإخلال بالإلتزام، أما إذا كان الضرر غير مباشر فإن علاقة السببية تنقطع ولا يكون المدعى عليه مسؤولاً عنه، والمسألة مناطها السلطة التقديرية للقاضي الذي ينظر الدعوى، فهو يقرر في كل حالة على حدة ما إذا كان فوات الكسب الذي يلحق بأصحاب الأنشطة الاقتصادية الساحلية أو فوات الكسب البيئي يدخل تحت مفهوم الضرر المباشر من عدمه مع حرصه دائماً على تحقيق العدالة.⁽³⁾

(1) المادة 06/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(2) وهو ما تم تأكيده في كل إتفاقيات المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط أو بمواد ضارة أخرى، كما جاءت المادة 01/182 من الأمر رقم 58/75 المعدل والمتمم، والمتضمن القانون المدني الجزائري، على أن: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالإلتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في إستطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول". فالمدين لا يسأل بالتعويض إلا عن الضرر المباشر الذي يعد نتيجة طبيعية لفعله الضار.

(3) ومن أمثلة الدعاوى المتعلقة بالتلوث التي طبقها القضاء المقارن معيار الضرر المباشر، ما طبقه القضاء الفرنسي في دعوى Boues Rouges، ففي هذه الدعوى قضت محكمة Bastia الفرنسية بتعويض الصائدين وأصحاب الفنادق والمطاعم والسلطات العامة المحلية عن خسائر الدخل الناجمة عن تسرب النفايات من أحد المصانع. للتفصيل بشأن ذلك راجع:

Martine Remond-Gouilloud, "Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968. Compétence judiciaire. Compétence territoriale. Faute délictuelle. Réparation du dommage. Tribunal du lieu de dommage. Cour de Cassation (Civ. 2) - 3 avril 19", Revue juridique de l'environnement, N°01, 1979, pp: 20-23.

وفي دعوى Amoco Cadiz، والتي طبق فيها القاضي الأمريكي القانون الفرنسي على طلبات التعويض المقدمة من المضرورين الفرنسيين، بحثت المحكمة مدى وجود علاقة سببية مباشرة بين فوات الكسب البيئي الذي لحق ببعض المضرورين، والكارثة الضخمة التي شهدتها السواحل الفرنسية سنة 1978. للتفصيل بشأن ذلك راجع: =

كما ويتبع FIPOL⁽¹⁾ ذات سبيل القضاء والتعويض عن فوات الكسب⁽²⁾ الذي تكبده الصائدون، أصحاب الفنادق، شركات السياحة الصغيرة وأصحاب المطاعم، وكذلك فوات الكسب اللاحق بإحدى المحطات الكهربائية والنتاج عن إنقطاع توليد الكهرباء إثر تسرب الزيت.

وقد ظل هذا الوضع قائماً بسبب غموض تعريف ضرر التلوث في إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، قائمة إلى توحد الوضع بدخول بروتوكول سنة 1992 المعدل لها حيز التنفيذ، حيث نصت صراحة على دخول فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة ضمن الأضرار القابلة للتعويض.

ثالثاً: تعويض إجراءات وتدابير الإنقاذ

قد يتعرض البحر الإقليمي لإحدى الدول للتلوث نتيجة حادث بحري بسبب مرور السفن في مياهها الإقليمية، أو قد تكون هذه المياه معرضة للتلوث نتيجة هذا الحادث البحري، الأمر الذي يجعل الدولة تتدخل لمنع إنتشار هذا التلوث، أو التقليل منه، أو لمنع حصوله لو لم تتسرب هذه المواد بعد.⁽³⁾

=Lurent Lucchini, "Le procès de l'Amoco-Cadiz : présent et voies du futur", op.cit, p: 763 et 764.

وأخيراً في دعوى "World Mead" قضت محكمة Rennes الفرنسية بإلزام المجهز بتعويض نفقات التطهير التي تكبدتها بعض المدن إثر تلوث شواطئها بسبب تسرب النفط من الناقل، لكنها رفضت إجابة طلب هذه المدن المتعلق بإخفاض سمعة شواطئها إثر التلوث لأنها لم تثبت أنه مقدار الإيرادات المتحصلة من رسم إقامة السائحين والمصطافين قد إنخفض، فالمحكمة رفضت طلب المدن لأنها لم تقدم الإثبات على وجود الضرر الذي تمسكت به، فهي لم ترفض على الإطلاق مبدأ التعويض عن الضرر السياحي.

⁽¹⁾ منذ دخوله حيز التنفيذ في أكتوبر سنة 1978 وحتى أواخر سنة 1992، قدمت للصندوق طلبات للتعويض ناتجة عن 61 حادث، من بينها ثلاث طلبات فقط أقيمت بشأنها دعاوى قضائية بما يبدو معه أن المدعين يسلمون بالموقف المنطقي للصندوق من ناحية قبول الطلبات، ومقدار التعويضات بوجه عام، وبأنواع الأضرار القابلة للتعويض بوجه خاص. راجع:

Rapport annuel 1992: FIPOL, op. cit, p: 68.

⁽²⁾ وقد أصبحت طلبات التعويض عن فوات الكسب من أكثر الطلبات التي تتضمنها دعاوى التلوث النفطي، ففي كارثة Haven التي وقعت في إيطاليا، ومن بين 700 طلب تعويض تم إيداعهم محكمة جنوة الإيطالية، كان هناك 600 طلب مقدم من الفنادق لتعويضهم عن فوات الكسب. راجع:

Rapport annuel 1992, FIPOL, op. cit, p: 68.

وفي حادث Aegan Sea والذي وقع في إسبانيا تسبب تسرب النفط من الناقل في تلوث المناطق التي حصل فيها أكثر من 2500 صائد على تصاريح لجمع المحار والقواقع. راجع:

Rapport annuel 1983: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p: 07.

⁽³⁾ أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 129.

ولقد عرفت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، تدابير الإنقاذ على أنها الإجراءات والتدابير المتخذة بعد وقوع الحادث لمنع وقوع التلوث أو الحد منه،⁽¹⁾ وقد نصت الإتفاقية أيضا على أن: "أضرار التلوث تشمل تدابير وإجراءات الإنقاذ وكل خسارة أو ضرر ينتج عن مثل هذه التدابير".⁽²⁾

فالمعاهدة ترمي إلى السماح للدولة الساحلية بتعويض النفقات والمصاريف التي تحملتها في سبيل تلاشي أو تجنب أو خفض التلوث، وتهدف بذلك إلى تشجيع هذه الدول على إتخاذ الإجراءات الوقائية لتلافي وقوع التلوث أو لمنع إمتداده عند حدوثه، وينظر إلى هذه الإجراءات على أنها "شكل من الأضرار ذات طبيعة خاصة" كما أنها شكل من الضرر المستقبلي متحقق الوقوع.

ومن الملاحظ أنه في جميع الحالات يكون هذا الشكل من الضرر هو الشكل الأكثر تكلفة، وفي الغالب من الحالات فإن تكلفة إجراءات الإنقاذ تتجاوز الأضرار الناجمة عن الحادث، ففي حادثة السفينة اليابانية "Mebaruzaki" - "marud" قدرت الأضرار التي وقعت للصيادين بحوالي ثلاثة مليون ين ياباني، بينما قدرت تكاليف إجراءات الإنقاذ بحوالي 8.4 مليون ين ياباني.⁽³⁾

وفي هذا الصدد نتساءل عن التدابير التي يتوجب إتخاذها وعلى من تقع تكاليفها؟.

للإجابة عن هذا التساؤل لا بد من التمييز ما بين التدابير التي يتم إتخاذها ما قبل وقوع التلوث وبعد التلوث.

1- ما قبل وقوع التلوث النفطي

على الدول المتضررة أن تتخذ جميع الإجراءات الضرورية واللازمة لمنع تسرب المواد الملوثة والضارة إلى المياه البحرية كأن تقوم السلطات المختصة للدولة بإصلاح العطل أو الثقب الذي حدث للسفينة.

نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن: "تتخذ الدول، منفردة أو متجمعة حسب الإقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير المتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أيا كان مصدره..."⁽⁴⁾ فهذه الإتفاقية لم تنص على مسألة التعويض عن هذه الأضرار، إلا أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، ذكرت مسألة التعويض عن تكاليف هذه الإجراءات.

وإجراءات الإنقاذ كما عرفت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC،⁽⁵⁾ هي التي تتخذ بعد لحظة وقوع الحادث، وبذلك تستبعد كل التجهيزات التي يقتضيها مكافحة التلوث، مثل حفظ المطهرات، وإعداد الأشخاص المتخصصين في

(1) المادة 07/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(2) المادة 06/01 من الإتفاقية نفسها.

(3) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 219.

(4) المادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(5) المادة 07/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

مكافحة التلوث، والتي لا تتخذ إتجاه حادث معين، وإنما تعتبر تجهيزات عامة للدولة من أجل المكافحة في حالة خطر التلوث، وينبغي على ذلك أن الإتفاقية إستبعدت التعويض عن كافة النفقات أو التكاليف التي تتحملها الدولة في إطار المنع العام لتدارك، أو لتفادي وقوع أي حادث لا تدخل ضمن تكاليف الإجراءات الوقائية لغرض المعاهدة.⁽¹⁾

إلا أن هناك من يرى أنه يمكن للدولة التي إتخذت الإجراءات الوقائية أو الغتزازية لمنع التلوث قبل وقوع حادث بحري ما، يمكن لها وفقا لقوانينها الداخلية الحصول على التعويض عن الإجراءات الوقائية قبل وقوع الحادث البحري، وفقا لنظرية الإثراء بلا سبب، والمثال على ذلك لو أن إحدى السفن المحملة بالنفط كانت مهددة بالغرق، مما حدا بالدولة إلى القيام بإتخاذ الإجراءات اللازمة لإصلاح السفينة لمنع إنتشار التلوث، ففي هذه الحالة يحق للدولة مطالبة مالك السفينة عن هذه الإجراءات، وإن كانت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، لا تميز ذلك، وذلك بناء على نظرية الإثراء بلا سبب، وتستند هذه المطالبة إلى أن مالك السفينة كان سيقوم بهذه الإجراءات بدلا من الدولة تجنبا لغرق السفينة وإنتشار التلوث، وبذلك يعتبر مالك السفينة في هذه الحالة أثري بلا سبب، ومن ثم يحق للدولة أو من يمثلها المطالبة بهذا التعويض عن هذا الفعل النافع الذي قامت به وأثرت به الغير وفقا لنظرية الإثراء بلا سبب.

والسؤال الذي يطرح هنا ما هو القانون الواجب التطبيق فيها لو تم الإفتقار في مكان والإغتناء في مكان آخر؟.

إن الفقه السائد حاليا يفضل مكان الإغتناء، وتطبيق قانون هذا المكان على الإثراء بلا سبب، وتطبيقا لقاعدة خضوع الإثراء لقانون محل الإثراء، يرى الأستاذ فؤاد ديب بأنه يجب أن تخضع حوادث إنقاذ السفن التي تتم في أعالي البحار من حيث التعويض عن الإنقاذ لقانون الميناء الذي أقتيدت إليه السفينة التي تم إنقاذها كون أن هذا الميناء هو المكان الذي تحقق فيه الإثراء.⁽²⁾

2- ما بعد وقوع التلوث النفطي

في حال تسرب مواد ملوثة - كالبقع النفطية - من السفينة المنكوبة، فإن الأمر يتطلب إتخاذ إجراءات التطويق وتدابير وقائية لإحتواء المياه الملوثة، والعمل على عدم إنتشارها ووصولها للشواطئ كالعامل على وضع حواجز عائمة حول السفينة ذاتها، وعلى طول الساحل أو الأماكن المهدة بالتلوث.

وفي حالة قيام الدولة بإتخاذ هذه الإجراءات لمكافحة التلوث عند تعرض سفينة لحادث بحري يهدد بإلحاق أضرار بالبيئة البحرية لدولة أخرى أو بالمصالح المرتبطة بها، وبفعل هذا التدخل الذي قامت به الدولة الذي حال دون وقوع الضرر، فإنه وفقا لنصوص إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، يحق للدولة المتضررة المطالبة والحصول على تعويضات عن هذه المصاريف التي تحملوها للحد من إنتشار التلوث.⁽³⁾

(1) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 74.

(2) أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 131 و 132.

(3) المرجع نفسه، ص: 133.

غير أنه تنور بعض الإشكالات بشأن إجراءات الإنقاذ التي تتخذها الدول لمكافحة التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، والتي تتعلق عموماً بالعناصر التي يتم تحديدها فيما يلي:

أ- **وقت إتخاذ الإجراء:** التسرب أم التلوث؟ هنا يمكن أن تنور مشاكل خطيرة تتعلق بالتحديد الدقيق للحظة وقوع الحادث، ولحظة بداية الحادث يمكن أن تكون لحظة تعطل محركات الناقلات البترولية على إثر عطل أصابها أو لحظة الإصطدام بأحد الأرصفة، أو لحظة ظهور التلوث.⁽¹⁾ وتعريف إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، للحادث على أنه: "العمل أو مجموعة الأعمال التي تكون من نفس الأصل والتي تنتج التلوث". وهذا التعريف الذي أوردته هذه الإتفاقية يبرهن على أنها تقبل بالتعريف الأخير، وهو لحظة ظهور التلوث، حيث أنها تحدثت عن "العمل الذي ينتج التلوث" وليس عن "العمل أو مجموعة الأعمال التي يمكن أن تنتج التلوث". غير أنه بعد ذلك أجاز بروتوكول سنة 1992 المعدل للإتفاقية السابقة، للأطراف المتضررة إسترداد تكاليف التدابير الوقائية حتى في الحالة التي لا يحصل فيها التلوث، طالما أنها غتخذت هذه الإجراءات بعد وقوع تهديد جسيم ووشيك بالتلوث من جراء حادث بحري.⁽²⁾

ب- **المدى الزمني لإتخاذ الإجراءات:** يبقى في النهاية التساؤل حول مصير الإجراءات الوقائية المتخذة في وقت لاحق لوقوع الحادث، فالمعاهدة وإن كانت قد حددت زمناً معيناً لإتخاذ الإجراءات (وقوع الحادث)، لا تسعف في شيء من حيث بيان الفترة التي يجب خلالها الإنتهاء من مثل هذه الإجراءات، لا سيما وأن هذه الأخيرة يمكن أن تستمر أو تندرج لفترة طويلة بعد وقوع الحادث، يمكن أن تكون محلاً للتعويض في أي وقت تتدخل فيه طالما كانت على علاقة سببية بالحادث.⁽³⁾

وهناك شكل آخر من الضرر تناولته إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC،⁽⁴⁾ وهي الأضرار الناتجة عن المنظفات الصناعية التي تحدث نتيجة إتخاذ تدابير الإنقاذ، فمن المؤكد أن المواد الكيميائية المستخدمة في مكافحة بقعة النفط تحتوي على عناصر ومواد سامة بالأنظمة البحرية، وهذا ما حدث أثناء أعمال النظافة لبقعة النفط التي نتجت عن كارثة الناقل

(1) المادة 08/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(2) المادة 04/02 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(3) ففي حادث الناقل ERIKA الذي وقع إثر عاصفة 12 ديسمبر 1999، تم الإنتهاء من عملية ضخ المحروقات منها في شهر سبتمبر من سنة 2000، أما فيما يخص بعض المناطق فإن عملية التنظيف إستمرت، وكان من المفترض أنها ستنتهي في نهاية جوان سنة 2001. راجع: فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 110.

(4) بموجب المادة 06/01 شملت هذه الإتفاقية التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث، والتي تشمل كافة تدابير الوقاية وكل خسارة أو ضرر قد ينجم عن هذه التدابير بغرض إنقاذ البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن.

”Torry Canyon“ وقد ثبت أن وسائل المكافحة ضد التلوث يمكن أن تحدث أضراراً مماثلة للأضرار الناجمة عن التلوث، ففي هذه الحادثة كانت الخسائر الناجمة عن مواد التنظيف أكثر خطورة من تلك الناجمة عن إنصباب البترول.⁽¹⁾

ج- العلاقة السببية بين الإجراء المتخذ والحادث: إذا كان وقوع الحادث يمكن إعتباره كمبدأ عام حدا فاصلا بين إجراءات المنع العام والإجراءات الوقائية، فإن هذا المبدأ ليس مطلقا، فالحادث لا يكفي، في بعض الأحوال، كمعيار حاسم على أن كافة الإجراءات المتخذة بعد وقوعه تعد من قبيل الإجراءات الوقائية المغطاة من المعاهدة أو العكس.⁽²⁾ من هنا كان لا بد من البحث عن رابط آخر، بجانب لحظة وقوع الحادث، لتمييز الإجراءات الوقائية عن إجراءات المنع العام للتلوث، هذا الضابط هو علاقة السببية التي تربط بين تكاليف الإجراءات المتخذة والحادث الواقع.⁽³⁾

إلا أن الصعوبة تثار بالنسبة لكيفية تقدير هذه التكاليف، والسبب في ذلك يعود لكون النفقات التي تصرف لمكافحة التلوث تتفاوت من حادث بحري لآخر، حسب نوع المواد الملوثة والظروف الخاصة للحادث، والدول المتقدمة لديها من الإمكانيات المتطورة للقيام بعملية التطهير، وإتخاذ إجراءات وقائية باهظة التكاليف بعكس الدول النامية ذات الإمكانيات المادية والبشرية المحدودة في هذا المجال. إلا أن الخبرة الدولية تؤدي دورها في تقدير التعويض عما يتم إنفاقه من تدابير احترازية لتجنب إنتشار التلوث، والمتخصصون في شؤون البيئة هم من يستطيعون القيام بهذا الدور على أكمل وجه متى طلب منهم ذلك.⁽⁴⁾

رابعا: النطاق الجغرافي لمكان تحقق الضرر

تنطبق أحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بصورة حصرية على الأضرار الناجمة عن التلوث، والتي تحصل في أراضي إحدى الدول المتعاقدة أو في بحرها الإقليمي.⁽⁵⁾ وهذا يعني أن الضرر الذي يحدث في أعالي البحار غير مشمول، ففي أعالي البحار يكون من الصعب التحدث عن أموال مملوكة لشخص ما، ولكن التطور الحديث للقانون

(1) فقد تم إستخدام 10 آلاف طن من المواد المنظفة لمكافحة آثار النفط، ولسوء الحظ لم يحتمل الحيوانات اللافقارية كالسلطعون، والقريدس، والرخويات، والقشريات هذا العلاج، وكذلك الأسماك الساحلية التي إضطلت بصورة شبه تامة في المناطق المعالجة بالمادة المنظفة. للتفصيل بشأن ذلك، راجع:

Stephen J. Hawkins, "From the TORREY CANYON to today: A 50 yera retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climatedriven fluctuations on cornich rocky shores", International oil spill conference, The marine biological association of the UK, UK 2017, pp : 05-07.

(2) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 74.

(3) وتطبيقا لهذا المعيار فإن تكاليف البنية التحتية في حادث Tamio المدفوعة بواسطة الدولة إبتداءا لا يمكن قبول تعويضها، حيث أن هذه التكاليف ليس سببها حادث التلوث، بل إلتزام الدولة بالمنع العام من التلوث حتى ولو كانت قد أنفقت لحظة الحادث. راجع:

Rapport annuel 1981: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, P: 04 et 05 et voir aussi: Rapport annuel de 1988, FIPOL, op.cit, P: 25-31.

(4) أحمد خالد الناصر، المرجع السابق، ص: 134.

(5) المادة 02 من إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC.

الدولي إعتبر منطقة أعالي البحار تراثا مشتركا للإنسانية، وهذا الوصف أعطى لبعض الأجهزة الدولية الحق في التصرف عند مرتكب التلوث في أعالي البحار وطلب التعويض.⁽¹⁾

وإذا كان الضرر الناتج في أعالي البحار خارجا عن تطبيق إتفاقيتي بروكسل سنة 1969 CLC، و FIPOL سنة 1971، فإن إخضاع المنطقة الإقتصادية الخالصة لنطاق تطبيق المعاهدة بدأ أمرا ضروريا جدا نظرا لأن جزءا كبيرا من التلوث يقع في هذه المنطقة، وقد تم بالفعل إخضاع المنطقة الإقتصادية الخالصة لنطاق تطبيق الإتفاقية، وذلك في بروتوكول 25 ماي 1984، وبمقتضى هذا التعديل فقد أصبحت الإتفاقية تنطبق على الأضرار التي تحدث في المنطقة الإقتصادية الخالصة للدول المتعاقدة.⁽²⁾

علاوة على ذلك، لا تشترط هذه القواعد الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية مكانا معيناً لإتخاذ هذه الإجراءات الوقائية ضد التلوث البحري لكي تندرج تكاليفها ضمن التعويضات المستحقة، ما دامت تستهدف تجنب إلحاق الضرر بإقليم دولة ساحلية أو بمياهها الوطنية، وهو ما يعني أنه في حالة حادث بحري وقع في أعالي البحار، والذي من شأنه أن يشكل تهديدا جسيما ووشيكاً بالتلوث، فإن تكاليف إجراءات مكافحة التلوث، التي تتخذها الدولة الساحلية عند تدخلها في هذه المنطقة، تندرج قانونا ضمن إحتماب التعويضات المستحقة لفائدة الأطراف المتدخلة حتى ولو لم يتحقق هذا التلوث.⁽³⁾

وقد رأينا أن الإتفاقية تنطبق على الإقليم أو البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، وبهذه النتيجة فإن الأضرار الواقعة على الإقليم أو البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة غير متعاقدة لا تنطبق عليها الإتفاقية، ويظهر من ذلك أن موقع تحقق الضرر هو المعيار الوحيد لتطبيقها، وبذلك فالعلم الذي ترفعه السفينة لا يؤخذ في الإعتبار عن تحديد معيار التطبيق. وعلى ذلك فإن الإتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي تحدث على إقليم دولة غير طرف في الإتفاقية حتى ولو كانت السفينة تحمل علم دولة طرف في الإتفاقية، وعلى العكس من ذلك فإنها تنطبق على الأضرار التي تحدث على إقليم دولة طرف في الإتفاقية، حتى لو كانت السفينة تحمل علم دولة ليست طرف في الإتفاقية.

(1) وهذا ما أكدت عليه المادة 145 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث منحت جهاز "السلطة" سلطة التصرف في الإشراف على إستثمار الثروات المشتركة في أعالي البحار لصالح الإنسانية جمعا.

(2) وجاءت نص المادة 03 من هذا البروتوكول كما يلي: "تنطبق إتفاقية بروكسل بصفة خالصة على:
أ- الأضرار التي تحدث،

1- في الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة،

2- في المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة،

ب- على إجراءات الإنقاذ التي تتخذ بهدف تجنب أو إنقاص هذه الأضرار".

(3) محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص: 132-134.

والحقيقة أن التطبيق يؤدي إلى نتيجة غير عادلة، فكيف نطبق على شخص نظاما قانونيا لا يعرفه هو ولا الدولة التي ينتمي إليها؟ لأننا لا نستطيع أن نلزم مالك السفينة أو ربانها بأن يكون على معرفة بتشريعات كل الدول التي تبحر سفينته على إمتداد شواطئها، وزيادة على ذلك فإن بقعة النفط تتحرك وتمتد بواسطة التيارات البحرية الجارية، ويمكن أن تصل إلى شواطئ أكثر من دولة، وإن كان نظام المسؤولية الموضوعية الذي إعتدته إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، هو الذي يبرر هذا التطبيق.

وهناك مشكلة أخرى، وهي كيف يمكننا أن نلزم مالك سفينة تنتمي إلى دولة ليس طرف في الإتفاقية أن يظهر أمام محكمة موقع تحقق الضرر؟ وكيف يمكن تنفيذ حكم بالتعويض على إقليم دولة ليس طرفا في الإتفاقية؟ وتثور هذه المشاكل أكثر عندما تكون الدولة هي نفسها مالكة السفينة.⁽¹⁾

الفرع الثاني: صور وأشكال التعويض عن الأضرار النفطية من السفن

لا يعد تقرير المسؤولية هدفا في حد ذاته، إنما يهدف التقرير إلى إمكانية إقتضاء المتضرر لحقه من حيث جبر الأضرار التي لحقت به. ويتخذ التعويض في القانون الدولي عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن أشكالا متعددة، والتي سيتم التطرق لصورها من خلال النقاط التالية:

أولا: الترضية

الترضية هي إجراء غير التعويض العيني والمالي، يمكن أن تقدمه الدولة المسؤولة عن الأضرار التي تسببت فيها إلى الدولة المضرومة طبقا لقواعد القانون الدولي العرفية أو الاتفاقية، كما أن الترضية يكون محلها دائما ضرر غير مادي، وهي ترمي إلى معالجة الضرر المعنوي الذي لحق بشرف وإعتبار الدولة لذلك فأشكال الترضية يجب أن تحقق هذا الغرض، ومن أمثلة أشكال الترضية تقديم الإعتذار العلني أو غير العلني للدولة التي أصابها الضرر، أو معاقبة الموظف الذي تسبب بعمله في وقوع الضرر، أو المشاركة الرسمية من جانب الدولة المسؤولة في مناسبة قومية أو دينية للدولة التي لحقها الضرر.⁽²⁾ وقد أشار مشروع المسؤولية الدولية بموجب المادة 37 منه إلى الترضية بوصفها إحدى صور التعويض وذلك بالقول:

"1- على الدولة المسؤولة عن فعل غير مشروع دوليا إلتزام بتقديم ترضية عن الخسارة التي تترتب على هذا الفعل إذا كان يتعذر إصلاح هذه الخسارة عن طريق الرد أو التعويض.

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 373.

(2) عبد القادر لعدي، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017، ص: 333.

2- قد تتخذ الترضية شكل إقرار بالخرق، أو تعبير عن الأسف، أو إعتذار رسمي، أو أي شكل آخر مناسب⁽¹⁾. وفي مجال الضرر البيئي فإن بالإمكان الأخذ بالترضية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، وذلك عندما لا يكون الفعل المنشئ للمسؤولية الدولية قد ترتب عليه أية أضرار مادية يمكن أن تمس المصالح المالية أو الإقتصادية للدولة المتضررة، كما هو الحال في تهاون الدولة في تطبيق القواعد والمعايير الدولية الخاصة بصلاحيات السفن للإبحار مما يشكل مخالفة لإلتزاماتها، وتكون الترضية في هذه الحالة إعلان الدولة مسؤوليتها، وتصحيح موقفها بما يتفق وإلتزاماتها⁽²⁾.

ثانياً: وقف الفعل الضار

من الآثار القانونية الهامة التي يمكن أن تترتب على المسؤولية الدولية هي المطالبة بوقف الفعل الضار، وهو لا يتصور إلا في الحالات التي يكون فيها السلوك الضار بالدولة الأخرى دائماً ومستمر في الإضرار بحقوق ومصالح الدول الأخرى.

كما أن المطالبة بوقف الفعل الضار قد تنصرف إلى وقف النشاط غير المشروع أو وقف خرق الإلتزام الدولي من قبل الدولة المسببة للضرر، كما قد ينصرف إلى وقف النشاط المشروع المسبب للضرر⁽³⁾. وذلك منعا لإستمرار الضرر وتفاقمه، وذلك قبل اللجوء إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر البيئي، فقد تحتاج هذه المسألة إلى مدة معينة من الزمن؛ لتحقيق النتائج المترتبة عليها، فوقف النشاط الضار بالبيئة يكون ضروريا عندما يلحق ضرر بشخص ما⁽⁴⁾.

وفي مجال دراستي، وهو الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، أجد أن هذا الإلتزام إستمد مصدره من مجموعة من الواجبات القانونية الإتفاقيه والعرفية الرامية إلى حماية البيئة البحرية من هذا النوع من التلوث، ولقد سبق وأن تم التعرض لهذه الإلتزامات. وينتج عن إنتهاك هذه الإلتزامات تدهور وتلوث البيئة البحرية، وقد يأخذ إنتهاك تلك الإلتزامات صورة العمل الدولي غير المشروع ذي الطابع المستمر، وكذلك كما في حالة إستمرار الدولة في صب وتفريغ الملوثات الضارة المحضور صبتها في البحار، وتهدف المسؤولية الدولية إلى إضفاء الفعالية على هذه القواعد وإجبار الدول والأفراد على الإلتزام بها وإحترامها، ولذلك فإن أول الآثار القانونية الناتجة عن ثبوت المسؤولية

(1) تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، المجلد الثاني، الجزء الثاني، A/CN.4/SER.A/2001/Add.1، 2001، ص: 137.

(2) محمد عبد الواحد الفار، المرجع السابق، ص: 147.

(3) محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطيرة في ضوء أحكام القانون الدولي، المرجع السابق، ص: 281.

(4) إبراهيم صالح الصرايرة، "مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني"، مجلة الآداب والعلوم الإجتماعية، جامعة السلطان قابوس، المجلد 07، العدد 02، عمان، 2017، ص: 10.

الدولية هو المطالبة بوقف إنتهاك تلك الإلتزامات، لأن الإستمرار في خرق هذه الواجبات يهدد بأفدح الأضرار بالبيئة البحرية وعلى نطاقات واسعة، ولا يقتصر على دولة واحدة وإنما تمتد إلى عدة دول متجاورة، لذا فإن المطالبة بوقف إقتراف مثل هذا التصرف له من الأهمية ما يفوق المطالبة بإصلاح الضرر الناجم عنه.⁽¹⁾

ثالثا: التعويض العيني

يقصد بالتعويض العيني إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الفعل الضار،⁽²⁾ وهو في صورتين مادي وقانوني. ويعني التعويض العيني المادي إعادة الأشياء إلى ما كانت عليه بواسطة إجراءات مادية كإعادة الأشياء التي تم الإستيلاء عليها أو تسليم شخص ما.

أما التعويض العيني القانوني فيعني إتخاذ إجراءات قانونية كتعديل قانون أو إلغائه أو إتخاذ إجراءات جزائية من شخص ما،⁽³⁾ وسار مشروع المسؤولية الدولية على هذا المنوال بإعتماده فكرة التعويض العيني أو كما يسميه (الرد العيني) بوصفه الشكل الأساسي للجبر.⁽⁴⁾

ويهدف التعويض العيني عن الإضرار بالبيئة إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر،⁽⁵⁾ وهذا النوع من التعويض هو الأفضل للبيئة لأنه يعني محو الضرر البيئي فضلا عن السماح بإستعادة البيئة المتدهورة.⁽⁶⁾

أما في صدد خرق وإتلاف وتلويث البيئة البحرية فإن الحكم بإعادة الأحوال إلى ما كانت عليه قبل وقوع التلوث هو أمر ممكن من الناحية الواقعية في كثير من حالات التلوث، كما في حالة إلقاء وطرح النفط الخام في البحار. وفي مثل هذه الحالات من التلوث فإن الحكم في إعادة الأحوال إلى ما كانت عليه مثل إسترداد النفط المنسكب سوف يكون له أثر فعال في الحماية القانونية للبيئة البحرية أكثر من الحكم بالتعويض النقدي عن الأضرار الواقعة بالدولة المضرومة، لأننا إذا تركنا هذه الملوثات في البحار وعاقبنا المسؤول بدفع مبلغ من المال كتعويض عن الأضرار الواقعة، فسوف تمتد الآثار الضارة لتلك الملوثات إلى مساحات واسعة في البيئة البحرية حتى تصل إلى مرحلة لا يمكن السيطرة عليها أو التحكم فيها، ولا يكفي أي تعويض نقدي لإزالة الآثار الضارة المترتبة على إمتداد آثار تلك الملوثات.

⁽¹⁾ صلاح هاشم، المرجع السابق، ص: 325. وللتفصيل حول هذا النوع من التعويض، راجع: ياسر فاروق الميناوي: المرجع السابق، ص: 405 و403.

⁽²⁾ Philippe le Touneau, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz, France, 2004, p: 665.

⁽³⁾ راجع: سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، المرجع السابق، ص: 317، إبراهيم صالح الصرايرة، المرجع السابق، ص: 10.

⁽⁴⁾ تقرير لنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين لعام 2001، المرجع السابق، ص: 155.

⁽⁵⁾ سمير حامد الجمال، المرجع السابق، ص: 317.

⁽⁶⁾ Laurent Neyret, op. cit, p: 11.

ولقد تنبّهت كل من إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 CLC، و FIPOL لسنة 1971،⁽¹⁾ إلى أهمية هذه الصورة من صور التعويض، فقررت تعويض النفقات الناتجة عن إتخاذ إجراءات وتدابير الإنقاذ التي يتخذها مالك السفينة أو تتخذها الدولة، وهي الإجراءات التي تكون ضرورية ولازمة لمنع وقوع الضرر بالبيئة البحرية أو للحد من الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، بما في ذلك إجراءات نظافة الشاطئ وإجراءات إسترداد بقعة النفط، ونفقات إصلاح متطلبات تحلية المياه التي تكون قد تضررت من ذلك التلوث.⁽²⁾

ويتضح مما تقدم، أهمية التعويض العيني بإعتباره صورة من صور التعويض، بإعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه قبل وقوع التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن في الحماية القانونية للبيئة البحرية من هذا النوع من التلوث، وذلك عن طريق إلزام الدولة المسؤولة بإزالة كافة آثار التلوث، أو وقف ما تقوم به من أنشطة أو أفعال تسبب التلوث، ولكن إذا كانت هذه الأضرار النفطية من المتعذر إصلاحها كونها مستحيلة التحقق من الناحية الواقعية، يتعين اللجوء إلى التعويض المالي.

رابعاً: التعويض المالي أو النقدي

في حال تعذر التعويض العيني، فلا يمكن للقاضي سوى الحكم بالتعويض النقدي، حيث أن هذا النوع ذو أهمية خاصة في سد الثغرات التي لا يمكن أن يقوم بها التنفيذ العيني، إذ يؤدي إلى تحقيق جبر الضرر الذي لحق بالمضرور، ويقدر بحسب الضرر المباشر سواء كان الضرر مادياً أو معنوياً، وكما هو الحال بالتعويض عن الضرر المعنوي، سواء أكان الضرر متوقعا أو غير متوقع، وسواء أكان حالاً أم مستقبلاً ما دام محققاً.

ومن الأمثلة على التعويض النقدي،⁽³⁾ ما قضت به محكمة فرنسية على شركة توتال الفرنسية العملاقة للنفط بدفع جانب من التعويضات بقيمة 200 مليون يورو لأطراف مدنية بالإضافة إلى الدولة الفرنسية، بعد أن قامت بالمساهمة في نشطات التنظيف وغيرها.⁽⁴⁾

(1) المادة 07/01 من إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، وكذلك المادة 03/04 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL.

(2) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 417.

(3) فلقد أكد القضاء الدولي في أكثر من مناسبة أن الأثر الذي يترتب على ثبوت المسؤولية الدولية، وهو إلزام الشخص المسؤول بتعويض الضرر الذي حدث للغير، ومن أبرز الأحكام القضائية الدولية التي صدرت في هذا الخصوص: قضية مصنع شورزوف لسنة 1927، حيث أكدت المحكمة الدائمة للعدل الدولية أنه: "من مبادئ القانون الدولي أن إنتهاك الدولة لأحد تعهداتها يتضمن إلزاماً بإصلاح الضرر بطريقة كافية، وأن الإلتزام بإصلاح الضرر هو المكمل الضروري للإخلال بتطبيق إتفاقية ما، وذلك دون الحاجة للنص عليه في نفس الإتفاقية". راجع:

P.C.L.J, Series. A N° 17, 1928, p: 29.

وأيضاً أقرت محكمة العدل الدولية هذا الأثر في قضية مضيق كورفو لسنة 1949، على أنه: "إذا ما ثبتت مسؤولية ألبانيا -وفقاً للقانون الدولي- فالنتيجة المترتبة على ذلك هي إلزامها بدفع تعويض للمملكة المتحدة". راجع:

P.C.L.J, Rapport 1949, p: 23.

(4) محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبترول"، المرجع السابق، ص: 16.

ويعد التعويض ذو أهمية خاصة في سد الثغرات التي لا يمكن أن يفي بها إعادة الحال إلى ما كان عليه، ولذلك فهو أكثر أنماط إصلاح الضرر شيوعاً فهو يؤدي إلى جبر كامل للضرر، وهو نتيجة طبيعية لثبوت المسؤولية الدولية.⁽¹⁾ كذلك يمكن الجمع بين التعويض العيني (إعادة الحال إلى ما كان عليه) والتعويض المالي في الحالات التي يكون فيها التعويض العيني غير كاف لإصلاح الضرر، على أساس أن التعويض العيني لا ينفي أن الدولة المسؤولة قد خالفت قواعد القانون الدولي، ومن ثم فإن التعويض النقدي قد يكون بمثابة جزاء دولي على إرتكاب الأعمال غير المشروعة دولياً، بحيث يكون كافياً لإصلاح الضرر الذي أصاب الدولة المتضررة والمجتمع الدولي معاً.⁽²⁾

كما وتجدر الإشارة إلى أن القاضي الدولي يتميز بنوع من الحرية في تناوله لمسألة تقدير التعويض، وهذا بخلاف القاضي الوطني الذي يلتزم بتطبيق القانون الوطني دون سواه، إلا أن حرية القاضي الدولية يجب أن تراعي مجموعة من الضوابط والقواعد التي أشار إليها الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزو سنة 1928، الذي قرر أن "المبدأ الأساسي النابع من نظرية العمل غير المشروع ذاتها والذي سيتخلص من العرف الدولي وبصفة خاصة من قضاء محاكم التحكيم، أن التعويض يجب وبقدر الإمكان أن يحوى كافة آثار العمل غير المشروع ويعيد الحالة إلى ما كانت عليه لو لم يرتكب هذا العمل، وذلك بتعويض عيني أو دفع مبلغ يعادل قيمة التعويض العيني إذا لم تكن الإعادة العينية ممكنة... وتعويض مالي عن الخسائر التي لا يغطيها التعويض العيني أو ما يقابله، وهذه هي المبادئ التي يجب الغسترشاد بها في تحديد قيمة التعويض الواجب بسبب العمل المخالف للقانون الدولي".⁽³⁾

وبناء على ذلك يخضع تقدير التعويض للمبادئ والقواعد التالية:

- يتم تحديد التعويض المالي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام الذي يحكم العلاقة بين الدولة المدعية والدولة المدعى عليها، وليس القانون الداخلي لأي من الدولتين.
- يتم تقدير الأضرار المباشرة بواسطة تقدير جوانب الضرر أو من خلال المقارنة مع مشروع مماثل يوجد في نفس ظروف المشروع الضار، وعند تقدير التعويض يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار فوات الكسب.
- أيضاً تقدير أهمية وخطورة الضرر عند تقدير التعويض، وإن كان هناك رأي آخر يرى بأن نأخذ في الاعتبار قيمة الضرر وقت حدوثه، ويجب أن يحوى التعويض المالي كافة الآثار المترتبة على العمل الضار دون نقصان أو زيادة.

(1) معمر رتيب عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، المرجع السابق، ص: 482.

(2) محمد بواط، "التعويض النقدي كصورة من صور جبر الضرر البيئي - حالة الضرر البيئي العابر للحدود-"، مداخلة مقدمة لليوم الدراسي حول "نظام التعويض عن الأضرار البيئية"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسينية بن بوعلي، الشلف، 18 ماي 201، ص: 03، وراجع أيضاً: ياسر فاروق المناوي، المرجع السابق، ص: 411.

(3) محمد بواط، "التعويض النقدي كصورة من صور جبر الضرر البيئي - حالة الضرر البيئي العابر للحدود-"، المرجع السابق، ص: 07، وراجع أيضاً:

- تعويض المكاسب الفائتة ما دامت هذه المكاسب متوقعة وفق المجرى العادي للأمر، وليست إحصائية،⁽¹⁾ فضلا عن إدخال الفوائد اللازمة.

نظرا لأن التعويض وجب أن يغطي كافة الآثار الضارة المترتبة على العمل غير المشروع، ولذلك فإن الدولة المسؤولة تلزم بدفع الفوائد عن قيمة التعويض، وذلك حتى يوم أداء التعويض بالكامل. وقد تم تأكيد ذلك من خلال الحكم الصادر في قضية "مصهر ترايل"، حيث ألزم الحكم كندا بتقديم مبلغ التعويض وبفائدة قدرها 6% عن كل سنة تأخير في دفع التعويض منذ تاريخ إعلان الحكم.⁽²⁾

وهناك ظروف أخرى يمكن وضعها في الاعتبار عند تقدير التعويض، وذلك من خلال التمييز بين المسؤولية القائمة على المخاطر وبين المسؤولية القائمة على الخطأ، ففي الحالة الأولى يمكن النظر في وجود حد عندما تكون هناك أضرار كوارثية، ولكن في الحالة الثانية يبدو من الصعب القول بأن قانون التعويض الكامل يتضمن إستثناء،⁽³⁾ وهذا ما جعل الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الذي تسبب فيه السفن تتجه في نصوصها إلى فرض مبدأ مسؤولية الملوث المحددة في مبلغ معين، مع إختلافها في مقدار التعويض المحدد بالنظر إلى إختلاف حجم الأضرار ونوع التلوث على نحو ما تم تبيانه سابقا.

ولعل صور التعويض الثلاثة - السابق ذكرها - لم تعد تتلاءم مع التطورات الحديثة في قانون البحار، خاصة بالنسبة لقواعد تقييم الضرر، وكذا بالنسبة للتعويض العيني والمالي، ذلك أن الأضرار التي يمكن أن تترتب على كارثة بحرية واحدة، قد تفوق في آثارها وإنتشارها ما لا يمكن أن يحظر على بال، وبالتالي فإن الإستمرار في تطبيق القواعد الحالية، قد يصطدم بعجز الدولة المسؤولة عن الوفاء بمسؤوليتها الدولية إتجاه الأضرار الناتجة عنها... بل ومن المؤكد أن الدول النامية جميعها سوف تقف عاجزة عن تحمل تبعة مسؤوليات التلوث، حيث لم تحصل تلك الدول بعد على التجهيزات والإمكانات اللازمة لرصد التلوث والوقاية منه ومكافحته، وهي أمور تدخل في صميم مسؤولياتها الدولية إتجاه حماية البيئة البحرية، ولذلك فمن الضروري الأخذ بعين الإعتبار تلك الدعوة الهامة إلى "تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية

(1) وهذا ما أفتره محكمة التحكيم في قضية الأموال البريطانية في المنطقة الإسبانية في مراكش، حيث إعتبرت أن الخسائر المحتملة لا تشكل ضرا مباشرا ولا يعوض عنها بالتالي إلا إذا كان هذا الإحتمال ممكن التحقق وفقا للمجرى العادي للأمر، وهو ما تم تأكيده أيضا في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة السابق في قضية مصنع شوزرف على مبدأ تعويض المكاسب الفائتة، حيث قرر: "أن الخسائر المحتملة لا تغطيها الإعادة العينية أو التعويض المالي، ويجب أن يؤخذ في الحسبان عند تقدير التعويض المكاسب المتوقعة وفقا للتطور العادي والطبيعي للأمر. راجع:

R.C.P.J.I, Serie AN° 17, 1928, p:53.

(2) معمر تيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة ومكافحة ظاهرة التلوث، المرجع السابق، ص: 137.

(3) صلاح عبد الرحمان الحديثي، المرجع السابق، ص: 141.

والإلتزامات الناجمة عنها، من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه، وتسوية المنازعات المتصلة"، وكذا التعاون - حيثما يكون ذلك مناسباً - في "وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف مثل التأمين الإجباري - أو صناديق التعويض".⁽¹⁾

المطلب الثاني: دفع المسؤولية عن أضرار التلوث النفطية وإجراءات الحصول على التعويض

قبل التطرق لإجراءات الحصول على تعويض الأضرار النفطية التي تسبب فيها السفن، كان ولا بد تناول حالات الإعفاء من المسؤولية التي أقرتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، ومدى إمكانية الإستناد عليها ودفعها، وذلك وفقاً لما يلي:

الفرع الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار النفطية

رأينا سابقاً أن النظام الذي أقرته إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، عن المسؤولية هو نظام المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة، وفي مقابل ترتيب المسؤولية على عاتق مالك السفينة نصت على حالات يمكن أن يعفى فيها المالك من مسؤوليته، وهي نفس الحالات التي تبناها بروتوكول لسنة 1992 المعدل للإتفاقية السابقة،⁽²⁾ وتمثل هذه الحالات فيما يلي:

الحالة الأولى: وقد نصت عليها الإتفاقية،⁽³⁾ بقولها: "يعفى المالك من مسؤوليته إذا برهن على أن الضرر قد نتج عن عمل من أعمال الحرب أو العدوان المسلح أو الحرب الأهلية أو عن عصيان مسلح". وفي هذه الإتفاقية ساوت بين أعمال الحرب والعدوان والعصيان المسلح، ونفس هذا الإعفاء نص عليه بروتوكول سنة 1992 المعدل لهذه الإتفاقية،⁽⁴⁾ ويمكن تبرير هذا الإعفاء على أنه ليس من الإنصاف أن نضع على عاتق المالك التكاليف المرتفعة جداً للتأمين ضد مخاطر أعمال الحرب، حيث أن ذلك سيكون لديه إنعكاس خطير على أجرة نقل البترول عبر البحار، وعلى كل حال فليس من المعتاد دفع تعويض عن التحطيم أو التدمير أو فقد الحياة الإنسانية الناجم عن عمل من أعمال الحرب، ولذلك فلا يوجد سبب لعمل إستثناء في خصوص الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي.⁽⁵⁾

ولا يشترط في أعمال الحرب طابع أو شرط خاص، وإنما يكفي أن يثبت الشخص أن الضرر قد وقع نتيجة عمل من هذه الأعمال العدوانية، وخير مثال يمكن أن نسوقه في ذلك التلوث الناتج عن حرب الخليج سنة 1990، حيث

(1) محمد الفار عبد الواحد، المرجع السابق، ص: 147.

(2) المادة 02/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 02/03 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(3) المادة 02/03، أ من الإتفاقية نفسها لسنة 1969 CLC.

(4) المادة 02/03، أ من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(5) كما عملت كل من إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية لأضرار التلوث بوقود السفن الزيتي (المادة 03/03، أ)، وإتفاقية لندن لسنة 1996 بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة (المادة 02/07 و 03)، على تبني نفس حالات الإعفاء في كل من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها.

أثبتت الإحصائيات أن كمية البترول التي تسربت في مياه الخليج العربي في حرب الخليج وصلت إلى 11 مليون برميل من النفط.⁽¹⁾

الحالة الثانية: الإعفاء في حالة "وجود ظاهرة طبيعية ذات طبيعة إستثنائية لا يمكن تلاشيها أو مقاومتها"⁽²⁾ وهذه الحالة تتماثل مع حالة القوة القاهرة، وتتماثل مع أعمال القضاء والقدر "Act of God" في القانون الأنجلوسكسوني، ويشترط لهذا الإعفاء أن يكون الحادث قد نتج عن ظاهرة طبيعية، وبذلك فإن كل حادث ينتج عن تدخل الإنسان لا يدخل ضمن هذه الحالة، ويجب أن تكون الظاهرة الطبيعية من طبيعة إستثنائية، أي أن تتضمن درجة عالية من الخطورة، وعلى ذلك يجب أن تكون السفينة قادرة على مواجهة مخاطر البحر.⁽³⁾

وتتطلب المحاكم في أغلب الأحيان أن يكون للعاصفة القوية طابع عدم التوقع وعدم المقاومة، كما تتطلب أن تكون السفينة قد إتخذت جميع الإحتياطات الضرورية قصد مواجهتها، ومن ذلك ما قضت به محكمة النقض الفرنسية من أن الإعصار لا يشكل حالة القوة القاهرة طالما أنها كان بالإمكان دفعه بإتخاذ إحتياطات من لدن مالك السفينة لإجتناّب الإعصار، وبالتالي فإن مسؤولية التصادم تقع على عاتق كل من السفينة والزورق.

وفي نفس السياق قضت المحكمة التجارية بلوهافر بإنعدام القوة القاهرة نظرا لأن الطاقم الذي صدر منه الخطأ، وهو عدم ربط السفينة ربطا كافيا، وأيضا قلة الحراس، وأن العاصفة كانت تهب منذ ستة أيام، وهذه مدة كافية لأفراد الطاقم لإتخاذ الإحتياطات المطلوبة، وقد تم تأييد هذا الحكم من قبل محكمة الإستئناف Rouen، ومحكمة النقض الفرنسية حيث بينا أن هذا الحكم كان معللا تعليلا صحيحا.⁽⁴⁾

الحالة الثالثة: يعفى مالك السفينة من مسؤوليته في حالة "الضرر الذي ينتج كلية عن تصرف شخص آخر كان قد تصرف أو إمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر"⁽⁵⁾ ويشترط لإعفاء المالك في هذه الحالة شرطان:

1- يجب أن يكون الضرر قد حدث كلية بواسطة عمل أو إمتناع عن عمل صدر عن طرف ثالث، ويعني ذلك أنه من الواجب ألا يكون هناك إهمال من جانب السفينة البترولية.

2- أن يتصرف الطرف الثالث أو يمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر، ويعني ذلك أن إهمال طرف ثالث لا يشكل مبرر لإعفاء المالك من مسؤوليته. ففي حالة وقوع التصادم بين سفينة شحن وناقلة بترولية ينتج عن إهمال سفينة الشحن

(1) صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص: 298.

(2) المادة 02/03، أ من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(3) وإن كانت المادة 02/03، أ من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، لم تتضمن النص على القوة القاهرة، ولكن يمكن إدراجها ضمن الظروف الإستثنائية التي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها.

(4) ملك شقلم، المرجع السابق، ص: 262.

(5) المادة 02/03، ب من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 02/03، ب من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.

وحدها، فإن مالك السفينة يظل مسؤولاً في إطار إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، وحقه في الرجوع على الطرف المهمل يكون حقا وهما إذا كانت السفينة المسؤولة قليلة القيمة أو كان مالكيها غير مقتدر ماليًا، وفي هذه الحالة من حالات الإعفاء، يجب أن يتصرف الطرف الثالث أو يمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر، ويجب الأخذ في الاعتبار لنية إحداث التلوث أو الضرر.⁽¹⁾

الحالة الرابعة: يعفى المالك من مسؤوليته إذا نتج الضرر كلية عن إهمال أو أنشطة ضارة أخرى صادرة عن حكومة أو عن سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الإشارات أو عن تقديم المساعدات الملاحية الأخرى في ممارسة هذه الوظيفة.⁽²⁾ وتثور هذه الحالة عندما ينتج الضرر كلية عن تصرف أو عمل حكومة، وتعتبر هذه الحالة للإعفاء أكثر إمتداداً من الحالة السابقة عليها، والخاصة بتصرف ثالث بنية إحداث الضرر، حيث تشمل هذه الحالة الإهمال الصادر عن الحكومة وليس فقط التصرف المتعمد. ولا تمثل هذه الحالة أي ضرر أو خسارة للمضروبين، ذلك أنه إذا ثبت صدور الإهمال عن حكومة فإن هذه الحكومة هي التي يتعين عليها أن تدفع التعويض إلى المضروبين، ولا تثور في هذه الحالة مخاطر عدم المقدرة المالية على دفع التعويض.

ولقد تم إنتقاد هذه الحالة للإعفاء على إعتبار أن مجرد إهمال بسيط يمكن أن يطرأ من جانب دول العالم الثالث يؤدي إلى إعفاء مالك السفينة الذي يكون في الغالب من الدول الصناعية المتحضرة من كل مسؤولية عن تعويض الضرر الواقع، وفي هذه الحالة تكون دولة الميناء - التي تكون في الغالب من ضحايا التلوث - هي المسؤولة عن تعويض الضرر الواقع لمجرد إهمال بسيط من طرفها، وكان من الواجب ألا تعتبر هذه الحالة من حالات إعفاء المالك من المسؤولية، وإجبار مالك السفينة على إصلاح الضرر، وله أن يرجع على الدولة بعد ذلك بمقدار مساهمة خطئها في وقوع الضرر، وليس بتحميلها له كلية كما يظهر من الإتفاقية،⁽³⁾ وفيما يتعلق "بالسلطات الأخرى" فتشمل الأجهزة أو الأعضاء المستقلة أو الخاصة التي تعهد إليها بعض الحكومات بدور الصيانة وتقديم المساعدات البحرية.

الحالة الخامسة: يعفى المالك من مسؤوليته كذلك إذا أثبت أن ضرر التلوث نتج كلياً أو جزئياً نتيجة لتصرف المضروب، وسواء كان عن هذا الضرر - من فعل أو إهمال متعمد سبب ضرر لفاعله، أو إهمال هذا الشخص فيكون للمالك أن يدرأ كلياً أو جزئياً المسؤولية عن نفسه إتجاه هذا الشخص. وتتميز هذه الحالة من الحالات السابقة بأن المالك

(1) يوسف معلم، المرجع السابق، ص: 227.

(2) المادة 02/03، س من إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، المادة 02/03، ج من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(3) ثارت مشكلة في السويد سنة 1980 على إثر غرق ناقلة بترولية سوفيانية وتعلقت بمعرفة ما إذا كانت الإدارة السويدية أخطأت عندما لم تقم بعمل خرائط جغرافية صحيحة للملاحة البحرية؟ وقد أجابت المحكمة العليا في السويد في 13 يناير 1983 بالإيجاب حيث أن خرائط الملاحة البحرية هي مساعدات بحرية ضرورية للملاحة البحرية. للتفصيل راجع:

Rapport annuel 1987: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p: 18 et 19.

يمكن أن يعفى جزئياً من مسؤوليته في الحالة الأخيرة، كما أنه لا يحتج بها إلا في مواجهة المضرور المخطأ، ولكن مالك السفينة يظل مسؤولاً أمام كل الضحايا الآخرين.

لا تقدم أي مطالبة عن ضرر التلوث إلا ما يتمشى مع هذه المعاهدة، ولا تقدم أي مطالبة بضرر التلوث تندرج في هذه الإتفاقية، أو خلاف ذلك ضد العاملين أو وكلاء المالك.⁽¹⁾

الفرع الثاني: إجراءات الحصول على التعويض

يتعين على الطرف المضرور إتباع عدد من الإجراءات للحصول على تعويض عن الأضرار النفطية التي أصابته، ومن بين هذه الإجراءات تحديد الإختصاص القضائي المختص بالنظر في دعوة التعويض. ويشير الفقه في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية الناشئة عن التلوث عبر الحدود، بتفضيل الأطراف المتنازعة التسوية القضائية الداخلية على التسوية القضائية الدولية، حيث أنها الأكثر سرعة وأماناً من الطرق غير المضمونة للتسوية السلمية للمنازعات،⁽²⁾ القضائية وغير القضائية المعروفة في القانون الدولي.

وإنطلاقاً مما سبق، سنبحث عن الإختصاص القضائي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري النفطي، مفرقين في ذلك المنازعات التي يكون أطرافها جميعاً من الدول أو أشخاص القانون الدولي، وبين المنازعات التي يكون أطرافها من الأشخاص الخاصة الطبيعيين أو الاعتباريين، لتأثير ذلك على نوع الجهة التي ينعقد لها الإختصاص بفض النزاع، وذلك فيما يلي:

أولاً: الإختصاص القضائي الدولي

يستطيع أطراف النزاع من أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية إذا قبلوا ولايتها، وفقاً للقواعد المنظمة لإختصاص المحكمة، ومن ناحية أخرى يمكن للمحكمة أن تفصل في المنازعات البيئية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة.⁽³⁾ ومن الإتفاقيات الدولية التي منحت الإختصاص للمحكمة بفض

(1) أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص: 126.

(2) أشارت العديد من الإتفاقيات الدولية، العالمية والإقليمية اللجوء إلى الوسائل السلمية (المفاوضة، التحقيق، الوساطة، والتوفيق) لفض منازعاتها المتعلقة بتطبيق وتفسير أحكام إتفاقيات مكافحة التلوث والتعويض عنها، فلقد نصت على سبيل المثال إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بموجب المادتين 283 و 284 اللجوء إلى المفاوضة والتحقق، أيضاً المادة 13 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، والمادة 10 من إتفاقية ماربول 78/73، وأيضاً الفصل الأول من ملحق إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث البحرية النفطية.

(3) لقد نظرت محكمة العدل الدولية في عدة قضايا متصلة بالبيئة، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وجاء التدخل غير المباشر للمحكمة في المجال البيئي في عدة قضايا، أهمها قضية قناة كورفو بين المملكة المتحدة وألبانيا سنة 1949، وأيضاً قضية التجارب النووية الفرنسية لسنة 1973، قضية صيد الحيتان في القطب الجنوبي لسنة 2014، وغيرها من القضايا الأخرى. للتفصيل راجع: خديجة بن قطاق، "تسوية =

المنازعات التي تثور بخصوص تفسيرها أو تطبيقها، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث نصت على مايلي: "تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو إنضمامها إليها في أي وقت بعد ذلك حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها...".⁽¹⁾

كما تضمنت إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL،⁽²⁾ وإتفاقية هلسنكي لسنة 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق،⁽³⁾ من إمكانية رفع دعوى المسؤولية بتعويض الأضرار الناشئة عن التلوث البيئية، ومن يقرر البعض، وبوجه عام أن إعطاء الإختصاص للمحكمة يبدو أكثر قبولا ومنطقية من إحالة النزاع إلى لجان خاصة للفصل فيه. ومن بين الأحكام المستحدثة في قانون البحار الجديد الحكم الخاص بإنشاء المحكمة الدولية لقانون البحار، ومقرها بمدينة هامبورج بالنمسا،⁽⁴⁾ وتختص هذه المحكمة بنظر المنازعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية ومكافحة تلوثها، وما يتبع ذلك من مشكلات، فقد نصت المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة على أنه: "يشمل إختصاص المحكمة جميع المنازعات وجميع الطلبات المحالة إليها وفقا لهذه الإتفاقية وجميع المسائل المنصوص عليها تحديدا في أي اتفاق آخر يمنح الإختصاص للمحكمة".

وتتميز المحكمة الدولية لقانون البحار بالمقارنة بينها وبين محكمة العدل الدولية، نجد أن هذه الأخيرة لا تنظر سوى المنازعات بين الدول وأشخاص القانون الدولي، فلا يجوز لغير الدول المثول أمامها،⁽⁵⁾ أما المحكمة الدولية لقانون البحار وفقا لنص المادة 20 من نظامها الأساسي، يمكن أن تختص المنازعات أشخاص أخرى غير الدول والمنظمات الدولية،⁽⁶⁾ فاللجوء إليها متاح للكليات من غير الدول الأطراف، وكذا الدول أو المنظمات الدولية غير الأطراف في الإتفاقية، ومؤسسات الدولة والكيان الخاصة، أي في كل حالة منصوص عليها صراحة في الجزء الحادي عشر،⁽⁷⁾ وفي أي قضية تحال

= المنازعات الدولية للبيئة - دراسة تطبيقية لمحكمة العدل الدولية -، مجلة القانون تصدر عن معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي

أحمد زبانه، المجلد 07، العدد 02، غيليزان، 2018، ص: 208-214.

(1) المادة 01/287 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) المادة 13 من إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL.

(3) المادة 02/18 من إتفاقية هلسنكي لسنة 1974 الخاصة بحماية البيئة البحرية لبحر البلطيق.

(4) المادة 01 من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

(5) كاتية قرماش، "تنزع الإختصاص بين المحاكم الدولية في مجال قانون البحار: واقع ينتظر حلا"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة

زيان عاشور، المجلد 10، العدد 04، الجلفة، ديسمبر 2017، ص: 418.

(6) حسن هاشمي، "الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، تصدرها كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة حمة لخضر، العدد 16، جامعة الوادي، جوان 2017، ص: 285.

(7) حسن هاشمي، المرجع السابق، ص: 286.

إلى المحكمة الدولية لقانون البحار وفقا لأي إتفاق آخر يمنح الإختصاص للمحكمة ويقبله جميع الأطراف في الإتفاقية،⁽¹⁾ وتعتبر القرارات التي تصدرها قطعية، وعلى جميع الأطراف في النزاع الإمتثال لها.⁽²⁾

ثانيا: الإختصاص القضائي الوطني

رغم أن المنازعات البيئية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار البيئية في غالبها ذات طبيعة دولية، فإن هذا لا يمنع الدعوة إلى تقرير إختصاص القضاء الوطني بالفصل فيها، بل إن الرأي يتجه إلى أن المحاكم الوطنية لدولة معينة تبدو ملائمة تبدو ملائمة للإختصاص بتلك المنازعات، لعدة إعتبارات منها أن القضاء الوطني يوفر الوقت في مشكل الإتفاق حول تشكيل هيئة التحكيم والإجراءات الواجب إتباعها أمامها، وإختبار القانون الواجب التطبيق، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن القضاء الوطني هو السلطة المختصة بتنفيذ وتطبيق القوانين الوطنية المتعلقة بحماية البيئة، وهي بذلك تبدو مكملا جوهريا للأحكام الدولية المقررة في الإتفاقيات الجماعية أو الثنائية.⁽³⁾

وتتجه بدورها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، اللجوء إلى المحاكم الوطنية لتسوية دعوى المسؤولية والتعويض عن هذا النوع من التلوث، على نحو ما يلي:

1- المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض

قررت الإتفاقية السابقة، إختصاص محكمة موقع تحقق الضرر بنظر الدعوى، فحينما ينتج حادث تلوث نفطي أضرارا في البحر الإقليمي أو في المنطقة الإقتصادية الخالصة، لدولة متعاقدة أو لأكثر من دولة متعاقدة، أو حينما يتم إتخاذ تدابير الإنقاذ لمنع أو تخفيف أضرار هذا النوع من التلوث، على إقليم أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة الإقتصادية الخالصة لتلك الدولة، ولا يمكن تقديم طلب التعويض إلا أمام محاكم هذه الدولة المتعاقدة، ويجب أن يعلن المدعى عليه في خلال مدة مناسبة من إقامة هذه الطلبات.⁽⁴⁾

ويبدو هذا الحل الذي أقرته إتفاقية بروكسل حلا منطقيًا في الوقت الذي تكون فيه الإتفاقية واجبة التطبيق على كل الأضرار الواقعة على إقليم أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، بصرف النظر عن العلم الذي ترفعه السفينة مرتكبة الحادث، كما يشكل ذلك ميزة للمضرور الذي سوف يرفع دعواه أمام محكمة إقليم الضرر دون أن يجبر على التوجه أمام محاكم دول أخرى، بيد أن منح الإختصاص لمحاكم موقع تحقق الضرر يهدد بوصف هذه

⁽¹⁾ وهناك العديد من الإتفاقيات الدولية التي على صلة بإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي تنظم حماية البيئة البحرية، وهي الإتفاقيات التي سبق وأن تم دراستها في العديد من المواضيع، والمتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن.

⁽²⁾ محسن أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، المرجع السابق، ص: 426، وراجع أيضا: حسن هاشمي، المرجع السابق، ص: 299.

⁽³⁾ By Jan Schneider, World public order of environment in international ecological law and organisation, london, 1979, p: 193.

⁽⁴⁾ المادة 01/09 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 01/09 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.

المحاكم بعدم الإنصاف أو التجرد وبعدم الحياد، ولكن يبدو أن هذا الحل هو الأفضل حتى يتم إنشاء محكمة دولية ترفع أمامها الدعوى.

ولإمكانية تفادي هذا النقد السابق لإختصاص محكمة إقليم الضرر، يذهب جانب من الفقه إلى إلزام المحكمة باستخدام فريق من ثلاثة خبراء، يكون الأول مندوب عن الدولة المضرومة، ويكون الثاني نائبا عن دولة علم السفينة، ويكون الثالث مندوبا عن OMI.

كما تختص نفس المحاكم بنظر دعاوى التعويض المقدمة من FIPOL، فقد نصت إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، على أنه: "لا يمكن رفع دعوى تعويض ضد الصندوق... إلا أمام القضاء المختص طبقا للمادة التاسعة من إتفاقية 1969..."⁽¹⁾، ويجب على كل دولة طرف في الإتفاقية أن تنص على إختصاص قضائها بنظر مثل هذه الدعوى، وإذا كانت هناك محكمة مختصة بالفعل في دعوى التعويض ضد المالك، فلا يمكن إختصاص أو إستحضار الصندوق إلا أمام هذه المحكمة، ولكن يظهر إخفاق هذا النص عندما يحدث الضرر في إقليم أكثر من دولة وينتج عن حادث واحد، وهنا تكون محاكم كل دولة من الدول التي حدث فيها الضرر مختصة بالحكم في الدعوى، وذلك نواجه هنا نوع من التنازع الإيجابي.

وكان البعض قد تقدم بإقتراح في هذا الصدد يرمي إلى جعل المحكمة الوحيدة المختصة في مثل هذه الحالة هي أول محكمة رفعت أمامها الدعوى. ولكن يظهر قصور هذا الإقتراح في الفرض الذي تكون فيه دولة المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى ضد المالك غير طرف في إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، ويترتب على ذلك عدم إستطاعة إستدعاء صندوق التعويض أمام محاكم هذه الدولة، وهذا الفرض يمكن أن يظهر في الحالة التي ينتج فيها حادث واحد أضرارا في دولتين، وتكون الدولة الأولى (أ) طرف في إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 CLC، و لسنة 1971 FIPOL، بينما تكون الدولة الثانية (ب) طرف فقط إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، في حين أن الدعوى ضد المالك كانت قد رفعت أمام محاكم الدولة (ب)، وعلى ذلك فلا يمكن إستدعاء الصندوق أمام محاكم الدولة (ب)، ونتيجة هذا الوضع فإن المالك أو المضرورين لن يتمكنوا من إستدعاء الصندوق أمام نفس المحكمة، وسوف يظهرون إلى رفع دعوى أخرى أمام محاكم الدولة (أ)، أو أمام محاكم الدولة التي يوجد بها مقر صندوق التعويض.⁽²⁾

(1) حيث أحالت المادة 01/07 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، بصيغتها المعدلة من المادة نفسها من إتفاقية FIPOL لسنة 1992، على المادة 01/09 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بصيغتها المعدلة من المادة نفسها بموجب البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

(2) أحمد أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 388 و 389.

ومما هو جدير بالذكر أن الإختصاص من المنصوص عليه في إتفاقيتي بروكسل السابقتين، هو إختصاص عام، أي أنه لا يسند إختصاص على محكمة محددة من محاكم موقع الضرر، ولكنه لا يسنده إلى كل محاكم الدولة التي وقع فيها الضرر، أما تحديد المحكمة المختصة داخليا بنظر دعوى التعويض، فهذا أمر متروك لتنظيمه للتشريع الداخلي لكل دولة.

2- مواعيد رفع الدعوى

حددت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، ميعاد رفع دعوى التعويض ضد مالك السفينة بثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر،⁽¹⁾ وهو نفس الميعاد الذي تم النص عليه في إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، بشأن رفعها ضد الصندوق الدولي للتعويض.⁽²⁾ وفي كل الأحوال لا يمكن رفع أية دعوى أمام القضاء بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث الذي أنتج الضرر، ولكن إذا وقع الحادث على عدة مرات فإن ميعاد السنوات الستة يحسب بداية من تاريخ وقوع أول مرحلة.⁽³⁾ وسبب هذا التحديد هو الرغبة في عدم ترك مالك السفينة أو صندوق التعويض مدة طويلة من الزمن معرضا فيها لتقديم دعاوى التعويض هذه، حيث أنه يكون من الصعب في مثل هذه الحالات إقامة علاقة السببية بين الحادث وبين الضرر الناجم، وسوف تكون هذه العلاقة محل منازعة من الأطراف، ولكن هذا الميعاد تتضح عدم عدالته في الحالة التي يحدث فيها الضرر بعد مرور السنوات الستة المنصوص عليها، ولا يمكن إعتبار هذه الحالات نادرة.⁽⁴⁾

وتثير هذه المواعيد مشكلة أخرى، وهي الحالة التي يمر فيها كلا المواعدين في وقت واحد، خاصة إذا علمنا أن عدم الحصول على التعويض الكامل أو الجزئي شرط لإثارة مسؤولية الصندوق، فسوف يكون المضرور مهددا بتجاوز الثلاث سنوات، وفي هذه الحالة يكون من الأحوط أن يستحضر المضرور الصندوق أمام المحكمة تحت نظام الإجراء التحفظي، كما يمكن القول بأن تقديم الدعوى طبقا لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، بوقف الأجل المنصوص عليه في إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، وهذا التفسير غير مستبعد من المادة 08 من الإتفاقيتين الأخيرتين.⁽⁵⁾

3- تنفيذ الحكم الصادر بالتعويض

حيثما يتم قبول دعوى التعويض، وتحديد ذلك المبلغ بواسطة المحاكم المختصة يجب على المدعى عليه أن يعرض المدعى طبقا للأحكام الصادرة في القضية. وقد نصت على هذا الحكم كل من إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 CLC و

(1) المادة 08 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة نفسها من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.

(2) المادة 06 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، والمادة نفسها من إتفاقية FIPOL لسنة 1992.

(3) المادة 08 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة نفسها من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المادة 02/06 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL.

(4) فقد نتجت بقعة زيت سوداء في سنة 1975 عن حطام سفينة صهريجية كانت قد غرقت أثناء الحرب العالمية الثانية.

(5) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 390.

FIPOL لسنة 1971، حيث قررتا أن كل حكم واجب النفاذ في دولة الأصل، ويكون الحكم واجب النفاذ حيثما لا يمكن أن يكون محلا لطعن عادي على الإطلاق يكون معترفا به ومقبول في كل دولة أخرى متعاقدة، بإستثناء ما إذا كان الحكم قد تم الحصول عليه بالتزوير أو الغش أو إذا لم يكن المدعى عليه قد أعلن في أجل مناسب ولم يستطيع أن يقدم دفاعه⁽¹⁾، والحكم يكون واجب النفاذ عندما يكون قد إستوفى إجراءات الأمر بالتنفيذ، وإجراءات منع الحكم الأمر بالتنفيذ لا يمكن أن تسمح بمواجهة موضوع الدعوى.

وعلى ذلك يلزم توافر شرطين للإعتراف بتنفيذ الحكم الصادر من محاكم دولة متعاقدة في داخل دولة أخرى طرف في الإتفاقية، وهما: غياب أو إنتفاء الغش أو التزوير، وإحترام حق الدفاع. وعلى ذلك فإذا تم إدانة المدعى عليه في دولة متعاقدة يمكن إتخاذ الإجراءات التنفيذية في مواجهته لإجباره على الوفاء بالتزاماته، وعلى العكس من ذلك إذا كان المدعى عليه لا يمتلك أية أموال إلا في دولة أخرى ليست طرفا في الإتفاقية، فإن الحكم سيصبح غير معترف به، وغير نافذ طبقا للمادة 01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والمادة 08 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL، ولكن ينفذ الحكم عند اللزوم طبقا لقواعد القانون العام لتلك الدولة الأخرى غير المتعاقدة.

ومن ناحية أخرى فإن إدانة مالك السفينة المحدث للتلوث هي دولة غير طرف في الإتفاقية، وكانت السفينة تحمل علم دولة غير طرف في الإتفاقية في نفس الوقت، هذا الحكم مهدد بأن يظل عديم الجدوى وبدون تنفيذ، وقد قررت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، إنطباقها على الأضرار الناجمة عن تلوث إرتكبته سفن دولة غير متعاقدة، ولكنها لم تنص على أساليب وطرق التنفيذ الفعلي للأحكام الصادرة بالتعويض عن مثل هذه الأضرار⁽²⁾.

المطلب الثالث: أنظمة الضمان المقدمة في مجال التلوث النفطي من السفن

كان لزاما على المشرع الدولي، وقد حدد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي ببلغ معين، أن يكفل حماية المضرورين من التلوث من مخاطر إعسار هذا المالك، ويضمن لهم الحصول على مبلغ التعويض في مثل هذه الحالة، وبغرض تحقيق هذا الهدف، فقد تطلبت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، من إلزام مالك السفينة بعمل تأمين إجباري لتغطية مسؤوليته من جهة (الفرع الأول)، والعمل من جهة أخرى على إنشاء صناديق التعويضات، والتي تمثل حدا لمسؤوليته طبقا لأحكام الإتفاقيات الدولية المعنية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التأمين الإجباري

إن فكرة الإلزام بالتأمين قامت على هدف أساسي، وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، ولذلك فإن بروتوكول لسنة 1992 كشأن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC،

(1) المادة 10 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، المادة 08 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971.

(2) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 391.

المعدل لها قد تبني نظام التأمين الإجباري، وهذا النظام لا يتم فرضه على كل السفن الناقلة للنفط في شكل شحنه، ولكنه يفرض على سفن معينة في ضوء الكمية التي تنقلها، وبذلك فوضع هذا النظام موضع التنفيذ يخضع لقواعد خاصة (أولاً)، إلا أن شركات التأمين التجارية غالباً ما ترفض تغطية هذه المخاطر نظراً لجسامتها، مما دفع الأمر بمجهزي السفن الإنخراط في جمعيات التأمين التعاوني (ثانياً).

أولاً: الإلتزام بإجراء التأمين الإيجابي

إن فكرة التأمين الإيجابي للمسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري النفطي ليست بفكرة جديدة في القانون الدولي، بيد أن تطبيقها يعد نادراً في هذا المجال.⁽¹⁾ وقد دار جدل واسع حول هذه الفكرة منذ إنشائها، وخلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر 1969، وظل هذا الجدل قائماً حول هذه الفكرة أثناء انعقاد المؤتمر إلى أن وجدت في النهاية مكاناً لها بين نصوص المعاهدة.⁽²⁾

وعلى ذلك فقد إعتنق بروتوكول سنة 1992،⁽³⁾ نفس النص الذي كان موجود في إتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، والنص يلزم كل مالك سفينة مسجلة في دولة متعاقدة، وتنقل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كشحنة أن يقدم تأمين أو أي ضمان مالي آخر كضمان بنكي أو شهادة صادرة من صندوق دولي بالمبالغ المحددة في المادة 01/05 لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية.⁽⁴⁾

ونص الإتفاقية لم يقصر الضمان المالي المقدم على عقد تأمين فقط، وإن أيضاً يجوز للمالك أن يقدم شهادة ضمان بنكي أو أي شهادة أخرى مقدمة من أي صندوق دولي للتعويضات، ومن الناحية العملية فلمالك السفينة أن يختار أي من هذه الوسائل ويقدمه، وفيما يتعلق بالضمان البنكي، فإن البنك يعبر عن وجود شخص موسر مالياً ينوب عن شركات الملاحة، ومما لا شك فيه أن الضمان البنكي لن يمنح إلا للشركات الدولية العملاقة، حيث أن البنك لن يقوم بضمان أنشطة صغيرة أو متوسطة من الناحية العملية.⁽⁵⁾

(1) مثال ذلك معاهدة بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية لسنة 1962، ومعاهدة روما الخاصة بالأضرار المتسببة للغير على الأرض بواسطة طائرات أجنبية.

(2) وقد إنقسم هذا الجدل بين رأي معارض لفكرة التأمين الإجباري، وحججه كانت قائمة على عدم قدرة أسواق التأمين على تغطية الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالنفط تغطية كاملة مع صعوبة تحديد الأقساط المطلوبة، وبين رأي مؤيد لهذه الفكرة كون أن هذا النظام هو الأكثر تمثيلاً من الناحية الفنية مع تبني مسؤولية موضوعية في مجال التلوث البحري، راجع:

Martine Remond Guillaud, Droit maritime, Edition A, Pedone, Paris, 1998, p: 326, et voir aussi : VG. Viney, "La faute de la victime d'un accident corporel la present et l'avenir", J.G.P, 1984, p: 115.

(3) المادة 01/07 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC.

(4) محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 339.

(5) للتفصيل بهذا الشأن، راجع: =

وفيما يتعلق بالتأمين فإن شركات التأمين المعتمدة هي التي تتولى تسجيل شهادات التأمين، بينما تتولى الدولة عملية تسليم الشهادة. وعلى ذلك، وفقا لنص المادة 02/07 من إتفاقية سنة 1992، فإن السلطات المختصة بدولة تسجيل السفينة هي التي تتولى إصدار شهادة بأن هناك تأمين أو أي ضمان مالي في فترة صلاحيته، ويتفق مع أحكام هذه الإتفاقية، وهذه الشهادة يجب أن تتطابق مع النموذج الموجود بملاحق الإتفاقية، وإن تشتمل على البيانات التالية:

1. إسم السفينة وميناء التسجيل.
2. إسم المالك ومكان نشاطه الرئيسي.
3. نوع الضمان.
4. إسم الضامن ومكان ممارسته نشاطه الرئيسي.
5. مدة صلاحية الشهادة، وهي لا تتجاوز بأي شكل مدة التأمين أو الضمان المالي الأخر.⁽¹⁾

وفي جميع الحالات، فإن التأمين يجب أن يستمر في السريان لمدة ثلاثة أشهر يتم إحتمالها من يوم وقف النشاط إلى السلطات المختصة،⁽²⁾ ومن حيث المبدأ، فإن الشهادة يتم تحريرها بلغة الدولة التي تتولى تسليمها، وفي حالة ما إذا كانت لغة هذه الدولة ليست الإنجليزية أو الفرنسية فيجب أن يلحق بالشهادة ترجمة معتمدة بإحدى هاتين اللغتين.⁽³⁾ ويجب أن توجد الشهادة الأصلية على ظهر السفينة مع وضع صورته منها لدى السلطات المختصة والتي تم التسجيل فيها، وإذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف الإتفاقية، فيجب إيداع الشهادة لدى السلطات المختصة للدولة التي ستستلم الشهادة.⁽⁴⁾

ولكي يكون هناك إلتزام على الأطراف المعنية بإحترام نص المادة السابقة من الإتفاقية، فإذا لم تكن بالمركب الشهادة المطلوبة، فالدول الأطراف لا ترخص للمركب بالإستفادة من أحكام الإتفاقية وتمنعها من السير الملاحى،⁽⁵⁾ وأخيرا أورد البروتوكول إستثناءا بالنسبة للسفن المملوكة للدول. فبالنسبة لهذه السفن، يكفي وجود شهادة صادرة عن السلطات المختصة بدولة التسجيل تفيد بأن السفينة مملوكة للدولة، وأن المسؤولية عن هذه السفينة تخضع لأحكام الإتفاقية.⁽⁶⁾

=Antoine Vialard, "Prévention et indemnisation des par hydrocarbures, Revue de droit maritime français", Lamy édition, Paris, N° 637, Mai 2003, p: 438.

(1) المادة 02/07 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لسنة 1969 .CLC

(2) المادة 05/07 من نفس البروتوكول.

(3) المادة 03/07 من نفس البروتوكول.

(4) المادة 04/07 من نفس البروتوكول.

(5) المادة 10/07 من نفس البروتوكول.

(6) المادة 12/07 من نفس البروتوكول.

وعلى صعيد القواعد الإجرائية، فإن بروتوكول سنة 1992 أعطى كإتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، للمضرور الحق في الدعوى المباشرة ضد المؤمن وضد كل ضامن للمالك السفينة.⁽¹⁾

ثانيا: جمعيات التأمين التعاوني

يقصد بجمعيات التأمين التعاوني كل جمعية تضم مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة، يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموعة الإشتراكات المدفوعة من طرفهم، وتعتبر نوادي الحماية "Protecting and Indemnity Club" أحسن مثال عملي على تعاونيات التأمين التي تأمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية، والتي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية، كملاك السفن الناقلة للنفط مخاطر ضد مخاطر التلوث البحري، علاوة عن دورها الكبير في إنشاء نظام إداري خاص للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط قبل دخول إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 CLC، وسنة 1971 FIPOL، حيز التنفيذ.⁽²⁾

تم إنشاء نوادي الحماية والتعويض لأول مرة في بريطانيا سنة 1855،⁽³⁾ وقبل تأسيس هذه التعاونيات كان سوق التأمين البحري الإنجليزي يتوافر على شركات تأمين تجارية تغطي بعض المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية وما ينجم عنها من أعباء مالية، علاوة على وجود مجموعة من النوادي المتخصصة في مجال التأمين البحري، مثل نوادي هياكل السفينة "Hull Clubs"، غير أن هذه الشركات والنوادي كانت تقدم تغطية تأمينية محدودة في نطاقها المالي وغير شاملة

(1) تسمح الدعوى المباشرة للمضرور بأن يطالب مباشرة بإسمة الخاص وحسابه الخاص مدين مدينه، ويذكر بأن القانون الفرنسي كان من أوائل القوانين التي أخذت بالدعوى المباشرة، حيث صدر أول تقنين مدي في فرنسا سنة 1804، وهو ما يسمى بقانون نابليون، وتم الإشارة إليها في نص المادة 1798، أما بخصوص الدعوى المباشرة التي يرفعها المضرور إتجاه شركة التأمين لم تعمم ولم تنتشر في فرنسا إلا بعد صدور قانون 13 جويلية 1930 بموجب المادة 53 منه، أما في الجزائر وطبقا لأحكام قانون التأمينات الصادر في 1995/01/25، نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 56 على أن المؤمن في مجال تأمين المسؤولية يضمن التبعات المالية على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، ويتحمل المؤمن طبقا للمادة 57 من نفس القانون المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد إستعمل عبارة "أية دعوى" صياغة التعميم لتشمل كافة الدعاوى بما فيها الدعوى المباشرة التي قد ترفعها الضحية على المؤمن متأخرا في ذلك بروح قانون 1930 الفرنسي. راجع في ذلك: سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، كليك للنشر، الجزائر، 2008، ص: 132، وراجع بخصوص تطور مفهوم الدعوى المباشرة:

Picard et Besson, les assurance terrestres en droit français, le contrat d'assurance, T3, 3^{ème} édition, Librairie générale de droit et jurisprudence, Paris, 1970, p: 506.

(2) بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، "المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 08، تلمسان، نوفمبر 2018، ص: 168.

(3) ولكن الشريعة الإسلامية عرفت التأمين التبادلي "التأمين الجماعي" منذ أكثر من أربعة عشر قرنا، وبالتالي فإن نوادي الحماية والتعويض بإعتبارها النموذج الواقعي للتأمين التبادلي تجد أصلها في الشريعة الإسلامية.

لجميع تلك المسؤوليات، مما خلق قصور في سوق التأمين الإنجليزي آنذاك في توفير تغطية كاملة لجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، وعليه فقد كانت نوادي الحماية والتعويض الحل الأنسب لهذه المشكلة.⁽¹⁾

يوجد على المستوى الدولي حاليا 31 ناديا رئيسيا للحماية والتعويض، كل نادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة "بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض L'international Group of P&I Clubs"،⁽²⁾ والتي تتكفل أساسا بمهمة إعادة التأمين والتعاون بين جميع هذه النوادي في مواجهة طلبات التعويض الضخمة التي قد تتعرض لها أي منها، والتي تتجاوز بكثير طاقتها المالية نتيجة وقوع حوادث بحرية تترتب عنها أضرار جسمية، كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل نوادي الحماية والتعويض، والإشراف على عقد إجتماعات لها لتبادل المعارف والتجارب فيما بينها، بالإضافة إلى البحث عن سبل ترقية مصالح مجهزي السفن في مجال تأمين مسؤولياتهم فيما يتعلق بمختلف المخاطر المرتبطة بالنشاط البحري والإستغلال التجاري لسفنهم.⁽³⁾

وتعرف نوادي الحماية والتعويض على أنها: "هيئات تأمينية لا تهدف إلى تحقيق الربح تم إنشاؤها من طرف مجهزي السفن الذين يعتبرون في نفس الوقت أعضاء لها، وتأخذ على عاتقها مخاطر المسؤوليات والأعباء المالية غير المغطاة من طرف شركات التأمين التجارية مقابل إشتراكات يلتزم الأعضاء بدفعها".

يتم التأمين على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري عندما تتوافر كافة المعايير التي يتطلبها النادي في ناقلة النفط المرشحة لتغطية مسؤولية مالكيها ضد هذه المخاطر، إضافة إلى إلتزام المالك بدفع الإشتراكات التي يملئها عليه النادي، عندها تقوم مباشرة إدارة هذا الأخير بإصدار ما يسمى بالبطاقة الزقاء "Blue Card"، ثم يتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة كدليل يثبت صحة وجود وثيقة تأمين تتطابق مضمون نص المادة السابعة من إتفاقية بروكسل سنة 1969، وإستنادا على هذه البطاقة تتكفل دولة تسجيل السفينة بإصدار شهادة التأمين التي يعتبر تواجدها إجباريا على متن السفينة الناقلة لحمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب وإلا منعت من الإبحار.⁽⁴⁾

(1) بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، المرجع السابق، ص: 169.

(2) ولقد تم وضع أول إتفاق بين النوادي في المجموعة الدولية بتاريخ 10 أبريل 1899 الذي كان يضم ستة نواد إنجليزية فقط ولذا عرفت هذه المجموعة بمجموعة لندن، وكان يعرف هذا الإتفاق آنذاك بـ "The pooling agreement" وإستمرت هذه المجموعة بهذا الإسم حتى سنة 1981 لتصبح بإسم المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض، وتسهر هذه المجموعة على تأمين أكثر من 90 % ناقلات البترول في العالم، وكانت قد تدخلت في معظم الحوادث البحرية الضخمة طيلة السنوات.

International Group of P&I Clubs, "Examen du régime international d'indemnisation", Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/WGR.3/8/3, 2001.

(3) صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، المرجع السابق، ص: 469.

(4) بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، المرجع السابق، ص: 170.

تضمن نوادي الحماية والتعويض حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالنفط على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار،⁽¹⁾ إضافة إلى دورها الفعال في تشجيع الجانب الوقائي لتفادي وقوع حوادث التلوث، وحث مجهزي ناقلات النفط على تطبيق القواعد الدولية بشأن السلامة البحرية، وتلك الهادفة إلى الوقاية من التلوث البحري خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن "Code I.S.M".

ولقد كان للمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض الفضل الكبير في تأسيس نظام خاص يهدف إلى تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري النفطي،⁽²⁾ من خلال أخذها بزمام المبادرة بضمها لمجموعة من مجهزي ناقلات النفط لإبرام إتفاق إرادي هدفه إنشاء صندوق خاص يغطي مسؤولية كل مجهز عن أضرار التلوث، ولقد عرف هذا الإتفاق بإتفاق "TOVALOP"، الذي تم تكملته لاحقاً بإتفاق آخر أبرم بين عدد معتبر من كبرى شركات النفط في العالم سمي بإتفاق "CRISTAL"، وأيضاً إتفاق "Plato" بإضافة إلى إتفاقي "TOPIA و STOPIA"،⁽³⁾ وهو ما سيكون موضوع دراستي لاحقاً.

⁽¹⁾ من بين الأمثلة العملية والتي تكفل بها نوادي الحماية والتعويض، بتعويض ضحايا حوادث التلوث النفطية التي تسببت فيها السفن، نجد: - حادثة السفينة الصهرجيية "JAN" المسجلة في ألمانيا بتاريخ 02 أوت 1985، والتي أدت إلى تسرب حوالي 3000 طن من زيت الوقود الثقيل، وإلحاق أضرار كبيرة بالشواطئ القريبة من ميناء "Aalborg" الواقع في دولة الدانمارك.

Rapport annuel de 1988, FIPOL, op.cit, p : 37.

- حادثة السفينة الإيطالية "AMAZZONE" بتاريخ 31 جانفي 1988، والتي ترتب عنها تسرب حوالي 2000 طن من المحروقات قبالة السواحل الفرنسية، بحيث تكفل نادي الحماية والتعويض "Standard Club" بتعويض كل من تضرر من جراء التبعات الوخيمة الناجمة عن هذه الحادثة.

Ibid, p: 49.

- الحادث المدمر للسفينة القبرصية "HAVEN" سنة 1991، على مستوى سواحل مدينة "Genes" الإيطالية بحيث إلتمز نادي «United Kingdom Club» بدفع حصة مالية ضخمة لصالح كل من الحكومة الإيطالية والمتضررين الخواص كتعويض عن مسؤولية مالك هذه السفينة لإصلاح ما أسفر عنه الحادث من أضرار فادحة النتائج.

Rapport annuel de 1996, FIPOL, op.cit, p: 96.

- كارثة "Erika" بتاريخ 12 ديسمبر 1999، بحيث قام نادي الحماية والتعويض "Steamship Mutual Association" بالتعاون مع إدارة FIPOL لسنة 1992 بفتح مكتب بمدينة "Lorient" الفرنسية من أجل إستقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفاً فاعلاً في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالنفط. حيث تم دفع 12.8 مليون يورو من قبل "شركة Steamship Mutual" للتأمين من مالك السفينة، و 116.9 مليون يورو من FIPOL سنة 1992.

Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, op.cit, p: 07.

⁽²⁾ ولنوادي الحماية والتعويض، وبقرار من الجمعية العمومية أن يقرر زيادة الحد الأقصى للتغطية، وقد وصلت المطالبات في مجال المسؤولية الناشئة عن الحوادث النفطية، والتي تنشأ بعد تاريخ 20/02/2000 إلى مليار دولار عن الحادث الواحد، حيث دخل العمل بمهذ الحدود بداية من 20/02/2001.

⁽³⁾ تعد هذه الإتفاقيات الخاصة تكملة للإتفاقيات الدولية السابقة، بشأن تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث النفطي.

الفرع الثاني: صناديق التعويضات والأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوث النفطي من السفن

إذا كان خطر التلوث محلاً لتأمين المسؤولية، فتعويض المضرور من التلوث تعويضاً كاملاً لا يحدث دائماً نظراً لتجاوز قيمة الأضرار الحد الأقصى للتعويض في معظم الأحوال، فنظام التأمين من المسؤولية المدنية حتى ولو كان نظاماً إجبارياً لحماية المضرور من التلوث فإنه لم يقدم حلاً للصعوبات المطروحة، لأنه ليس إلا تغطية لمسؤولية المستأمن وفقاً للنظام التأميني السائد.

وحتى يفترض أن وثيقة التأمين يمكن أن تغطي مسؤولية الملوث لما يمكن أن يسببه نشاطه من ضرر، إلا أن العبء الجسيم لهذه التغطية يجعل المؤمنين لا يتحملون إلا جزءاً من الضرر والذي يمكن أن نسبته إلى المستأمن.⁽¹⁾ لذلك ومن أجل السعي إلى تعويض المضرور تعويضاً كاملاً، وتكملة قصور أنظمة التأمين، فقد تم إنشاء صناديق التعويضات (أولاً)، وتدعيمه ببعض الأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوث البحري النفطي (ثانياً).

أولاً: صناديق التعويضات⁽²⁾

إن فكرة إنشاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري النفطي، كان الهدف منها هو تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، كما ترمي هذه الصناديق إلى إكمال التعويض المقدم من السفينة المسؤولة، والتي تمثل مساهمة صناعة إستيراد البترول في تمويل المخاطر المقدمة من نقله، ومن خلال تلك الصناديق الدولية تعبر صناعة البترول العالمية عن تضامنها في مواجهة أضرار ومخاطر التلوث البحري النفطي الذي تسبب فيه السفن، لذا كان ولا بد التطرق (أولاً) لأساسها الاتفاقي نظراً لأهميتها، ثم تناول نطاق عملها (ثانياً).

1- الأساس الاتفاقي للصندوق

إن إعتناق نظام صناديق التعويضات يحقق منفعة⁽³⁾ لكل من المضرور والمسؤول عن حوادث التلوث البحري، فهو يقدم بالنسبة للمضرور ضمان تقديم التعويض عند تحققه في حالة عجز المسؤول عن دفعه مالياً، كما أن المسؤول، وهو

(1) عبد الرحمن بوفلجة، المرجع السابق، ص: 272.

(2) تتعدد وتنوع التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويض نظراً لتعدد وتنوع هذه الأخيرة، بحيث نجد أن هناك من عرفها على أساس أنها: "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة إجتماعية أخرى يتكون من غير رأسمال، و يمول بإشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة". راجع: سهام زروالي، عيسى بنحيت، مداخلة بعنوان: "دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البحري بالزيت"، قدمت في اليوم الدراسي حول: نظام التعويض عن الأضرار البيئية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 18 ماي 2017، ص: 36.

(3) لصناديق التعويض فوائد ومزايا عديدة نذكر منها: =

مالك السفينة يلتزم بأداء تعويض محدد كمقابل لإشراكه في هذه الصناديق،⁽¹⁾ ولقد أقر المجتمع الدولي في مجال الأضرار البيئية على المستوى الدولي عن وجود آليات جماعية للتعويض عن أضرار التلوث الصادرة عن السفن خاصة فيما يتعلق بالتلوث النفطي، ونشير هنا إلى الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بسبب النفط،⁽²⁾ والذي أنشأ بموجب إتفاقية سنة 1971، حيث كان لها آثار هامة في مجال تعويض ضحايا التلوث البحري النفطي من السفن، وقبل هذا الصندوق كان هناك إتفاقان على إنشاء صناديق خاصة في هذا المجال، الأول هو TOVALOP والثاني هو CRISTAL، ولكن يجب ملاحظة أن هذين الإتفاقيين الأخيرين لم يعد لهما وجود فعلي الآن، وبالتحديد منذ شهر فيفري 1998، ودخول بروتوكول 1992 إلى حيز التنفيذ في 1996 كان هو السبب وراء إختفاء هذين الإتفاقيين، وبالتالي فلا تبقى سوى FIPOL.

ولقد خرج صندوق التعويض FIPOL إلى حيز الوجود بناء على إتفاقية حررت في 18 ديسمبر 1971 مع شرط رئيسي لعضوية هذه الإتفاقية، وهي ضرورة أن يكون أعضاؤها من بين أطراف إتفاقية 1969 حول المسؤولية المدينة، ولقد وضع مشروع لتعديل هذه الاتفاقية من خلال بروتوكول 1984، ولكنه لم يدخل حيز التنفيذ إلى أن تم التعديل بموجب بروتوكول 27 نوفمبر 1992، والذي دخل إلى حيز النفاذ في 30 ماي 1996، وأهم ما إشتهل عليه التعديل هو رفع الحد الأقصى لما يمكن أن يدفعه الصندوق كتعويضات مستحقة لمن يضر من التلوث البحري بالنفط.

وقد إتجهت العديد من الدول إلى إنشاء صناديق التعويض الخاصة بأضرار ومشاكل التلوث البحري نظرا لجسامة هذا النوع من الضرر، الدور الذي تؤديه صناديق التعويض، وأهم التشريعات التي إنتهجت هذه السياسة هناك الصندوق الأمريكي المعروف باسم Super Fund الذي أنشأ بمقتضى قانون Cercla سنة 1980، والذي بقي ساري المفعول إلى غاية إنشاء صندوق التعويض بمقتضى قانون التلوث بالزيت لسنة 1990،⁽³⁾ وهو يعد من أهم الوسائل التكميلية لتغطية

=- إن تبني فكرة صناديق التعويض يسمح بتجنب البطء في التقاضي في الأنظمة القضائية حيث أنه وفقا لهذا النظام يصبح المضرور لا يخشى مخاطر عسر المسؤول عن التلوث، وذلك لوجود شخص معنوي متمثل في الصندوق يتدخل لجبر هذه الأضرار.

-تعتبر صناديق التعويض نظاما للتعويض يقوم على أساس ما يسمى بالضمان المالي الجماعي الذي تساهم فيه مخاطر التلوث البيئي لاسيما التلوث المفاجئ والكارثي الذي تتسبب فيه ناقلات النفط، وعليه فإن نظام التعويض يتدخل صناديق التعويض لا يهتم بمدى إعتبار مدى هذا التسرب أو ضرر التلوث القانوني أو غير القانوني، عمدي أو غير العمدي، عادي أو جسيم، يكفي أن يكون هناك ضرر حتى يغطيه هذا الضمان، للتفصيل أكثر بشأن ذلك، راجع: ميلود قايش، المرجع السابق، ص: 137.

(1) علال قاشي، "الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي"، مجلة المفكر للدراسات القانونية والسياسية، جامعة جيلالي بونعام، العدد 04، خميس مليانة، ديسمبر 2018، ص: 85، وراجع أيضا: سهام زروالي، عيسى بختيت، المرجع السابق، ص: 40.

(2) ميلود قايش، المرجع السابق، ص: 137.

(3) جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص: 117.

وإصلاح الضرر البيئي الناتج عن تلوث بالزيت، وعلى هذا الأساس فقد منحه المشرع الأمريكي الشخصية المعنوية حتى يتسنى له أداء مهامه في مجال التعويض، مع العلم أن المشروع الأمريكي حدد مبلغ التعويض بما لا يزيد عن 900.00 دولارا خصوصا لتغطية الأضرار الناتجة عن الكوارث الطبيعية.⁽¹⁾

ومن ضمن الصناديق التي تم إنشائها في النظام الفرنسي، والتي لها علاقة وثيقة بالتعويض عن الأضرار، نذكر صندوق التعويض المتعلق بإصلاح الأضرار البيئية التي تلحقها عملية الصيد الكبير، والذي تم إنشاؤه بمقتضى المادة الرابعة عشر من قانون المالية لسنة 1969،⁽²⁾ كما كانت فرنسا قد إنضمت إلى الإتفاقية الدولية الصادرة في 18 ديسمبر 1971 المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي المتعلق بتعويض أضرار التلوث، وهذا بمقتضى القانون الصادر في 23 ديسمبر 1977، وعلى غرارها قامت بإنشاء صندوق لتعويض الأضرار الناجمة عن إتحاد الكربون والهيدروجين وهو ما يعرف بنظام FIPOL بهدف ضمان الصناعات البترولية في تعويض المد والجزر بطريقة جماعية داخل المجموعة الأوروبية من أجل المحافظة على البيئة.⁽³⁾

وبدورها قامت الجزائر بإنشاء الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث بموجب قانون المالية لسنة 1992، وحددت كيفية تنظيمه بالمرسوم التنفيذي رقم 147/98 الذي عدل بدوره واعدت تسميته بالصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث، وتطبيقا لذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 02/97 بتاريخ 13 ماي 1998، يحدد كيفية تسيير حسابات التخصيص الذي يحمل رقم 302/06 والمفتوح لدى الخزانة العمومية، ويعتبر الوزير المكلف بالبيئة هو الأمر بالصرف لهذا الحساب الخاص.

ويتولى هذا الصندوق مساعدة تحويل المنشآت القائمة نحو التكنولوجيا النظيفة تماشيا مع مبدأ الإحتياط والوقاية، ويتولى الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في الإحتياط والوقاية، ويتولى الإنفاق على عمليات مراقبة التلوث في المصدر، وتمويل مراقبة الحالة البيئية والدراسات والأبحاث العلمية والمسخرة من طرف مؤسسات التعليم العالي أو بواسطة مكاتب الدراسات الوطنية الأجنبية، وتمويل العمليات المتعلقة بالتنقل الإستعجالي في حالة التلوث الناتج عن الحوادث.⁽⁴⁾

ويعتبر البعض أن صندوق البيئة وإزالة التلوث لا يشكل وسيلة لتطبيق مبدأ الملوث الدافع، وإنما يعد وسيلة لتخفيف الأعباء المالية، ولترجمة الجباية بصورة فعالة نحو العمليات البيئية، بمعنى أن الصندوق يهدف إلى تخفيف الصعوبات المالية وخاصة في الإقتصادات المالية الإنتقالية.⁽⁵⁾

(1) ميلود قايش، المرجع السابق، ص: 138.

(2) عبد الرحمان بوفلجة، المرجع السابق، ص: 284.

(3) المرجع نفسه، ص: 285.

(4) ميلود قايش، المرجع السابق، ص: 138.

(5) يحي وناس، المرجع السابق، ص: 98.

2- نطاق عمل الصندوق

يتحدد نطاق عمل الصندوق للتعويض عن أضرار التلوث النفطي بالحالات التي يعفى فيها الشخص المسؤول من المسؤولية، أو لا يكفي فيها التعويض الملزم دفعه لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف الإزالة، مع تحديد الحدود المالية لنطاق تدخله، وهو ما سيتم تناوله تباعاً فيما يلي:

أ- **تدخل الصندوق وإعفاؤه من الإلتزام بالتعويض:** الهدف الرئيسي من إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري النفطي، عندما لا يتم تعويضهم وفقاً لأحكام إتفاقية المسؤولية المدنية، وعلى ذلك يتدخل الصندوق عندما يتوافر في حق مالك السفينة سبب من أسباب إعفاؤه من المسؤولية وفقاً لنصوص إتفاقية المسؤولية المدنية.⁽¹⁾

ومعنى ذلك هو أن للصندوق دور تكميلي يجب إعماله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي،⁽²⁾ وكذلك يتدخل الصندوق في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة أو كفيله.⁽³⁾ وبالنسبة للكفيل أو الضامن فلا يثار الحديث عنه إلا عندما نكون بصدد سفينة تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كشحنة حيث يوجد الإلتزام بتقديم هذا الضمان، وأخيراً يجب أن يتدخل الصندوق عندما تتجاوز قيمة الأضرار الحد الأقصى للمسؤولية في ضوء أحكام بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC (01/04، ج)، وهنا يلعب الصندوق دوراً تكميلياً بخلاف الحالة الأولى التي يكون له فيها دوراً احتياطياً.⁽⁴⁾

وفيما يتعلق بحالة إعفاء صندوق FIPOL 1992، من الإلتزام بتعويض المضرورين من التلوث، ظل الأمر كما هو عليه في إتفاقية بروكسل سنة 1971 FIPOL.⁽⁵⁾ فعندما تنشأ الأضرار وبسبب تلوث ناتج عن عمل من أعمال الحرب أو عندما يكون السبب هو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية فلا محل لتدخل الصندوق في هذه الحالة، وأعمال الحرب هذه، هي السبب الوحيد الذي يجني للصندوق عدم التدخل بموجب نصوص الإتفاقيات المعنية بالمسؤولية المدنية وإنشاء الصندوق. ويجوز كذلك للصندوق أن يعفى من مسؤوليته من الناحية العملية عندما ينجح في إثبات خطأ المضرور الكلي أو الجزئي حسب الأحوال بشرط أن يكون خطأ عمدياً، وعلى العكس من ذلك، فلا يعد الحادث المفاجئ سبب من أسباب إعفاء الصندوق من التدخل، وإذا كان خطأ الغير العمدي يعد سبب من أسباب إعفاء مالك

(1) المادة 01/04 من إتفاقية سنة 1992 FIPOL.

(2) علي البارودي وآخرون، المرجع السابق، ص: 248.

(3) وللتفصيل راجع: سهام زروالي، عيسى بخيت، المرجع السابق، ص: 41.

(4) المادة 01/04، ب من إتفاقية سنة 1992 FIPOL.

(5) المادة 02/04، 03 من إتفاقية بروكسل سنة 1971 FIPOL.

السفينة من المسؤولية، إلا أنه لا يعد سبب من أسباب إعفاء الصندوق FIPOL من التدخل، ونفس الحكم يسري على حالة إهمال الحكومات المعنية بصيانة المجاري المائية.⁽¹⁾

ونضيف في هذا الصدد، أن إعفاء الصندوق بسبب خطأ المضرور كان فيما يتعلق بالإجراءات الوقائية غير واضح بعض الشيء بالنظر إلى التناقض الذي كشفت عنه الصياغة المعيبة للمادة 03/04 من إتفاقية بروكسل سنة 1971 FIPOL،⁽²⁾ لهذا فقد جاءت إتفاقية سنة 1992 FIPOL،⁽³⁾ لتزيل هذا التناقض، وذلك بنصها على أن الصندوق لا يعفى أبدا من الإلتزام بتعويض تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها المالك حتى ولو كان ضرر التلوث راجعا كليا أو جزئيا لخطأ من جانبه، الأمر الذي يؤدي بلا شك إلى الحث على إتخاذ مثل هذه الإجراءات.

ب- الحدود المالية لتدخل الصندوق: إن وقوع حادث غرق ناقلة البترول Amoco Cadiz سنة 1978، كان بجانب عدد من الأسباب الأخرى، سبب رئيسي في الكشف بجلاء عن عدم كفاية مبالغ التعويض طبقا لمعاهدي 1969 و1971، وأن الهدف الأكثر أهمية لمؤتمر 1984 كان تعديل حدود هذه المبالغ، وبالتالي إعادة توازن العبئ الملقى على الصناعات المعنية.

وهكذا، وبتعديلها المادة 04/04 من إتفاقية سنة 1971 FIPOL، نصت المادة 03/06 من بروتوكول 1992، على أن المبلغ الإجمالي للتعويض بواسطة صندوق 1992 FIPOL، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلا طبقا لبروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، يجب ألا يزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، هذا الحد هو ذاته أيضا بالنسبة لتعويض الضرر الناشئ عن ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا يمكن تفاديها أو مقاومتها، علاوة على ذلك فإن الحد السابق يزيد إلى 200 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة "فيما يتعلق بأي حادث يقع خلال أي فترة عندما يكون هناك ثلاث أطراف في هذا البروتوكول بحيث تكون كمية الزيت المقابلة للإشتراكات مجتمعة، والتي يتلقاها أشخاص في أقاليم هذه الأطراف، خلال السنة التقويمية السابقة، تساوي أو تزيد على 600 طن".

وعلى الرغم من عدم إمكانية بلوغ حد 200 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة في ظل غياب تصديق الولايات المتحدة على بروتوكول الصندوق لسنة 1992، فإن حد 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة يعتبر

(1) سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص: 145.

(2) حيث جاء نص المادة 03/04 من إتفاقية بروكسل سنة 1971 FIPOL، على أنه: "إذ أثبت الصندوق أن أضرار التلوث ناجمة كليا أو جزئيا عن فعل أو إحجام مرتكب بنية إحداث الضرر من قبل الشخص المضرور أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق يمكن أن يعفى كليا أو جزئيا من إلتزامه بتعويض هذا الشخص، بشرط ألا يتعلق هذا الإعفاء بالإجراءات الوقائية المشار إليها في الفقرة الأولى، وفي أي حال، فإن الصندوق يعفى في الحدود التي كان يمكن أن يعفى مالك السفينة فيها في ظل الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة 1969". فحسب نص هذه المادة فإن تكاليف الإجراءات الوقائية قابلة على الدوام للتعويض طبقا لمفهوم الفقرة الإشتراطية بينما هي غير قابلة للتعويض في أي حال طبقا للعبارة الأخيرة من النص.

(3) المادة 02/06 من إتفاقية سنة 1992 FIPOL.

تقدما كبيرا وزيادة ضخمة في مبلغ التعويض بواسطة الصندوق، بالمقارنة بإتفاقية سنة 1971 والتي كانت تنص بعد تعديلها ببروتوكول سنة 1976، على 45 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة كحد أقصى للتعويض بواسطة الصندوق الذي أنشأته.⁽¹⁾

كذلك فقد تضمنت المادة 03/06 السابقة تصحيحا لعييبين لحقا بالمادة 04/04 من إتفاقية 1971، الأول يتعلق بمشكلة الفوائد التي ينتجها صندوق تحديد مالك السفينة منذ لحظة إنشائه وحتى لحظة توزيعه، فطبقا للبروتوكول لا تدخل هذه الفائدة في حساب الحد الأقصى للتعويض الواجب على الصندوق دفعه للمضرورين من التلوث، وبالتالي فإن صندوق 1992 لن يستفيد من هذه الفائدة كما كان الوضع بالنسبة لصندوق 1971، وإنما تحصل عليها المضرورين من التلوث مما يحقق مصلحة كبيرة لهم لاسيما عندما تكون هذه الفوائد ضخمة. وأما العيب الثاني فيتعلق بمشكلة تاريخ تحويل وحدة الحساب للعملة الوطنية، هذه المشكلة تم حلها بالنص على "تحويل مبالغ التعويض للعملة الوطنية على أساس قيمة تلك العملة بالنسبة إلى حقوق السحب الخاصة في تاريخ قرار جمعية الصندوق فيما يتعلق بأول تاريخ لدفع التعويض".⁽²⁾

وأمام زيادة الحوادث والكوارث البحرية النفطية، والتي أثبتت ضعف هذه الحدود المالية وعدم قدرتها على تغطية الأضرار الناجمة عنها،⁽³⁾ فقد تم تعديل هذه الحدود حسب ما جاء به بروتوكول سنة 2000، المعدل لنص المادة 03/06 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992، لتصبح 203 مليون وحدة حسابية.⁽⁴⁾

ويتم تمويل الصندوق من خلال المساهمات التي تفرض على كل شخص إستلم داخل موانئ وأرصفت الدول المتعاقدة أكثر من 150.000 طن من البترول الخام أو الزيوت الثقيلة عن طريق النقل البحري خلال السنة الواحدة.⁽⁵⁾

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص: 383، وراجع أيضا:

Martine Remond-Guilloud, "Quel avenir pour les conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noir?", op.cit , p: 239.

(2) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 200.

(3) للتفصيل أكثر بشأن خسائر الحوادث البحرية النفطية، ومطالبات التعويض الناشئة عنها منذ سنة 1978 إلى 1999، راجع:

Report on the activities of the international oil pollution compensation FUND in the calendar year 1993, pp :22-26.

(4) تعدل المادة 06/03 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992 كما يلي:

- الإشارة في الفقرة 4 (أ) إلى "135 مليون وحدة حسابية" تقرأ "203.000.000 وحدة حسابية"؛
- الإشارة في الفقرة 4 (ب) إلى "135 مليون وحدة حسابية" تقرأ "203.000.000 وحدة حسابية"؛ و
- الإشارة في الفقرة 4 (ج) إلى "200 مليون وحدة حسابية" تقرأ "300.740.000 وحدة حسابية".

(5) Rapport on the activities of the international oil pollution compensation FUND in the calendar year 1993, op.cit, p: 14.

أما بالنسبة للإشتراك المطلوب فهو يتفاوت حسب الكمية التي حصل عليها الممول في خلال السنة الواحدة،⁽¹⁾ ويدفع الإشتراك مباشرة للصندوق.⁽²⁾

وقد استحدثت الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي لتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط مبدأ مشاركة متلقي النفط المنقول بحرا في تعويض ضحايا هذا النوع من النقل، وبذلك تم تحقيق توازن في تحمل عبئ مخاطر هذا النوع من النقل بين الأطراف المستفيدة منه لملاك ناقلات النفط من جهة، وملاك شحنة النفط من جهة أخرى.

وبالرجوع إلى بروتوكول الصندوق لسنة 1992 المعدل لإتفاقية سنة 1971، نجد أنه ينظم إشتراكات الصناعة البترولية لتعويض المضرورين بإعتبارها مبنية على أساس التضامن، ولا تتعلق بالمسؤولية، وبالتالي فإن الصناعة البترولية هي التي تتحمل مسألة تمويل الصندوق ماليا من خلال دفع هذه الإشتراكات.⁽³⁾

لكن ليست كل الصناعة البترولية ملزمة بتمويل البترولية ملزمة بتمويل الصندوق، بل الصناعة المستقبلية أو المستوردة للبتترول في الدول المتعاقدة هي فقط التي تلتزم بأداء الإشتراكات،⁽⁴⁾ وقد إنتقد البعض هذا المبدأ معتبرين ذلك بمثابة قاعدة غير منطقية وأنها أيضا معاملة غير عادية ومميزة للدولة المصدرة للبتترول،⁽⁵⁾ بالتالي أعتبر هذا النظام بأنه إحدى الثغرات الكبيرة سواء من المعاهدة المنشأة للصندوق سنة 1971 أو البروتوكول المعدل لها سنة 1992.

(1) هذه الإشتراكات تختلف من سنة لأخرى، للإطلاع عليها راجع:

Rapport on the activities of the international oil pollution compensation FUND in the calendar year 1993, op.cit, pp: 15-18.

Rapport annuel 2014, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à pollution par les hydrocarbures, p: 19.

(2) بموجب بروتوكول 1992، تم إلغاء الإشتراكات الأولية (وهي الإشتراكات التي يتم دفعها عند دخول الإتفاقية حيز التنفيذ في الدولة المتعاقدة) التي كانت تعتبر من أهم مصادر تمويل FIPOL 1971، وهذا الإلغاء أيده مدير FIPOL أثناء إنعقاد مؤتمر 1992 بعد أن لاحظ أن الإشتراكات الأولية لم تعد ضرورية لتغطية نفقات إنطلاق الصندوق من جهة، ومن جهة أخرى أن الإرتفاع الباهظ لقيمتها كان يمثل مانعا للتصديق على معاهدة الصندوق، وأن إلغاؤها من شأنه حث الدول على تصديق البروتوكول، وبهذا أصبحت الإشتراكات السنوية هي مصدر التمويل الوحيد لصندوق 1992، وهي الإشتراكات التي يدفعها كل شخص تتوافر فيه الشروط المعنية في المادة 10.

(3) زهير بن شريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير في القانون تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة سعيد حمدين، الجزائر، 2015، ص: 68.

(4) المادة 12 من إتفاقية FIPOL 1992.

(5) ففرنسا مثلا لم تؤيد هذه القاعدة، وإنما إنتقدتها على نحو أن الشركات البترولية في الدول الأوروبية تتحمل بذلك العبء المالي الأساسي، في حيث أنها ليست وحدها مسؤولة عن التلوث البحري، راجع في ذلك: زهير بن شريف، المرجع السابق، ص: 68.

إلا أنه يمكن القول أن سبب قبول الوفود المشاركة في مؤتمر سنة 1971 تحميل الصناعة المستوردة للبتروول عبئ الإشتراكات هو حرصا منها على تفادي الصعوبات العملية في حساب هذه الإشتراكات، والزيادة في المصاريف الإدارية للصندوق رغم أن تقدير يعود بفائدة كبيرة من إستراده.⁽¹⁾

وعند تخلف العضو عن السداد الفعلي لهذه الإشتراكات، يقوم مدير الصندوق بإعتباره ممثلا رسميا لهذا الأخير برفع دعوى من كل من إمتنع وتخلف عن سداد الإشتراكات الواجبة عليه كليا أو جزئيا بهدف الحصول على المبالغ المستحقة عليه،⁽²⁾ كما يتم زيادة سعر الفائدة تحدد قيمتها سنويا بواسطة الجمعية عما يستحق عليه من إشتراكات.⁽³⁾ ويسقط حق المضرور في مطالبة الصندوق بالتعويض إذا لم تقدم المطالبة خلال ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر، ولا تقبل الدعوى بأي حال بعد مضي ستة سنوات من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للضرر.⁽⁴⁾

ثانيا: أنظمة التعويض البديلة

نظرا للنقائص التي يمكن أن تعترى نظام صناديق التعويضات لسنة 1992، وعدم قدرتها على تغطية أضرار التلوث النفطي من السفن، فقد سعت الجهود الدولية في هذا الصدد إلى إنشاء صندوق تكميلي لسنة 2003 لسد هذا العجز، كما كانت الأسبقية في هذا المجال للشركات البترولية الكبرى، والتي لجأت إلى إبرام إتفاقيات خاصة، وذلك لتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البحار بالنفط الذي تتسبب فيه السفن. وإنطلاقا مما سبق سيتم إلقاء الضوء على هذه العناصر وفقا كما يلي:

1- صندوق التعويض التكميلي لسنة 2003

لقد أثبتت الحوادث التي وقعت في نهاية القرن العشرين وبداية القرن الحالي مثل حادثة الناقله ERIKA وحوادث الناقله PRESTIGE، ضعف حدود التعويض الموجود في بروتوكول 1992 وملحق 2000، مما أدى إلى رفع حد التعويض في إطار إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف OMI،⁽⁵⁾ حيث أصدرت هذه الأخيرة بروتوكول في 16 ماي 2003،⁽⁶⁾ الذي بموجبه تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي، ويعد هذا الأخير مكملا للتعويض الذي جاء به

(1) فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص: 184

(2) المادة 03/13 من إتفاقية سنة 1992 FIPOL.

(3) المادة 01 /13 من الإتفاقية نفسها.

(4) المادة 01/06 من الإتفاقية نفسها.

(5) بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، المرجع السابق، ص: 173.

(6) دخل حيز النفاذ في 30 مارس 2005، وكانت المادة 01/21 من بروتوكول الصندوق التكميلي لـ 2003 قد إشتطت لدخوله حيز النفاذ مرور ثلاث أشهر من توافر شرطين هما: أن تتم المصادقة عليه من قبل ثمانية دول على الأقل، وأن يصل حجم المحروقات المستوردة في السنة الميلادية على الأقل 450 مليون طن.

بروتوكول 1992 المنشئ لصندوق 1992، وتم تبني هذا الصندوق من طرف 11 دولة عضو في بروتوكول صندوق 1992،⁽¹⁾ وأصبح الآن عدد أعضائه 310 دولة، ويهدف هذا الصندوق إلى وضع مستوى ثالث إضافي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط.

ويعتبر الإنضمام إلى هذا الصندوق أمر إختياري ومفتوح لكل الدول الأعضاء في صندوق 1992، كما ويعتبر تكميلي بحيث أنه يكمل كل من التعويض الذي جاء به بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 الخاص بصندوق 1992.

ويعمل الصندوق التكميلي لسنة 2003 بأجهزة مشابحة FIPOL 1992، ويتكون من جمعية وأمانة يديرها الصندوق، وهذا إستنادا لنص المادة 16 من بروتوكول 2003.⁽²⁾

ويوفر الصندوق التكميلي تعويض إضافي فيدخل هذا الأخير عندما يتجاوز حجم الأضرار الناتجة عن الحادث سقف التعويض المحدد في بروتوكول 1992 بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 المتعلق بصندوق 1992، كما أن الهدف الأساسي لهذا الصندوق هو رفع المبلغ الإجمالي للتعويض عن أضرار التلوث،⁽³⁾ ليصل إلى 750 مليون وحدة سحب خاصة،⁽⁴⁾ أي ما يعادل 1047 مليون دولار أمريكي.

تشتمل المبالغ المستحقة بموجب بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 المنشئ لصندوق 1992، وملحق 2000 الخاص بتعديل حدود التعويض التي تقدر بـ 203 مليون من حقوق السحب الخاصة أي ما يعادل 283.000.000 دولار أمريكي.

ولا يعوض الصندوق التكميلي لسنة 2003 إلا عن أضرار التلوث الواقعة بعد دخول بروتوكول 2003 المنشئ للصندوق التكميلي لسنة 2003 حيز التنفيذ، وأن تكون الدولة عضو في هذا البروتوكول، والعضوية في هذا الصندوق هي طوعية ومفتوحة لأي دولة عضو في FIPOL 1992، وكل دولة عضو في الصندوق التكميلي لسنة 2003 يستقبل أصحاب الصناعة البترولية فيها خلال سنة تقويمية سابقة أكثر من 150000 طن من المحروقات التي تكون منقولة بحرا وتستقبل في موانئ هذه الدولة، وهي ملزمة بالإشتراك في هذا الصندوق.

أما فيما يتعلق بشروط الإشتراك في صندوق 2003 تشبه تماما شروط الإشتراك في FIPOL 1992 ، ولكن حتى يشترك أصحاب الصناعة البترولية في صندوق 2003 يجب عليهم أن يتلقوا على الأقل 01 مليون طن من النفط

Pauline Marchand, International oil spill conference 2017 entitled: the international law regarding ship-source pollution liability and compensation, Evolution and current challenges, London, UK, 2017, p: 14.

⁽¹⁾ وهي: ألمانيا، الدانمارك، إسبانيا، فنلندا، فرنسا، إيرلندا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال، سويد.

⁽²⁾ Rapport annuel de 2014, FIPOL, op. cit, p: 14.

⁽³⁾ Pauline Marchand, op. cit, p: 15.

⁽⁴⁾ المادة 02/04، أ من بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة 2003.

كحد أدنى خلال السنة التقويمية السابقة، وإلا فليس من واجبهم الإشتراك، هنا تدفعه الدولة التي ينتمي إليها أصحاب الصناعة البترولية.

وعليه فإن المتضررين من التلوث النفطي يستفيدون من ثلاثة مستويات للتعويض:

- المستوى الأول: يتمثل في صندوق التحديد الذي ينشأه مالك السفينة لتحديد مسؤوليته.
- المستوى الثاني: يتمثل في FIPOL ، وهذا الأخير يتدخل إما لتكملة التعويض أو للتعويض عن كل ضرر يصيب المتضررين.
- المستوى الثالث: وهو المطالبة بالتعويض أمام الصندوق التكميلي لسنة 2003.⁽¹⁾

2- الإتفاقيات الخاصة المتعلقة بتعويض أضرار التلوث النفطي من السفن

إضافة إلى الإتفاقيات الدولية، يوجد بعض الإتفاقيات الخاصة والتي تعد تكملة للإتفاقيات الدولية، وسوف يتم التعرف على هذه الإتفاقيات بشيء من الإيجاز فيما يلي:

أ- إتفاق توفالوب TOVALOP: بادرت مجموعة من الشركات العالمية للبتروول إلى توقيع إتفاق توفالوب، وذلك قبل توقيع إتفاقية بروكسل لسنة 1969، حتى لا تفقد صورتها أمام الرأي العام العالمي، وذلك لتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط، وهو صورة حية لتعاون مالكي ناقلات النفط في تطبيق التأمين التعاوني (التبادلي)، ويقضي هذا الإتفاق بدفع تعويضات للأشخاص والحكومات التي تكبدت خسائر بسبب التلوث الناتج عن الخطر النفطي، والأشخاص الذين إتخذوا تدابير وقائية لتقليل ذلك التلوث، وكذلك يشمل مصاريف إزالة التهديد بإفراغ النفط في البحر، حتى وإن لم يكن ذلك الإفراغ قد حدث فعلا.⁽²⁾ وتم التوقيع على هذا الإتفاق في لندن بتاريخ 07 جانفي 1969،⁽³⁾ بواسطة سبع شركات بترولية عظمى تمتلك ما يزيد عن نصف حمولة الأسطول البترولي العالمي.⁽⁴⁾

وتضمنت نصوص الإتفاق إنطباقه على النفط الثقيل المنقول صبا كبضاعة، وكذلك على زيت الوقود خلاف إتفاقية بروكسل لعام 1969، أما عن موقع تحقق الضرر جد فارق بسيط في العمل عن إتفاقية 1969، فالإتفاق لم

(1) بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، المرجع السابق، ص: 173.

(2) أحمد محمود سعد، إستقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، 1994، ص: 333.

(3) دخل هذا الإتفاق حيز النفاذ بتاريخ: 16 جانفي 1969 ثم تم تعديله في 02 فيفري 1987، حتى تم إنفا العمل به إعتبارا من 20 فيفري 1997، راجع:

Kamil A.Bekiashev and Vitali V.Serebriakov, "International tanker owners pollution federation, Ltd (VOVALOP)", Martinus Nijhoff Publishers. The Hague/Boston/London, 1981, p: 180.

(4) وهذه الشركات، هي:

British petroleum, ESSO, Gulf Oil, Mobil oil, Shell, Standrad Oil and TEXACO. Ibid, p: 180.

يتحدث عن الأضرار الواقعة في المياه الإقليمية، وإنما يتحدث عن الأضرار الواقعة في المناطق القريبة من الشاطئ أي في المياه الداخلية أو في البحيرات أو الخلجان الصغيرة أو الموانئ أو مصاب الأنهار، فالضرر إذن يجب أن يحدث على الشاطئ.⁽¹⁾

أما بخصوص الحدود القصوى لمسؤولية العضو فقد مرت بعدة تعديلات، فمع مرحلة إبرام العقد كانت الحدود القصوى مبلغ 16 دولار لكل طن من حمولة السفينة بحد أقصى 8,16 مليون دولار. ولكن بعد تعديل 1978 فقد أصبح الحد الأقصى للتعويض في حدود 3,5 مليون دولار بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها عن 5000 طن، و493 دولار لكن طن من الزيادة عن الخمسة آلاف بشرط ألا يتجاوز الحد الأقصى 7 مليون دولار، وهذا بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن 5000 طن.

ويمكن القول بأن هذا الإتفاق قد إستقى أحكامه في تعديل الحد الأقصى من تعديل إتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1984 على الرغم من عدم دخول تعديل الإتفاقية حيز التنفيذ.⁽²⁾

ورغم أن الشركات البترولية حاولت التجمع مع بعضها في شكل إتفاق TOVALOP لمواجهة التلوث البحري، فإن هذا التجمع يقف فقط عند حد الأضرار الناتجة عن النفط دون غيرها، و يكون التعويض محصورا في حد أقصى لا يجوز تجاوزه وفي حالات معينة بالذات، ومن شأن ذلك ترك حالات التلوث الناتجة عن إستعمال مواد أخرى دون تعويض لعدم شمولها بالضمان.⁽³⁾

ب- إتفاق كريستال CRISTAL: تم إبرامه بتاريخ 03 جانفي 1971،⁽⁴⁾ وهو إتفاق تكميلي لإتفاق توفالوب السابق ذكره، وأنشأ هذا الإتفاق صندوق لتعويض المضرورين من التلوث النفطي، وذلك في حالة عدم إمكانية حصولهم عليه وفقا لإتفاقية بروكسل سنة 1969 CLC، أو إتفاق توفالوب، أو أي قانون داخلي آخر.⁽⁵⁾

(1) أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 408.

(2) للتفصيل راجع:

Cougoule Elise et Miralles Anna, " La reparation du prejudice en cas de pollution par les hydrocarbures", p:02, https://cdmo.univnantes.fr/medias/fichier/nep30_2_1342427595083.pdf?ID_FICHE=877416&INLINE=FALSE
Et voir aussi: Kamil A.Bekiashev and Vitali V.Serebriakov, op.cit, p: 182.

(3) أحمد محمود سعد، المرجع السابق، ص: 338.

(4) ودخل حيز التنفيذ في أبريل من العام ذاته، وتم تعديله أكثر من مرة منها سنة 1978، 1987، 1989، 1992، وتم إنهاء العمل به إعتبارا من 01 فيفري 1997.

(5) Cougoule Elise et Miralles Anna, op. cit, p:02 et 03.

وتبلغ قيمة التعويض الذي يقدمه إتفاق كريستال بعد تعديل 1987 مبلغ 36 مليون دولار لكل سفينة لا تزيد حمولتها عن 5000 طن، وإذا زادت حمولة السفينة عن 5000 طن يزيد الحد الأقصى لتدخل الصندوق إلى 135 مليون دولار.⁽¹⁾

ويشمل الحد الأقصى لتدخل الصندوق الحد الأقصى للمسؤولية أو لتدخل صندوق آخر، وعلى ذلك فإن الحد الأقصى لتدخل الصندوق يشتمل المبالغ المنصوص عليها في إتفاق توفالوب في حالة تطبيق هذا الأخير على الحادث أو المبالغ المشار إليها في أي نظام قانوني آخر في حالة تطبيق هذا النظام على الحادث.⁽²⁾

ج- إتفاق بلاتو PLATO: هو إتفاق مكمل أو معدل لإتفاق كريستال تم إبرامه في 03 جوان 1985⁽³⁾ بين شركات البترول، وقد جاء هذا الإتفاق لمحاكاة التعديلات في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1984، وأيضا إتفاقية بروكسل سنة 1971 FIPOL.

وقد تم إبرام هذا الإتفاق لتعويض المضررين من التلوث بالنفط، والذين لم يستطيعوا الحصول على التعويض من الأنظمة القانونية المختلفة. ويطبق إتفاق Plato على أضرار التلوث بالنفط في جميع أنحاء العالم دون نطاق جغرافي معين بغض النظر عن تطبيق إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC وتعديلاتها، أو إتفاقية سنة 1971 وتعديلاتها حيث يطبق على الحوادث التي تقع في مياه الساحلية والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وحتى بالنسبة للتدابير التي تتخذ لمنع أضرار التلوث بالنفط أو الحد منها في أعالي البحار.

أما عن حدود التغطية المالية في ظل إتفاق بلاتو فقد وصلت إلى مرحلة ما بعد 01 جانفي 1990، إلى مبلغ 600 دولار لكل طن بحد أقصى 75 مليون دولار بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها عن 5000 طن.

وإذا كان الإتفاق ملحق لإتفاق كريستال فإن الحد الأقصى يزيد إلى 200 مليون دولار. وقد توقف العمل بإتفاق كريستال وتوفالوب إعتبارا من سنة 1997، مما يجعل من إتفاق بلاتو مجرد إتفاق نظري فقط، ويرجع ذلك إلى الصفة التكميلية لإتفاق بلاتو.⁽⁴⁾

(1) أما في ظل إبرام هذا الإتفاق أي سنة 1971، كان الأقصى لتدخل الصندوق 03 مليون دولار عن الحادث، أما في سنة 1978 تعدل الحد ليصل إلى 36 مليون دولار عن الحادث، ويمكن للجمعية زيادة الحد الأقصى إلى 72 مليون دولار عند الضرورة.

(2) ولقد بلغ عدد أعضاء إتفاق "CRISTAL" خلال ثلاثة سنوات من تاريخ إنشائه 650 شركة بترول، وحصصه العضو في هذا النظام خمسة ملايين دولار، تضاف إليها حصص تكميلية حسب ظروف الحال. راجع: أحمد محمود سعد، المرجع السابق، ص: 335، غلال قاشي، المرجع السابق، ص: 84.

(3) كان الإتفاق قد حدد 31 مارس 1986 ميعادا لسريان هذا الإتفاق إلا أنه في هذا التاريخ لم يصل عدد الأطنان إلى الحد المطلوب (وهو أن تصل حمولة الناقلات المنظمة للإتفاق 50 مليون طن) مما تأجل معه دخول الإتفاق حيز التنفيذ.

(4) صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، المرجع السابق، ص: 739-741.

د- إتفاقي TOPIA و STOPIA لسنة 2006: ظهر عند إنشاء صندوق 2003 التكميلي، عدم التوازن بالنسبة للسفن الصغيرة في إطار نظام التعويض المعمول به في مجال التلوث البحري بالنفط، لذا قام نادي لندن للحماية والتعويض الذي يسمى بـ London Club بوضع نظام إرادي للتعويض بموجب إتفاقان هما:

- إتفاق 2006: للتعويض في حالة التلوث بالنفط من طرف ناقلات النفط ذات الحجم الصغير،⁽¹⁾ التي تصل الحمولة الصافية فيها ما يعادل أو يقل من 29548 طن من النفط، ويطلق عليه مصطلح Stopia 2006.

- إتفاق 2006: للتعويض أيضا في حالة التلوث بالنفط المتسربة من ناقلات النفط، ويطلق عليه هو الآخر مصطلح Topia 2006.

دخل هذان الإتفاقان حيز النفاذ بتاريخ 20 فيفري 2006، ويستمر كل من صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1992 وصندوق التعويض التكميلي لسنة 2003 في تعويض المتضررين من الحوادث بالنفط، وبعد ذلك يقوم مالك السفينة بتعويضهما طبقا لإتفاقي Topia و Stopia.⁽²⁾

طبقا لإتفاق Stopia 2006، فإن المبلغ الأعلى للتحديد قد وصل بموجب هذا الإتفاق الإرادي إلى 20 مليون من حقوق السحب الخاصة (DTS)، أي 30.5 مليون دولار أمريكي بالنسبة لناقلات النفط ذات الحمولة الصافية تساوي أو أقل من 29548 طن، والتي تتسبب في إحداث أضرار في إحدى الدول الأعضاء في FIPOL لسنة 1992، وبمعنى آخر يتلقى FIPOL لسنة 1992، من مالك السفينة تعويضا مساويا للفرق بين مبلغ تحديد المسؤولية المقرر بموجب بروتوكول هذا الصندوق، ومبلغ 20 مليون حقوق السحب الخاصة (DTS)، المقرر بموجب إتفاق Stopia 2006.

أما بالنسبة لإتفاق Topia 2006، فهو ينطبق على أضرار الدول الواقعة في الدول المنظمة لصندوق التعويض التكميلي لسنة 2003، وطبقا لهذا الإتفاق فإن الصندوق التكميلي له الحق في الحصول من مالك السفينة على تعويض بنسبة 50% من التعويضات المدفوعة للمدعين، إذا كان الحادث سببه سفينة يشملها هذا الإتفاق.

في الأخير تجدر الإشارة إلى أن هذه التعويضات التي يتحملها كل من إتفاقي Topia 2006، و Stopia 2006، فإنها تدفع مباشرة إلى الصندوقين الدوليين سنة 1992 وسنة 2003.⁽³⁾

(1) سهام زروالي، عيسى بخيت، المرجع السابق، ص: 37.

(2) حنان عميور، المرجع السابق، ص: 300.

(3) زهير بن شريف، المرجع السابق، ص: 97.

خلاصة الباب الثاني

إجمالاً يمكن القول، بغرض حماية البيئة البحرية والإستجابة الفعالة لحوادث التلوث النفطي والتصدي له، عمد القانون الدولي الحالي من خلال إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، بعد الأحكام التي جاءت بها إتفاقية بروكسل لسنة 1969، على توسيع سلطة التدخل المادي للدولة الساحلية وراء مياهها الإقليمية بمجرد تعرض سواحلها أو مصالحها ذات العلاقة إلى التلوث أو التهديد بحصوله عقب حصول كارثة بحرية نفطية، وأن تعمل على إتخاذ وتنفيذ كل التدابير التي تراها ضرورية بشرط أن تتناسب مع الضرر الفعلي أو الداهم لمنع وخفض أو إزالة ذلك الخطر. وفي المقابل أرفقت القواعد الإتفاقية وبالخصوص إتفاقية بروكسل لسنة 1969، هذا الحق بعدد من الضوابط من أجل تجنب كل تعسف قد يقع من قبل الدولة المتدخلة من جهة، وإرساء قواعد تقوم على التنظيم والتنسيق والتدخل السريع والمبكر من أجل الإستعداد والتصدي لحالات التلوث البحري الطارئ من جهة أخرى، لكن يلاحظ أنه على الرغم من الجهود التي إعتمدها القانون الدولي الحالي للبحار لأجل التخفيف من حدة هذه الضوابط بشأن التدخل المادي للدولة الساحلية لإصلاح الأضرار إلا أنها لم تسهم في توفير حماية حقيقية لسواحلها ومصالحها المرتبطة بها بصفة عامة، والبيئة البحرية بصفة خاصة بسبب كثرة الإستثناءات التي طرأت عليها.

ولما كان الإصلاح المادي عن الأضرار النفطية التي تتسبب فيها السفن وحده لا يكفي، بل لا بد من إصلاحها مالياً، ولأن القانون الدولي إكتفى بالإحالة إلى القواعد العامة للمسؤولية كأساس لترتيبها، ونظراً للطابع الكارثي لحوادث النقل البحري، إتجهت الممارسة الإتفاقية إلى تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة في إطار قواعد القانون الداخلي، حيث تعمل القواعد الإتفاقية الدولية على تحديد مضمونها، فيكفي إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة الحادث النفطي. على أن هذه المسؤولية مؤمنة ومحددة على شخص مالك السفينة الملوثة بمبلغ يغطي سوق التأمين، كضمان لحماية المضرورين من التلوث من مخاطر إعسار هذا المالك، بالإضافة إلى أنظمة الضمان المقدمة في هذا الميدان نظراً لمحدودية القواعد الأولى وعجزها عن توفير تعويض مناسب ضد هذه المخاطر.

خاتمة

إتضح بالفعل أن مشكلة التلوث النفطي الناجم عن السفن من المشكلات الهامة التي واجهها الإنسان في الوقت المعاصر، فالأخطار والآثار الناجمة عنها هي التي خلقت لدى الدول الحاجة لمزيد من التعاون والتضامن لمواجهة هذه المشكلة والتصدي لها كمصلحة مشتركة، فمسألة حماية البيئة البحرية أصبحت تحتل موقعا متميزا في أوليات الجماعة الدولية، خاصة مع التطور المتلاحق والمذهل لتكنولوجيا الملاحة البحرية.

نتيجة لذلك تدخل المشرع الدولي أمام تزايد حركية النشاط البحري، ومن أجل ضمان نجاح الرحلة البحرية، وضمان قلة المخاطر، والوقاية من الحوادث التي تعترضها أرسى مجموعة من القواعد والمعايير الدولية تحكم سلوكية الدول في هذا الميدان، من خلال خضوعها للممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموما، التي تحكم بناء السفن ومعداتها، وتكوين أطقمها، وصلاحياتها للإبحار، وتفتيشها قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك، فضلا عن القواعد السلامة البحرية الواجب في مراعاتها في المنشآت المينائية، والدراية بالأنظمة الدولية فيما يتعلق بقواعد السير في البحار، بشكل يجنب قدر الإمكان منع التلوث النفطي من السفن سواء كان تلوثا تشغيليا أو طارئا، ومن جهة أخرى عمد المشرع الدولي من خلال الأحكام التي جاءت بها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وعلى عكس تلك الواردة في إتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، وإتفاقية ماربول 78/73 على تحديد صلاحيات الدول المعنية للوقاية من هذا التلوث، لتشمل اعتماد قوانين وأنظمة الوقاية، بالإضافة إلى سلطة تنفيذها عن طريق إقامة توزيع جديد بين الدولة الساحلية، ودولة العلم، ودولة الميناء، تحقيقا للمصالح الخاصة لكل دولة، والمصالح المشتركة لباقي الدول، والتي تختلف وتدرج حسب نوع الولاية وطبيعة الحقوق المقررة لكل منها، مع تحديد شروط ممارستها لها.

كما يقع على عاتق المجتمع الدولي مسؤولية الإلتزام العام بهذه القواعد والمعايير الدولية في سبيل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من خطر التلوث النفطي من السفن، وتشكل هذه القواعد والمعايير العالمية بالنسبة لدولة العلم الحد الأدنى من المعايير التي يجب أن تعتمدها بالنسبة للسفن التي ترفع علمها، على أن يتم إعادة دراستها من وقت لآخر حسب ما يقتضي الأمر، ومن المهم أن تتعاون الدول وتعمل على تنسيق جهودها الدولية للإستعداد لمواجهة أخطاره، والسيطرة عليه، ووضع حد لتفاقمه، وهو ما تم إعلانه في مؤتمرات دولية عديدة إستهدفت إرساء نظام قانوني يستهدف حماية البحار، وتحمل عبئ مكافحة هذا النوع من التلوث، ووضع الرقابة الفعالة للوقاية منه، بالإضافة إلى إصلاحه، كما كانت هذه المشكلة محط إهتمام المنظمات الدولية، والمنظمات غير الحكومية المختلفة، وتعد OMI أحد أبرز وأهم المنظمات الدولية في هذا المجال، حيث لعبت دورا محوريا في صياغة قواعد منع التلوث النفطي من السفن، والعديد من القرارات المرتبطة والمتممة لها، وهكذا بدأت الإستجابة الدولية لهذه القضية في إطار القانون الدولي تتسع، لينتج عنها تشريعات قانونية ضخمة تضمنتها العديد من الإتفاقيات الدولية، تناولت فيها القواعد والمعايير البيئية القانونية منها والتقنية، كما شملت ضمن أحكامها الإجراءات والتدابير الوقائية، وهو ما تم تجسيده أيضا إقليميا في إتفاقيات البحار الإقليمية، وحتى التشريعات الوطنية لم تكن بعيدة عن ذلك مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية.

أما على المستوى العلاجي، فقد عمد القانون الدولي على إصلاح الأضرار ماديا وماليا، حيث أقر في إطار الإصلاح المادي للأضرار، وفي الحالة التي تتعرض فيها السفينة لحادث بحري طارئ في المناطق التي لا تخضع للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، وأدى إلى تسرب مواد نفطية إلى البحر، أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، سلطة التدخل المادي لهذه الأخيرة في هذه المناطق، وإتخاذ التدابير الضرورية لمكافحة التلوث المهديد لبيئتها البحرية، ومصالحها الأساسية المرتبطة بها، وقد عملت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي، على تحديد نطاق تدخلها، وتقيده بقيود موضوعية وأخرى إجرائية، يلي ذلك البدء بالإستجابة لحوادث التلوث النفطي للحد من آثار الملوثات النفطية من جهة، وتقديم المساعدة والإنقاذ البحريين لدولة العلم من جهة أخرى، والتي تضمنتها عدد من الممارسات الدولية والإقليمية في هذا المجال.

وفيما يتعلق بالإصلاح المالي، ورغم تعدد الإجهادات الفقهية والقضائية حول أسس المسؤولية، ومدى ملائمتها كأساس قانوني لقيام المسؤولية عن أضرار هذا النوع من التلوث، وإتجاه القواعد الإتفاقية إلى إلقاء على الدول كافة مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار الملوثات النفطية التي تتسبب فيها السفن الخاضعة لولايتها أو تحت رقابتها، والإلتزام بالقواعد والمعايير الدولية، وإتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة الكفيلة بوضع تلك الإلتزامات موضع تنفيذ، وفي حالة مخالفتها يستتبع إقامة المسؤولية الدولية وفقا للقانون الدولي، أما بالنسبة لمبدأ المسؤولية الموضوعية فقد تبنتها في ظل قواعد إتفاقية خاصة أبرمت في هذا الميدان للتعويض عن الأضرار النفطية الناتجة عن حوادث السفن، والتي تمثلت في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، وإن كان قد إقتصرت نطاق تطبيقها على مفهوم الزيوت الثقيلة دون الخفيفة منها، الأمر الذي أدى إلى الإزدواج في نظامي المسؤولية والتعويض، وجعلت من مالك السفينة هو المسؤول، مسؤولية محددة وفق لمبدأ "الملوث الدافع" بإعتباره المستفيد المباشر من هذا النشاط الإقتصادي، وذلك في إطار قواعد المسؤولية المدنية، كما ألزمت الدول بأن تتيح اللجوء إلى محاكمها الوطنية للتعويض عن هذه الأضرار. وأمام المخاطر الضخمة التي قد تسببها كارثة بحرية واحدة، ومخاطر إفسار المالك، إستحدث المشرع الدولي آليات مؤسسية تتولى تقديم تعويض للمتضررين من التلوث النفطي الناجم عن حوادث الملاحة البحرية.

- النتائج:

بالرغم من ثراء محتوى الإنتاج القانوني سواء على مستوى الوقاية من هذا النوع من التلوث، أو على مستوى إصلاح الأضرار المترتبة عنه، فقد توصلت الدراسة في هذا الشأن إلى جملة من النتائج نوجزها فيما يلي:

- إن الإتفاقيات الدولية العديدة عند تحديدها لصفة السفينة كمصدر للتلوث البحري النفطي، إتهمت إلى تعريفها وفق لما يتماشى مع الأحكام التي كانت تهدف إلى تحديد المنشآت التي تنطبق عليها، وإن كانت قد إتفقت فيما بينها على أن السفينة هي: كل مركبة صالحة للملاحة البحرية، مهما كانت هذه المركبة سواء كانت سفينة أو ناقلة بترول أو سفينة بضائع أو مركبات ذات وسائل هوائية أو أي صورة أخرى، وتبنت في مفهومها مدلولاً واسعاً لها بغرض التشديد على

مكافحته، خاصة ما ذهبت إليه إتفاقية ماربول 78/73، إلا أنها قد إستثنت من نطاقها لبعض أنواع السفن كالسفن الحربية والسفن العامة غير المخصصة للأغراض التجارية، ومما لا شك أن هذه التفرقة للسفن تمثل مظهرا لضعف القانون الدولي أمام سيادة الدول، وعجزه عن تحقيق الحماية التي كان يهدف إلى تحقيقها، وخاصة ما ذهبت إليه إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، في الأخذ بمعيار حمولة السفينة في تعريفها لهذه الأخيرة، وهو أن تكون السفينة أو المنشآت قادرة على نقل النفط السائب لبضاعة أو في مخازن وقودها، وذلك بما يتناسب مع المصالح البترولية الخاصة لملاك السفن.

- كما عملت القواعد الإتفاقية وهي بصدد تحديد نطاق تطبيقها على التفرقة بين الزيوت الثقيلة والزيوت الخفيفة، فأخضعت لأحكامها الأولى دون الثانية، بالرغم من آثارها الضارة وخطورتها على التوازن البيئي البحري، فهي الأخرى تكلف مبالغ طائلة في عمليات التطهير والتعويض، وهو خلاف ما إتجهت إليه كل من إتفاقية ماربول 78/73، وأيضا إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC، كونهما لم يعتمدا هذه التفرقة ضمن أحكامهما.

- نظرا للطبيعة الدولية لمشاكل التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن للبيئة البحرية، أقر المشرع الدولي ضوابط قانونية خاصة تحقيقا للسلامة البحرية، إلا أن تنفيذها يتوقف على مدى إستجابة الدول في الإلتزام بجميع متطلبات الإتفاقيات والمعاهدات الدولية الفنية والميدانية، ومدى قدرتها على توفيرها على متن السفن والناقلات، وتشغيلها بفعالية وأمان أثناء دخولها إلى الموانئ أو خروجها منه، وحتى خلال إبحارها، كون أن هذه المتطلبات التي فرضها النظام الدولي تخرج عن إمكانيات وتكاليف الدول النامية بالنظر إلى متضمناتها المالية الضخمة، وهكذا فالهوة واسعة بين القدرات الإدارية للدول، ومسؤولياتها في تطبيق الأنماط الدولية.

- يضاف إلى ذلك أن أغلب قواعد النظام الدولي تميزت بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوث، ويرجع ذلك إلى طبيعة قواعدها القانونية، فأحكامها لا تسري إلا بعد دخولها حيز التنفيذ، كما أن قواعدها لا تشمل كل الدول ولا كل الحالات، حيث نجد أن إتفاقية ماربول 78/73 لا تنطبق قواعدها إلا على السفن الجديدة دون الموجودة منها، وتلك التي تقل حمولتها عند حدود معينة، أو تمارس الملاحة الوطنية، حتى أن أحكامها جاءت لتنظيم عمليات التصريف النفطية المشروطة وليس لمنعه، فهي لا تحضره إلا في المناطق الخاصة، وحتى الإتفاقيات الإقليمية لم تسلم مما وقعت فيه سابقتها من الإتفاقيات الدولية، فلقد إكتفت بالإحالة إلى القواعد والمعايير الدولية دون الإتيان بقواعد ومعايير إقليمية تتناسب مع ظروف مناطقها الخاصة.

- أما بشأن صلاحيات الدول المقررة لضمان سلامة الملاحة ومكافحة التلوث النفطي من السفن، يلاحظ أن دولة العلم لم تعد هي صاحبة الإختصاص المطلق إزاء السفن التابعة لها، فيما يخص إعتقاد القوانين وتنفيذها، فقد عمد القانون الدولي للبحار الحالي بسبب الإنشغالات البيئية، ومن أجل عقلنة أنشطة السفن الإقتصادية على إعادة توزيعها بين الدولة الساحلية، دولة العلم، ودولة الميناء، حيث عمل على توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في هذا الميدان، لتتجاوز حدود مياهها الإقليمية وتصل حتى منطقة أعالي البحار.

خاتمة

- رغم أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وسعت من السلطات التشريعية سواء بالنسبة للدولة الساحلية لتنظيم المرور البريء في مياهها الإقليمية، أو بالنسبة للدولة الأرخيبيلية لتنظيم المرور البريء في مياهها الأرخيبيلية وممراتها البحرية، مراعاة لأمنها العسكري والإقتصادي والبيئي، إلا أنها قلصت منها عند تنظيمها للمرور العابر للسفن في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، حيث أبقتها خاضعة للضوابط التي سبق وأن حددتها إتفاقيات دولية قائمة ونافذة، بالإضافة إلى تجريدتها حتى من سلطتها التقديرية في وضع المعايير الوطنية المكملة للمعايير الدولية والتي كانت تتمتع بها فيما سبق من المناطق البحرية، والمتعلقة بتصريف المواد النفطية من السفن، وذلك حفاظا على المصالح الإستراتيجية والإقتصادية للقوى البحرية.

- بالرجوع إلى المادة 33 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فإن الدولة الساحلية تمارس إختصاصات على منطقتها المتاخمة، والتي تتعلق بالجمارك والصحة والهجرة والضريبة، إلا أنه وبالرجوع إلى نص المادة 129 من الإتفاقية الأخيرة، والتي ألقت عليها التزاما عاما يقع على كافة الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف مصادر التلوث، فإنه يمكن أيضا أن تمد إختصاصها التشريعي في منطقتها المتاخمة لمنع التلوث النفطي من السفن، فهذا الإلتزام يمس كافة أجزاء البيئة البحرية دون تمييز للمجالات البحرية نظرا للإتصال الطبيعي والحر للبحار.

- إن سلطة التشريع التي خولتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، للدولة الساحلية لتشريع قواعد التلوث الخاصة بتصريف المواد النفطية ومعاييرها إقتصرت فقط في المناطق الخاصة من منطقتها الإقتصادية الخالصة، والتي تعتمد بشأنها قواعد ومعايير أشد صرامة من القواعد والمعايير الدولية المشتركة في هذا الميدان، كونها أصبحت غير كافية، وإن كانت قد عملت على تقييد سلطتها هذه بعدد من الضوابط مع إخضاعها لوصاية OMI كمنطقة متخصصة، والملاحظ هنا أيضا تضاءل إختصاص دولة العلم في هذه المنطقة، وذلك على حساب التوسع في إختصاصات الدولة الساحلية.

- جاءت الإتفاقية السابقة أيضا بإختصاصات تنفيذية جديدة شملت كل من الدولة الساحلية ودولة الميناء، وهي إختصاصات لم تكن معروفة في النظام القانوني السابق كإتفاقية لندن لسنة 1954 OILPOL، إتفاقية ماربول 78/73، وذلك إزاء السفن المبحرة داخل المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية في الميدان الضبطي والجنائي سواء تعلق الأمر بالبحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، بغرض تطبيق القواعد والمعايير الدولية والوطنية، فدورها لم ينحصر في جمع المعلومات والأدلة الضرورية عن المخالفات التي ترتكبها السفن الأجنبية، وإبلاغها لدولة العلم كما كان الوضع عليه سابقا.

- الإختصاص الشخصي لدولة العلم على السفن الرافعة لعلمها وفقا للإتفاقية السابقة لم يعد إختصاص مطلق، حتى في المناطق الخارجة عن الولاية الوطنية لأي دولة، بل مقيد بمراعاة القواعد والمعايير الدولية من جهة، وبالقوانين والأنظمة الوطنية في المناطق الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية من جهة أخرى، ومنه إشراكها مع الأخيرة، ومع دولة الميناء

خاتمة

في تحقيق التوازن بينهما في ممارسة سلطاتهم، ودون أن تتعرض معهما في تنفيذ قواعد الوقاية من التلوث النفطي من السفن.

- على خلاف القواعد الإتفاقية المتعلقة بمنع التلوث النفطي من السفن، أوردت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ضوابط وقيود بمناسبة تنفيذ القوانين والأنظمة الوطنية والقواعد والمعايير الدولية إزاء السفن الأجنبية الملوثة، حيث أقرت أن إستمرارية سير الدعوى بالدولة التي يحدث بها الإنتهاك يتوقف على المكان الذي وقع به التصريف النفطي، فالأمر بوقف الدعوى لصالح دولة العلم إذا ما إرتكبت السفينة المخالفة خارج البحر الإقليمي للدولة التي رفعت الدعوى فيه، وبغض النظر عن الأجل الذي حددته، والضرر الذي أحدثته السفن المخالفة، فيه إمتياز واضح ممنوح لمصلحة دولة العلم على حساب مصالح الدولة الساحلية ودولة الميناء في حماية البيئة البحرية ضد هذا التلوث، فحتى المدة التي أقرتها الإتفاقية بإنقضاء الحق في الدعوى هي مدة قصيرة قد لا تتناسب مع الأضرار و الإنتهاكات المرتكبة، خاصة إذا تعلق الأمر بأعمال التلوث الخطيرة والمعتمدة.

- يلاحظ أيضا أن قاعدة التقييد في فرض إلا العقوبات النقدية فيها يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية من إنتهاكات خارج البحر الإقليمي، إلا في حالة فعل تلوث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي للدولة طالبة إقامة الدعوى، تعد من أهم وأخطر القيود التي أقرتها الإتفاقية، بما يخدم مصالح القوى البحرية وضمان إستمراريتها في الحفاظ على مبدأ حرية الملاحة.

- ثم إن ما يزيد عن ذلك، أن كل القواعد الإتفاقية تركت لدولة العلم سلطة ممارسة الرقابة الكاملة لهذه القواعد والمعايير الدولية، وذلك عندما تكون سفنها متواجدة بمنطقة أعالي البحار، إذ خولت لها سلطة توقيع العقاب عليها طبقا لتشريعاتها الخاصة في حال مخالفتها، بالرغم من أن الواقع الدولي أثبت إخلالها بهذا الواجب في العديد من التجارب الواقعية، بسبب شيوع إستخدام أعلام الملائمة، وعدم قدرتها على الممارسة الفعلية لولايتها أو مراقبتها عليها، وسيبقى الوضع كما هو عليه طالما مازال العمل مستمرا بهذه الظاهرة، ذلك أن فعالية إختصاص دولة العلم في تنفيذ أنظمة وقواعد ضبط التلوث النفطي من السفن، يؤثر فيها النمو المتزايد لأساطيل الملائمة تأثيرا كبيرا.

- كما أفرزت الدراسة أن سلطة التدخل المادي للدولة الساحلية في منطقة أعالي البحار هي إستثناء من مبدأ حرية الملاحة، تمارسها في ظل ضوابط إجرائية وموضوعية حددتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار لمواجهة الكوارث النفطية، وواجب تدخلها لا ينطبق إلا على حالات التلوث النفطية الطارئة فقط دون العرضية منها، حيث تتخذ الأخيرة تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم، والذي ينتج عنه أخطار جسمية وشبكة الوقوع بسواحل الدولة الساحلية ومصالحها المرتبطة بها، وما في ذلك من تفضيل المصالح التجارية للسفينة على حساب المصالح البيئية للدولة الساحلية، وحتى مصلحة الجماعة الدولية ككل، كونها قيدت من النطاق الجغرافي للمصالح التي يمكن أن تدافع الدولة الساحلية عنها عند تدخلها.

خاتمة

- عملت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في التخفيف من وطأة ضوابط إتفاقية بروكسل لسنة 1969 السابق ذكرها، حينما صرحت أن نطاق تطبيق قواعد التدخل يشمل البحر العالي، وحتى المنطقة الإقتصادية الخالصة، كما أن الأمر هنا لم يعد قاصرا على أن تتخذ الدولة الساحلية فقط التدابير المناسبة، وإنما تطبق عليها أيضا إجراءات تضمن سلامة مصالحها، كما عملت على حذف شرط "الخطر الجسيم والوشيك" مما يتيح لها التدخل مبكرا بمجرد إطلاعها على حصول عطب بالسفينة، ومنه إتخاذ إجراءات مبكرة بقدر يفوق مما كان متاحا لها في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1969، إلا أنها هي الأخرى سارت على نفس إتجاه الأخيرة بخصوص ربط النطاق الجغرافي بسواحل الدولة المتدخلة ومصالحها المرتبطة بها.

- أفرزت الدراسة أيضا أن إتفاقية لندن الدولية للإنقاذ لسنة 1989، جاءت لتسد النقص الموجود في إتفاقية بروكسل لسنة 1969، حيث أصبحت الدولة الساحلية المعنية بخطر الحادث النفطي، الحق في التدخل الإجباري لحماية سواحلها ومصالحها المرتبطة بها، فهي التي أصبحت تتحكم في عملية الإنقاذ والإشراف عليها، ولها سلطة إتخاذ ما يلزم من تدابير على وجه مستعجل، دونما أن يتوقف ذلك على إرادة السفينة المنكوبة، فجميع الأطراف المعنية بالإنقاذ صارت ملزمة بحماية البيئة البحرية ومراعاتها أثناء عملية الإنقاذ، بإعتبارها مصلحة عامة ومشتركة للإنسانية.

- أما فيما يخص الإصلاح المالي، فقد أبرزت الدراسة أن الدول إختارت حل مشكلة التعويض عن الأضرار النفطية الناتجة عن النقل البحري في إطار أنظمتها الوطنية وفقا للقواعد الإتفاقية الدولية، فمالك السفينة، وتطبيقا لمبدأ "الملوث الدافع" هو الذي يتحمل عبئ هذه الأضرار المترتبة على ممارسة نشاطه البحري، دون حاجة لإثبات الخطأ من جانبه، أما الدولة فهي تبقى بعيدة عن تطبيق نظام المسؤولية الموضوعية، إلا إذا تصرفت بإعتبارها شخص خاص يمارس نشاط إقتصادي وتجاري، ونظرا لغياب أية قواعد إتفاقية أو عرفية في هذا الشأن، فإن مسؤوليتها تصبح تقوم على أساس الفعل غير المشروع بشأن إخلالها بإلتزاماتها الدولية ذات الطابع الوقائي، والناتجة عن عمليات التصريف التشغيلية، وكذلك عن كل إلتزام منبثق عن إتفاقياتها الدولية.

- تميزت الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية عن الأضرار النفطية الناتجة عن نقلها، رغم تشابه قواعدها بتعددتها وتنوع نطاق تطبيقها حسب طبيعة المادة الملوثة، حيث نجد أن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، تخضع فقط تلك الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيوت الثقيلة لأحكامها دون الخفيفة منها، والتي تبقى خاضعة لأحكام إتفاقية أخرى، ولا تمس المجالات البحرية غير الخاضعة للولاية الوطنية للدولة المتعاقدة، فضلا عن أن التعويض ظل محدودا في تكلفة التدابير الوقائية من التلوث والأضرار الناجمة عنها دون أن يشمل الأضرار الإيكولوجية المتعلقة بالبيئة البحرية ذاتها لصعوبة تقييمها تجاريا، بالرغم من ضررها وأبعادها المتعددة على المجموعة الدولية وعلى النظام الإيكولوجي.

- إن المبادئ التي تضمنتها الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية في هذا الميدان، وخاصة منها مبدأ تحديد المسؤولية، وحالات الإعفاء المتعددة التي إحتوتها تشكل تضييقا كبيرا للمتضررين من التلوث، ترضية للمصالح الاقتصادية و التجارية لأرباب السفن، وهكذا ولقصور هذه الآلية الفردية عن التعويض، جاءت الأنظمة القانونية الحديثة لتتضمن آليات جماعية ذات طبيعة مؤسساتية تأخذ صورة عقد تأمين أو تقنية صناديق التعويضات، بالإضافة إلى إتفاقيات التعويض الخاصة، إلا أن هذه الأخيرة، ونظرا للقيود التي قلصت إما من نطاق تدخلها أو لعدم قدرتها، ستبقى عاجزة عن تقديم تعويض لضحايا التلوث في حالة وقوع حوادث تلوث نفطية كارثية.

- المقترحات:

ختاما وإنطلاقا من النتائج المتوصل إليها، أصل إلى أن النظام القانوني الذي أرساه القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، جاء ليخدم في العمق الأهداف الاقتصادية والتجارية للقوى البحرية على حساب متطلبات حماية البيئة البحرية من خطر هذا التلوث، وهذا من شأنه أن يقف عائقا في سبيل تطوير قانون البحار، والقانون الدولي البيئي بوجه عام، أمام فعالية أنظمة وقواعد منع التلوث النفطي من السفن والسيطرة عليه من جهة أخرى، وعلى ضوء ذلك أقترح ما يلي:

- تقليص عدد الإستثناءات الواردة في القواعد الإتفاقية الدولية، والمشار إليها في الأطروحة، وذلك بغرض تعزيز حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن.

- توسيع صلاحيات الدولة الساحلية في كل من المنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، ومد صلاحياتها التشريعية لتشمل أيضا التدابير الإحترازية للمنع والحد من التلوث النفطي من السفن.

- منح الدولة الساحلية سلطة تقديرية في وضع المعايير الوطنية المكملة للمعايير الدولية لتنظيم المرور العابر للسفن في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، مع مواكبة الإتفاقيات الدولية النافذة بشأنها على نحو يتماشى مع الإنشغالات البيئية الحالية المشاطئة للمضيق، ومصالح الدولة المستخدمة له من جهة أخرى.

- توسيع النطاق الجغرافي للمجالات التي تشملها التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية المتدخلة خارج بحرها الإقليمي لمنع التلوث النفطي من السفن أو القضاء عليه، ليشمل ليس فقط لحماية سواحلها والمصالح المرتبطة به، وإنما ليشمل أيضا كل الأضرار التي تهدد بإقليمها، بما في ذلك مناطقها البحرية والمصالح المرتبطة بها، أو يهدد حتى مصلحة أساسية إيكولوجية، سواء كان وقوع هذا السلوك في عرض البحر، أو بمناطق بحرية خاضعة لسيادة دولة أخرى، على أن يمارس السلوك الأخير بمرونة أكبر لصالح الدولة الساحلية المتضررة لما تتمتع به من سيادة في هذه المنطقة، ومع إحترام ضوابط إجراءات التدخل.

- إلغاء العمل بنظام إيقاف الدعوى لصالح دولة العلم، وإستمرارية سيرها بالدولة التي حدثت بها الإنتهاك، بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التصريف النفطي داخل أو خارج بحرها الإقليمي، والإكتفاء بإشراك الأولى في الدعوى بتعيين

خاتمة

مثل ينوب عنها في الحضور، أو إطلاعها المستمر بكل إجراء تقوم به ضمان لكل تعسف قد يقع من قبل الدولة رافعة الدعوى.

- التفرقة بين مدتين لإنقضاء الحق في الدعوى، مدة قصيرة وأخرى طويلة، تقدر تبعا لجسامة الأضرار والإنتهاكات المرتكبة للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية في هذا الميدان، ودون تمييز بين مكان التصريف.

- فرض العقوبات النقدية والجسدية وتشديدهما، وعدم تقييد الدولة رافعة الدعوى في تقريرها، وعدم التراخي في توقيعها.

- إنشاء نظام يمكن بواسطته إلزام السفن التي تتمتع بالحصانة السيادية، والممارسة للنشاطات العلمية بالقوانين والأنظمة الوطنية للدولة الساحلية والقواعد والمعايير الدولية، مع مراعاة المصالح الأساسية لسيادة دولة علم السفينة وأمنها.

- سحب السفن دون المستوى التي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة من الخدمة وإعادة تدويرها وتخريدها.

- إبرام مذكرات تفاهم وتشجيع الدول الإنضمام إليها بشأن توحيد نظام رقابة دولة الميناء للسفن التي ترسو عندها،

وإعطاء هذه الأخيرة سلطة إدارة الدعوى الجنائية عن كل إنتهاك لقواعد التلوث ومعاييرها أينما كان موقع حصوله، ومنه سيقع على عاتق دولة العلم مسؤولية أولية تتمثل في وضع نظام ملائم وفعال لمراقبة سفنها التي يحق لها رفع علمها،

و ضمان إلتزامهم بالقواعد والأنظمة الدولية، وهو ما سيؤدي إلى تراجع عدد أعلام بلدان التسجيل المفتوح.

- إنشاء نظام معلوماتي آلي دولي، يتضمن فيه تصنيف دول العلم في درجة (أو تصنيف) محدد لمطابقتها وإستيفاءها لمتطلبات السلامة الملاحية، وعمليات تفتيشها، وحتى كل إجراء أتخذ ضدها، وبالتالي تفادي إخضاع السفن التي تحترم

المعايير لعمليات التفتيش المتكررة في موانئ الدول المتخلفة، على غرار مذكرة باريس.

- إنشاء جهاز دولي يتحمل مسؤولية حماية البيئة البحرية في المناطق التي لا تخضع لسيادة أية دولة، تتولى مراقبة مدى

إحترام القواعد والمعايير الدولية والتدابير الهادفة إلى تعزيز سلامة العمليات الملاحية والوقاية من التلوث، كما يخول لها

سلطة مباشرة دعوى نيابة عن الدول أمام محكمة دولية خاصة تنشأ لهذا الغرض، لتتنظر في إنتهاكات قواعد التلوث التي

تضر بمصالح المجموعة الدولية، وفي كل مخالفة بيئية يعهد بها إليها، مع تزويدها بصلاحيات توقيع الجزاءات ضد السفن

المخالفة.

- تعزيز تعاون وتنسيق على جميع المستويات لمعالجة ظاهرة التلوث النفطي من السفن، بضمن أن تنسّق OMI، وجميع

المنظمات الدولية المختصة على المستوى الدولي، وبتشجيع الدول على إعتقاد سياسات عامة وطنية، وعلى ضمان تنفيذ

جميع المعاهدات التي تصبح أطرافاً فيها عن طريق كفالة إعتقاد التشريعات والتدابير اللازمة على المستوى الوطني.

- الإستعانة إلى أقصى حد وعلى أوسع نطاق ممكن بالأقمار الإصطناعية، وتزويد كل السفن بالأنظمة التكنولوجية

الأكثر تطوراً وادارات المراقبة، ويكون ذلك عن طريق وضع برنامج تعاون بين الدول النامية لمراقبة الملاحة البحرية، كما

يتم من خلاله تقديم الدعم المالي والتقني، والدراية العلمية للدول النامية، وتعزيز قدراتها على تنفيذ جميع الإتفاقيات

المتخصصة، التي كثيراً ما تعتمد بشأن إعداد الجوانب التقنية والفنية للقواعد المضمّنة في الإتفاقية.

خاتمة

- مساعدة الدول النامية على إستحداث سفن جر خاصة من أجل التدخل السريع، وتقديم خدمات الإنقاذ حماية للبيئة البحرية من التلوث النفطي من السفن.
- إشراك دول العلم المالكة لأساطيل تجارية كبرى أو الدول الصناعية المستوردة أو المستهلكة لمادة النفط في عمليات التعويض المشتركة لفائدة المتضررين من التلوث.

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: باللغة العربية

I- قائمة المصادر

1/ القرآن الكريم

2 / النصوص الدولية

أ- الوثائق الدولية

1. إتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات.
2. الإتفاقية الدولية المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري، الموقعة بتاريخ 20 جانفي 1914.
3. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 31 ماي 1929 لسلامة الأرواح في البحار .
4. النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية الصادر في 26 جوان 1945.
5. ميثاق الأمم المتحدة الصادر في 26 جوان 1945.
6. إتفاقية باريس الموقعة بتاريخ 29 جويلية 1960 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.
7. إتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 25 ماي 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية.
8. إتفاقية فيينا الموقعة بتاريخ 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.
9. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 05 أبريل 1966 لخطوط الشحن.
10. إتفاقية فيانا لقانون المعاهدات الموقعة بتاريخ 23 ماي 1969.
11. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 23 جوان 1969 لقياس الطنة.
12. إتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 29 نوفمبر 1969 بشأن المسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، والمعدلة بموجب البروتوكول الموقع بتاريخ 20 نوفمبر 1992.
13. إتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 18 ديسمبر 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت.
14. إتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 17 ديسمبر 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية.
15. الإتفاقية الدولية الموقعة بتاريخ 29 مارس 1972 بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية.
16. مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البشرية إستوكهولم سنة 1972.
17. الإتفاقية الدولية الموقعة بتاريخ 20 أكتوبر 1972 الخاصة بمنع التصادم في البحار.

قائمة المصادر والمراجع

18. الإتفاقية الدولية الموقعة بتاريخ 01 نوفمبر 1974 لسلامة الأرواح البشرية في البحر SOLAS.
19. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 03 سبتمبر 1976 المتعلقة بالإتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "IMMARSAT".
20. الإتفاقية الدولية رقم 147 الموقعة في جنيف بتاريخ 29 أكتوبر 1976 والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية، والمعدلة ببروتوكول لسنة 1996.
21. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 01 ماي 1977 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجم عن إستكشاف وإستغلال الموارد المعدنية في قاع البحار.
22. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 07 جويلية 1978 لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر.
23. إتفاقية هامبورغ الموقعة بتاريخ 27 أبريل 1979، المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر.
24. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة بمونتيفوي بتاريخ 10 ديسمبر 1982.
25. الإتفاقية الدولية الموقعة بتاريخ 26 سبتمبر 1986 التبليغ المبكر بوقوع حادث نووي.
26. إتفاقية روما بتاريخ 10 مارس 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية، وبروتوكولها الملحق بها المحرر بلندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005.
27. إتفاقية باريس الموقعة بتاريخ 01 جويلية 1988 المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر (Cospas/Sarsat).
28. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 23 أبريل 1989 الخاصة بالإنقاذ والمساعدة البحرية.
29. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 30 نوفمبر 1990 للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيت.
30. إتفاقية إسبو الموقعة بتاريخ 25 فيفري 1991 والمتعلقة بتقييم الأثر البيئي على البيئة العابرة للحدود.
31. إتفاقية هلسنكي الموقعة بتاريخ 17 مارس 1992 لحماية وإستعمال مجاري المياه العابرة للحدود والبحيرات الدولية.
32. الإتفاقية الدولية لسنة 1992 المنشأة لصندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت،، والمعدلة بموجب بروتوكول لسنة 2003 .
33. مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لسنة 1992.
34. إتفاقية لوجانو الموقعة بتاريخ 21 جوان 1993 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة.

35. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 03 ماي 1996 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر، والمعدلة بموجب بروتوكول هنس لسنة 2010.
36. إتفاقية الأمم المتحدة المعتمدة في 21 ماي 1997 بشأن قانون إستخدام المجاري المائية الدولية في الأغراض غير الملاحية.
37. إتفاقية لندن المعتمدة بتاريخ 23 مارس 2001، والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي.
38. إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 13 فيفري 2004 لمراقبة وإدارة مياه إتران السفن ورواسبها.
39. إتفاقية العمل البحري، المعتمدة في 23 فيفري 2006.
40. ب- الإتفاقيات الإقليمية والبروتوكولات الملحقة بها.
1. إتفاقية برشلونة المعتمدة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط من التلوث، والمعدلة لسنة 1995، والبروتوكولات الملحقة بها، وهي:
- البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976، والمعدل سنة 2002 .
- البروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976، والمعدل سنة 1995.
- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط مصادر برية المعتمد ببرشلونة في 17 ماي 1980، والمعدل لسنة 1996.
- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط المعتمد في جنيف بسويسرا في 03 أفريل 1982، والمعدل لسنة 1999.
- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية، المعتمد بمدير في 14 أكتوبر 1994.
- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود، المعتمد في أزمير بتركيا بتاريخ 01 أكتوبر 2008.
- بروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط، المعتمد بمدير في 21 جانفي 2008.
2. إتفاقية الكويت الإقليمية المعتمد في 23 أفريل 1978، للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث، والبروتوكول الملحق بها بشأن التعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، لسنة 1978.
3. إتفاق لشبونة المعتمد في 17 أكتوبر 1990 بشأن التعاون لحماية سواحل ومياه شرق شمال الأطلسي.

قائمة المصادر والمراجع

4. إتفاقية جدة المعتمدة في 14 فيفري 1982 لحماية البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن، والبروتوكول الملحق بها المتعلق بالتعاون الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، سنة 1982.

ج/ القرارات والتقارير

1. تقرير مجلس الإدارة، دور الوسيط لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، الدورة الرابعة، 1976، UNEP/GC/82، نيروبي، 14 أفريل 1976.
2. تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثانية والثلاثون، U.DOC.A/32/13، 5-25 يوليو 1980.
3. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 161/38 المؤرخ في 19 ديسمبر 1983، بشأن إنشاء لجنة خاصة مكلفة بالشؤون البيئية.
4. تقرير الأمانة العامة للأمم المتحدة عن ممارسة الدول المتعلقة بالمسؤولية الدولية لسنة 1985.
5. تقرير بروتانلد (مستقبلنا المشترك) الصادر عن الأمم المتحدة في سنة 1987.
6. قرار الجمعية العامة رقم 43/212 المؤرخ في 20 ديسمبر 1988، بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ومنع النقل الدولي غير المشروع.
7. حولية رجال القانون الدولي: التقرير الرابع للمقرر الخامس "U.N.Doc A/cn-4/431"، 1988.
8. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 224/44 المؤرخ في 22 ديسمبر 1989، بشأن التعاون الدولي على رصد الأخطار التي تهدد البيئة وتقييمها والإستعداد لمواجهةها وتقديم المساعدات في حالات الطوارئ البيئية.
9. حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الأول(ب)، الدورة 42، A/CN.4/SER.A/1990.
10. قرار الجمعية العامة رقم 217/46 المؤرخ في 12 ديسمبر 1991، بشأن تعاون الدول في رصد الأخطار التي تهدد البيئة وتقييمها والإستعداد لمواجهةها وتقديم المساعدة في حالات الطوارئ، لمزيد من القرارات.
11. الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير محكمة العدل الدولية 01 أغسطس 1995 - 31 يوليو 1996، الدورة 51، الملحق رقم 4 (A/51/4).
12. الجمعية العامة للأمم المتحدة، تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثامنة والأربعون، الدورة 51، الملحق رقم 10 (A/51/10)، 6 ماي الى 26 جويلية 1996.
13. تقرير لجنة القانون الدولي، المجلد الأول، A/CN.4/SER.A، 1998.

قائمة المصادر والمراجع

14. مشروع لجنة القانون الدولي في دورتها المنعقدة في أوت سنة 1998، والمتعلقة بمنع الضرر العابر للحدود الناشئ عن الأنشطة الخطرة.
15. تقرير الأمين العام للجمعية العامة للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الدورة السابعة والخمسون، A/56/58، 09 مارس 2001.
16. تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين لعام 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، A/CN.4/SER.A/2001/Add.1.
17. رسالة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لموناكو لدى الأمم المتحدة حول منح المنظمة الهيدروغرافية الدولية مركز المراقب لدى الجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، A/56/145، دون مكان النشر، 06 جوان 2001.
18. تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة، إقرار جدول الأعمال وتوزيعه، الدورة السادسة والخمسون، A/BUR/56/SR.1، نيويورك، 14 سبتمبر 2001.
19. تقرير لجنة القانون الدولي عن أعمال دورتها الثانية والخمسين، A/56/58، 20 نوفمبر 2001.
20. رسالة موجهة من الأمين العام (Efthimios E. Mitropoulos) إلى المنظمة البحرية الدولية بمناسبة يوم البحرية العالمي، بعنوان: مواجهة المنظمة البحرية الدولية للتحديات الراهنة، (د.م.ن)، 2007.
21. تقرير لجنة القانون الدولي إلى الجمعية العامة عن أعمال دورتها الثالثة والخمسين، منشور في حولية لجنة القانون الدولي لسنة 2001، المجلد الثاني، الجزء الثاني، الأمم المتحدة، 2007.
22. تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الثالثة والستون، A/63/63، 10 مارس 2008.
23. تقرير اللجنة الفرعية القانونية، معلومات عن أنشطة المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية فيما يتعلق بقانون الفضاء، الدورة 49، فينيا، 22 مارس - 01 أبريل 2010.
24. غونتر هاندل، إعلان مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية إستوكهولم 1972، إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية المستدامة سنة 1992، مكتبة الأمم المتحدة السمعية البصرية للقانون الدولي، د.م.ن، 2012.
25. تقرير الأمين العام، الجمعية العامة للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الدورة السابعة والستون، A/RES/67/78.

3- النصوص التشريعية

أ. القوانين والأوامر

* القوانين

1. القانون رقم 10/03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية العدد 43، المؤرخة في 20 جويلية 2003.

* الأوامر

1. الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 هـ الموافق 26 سبتمبر سنة 1975، المعدل المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 25 ربيع الثاني عام 1428 هـ الموافق 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.
2. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 05 جوان 1998، وكذا القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 الموافق لـ 15 غشت سنة 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 46 المؤرخة في 15 أوت 2010.

ب. المراسيم الرئاسية والتنفيذية

- المراسيم الرئاسية

1. المرسوم رقم 344/63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963 المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبتروال الموقعة عليها بلندن بتاريخ 12 ماي 1954 .
2. المرسوم رقم 17/72 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1325 الموافق لـ 07 يونيو 1972 المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت الموقع عليها بروكسل في 28 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972.
3. المرسوم رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، الجريدة الرسمية العدد 45، الصادرة بتاريخ 04 جوان 1974.
4. المرسوم رقم 86/74 الصادر في 17 سبتمبر 1974، المنشأ للمعهد العالمي للبحرية.

قائمة المصادر والمراجع

5. المرسوم رقم 02/81 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 لسنة 17 جانفي 1981، والمتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976.
6. المرسوم رقم 03/81 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1401 الموافق لـ 17 جانفي 1981، والمتضمن التصديق على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976.
7. المرسوم رقم 02/81 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1401 لسنة 17 جانفي 1981، والمتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات الموقع ببرشلونة في 16 فيفري 1976.
8. المرسوم رقم 340/82 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالبحث والانقاذ في البحر، والموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979، الجريدة الرسمية العدد 64 المؤرخة في 16 نوفمبر 1982.
9. المرسوم رقم 411/82 المؤرخ في 25 صفر 1403 الموافق لـ 11 ديسمبر 1982، والمتضمن التصديق على بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط مصادر برية المعتمد ببرشلونة في 17 ماي 1980.
10. المرسوم رقم 501/83 المؤرخ في 27 أوت 1983، والمتضمن التصديق على إتفاقية SOLAS، وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بما الموقع بما بلندن في 11 نوفمبر 1988، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.
11. المرسوم رقم 01/85 المؤرخ في 13 ربيع الثاني 1405، الموافق لـ 05 جانفي 1985، والمتضمن التصديق على بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط المعتمد في جنيف بسويسرا في 03 أبريل 1982.
12. المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978، الجريدة الرسمية العدد رقم 17.
13. المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، الجريدة الرسمية، العدد 02 الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988.

قائمة المصادر والمراجع

14. المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996، والمتضمن الإنضمام إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الجريدة الرسمية، العدد 60 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996 (لم ينشر مضمون الإتفاقية).
15. المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ في 21 ذي الحجة 1418هـ الموافق لـ 18 أبريل 1998، يتضمن المصادقة على البروتوكول المعتمد في 20 نوفمبر 1992، لتعديل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969، الجريدة الرسمية العدد 25 المؤرخة في 26 أبريل 1998.
16. المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر المتوسط، الجريدة الرسمية المؤرخة في 09 ذو الحجة عام 1420 الموافق لـ 15 مارس 2000، العدد 13.
17. المرسوم الرئاسي رقم 367/03 المؤرخ في 23 أكتوبر 2003، المتضمن التصديق على إتفاقية التبليغ المبكر بوقوع حادث نووي المبرمة في 26 سبتمبر 1986، الجريدة الرسمية عدد 65 الصادرة بتاريخ 29 أكتوبر 2003.
18. المرسوم الرئاسي رقم 71/05 المؤرخ في 04 محرم 1426 الموافق لـ 13 فيفري 2005 المتضمن المصادقة على البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في حالات الطوارئ، الجريدة الرسمية عدد 12 لسنة 2005.
19. المرسوم الرئاسي رقم 134/06 المؤرخ في 10 أبريل 2006، والمتضمن تصديق الجزائر على الإتفاقية الدولية رقم 147 المعتمدة في جنيف بتاريخ 29 أكتوبر 1976، والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية الجريدة الرسمية العدد 23، المؤرخة في 12 أبريل 2006.
20. المرسوم الرئاسي رقم 275/09 المؤرخ في 30 أوت 2009، المتضمن تحويل المعهد العالي للبحرية تحت مسمى المدرسة الوطنية العليا للبحرية.
21. المرسوم الرئاسي رقم 272/10 المؤرخ في 26 ذي القعدة 1431، الموافق لـ 03 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 الملحق بإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية المحرر بلندن بتاريخ 14 أكتوبر الرسمية العدد 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.
22. المرسوم رقم 385/11، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية الخاصة بإنقاذ والمساعدة البحرية، المعتمدة بلندن بتاريخ 23 أبريل 1989، الجريدة الرسمية عدد 64، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2001.

- المراسيم التنفيذية

قائمة المصادر والمراجع

23. المرسوم التنفيذي رقم 147/98 المؤرخ في 16 محرم 1419 الموافق لـ 13 ماي 1998، يحدد كفاءات تسيير حساب التخصيص رقم 302/65 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة، الجريدة الرسمية رقم 31 لسنة 1998.
24. المرسوم التنفيذي رقم 338/98 المؤرخ في 13 رجب عام 1419، الموافق لـ 03 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، الجريدة الرسمية رقم 82 لسنة 1998.
25. المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 06 يناير سنة 2002 يحدد النظام العام بإستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 01 الصادرة في 06 جانفي 2002.
26. المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المؤرخ في 09 ذي الحجة عام 1420 هـ الموافق لـ 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات للمهتمة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية العدد 02، لسنة 2006.

II- المراجع

1- الكتب

1. إبراهيم العناني، قانون البحار (المبادئ العامة، الملاحة البحرية، الصيد البحري)، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.
2. إبراهيم العناني، القانون الدولي الجديد للبحار، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990.
3. إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، الجزء الأول، المطبعة التجارية الحديثة، القاهرة، مصر، 1997.
4. إبراهيم سليمان عبيد، تلوث البيئة أهم قضايا العصر (المشكلة والحل)، الطبعة الثانية، دار الكتاب الحديث، لبنان، 1998.
5. أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، مركز البحوث، المملكة العربية السعودية، 2010.
6. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
7. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، جامعة الملك سعود للنشر العلمي والمطابع، الرياض، السعودية، 1997.
8. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.
9. أحمد محمود سعد، إستقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، مصر، 1994.

قائمة المصادر والمراجع

10. أحمد مواهي، الشخص المعنوي ومسؤوليته قانوناً، مدنيا وإداريا، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1987.
11. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1987.
12. إسلام دسوقي عبد النبي دسوقي، النظرية العامة للمسؤولية الدولية بدون خطأ (المسؤولية الدولية الموضوعية)، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2016.
13. إسلام محمد عبد الصمد، الحماية الدولية للبيئة من التلوث في ضوء الإتفاقيات الدولية وأحكام القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2016.
14. أعمار يجاوي، قانون المسؤولية الدولية، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، 2010.
15. أمير عبد الله، محمد الطيب، الخطوط التوجيهية لتقييم حالة مياه الصابورة على المستوى الوطني، سلسلة دراسات متخصصة حول البرنامج العلمي لإدارة مياه الصابورة، (غلو بالاست) رقم 17، د.م.ن، 2009.
16. أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2017.
17. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009.
18. أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2017.
19. جابر إبراهيم الراوي، المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة، جامعة بغداد، العراق، 1983.
20. جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، الدار الجامعية الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2001.
21. جمال عبد الناصر مانع، القابون الدولي العام (المجال الوطني للدولة: البري - البحري - الجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2009.
22. حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013.
23. خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، الطبعة الأولى، الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017.
24. راشد فهد المري، الوسيط القانون الدولي العام (نظام قانون البحار)، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2014.
25. رياض صالح أبو العطا، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2009.
26. زيد أحمد الخميري، أمن السفن والمرافق المينائية (دراسة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية)، الطبعة الأولى، دون دار النشر، الإمارات العربية المتحدة، 2014.

قائمة المصادر والمراجع

27. سامح عبد القوي السيد عبد القوي، التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية، الطبعة الأولى، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2015 .
28. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004.
29. سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، كليك للنشر، الجزائر، 2008.
30. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
31. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.
32. سهير إبراهيم حاجم الهيبي، المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، الطبعة الأولى، دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2008.
33. السيد المراكبي، الحماية القانونية للبيئة من التلوث (في قانون البيئة رقم 04 لسنة 1994 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 09 لسنة 2009)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010.
34. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987.
35. صلاح عبد الرحمان عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
36. صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014.
37. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014.
38. صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، السعودية، 1435هـ/2014م.
39. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2014.
40. صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 1996.

41. طلال الشواربي، صلاح أحمد صالح، التصادم البحري وأحكامه، الشنهابي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 1995.
42. عايض بن مقبول بن حمود آل حمود القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة (العوار البحري في الفقه الإسلامي - دراسة تأصيلية فقهية مقارنة، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 1433هـ / 2012م.
43. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002.
44. عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية 2006.
45. عبد السلام منصور الشبوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.
46. عبد العال الديري، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها (دراسة نظرية تطبيقية مع إشارة خاصة إلى المحكمة الدولية لقاع البحار)، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2016.
47. عبد الله نوار شعت، الحماية الدولية للحدود البحرية والمناطق الإقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة. الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017.
48. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1999.
49. عبد الناصر زياد هياجنة، القانون البيئي (النظرية العامة للقانون البيئي مع شرح التشريعات البيئية)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
50. عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1985.
51. العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، وهران، 2010.
52. عطا سعد محمد حواس، دفع المسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2012.
53. علي البارودي، محمد فريد العربي، محمد السيد الفقهي،
54. علي البارودي، وآخرون، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001.
55. علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2008.

56. علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، المصدر القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2013.
57. فهمي حسن أمين العلي، تجارب في التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار العلوم، الرياض، السعودية، 1991.
58. كاظم المقدادي، علي عبد الله الهوش، حماية البيئة البحرية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، الأردن، 2016.
59. لولوة ناصر علي وعبد المنعم مصطفى مصطفى، التلوث النفطي في البيئة البحرية بدولة الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، الكويت، 2001.
60. ماجد جورج إلياس، الخطوط الإرشادية لنظام الإدارة البيئية بالموانئ البحرية، د.م.ن، 2010.
61. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1995.
62. محسن أفكرين، القانون الدولي للبيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006.
63. محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1999.
64. محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2005.
65. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2006.
66. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.
67. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2000.
68. محمد العامري فلاح، التلوث البحري بالنفط من حوادث الناقلات، الوسطاء المتحدون، د.م.ن، 1998.
69. محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
70. محمد زهدور، القانون البحري الجزائري المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 1990.
71. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008.
72. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1998.

قائمة المصادر والمراجع

73. محمد عبد الرحمان الدسوقي، المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012.
74. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
75. محمد محمد علي أبو عيانة، حماية البيئة المائية من مخاطر التلوث، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدنيا الطبع والنشر، الإسكندرية، مصر، 2014.
76. محمد محمود منظاوي، الحروب الأهلية وآليات التعامل معها وفق القانون الدولي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2015.
77. محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1990.
78. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد (الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكمل له)، الطبعة الأولى، دار غريب للطباعة، القاهرة، مصر، 1991.
79. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.
80. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2008.
81. ملك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الإتفاقيات الدولية والتشريع العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2016.
82. موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013.
83. نادر محمد إبراهيم، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.
84. ناديا ليتيم سعيد، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة بالنفايات الخطرة، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2016.
85. نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
86. نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
87. نعمان عطا الله الهيتي، قانون الحرب أو القانون الدولي الإنساني، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سوريا، 2008.

88. هشام بشير، حماية البيئة في ضوء القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2001.
89. وليد بيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، لبنان، 2008.
90. ياسر فاروق الميناوي، المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، مصر، 2008.

2- المقالات

1. إبراهيم صالح الصرايرة، "مدى كفاية القواعد العامة في التعويض عن الضرر البيئي في القانون المدني الأردني"، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، المجلد 07، العدد 02، عمان، 2017.
2. بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم، "المسؤولية البئية الناتجة عن التلوث النفطي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 08، تلمسان، نوفمبر 2018.
3. حسن هاشمي، "الإطار القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، تصدرها كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حمه لخضر، العدد 16، جامعة الوادي، جوان 2017.
4. الحسين شكراني، "تسوية المنازعات البيئية وفق القانون الدولي"، مجلة سياسات عربية، العدد الخامس، دون مكان النشر، نوفمبر 2013.
5. حنان عميور، "حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت النفطي"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح، عدد خاص، ورقلة، جوان 2018.
6. حورية رداوية، "تكريس مبدأ "الملوث الدافع" في الممارسات الدولية"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة لونيسي علي، العدد 09، البليلة، أوت 2016.
7. حياة بن عيسى، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 02، تلمسان، 2014.
8. حياة بن عيسى، "تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، المجلد 01، العدد 01، الأغواط، 2015.
9. خديجة بن قطاق، "تسوية المنازعات الدولية للبيئة -دراسة تطبيقية لمحكمة العدل الدولية-"، مجلة القانون تصدر عن معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة، المجلد 07، العدد 02، غيليزان، 2018.
10. زرقان وليد، "نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن أنشطتها النووية السلمية (بين النظرية والممارسة الدولية)"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، العدد 06، خنشلة، جوان 2016.

11. صلاح الدين عامر، "حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار"، مجلة الأمن والقانون، تصدرها كلية شرطة دبي، العدد الأول، 1994.
12. صونيا بيرات، "إشكالية تحقيق التنمية المستدامة في ظل متطلبات البيئة- الجانب القانوني-"، مجلة الآداب والعلوم الإجتماعية، جامعة محمد لمين دباغين، المجلد 13، العدد 23، سطياف 1، 2016.
13. عايدة مصطفاوي، "تكريس مبدأ التنمية المستدامة في الحماية القانونية للبيئة في الجزائر"، دفاثر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح، العدد 18، ورقلة، جانفي 2018.
14. عباس بن جبارة، "النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري في ظل القانون البحري الجزائري"، مجلة المحامي، منظمة المحامين، العدد 08، سيدي بلعباس، سبتمبر 2017.
15. عبد العزيز خنفوسي، "الآليات الدولية في حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة"، مجلة مركز دراسات الكوفة، العدد 35، العراق، 2014.
16. عبد العزيز قرقوش، "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلو بالوقود"، مجلة العلوم القانونية والإجتماعية، جامعة زيان عاشور، المجلد 03، العدد 03، الجلفة، سبتمبر 2018.
17. عبد الغفور بوسنة، "قضايا المرور والعبور عبر المضائق والأرخبيلات الدولية بين ما يفرضه الواقع وما تمليه إتفاقية مونتيفوباي"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد ب، العدد 48، جامعة قسنطينة 1، ديسمبر 2017.
18. عبد اللطيف مداح، المبروك منصور، "مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والقضائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية بالمركز الجامعي، المجلد 09، العدد 01، تنمراس، 2020.
19. عز الدين فراح، "التصادم البحري"، مجلة الفكر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، العدد 12، بسكرة، دون سنة النشر.
20. علال قاشي، "الجوانب القانونية للتغطية التأمينية للأضرار الناتجة عن التلوث البيئي"، مجلة المفكر للدراسات القانونية والسياسية، جامعة جيلالي بونعامة، العدد 04، خميس مليانة، ديسمبر 2018.
21. عمرو محمد الدمرداش، "توحيد ممارسة تفتيش دولة العلم في ظل إتفاقية العمل البحري الموحد 2006"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، دون سنة النشر.
22. كاتية قرماش، "تنازع الإختصاص بين المحاكم الدولية في مجال قانون البحار: واقع ينتظر حلا"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة زيان عاشور، المجلد 10، العدد 04، الجلفة، ديسمبر 2017.
23. محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، جامعة حسبية بن بوعلي، العدد 15، الشلف، جانفي 2016.

قائمة المصادر والمراجع

24. محمد بوسلطان، "التلوث البحري بالبتروال"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، العدد 01، تلمسان، 2003.
25. محمد حمداوي، "دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البحري"، مجلة المعيار، تصدر عن المركز الجامعي أحمد بن يحيى الونشريسي، المجلد 06، العدد 02، تيسمسيلت، ديسمبر 2015.
26. مريم حلامي، "الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام إتفاقية برشلونة لعام 1976، وبروتوكولاتها (وفقا للتعديلات)"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمار ثليجي، العدد 03، الأغواط، 2018.
27. ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجاً -"، الأكاديمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، جامعة حسنية بن بوعلي، العدد 19، الشلف، جانفي 2018.
28. وليد غسان عبد الله، "الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بواسطة مياه إتران السفن ورواسبها"، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 43، العدد 02، الأردن، 2016.
29. وناسة بوخميس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الإجتهد للدراسات القانونية والإقتصادية، المركز الجامعي، العدد 01، تمانغاست، جانفي 2012.
30. يحي ياسين، خالد سلمان جواد، "الطبيعة الخاصة للضرر البيئي وأثرها في قيام المسؤولية الدولية"، مجلة الحقوق، جامعة المستنصرية، العدد 23، مصر، 2014.
31. يوسف محمد عطاري، "القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط (عرض المشكلة)"، مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 03، العدد 01، الأردن، 2006.
32. قضايا عالمية إنمائية، التنمية المستدامة ومؤتمر قمة جوهانسبورغ، نشرة فصلية تصدر عن مجلس النواب، العدد الأول، لبنان، 2003.

3- الأطروحات ومذكرات الماجستير

أ/ أطروحات الدكتوراه

1. أبو الخير أحمد عطية عمر، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995.

2. عيسى أبو القاسم، مكانة التنمية المستدامة في قانون البحار، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017.
3. أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2016-2015.
4. بدوي حسني علي شكر، الحماية القانونية الدولية للبيئة الساحلية من التلوث (دراسة تطبيقية على السواحل المصرية)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 2009.
5. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010/2009.
6. حسن علي شكر بدوي، الحماية القانونية الدولية للبيئة الساحلية من التلوث (دراسة تطبيقية على السواحل المصرية)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 2009.
7. حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2015-2014.
8. سعاد حسان، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والإتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحري)، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019/2018.
9. صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2013/2012.
10. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1991.
11. الطاهر دلول، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2007/2006.
12. عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015.
13. عبد القادر عباس، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة بالنفايات الخطرة، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2016/2015.
14. عبد القادر لعدي، المسؤولية الدولية الناجمة عن أضرار التلوث النووي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017.

قائمة المصادر والمراجع

15. قويدر راجحي، القضاء الدولي البيئي، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015.
16. لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.
17. مبارك علواني، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة -دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016.
18. محمد بلفضل، المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار البيئية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012/2011.
19. محمد بواط، حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي، أطروحة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2016/2015.
20. محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2001.
21. يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، أطروحة دكتوراه في القانون العام، جامعة منتوري، قسنطينة 1، 2012/2011.

ب/ مذكرات الماجستير

1. بن شريف زهير، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ماجستير في القانون تخصص بيئة وعمران، كلية الحقوق، جامعة سعيد حمدين، الجزائر، 2015.
2. سيدي أحمد بونعاج، الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2003-2004.
3. عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.
4. فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالحروقات، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر 1، 2013/2012.

5/ المنتقيات العلمية

1. أحمد يسري أحمد جاد، مداخلة بعنوان: "أثر تدريب العنصر البشري في الحد من وقوع الحوادث البحرية من أجل بحار أكثر أمنا وسلامة"، قدمت في الندوة الدولية الثالثة حول إدارة الكوارث البحرية، المملكة العربية السعودية، 08-12 أكتوبر 2001.
2. محمد بواط، مداخلة بعنوان: "التعويض النقدي كصورة من صور جبر الضرر البيئي - حالة الضرر البيئي العابر للحدود-"، مداخلة مقدمة لليوم دراسي حول "نظام التعويض عن الأضرار البيئية"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 18 ماي 2017، متاحة على الرابط الإلكتروني التالي: http://www.univ-chlef.dz/fdsp/wp-content/uploads/pdf/CNEPRU/REBAHI-Ahmed_RRDE/Cert-BOUAT-Mohamed_RRDE.pdf
3. محمود مروان السيد، مداخلة مقدمة بعنوان: "تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS CODE) وأثرها على صناعة النقل البحري"، قدمت في ملتقى علمي حول: "قضايا الملاحة البحرية وتأثيره على الأمن"، دون مكان النشر، 06-08 مارس 2012.
4. نجم عبود مهدي، مداخلة بعنوان: "الآليات المتوفرة لحماية البيئة البحرية دوليا مع الإشارة إلى دور سلطنة عمان في حماية البيئة البحرية"، قدمت في مؤتمر دولي بعنوان: "آليات حماية البيئة"، مركز جيل البحث العلمي، طرابلس/ لبنان، 26-27 ديسمبر 2017.

6/ المقالات الإلكترونية

1. حسن علي كاظم، رجاء حسين عبد الأمير، "المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن - دراسة مقارنة-"، كلية الحقوق، جامعة كربلاء، العدد 03، دون سنة النشر، <http://law.uokerbala.edu.iq/up/blog>
2. محمد محرم، "دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري"، المطلع عليه يوم 2019/12/26، على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.inter-review.com/magazine-show-637-ar-hcml>
3. محمد أبو حجر، "التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS CODE)"، مجلة المسلح، 30 مارس 2013، والمطلع عليه بتاريخ 13 ديسمبر 2018، على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.almusallh.ly/ar/mavy/113-vol-36-80>
4. علاء الدين، "المنظمة البحرية الدولية"، نشر بتاريخ: 02 ماي 2018، أطلع عليه يوم: 11 أبريل 2019 على الموقع الإلكتروني التالي: <http://efsregypt.org>
5. الدليل الإستراتيجي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، المنظمة العربية للتنمية الزراعية، الخرطوم، يونيو 2008، <http://www.aoad.org/EmrgnPlan.pdf>

6. الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERSGA) الخطة الوطنية لمواجهة حالات ترو الزيت الطارئة في السودان، (د.س.ن)،

http://www.persga.org/a_default.asp

7. خطة الطوارئ الوطنية لمواجهة حوادث التلوث البحري بالزيت، وزارة الدولة لشؤون البيئة، مصر، 2006،

<http://www.eeaa.gov.eg/portals/0/eeaaReports/N-crises.pdf>

8. الدليل التوجيهي لتنظيف السواحل من التلوث النفطي، وزارة التغير المناخي والبيئة، الإمارات العربية المتحدة،

<https://u.ae/-/media/Information-and-services/Environment-and-2017>

[Energy/Beach_cleaning_guideline_Arabic_2017.ashx?la=ar-AE](https://u.ae/-/media/Information-and-services/Environment-and-2017/Energy/Beach_cleaning_guideline_Arabic_2017.ashx?la=ar-AE)

ثانيا: باللغة الأجنبية

I – باللغة الفرنسية

A. Les Conventions internationales et régionales

1- Les Conventions internationales

1. Convention de Genève sur la haute mer du 29 Avril 1958 .
2. Convention (N° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 14 Mai 1958.
3. Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signé à Londres le 12 mai 1954
4. Convention international sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, Conclue à Bruxelles le 29 Novembre 1969.
5. Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Conclue à Bruxelles le 29 Novembre 1969.
6. Convention internationale du 18 Décembre 1971 portant creation d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
7. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Adoptée à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).
8. Convention des nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Adoptée le 07 février 1986
9. Accord sur l'Espace économique européen, Conclue à Porto le 02 mai 1992.
10. convention du 21 Juin 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement.

2 - Les Conventions régionaux

11. L'accord de Bonn du 9 juin 1969 sur la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses.
12. Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, signé à Copenhague le 16 septembre 1971.
13. Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la Mer Baltique, signé à Helsinki du 24 Mars 1974), à laquelle le Protocole protocole y annexé relatif à la prévention de la pollution par les navires.
14. convention de Lima du 12 novembre 1981 concernant la protection de l'environnement marin et des aires côtières du Pacifique du Sud-est, à laquelle était joint le Protocole de coopération régionale pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nocives dans la région du Pacifique Sud-Est.
15. Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Cartagena de India, 24 mars 1983), à laquelle le Protocole concernant la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la Grande Caraïbe a été annexé le même jour de la conclusion de l'Accord.
16. Convention de Nairobi du 21 juin 1985 pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'océan Indien occidental, à laquelle le Protocole concernant la coopération pour la lutte contre la pollution marine en cas d'urgence dans la région de l'Afrique de l'Est (Amendée 2010), adopté le même jour de la conclusion de l'Accord.
17. Convention relative à la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (convention de Nouméa, le le 25 novembre 1986), à laquelle le Protocole relatif à la coopération pour la lutte contre la pollution en cas d'urgence dans la région du Pacifique Sud. Pacifique Sud, et conclu le même jour que l'accord a été conclu.
18. Convention pour la Coopération dans la Protection, la Gestion et la Mise en valeur de l'environnement marin et côtier de la Côte Atlantique de la région d'Afrique de l'Ouest, du Centre et du Sud (Convention d'Abidjan du 23 Mars 1987.), auquel était annexé le Protocole relatif à la coopération pour la lutte contre la pollution dans les situations d'urgence, adopté le jour de la conclusion de l'accord.
19. Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, signé à Paris le 22 septembre 1992 .

B. Les Rapports

1. Rapport annuel 1981: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. Rapport annuel 1983: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
3. Rapport annuel 1987: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
4. Rapport annuel 1988: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

5. Rapport annuel 1992: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
6. Rapport annuel 1996: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
7. Rapport Annuel de 1999 : Fonds International D'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
8. Rapport Annuel de 2000 : Fonds International D'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
9. Nations UNIES Annuaire Juridique, Nations UNIES, ST/LEG/ SER. C/39, Newyork, 2001.
10. Rapport Annuel de 2002 : Fonds International D'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
11. Rapport de la commission d'Helsinki (HELCOM) sur la protection de l'environnement marin de la mer Baltique de 2003
12. Recueil de directives pratiques du BIT, Sécurité et santé dans les ports, Bureau International du Travail, Genève, 2005.
13. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Sinistres 2013.
14. Rapport annuel 2014, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

C. Ouvrages

1. Anzilitti D, Cours de droit international, Sirey 1929, Réédité aux éditions du Panthéon-Assas, Paris, 1999.
2. Ariane Ayer, Droit international de l'environnement: responsabilité de l'État pour inactivité législative et droits des particuliers, Helbing et Lichtenhahn, 2001.
3. Ch. Alexandre kiss et Jean-Pierre Beurier, Droit international de l'environnement, 2em édition, édition Pedone, France, 2000.
4. Claude Douay, Le droit de la mer et la préservation du milieu marin, RGDIP, Tome 84.
5. Claude Douay, les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive, Pédone, Paris, 1984.
6. Collirad ,M-Claude, Cours de droit international public, Paris, 1974-1975.
7. David Ruzié, Droit international public, 15 Edition, Dalloz, Paris, 2000.
8. E.Langavant, Droit de la mer, Tome 3, Gujas, Paris, 1983.
9. Eric Steinnlyier, Navigation dans les détroits internationaux et protection de l'environnement (la prévention des pollutions marines accidentelles dans le pas-de-calais et les Bouches de Banifacio), Pulin, France, 1999.
10. Français Bavoilet, Droit de l'environnement industriel-Brumo werten sheag, Edition 1996 .
11. Gerard M Crawley, Fossil Fuels, Current status and future directions, London, USA, 2016.

12. Julien Gazala, Le principe de précaution en droit international, Edition Anthémis, France, 2006.
13. Kiss Alexander, Droit international de l'environnement, Edition Pendans, Paris, 1989.
14. LE Touneau Philipe, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz, France, 2004.
15. Lucchini Laurent et Voebkel Michel, Droit de la mer, Tome I : La mer et son droit, Les espaces maritimes, Pédonne, Paris, 1990.
16. Mabio Bettati, Le droit international de l'environnement, Odibe Jacob, Paris, 2012.
17. Martine Remond Gouilloud, Droit maritime, Edition A, Pedone, Paris, 1998.
18. Michel Perier, Droit de l'environnement, 4^{ème} édition, Dalloz, 2001
19. Pamcracio Jean -Paul, Droit de la mer, Edition Dalloz, Paris, 2010.
20. Philippe Cb-A Guillot, Droit de l'environnement, Edition Marketing, Paris, 1998.
21. Philipe le Touneau, Droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz, France, 2004.
22. Picard et Besson, les assurance terrestres en droit français, le contrat d'assurance, T3, 6^{ème} édition, Librairie générale de droit et jurisprudence, Paris, 1970.
23. Solanger Viger, Pollution de l'environnement (risques et responsabilité), Edition DEMOS, France.

D. Les Articles

1. Abdeljalil Balala, " Les lignes directrices de la loi sur la pêche et l'agriculture à la lumière de la réglementation algérienne ", Revue algérienne des sciences juridiques économiques et politiques, Vol I, 2004.
2. Abdulla Hassan Mohamed, "Maritime collision under UAE maritime law a comparative study", Issue N°37, Journal of Sharia & law, UAE, January 2009.
3. Albert E. Utton, "Protective Measures and the "Torrey Canyon"", Issue 3, Volume 9, B.C.L.Rev.613, 1968.
4. Alexander kiss, "Introduction au droit internationale l'environnement", Institue des Nations Unie Pour la recherche, Genève, Suisse, 2006.
5. Antoine Vialard, "Prévention et indemnisation des par hydrocarbures, Revue de droit maritime français", Lamy édition, Paris, N° 637, Mai 2003.
6. ANTOINE VIALARD, prévention et indemnisation des par hydrocarbures, revue de droit maritime français, lamy édition, Paris, N° 637 mai 2003.
7. Anzalotti. D, La responsabilité internationale des États à raison des dommages soufferts par des étrangers, R.G.D.I.P, 1906.
8. Attiz Tamiza, Eduardo Dealechago, "La responsabilité de l'Etat" le droit international, bilan et perspective, Pedone, Paris, 1991.
9. C.J. Barraw, Environmental management for sustaimble développement, Second Edition, Routledge, Newyork, 2006.
10. C.wu: La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures, Pedone, 1994, N 207.

11. Christophe Bernasconi, "la responsabilité avil pour dommages résultant d'une atteinte transfrontière a l'environnement : un cas pour la conférence de Haye", sans l'édition, dans le lieu de publication, 2000.
12. Claude Douay, "L'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures", D_MF, 1981.
13. Dupuy, P-M, " La Diligence due dans le droit internationale de la responsabilité ", Aspects Juridiques de la pollution transfrontière, OCDE, Paris, 1977.
14. Emmanuel Daoud et Clarisse Le Corre, "La responsabilité pénale des personnes morales en droit de l'environnement ", Perspectives étude, No 44, Mars 2013.
15. Emmanuel du Pontavice, "Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer", RJE, N° 3-4, 1976.
16. Eric le Gentil, " Les Effets des accident sur la mise en œuvre de la convention MARPOL 73/78 (Annex 1) et l'évolution des rejets opérationnels D'hydrocarbures des navires au large le Bretagne ", Norois, N° 198. 2006/1.
17. F.PINIELLA, J.M.SILOS ET F.BERNAL, « Qui donnera effet a la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 », revue internationale du travail, Vol 152, Bit, Mars 2013.
18. François Voeffray, "L'action popularis ou la défense de l'intérêt collectif devant les juridictions internationales", Graduate institute publications collection, Genève, 2014.
19. Habib Salim, "Les pavillons de complaisance", Colloque Tenu à l'institut océanographique, Edition A Pédone, Paris, 2008.
20. Kiss Alexander, "Les principes généraux du droit internationale de l'environnement sont – ils reflètes par le code de l'environnement ? ", Revue juridique de l'environnement, Numéro spéciale, 2002.
21. kiss. A, J.D. Sicault, "la conférence des Wation Unie sur L'environnement (Stockholm 5-16 juin 1972)", AFDI, 1972.
22. Laurent Eck, " Controverses Constitutionnelles et abus de droit", A.T.E.R, Université Jean Moulin Lyon 3.
23. Laurent Lucchini, "Le procès de l'amoco-cadiz : présent et voies du futur ", Annuaire français de droit international, Edition du CNRS, 1985.
24. Lawrence R.Lanctot, "Marine pollution : A critique of present and proposed international agreements and institution – a suggeted glolal oceans' envirommental regime" , Hastings law journal, Volume 24, 1972.
25. Lucchini Laurent, « La pollution des mers par les hydrocarbures : Les convention de Bruxelles de novembres 1969 ou les fissures du droit international classique », JDI, N°4/1970.
26. Lucchini Llaurent, " Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers ", in JDI, 1974.

27. M. Falicon, "La protection de l'environnement marin par les nations-unies", Programme d'activité pour les mers Régionales-Rapports économique et juridique , Publication du centre nation pour l'exploitation des océans, N°9-1981.
28. Marchand Michel, " bilan du colloque sur les conséquence d'un pollution accidentelle par hydrocarbures ", Brest-novembre 1979, Bublication du C.N.E.X.O, Vol 44, Juin 1981.
29. Martine Remond Guouilloud, "Quel avenir pour les conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noir?", DMF, 1993.
30. Martine Remond-Gouilloud, " Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968. Compétence judiciaire. Compétence territoriale. Faute délictuelle. Réparation du dommage. Tribunal du lieu de dommage. Cour de Cassation (Civ. 2) - 3 avril 19", Revue juridique de l'environnement, N°01, 1979
31. Michel Perier, " Instrument internationaux et evaluation environnementale de La biodiversité en jeux et obstacles ", Revue juridique de l'environnement, 2011/5 N° Spécial.
32. Pautard Didier, "Le principe de précaution: Une approche communautaire et international" JT, N°69 ,Les Editions Technique et économiques, Paris, 2000.
33. PIERRE F- MERCURE, "Principes de droit international applicables au phénomène des pluies acides", Revue de droit Université De Sherbrbook", Volume 21, Numéro 2, Canada, 1990/1991.
34. Rémi Moreau, "Cinquante ans de «marées noires»: radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbur ", Vol.76(I), Revue assurances et gestion des risques, Canada, Avril 2008.
35. Robert Louis Perret, "De la Foute et de devoir en droit international fondement de la responsabilité", Revue internationale de droit comparé, France, 1977.
36. Sell GM," Précis de droit international public", Donate Mount Chteestime, Paris, 2000.
37. Stephen J. Hawkins, "From the TORREY CANYON to today: A 50 yera retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climatedriven fluctuations on cornich rocky shores", International oil spill conference, The marine biological association of the UK, UK 2017.
38. VG. Viney, "La faute de la victime d'un accident corporel la present et l'avenir", J.G.P, 1984.

E. Les Séminaires

1. Laurent Neyret, séminaire intitule: " La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire", Université de Versailles Saint-Quentin, Jeudi le 24 mai 2006.

2. J.Y. Morin, la pollution des mers au regard du droit internationale in colloque de l'académie de droit internationale, Leiden, Sythoff, 1975.

F. LES THESES UNIVERSITAIRES

1- Thèse de Doctorat

1. Abdelmadjid Bouchaba, L'Alger et le droit des pêche maritimes, Thèse de doctorat en droit, Faculté de Droit, Université Frère Mentouri, Constantine 1 ,2008.
2. Grégory Guerlet, ,Des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux, Thèse de doctorat en droit ayant la gestion, Université du Littoral Cote d'opale, France, 2013.
3. Jean-Claude Dakouri, Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, Thèse de doctorat en droit, Universitaire Pers Maastricht, Pays-Bas, 2011.
4. Mohamed Albakjaji, La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de doctorat en droit, Université Paris-Est, 2011.

2- Mémoire de Master.

1. Thibaut Schwirtz, mémoire pour le master droit maritime et énergies marines renouvelables, Faculté de Droit, Université Lumière Lyon 2, 2014-2015.

G. les Documentes

1. International Maritime Committee, "TORREY CANYON " preliminary report, TC-I/1967.
2. L'annuaire de l'institut de droit international 1969, Tome I.
3. Ago (R), Fourth rapport, Doc ALCN, 4/264? Y.I.L.C, Vol: 11, 1972.
4. Francis Palmero, Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des Forces armées, sur le projet de loi, adopté par l'assemblée national, autorisant l'approbation de la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1976, Imprimerie des Journaux officiels, N°140, Paris, 1976.
5. La Sirène, Nouvelle Du Programme Du UNEP Pour les mers régionales, N°5, Eté 1979.
6. International Group of P&I Clubs, "Examen du régime international d'indemnisation", Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/WGR.3/8/3, 2001.
7. Elisa Noémie Laurent, la mediterranie cette année ! Papport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée, paris 2003.
8. Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la convention MARPOL 73/78 (annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne, Éric le gentil Geomer- Institut Universitaire Européen de la mer Letg, UMR 6554- GNRS, N°198, 2006/01.

9. A guide to good practice on port marine operations prepared in conjunction with the port marine safety code 2016, Moving Britain Ahead, February 2018.
10. Guide Méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'événement de pollution marine, 20^{ème} réunion ordinaire des parties contractantes à la convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses Protocoles, Tirana, Albanie, 17-20 Décembre 2017.
11. Stratégie régional pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires (2016-2021) UNEP (DEPI) MED.

H. Décisions de la Cour internationale de justice

1. Cour permanente de justice internationale, Audience du 17 août 1923, Dossier E. b, Rôle III.
2. C.P.J.I, Serie. A° 17, 1928.
3. I.C.J, Rapports, 1949.
4. I.C.J, Rapports, 1951.
5. ICJ, Reports, 1970.
6. I.C.J, Affaire des essais nucléaires, (AUSTRALIE . FRANCE), 09 mai 1973.
7. I.C.J, Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders (Nuclear Test Case), Australia v.France, 1974.
8. Arrêt du 15 Octobre 1979, R.J.E. 1980.
9. Arrêt du 15 Octobre 1979, R.J.E. 1980.
10. Gabcikovo- Nagamaros, Affaire relative au projet Gabcikovo- Nagamaros (Hongrie, Slovaquie), arrêt C.I.J, Recueil du 25 Septembre 1997.

I. Articles électroniques

1. Alessandro Candeloro, Dossier spécial-Après L'accident dans le Golfe du Mexique: est ce que la Méditerranée est prête a faire face à un grave incident de déversement d'hydrocarburesel, Jour d'initié 28/07/2018, www.euromedcp.eu/indx.php?option=content&viem=article&id=633
2. Cougoule Elise et Miralles Anna, " La réparation du prejudice en cas de pollution par les hydrocarbures" https://cdmo.univnantes.fr/medias/fichier/nep30_2_1342427595083.pdf?ID_FICHE=877416&INLINE=FALSE

–II باللغة الإنجليزية

A. Agreements

- * The Treaty of Washington was concluded 8 May 1871 between the United States and Great Britain for the amicable settlement of the so-called Alabama Claims.

B. Decisions

1. Reports of international arbitral award, Recueil des sentences arbitrales, Mixed claims commission France – Venezuela constituted under the protocol signed at Washington on 27 February 1903, Volume X, United Nations.
2. Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, Yearbook of the international law commission, Part two, Volume II, United Nations, New York, 1981.
3. Resolution A.648 (16) Adopted on October 1989 General Principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, Including guidelines for reposting incidents involving dangerous goods, Harmful substances and/or marine pollutants.
4. Résolution MEPC.54 (32), Guidelines for the développement of shipboard oil pollution emergency plans, Adopted on 6 March 1992, MEPC 32/20.
5. Report on the activities of the international oil pollution compensation FUND in the calendar year 1993.
6. Résolution MEPC.86(44), Amendements to the guidelines for the développement of shipboard oil pollution emergency plans, Adopted on 13 March 2000, MEPC 44/20.
7. L'Organisation maritime internationale and International Labour Organisation, Code of Practice on Security in ports, Tripartite Meeting of Experts on Security, Safety and Health in ports Geneva (2003).
8. International Association Of Oil And Gas Producers, Oil spill preparedness and response, on introduction, London, United Kingdom, 2015.

C. The books

1. By Jan Schneider, World public order of environment in international ecological law and organisation, London, 1979.
2. KAMILA. BEKIASHEV and VITALIV.SEREBRIAKOV, International tanker owners pollution federation, Ltd (VOVALOP), Martinus nijhoff publishers. The Hague/Boston/London.
3. Philippe Sands, Jacqueline Peel Wirth Adriana Flera, Ruth Mackenzie, Principles of international environmental law, Thiard Edition, Cambridge Université Presse, 2012.
4. Tafsir Maliak Nadiye, Rudiger Wolfrum, Chie Kojima, Law of the sea, environmental law and- settlement of disputes, Martinus Nyhoff, Leiden, Boston, 2007.
5. Volker Roben, Rudiger Wolfurn, Développements of international law in treaty making, Springer, 2005.

D. Articles

1. Ac.Simpson, "The Torrey Canyon disaster and fisheries", Fisheries laboratory Burnham on Crouch Essex, Series N°18 England, February 1968.

2. Alexandra B. Klass, "Punitive damages and valuing harm", Minnesota law review, University of Minnesota Law School, 12/13/2007.
3. Dennis M.O'connell, " Reflection on Brussels : IMCO and the 1969 pollution convention ",Cornellinternational law journal, Vol 3, Issue 2, Spring 1970.
4. G.Handl, "Liability as an obligation established by a primary rule of international law: Some basic reflections on the international law commission's work", Volume 16, December 1985.
5. Gunther Handl, " State liability for Accidental transnational Environmental damage by private persons ", Volume 74, Issue 3 July 1980.
6. Jude O, Ezeamok, "Polluter pays principale and the régulation of environnemental pollution in Nigeria: Major Challenges" , Journal of law, Policy and globalisation, Vol 70, 2018.
7. Kamil A.Bekiashev and Vitali V.Serebriakov, "International tanker owners pollution federation, Ltd (VOVALOP)", Martinus Nijhoff Publishers. The Hague/Boston/London, 198.
8. Kelson. J.M, "state responsibility and abnormally dangerous activit", Harvard international law journal, volume 13, N° 02, 1972.
9. Margaret Rosso Grossman, " Agriculture and the polluter pays principale ", Electronique journal of comparative law, Volume 11.3, Décembre 2007.
10. Pauline Marchand, International oil spill conference 2017 entitled: the international law regarding ship-source pollution liability and compensation, evolution and current challenges, London, UK, 2017 .
11. Ship " means any sea going vessel and sea borne craft of any tupe what so over actually carrying oil in bulk as cargo ", The American journal of international law, Vol IV, 1975.
12. Studies in transport law and policy – 2012 N° liability and compensation for ship-source oil pollution : An overview of from tankers, United Nation, New york and geneva,2012.

D. Master's thesis

1. Kerry-Ann N. Mckoy, Collisions: a legal analysis, Master of science in maritime safety and environmental protection, World maritime university, Malmö, Sweden, 24 August, 1999.

E. Decisions of the International Court of Justice

I.C.J, Reports of gudgments, Advisory opinions and orders case concerning the BARCELONA TRACTION, Light and power company, Limited (BELGIUM v. SPAIN), Judgment of 05 February 1970.

ثالثا: المواقع الإلكترونية

قائمة المصادر والمراجع

1. المحكمة الدولية لقانون البحار. www.itlos.org
2. موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية. <https://www.icj-cij.org>
3. موقع الأمم المتحدة، <https://www.un.org/ar/>
4. السلطة الدولية لقاع البحار، <https://www.isa.org.jm/>
5. <https://www.imo.org/home.asp>
6. <http://oils.gpa-unep.org/contacts/contacts.htm>
7. <http://efsregypt.org>
8. <http://archive.imlearn.net/persga.org/inner-arabic619c.html?id=62>
9. <http://www.persga.org/inner-ar.php?d=133>
10. <http://aldouman.com>

الفهرس

الفهرس

01	مقدمة
11	الباب الأول: القواعد الدولية للوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن
12	الفصل الأول: ضوابط الملاحة البحرية الدولية وصلاحيات الدول بشأن سلامتها ومنع التلوث النفطي من السفن
13	المبحث الأول: ظاهرة التلوث النفطي من السفن وضوابط الملاحة البحرية الدولية
13	المطلب الأول: ظاهرة التلوث النفطي الناجم عن السفن
13	الفرع الأول: السفينة كمصدر للتلوث النفطي
13	أولاً: تحديد مفهوم السفينة
21	ثانياً: تحديد مفهوم النفط
23	الفرع الثاني: مصادر التلوث النفطي الناجم عن السفن
23	أولاً: التلوث التشغيلي
25	ثانياً: التلوث العرضي
27	المطلب الثاني: الضوابط القانونية الخاصة بأمن السفن وسلامتها
27	الفرع الأول: القواعد الخاصة بالسلامة البحرية
27	أولاً: القواعد الخاصة ببناء السفن وتجهيزها
33	ثانياً: القواعد الخاصة بتجهيزات طواقم السفن
35	ثالثاً: القواعد الخاصة بمعايير السفن وإصدار شهاداتها
40	الفرع الثاني: القواعد الخاصة بمنع المصادمات البحرية
44	المطلب الثالث: الضوابط القانونية الخاصة بأمن الموانئ البحرية وسلامتها
45	الفرع الأول: إجراءات الأمن والسلامة المينائية
46	أولاً: التقييم الأمني للمرفق المينائي
47	ثانياً: وضع الخطة الأمنية
48	ثالثاً: الإجراءات الأمنية لدخول المرفق المينائي
49	رابعاً: كفاءة العاملين في مجال أمن المرفق المينائي
50	الفرع الثاني: الخدمات المينائية المقدمة للسفن
50	أولاً: الإرشاد البحري
52	ثانياً: القطر البحري
53	ثالثاً: الخدمات الفنية
54	المبحث الثاني: صلاحيات الدول بشأن سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من السفن

الفهرس

54	المطلب الأول: إعتامد القوانين والأنظمة اللازمة لضمان سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من السفن
54	الفرع الأول: صلاحيات الدولة الساحلية
55	أولا: المياه الداخلية
56	ثانيا: البحر الإقليمي
61	ثالثا: المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة
65	رابعا: الجرف القاري ومنطقة أعالي البحار
66	الفرع الثاني: صلاحيات دولة العلم
67	الفرع الثالث: صلاحيات دولة الميناء
68	المطلب الثاني: تنفيذ القوانين والأنظمة اللازمة لضمان سلامة الملاحة ومنع التلوث النفطي من السفن
68	الفرع الأول: صلاحيات الدولة الساحلية
70	أولا: الإجراءات الضبطية
73	ثانيا: إجراءات المتابعة القضائية
74	الفرع الثاني: صلاحيات دولة العلم
75	أولا: الإجراءات الضبطية
76	ثانيا: إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى
78	الفرع الثالث: صلاحيات دولة الميناء
78	أولا: صلاحيات دولة الميناء وفقا لأحكام إتفاقية ماربول 78/73
81	ثانيا: مدى تأثير الإتجاهات المقترحة في مؤتمر لندن لسنة 1973 على قواعد إتفاقية قانون البحار لسنة 1982
83	المطلب الثالث: القيود والعوائق الواردة على التنفيذ
83	الفرع الأول: القيود الواردة على التنفيذ
83	أولا: القيود المتعلقة بممارسة صلاحيات التنفيذ
84	ثانيا: القيود المتعلقة بالدعوى الجنائية والحكم فيها
85	ثالثا: القيود الخاصة بانقضاء الحق في الدعوى
86	الفرع الثاني: العوائق الواردة على التنفيذ
86	أولا: الحصانة السيادية للسفن الحكومية
89	ثانيا: ظاهرة أعلام المجاملة
95	الفصل الثاني: الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث النفطي عن السفن
96	المبحث الأول: الطبيعة القانونية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن

الفهرس

96	المطلب الأول: تحديد مضمون الإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن
96	الفرع الأول: الإعتبارات الموضوعية للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن
96	أولا: الطبيعة الدولية للملاحة البحرية
97	ثانيا: الطابع الوطني لمشاكل التلوث
97	ثالثا: الطابع الشمولي للأضرار البيئية
100	الفرع الثاني: المضمون القانوني للإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن
100	أولا: الإلتزام العام بعدم المساس بسلامة البحار
102	ثانيا: إلتزام الدول بعدم إلحاق الضرر ببيئة الدول الأخرى أو بيئة مناطق واقعة خارج حدود الولاية الوطنية
104	المطلب الثاني: الواجبات المنبثقة عن الإلتزام الدولي بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن
104	الفرع الأول: الإلتزام بالتعاون الدولي
107	الفرع الثاني: الإلتزام بالرصد والمراقبة
109	الفرع الثالث: الإلتزام بتقييم الآثار البيئية
111	الفرع الرابع: الإلتزام بوضع النظم والتشريعات الوطنية
117	المطلب الثالث: الأساس القانوني للإلتزام بالوقاية من التلوث النفطي عن السفن
117	الفرع الأول: الأسس العامة
117	أولا: مبدأ حسن الجوار
119	ثانيا: مبدأ التعسف في إستعمال الحق
122	ثالثا: مبدأ العناية الواجبة
124	الفرع الثاني: الأسس الخاصة
124	أولا: مبدأ الوقاية
126	ثانيا: مبدأ الحيطة
128	ثالثا: مبدأ الملوث الدافع
131	رابعا: مبدأ المسؤولية المشتركة ولكن المتباينة
133	المبحث الثاني: الإلتزامات الدولية وسبل التعاون لمواجهة التلوث النفطي عن السفن
133	المطلب الأول: المؤتمرات والمنظمات الدولية إطار للتعاون الدولي
133	الفرع الأول: المؤتمرات البيئية الدولية
133	أولا: مؤتمر واشنطن لسنة 1926
134	ثانيا: مؤتمر بروكسل (10 - 12 نوفمبر 1969)

الفهرس

135	ثالثا: مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البشرية إستوكهولم سنة 1972
136	رابعا: مؤتمر نيروبي لسنة 1982
137	خامسا: مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية (ريوديجانيرو لسنة 1992)
138	الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية في حماية البحار من التلوث النفطي من السفن
138	أولا: جهود المنظمات الحكومية
146	ثانيا: جهود المنظمات غير الحكومية
149	المطلب الثاني: التدابير الإتفاقية المتخذة في إطار التعاون الدولي لمنع التلوث النفطي من السفن
149	الفرع الأول: الإتفاقيات الدولية بشأن الوقاية من التلوث النفطي عن السفن
149	أولا: إتفاقية لندن لسنة 1954 وتعديلاتها OILPOL
152	ثانيا: إتفاقية ماربول MARPOL 78/73
154	ثالثا: إتفاقية سولاس لسنة 1974 وتعديلاتها SOLAS
155	رابعا: إتفاقية لندن لسنة 2004 BWM
156	الفرع الثاني: الإتفاقيات الدولية بشأن التدخل والإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث النفطي من السفن
156	أولا: إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي
157	ثانيا: إتفاقية لندن الدولية بشأن الإنقاذ لسنة 1989
158	ثالثا: إتفاقية لندن لسنة 1990 OPRC
159	الفرع الثالث: الإتفاقيات الدولية بشأن إصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي من السفن
160	أولا: إتفاقية بروكسل لسنة 1969 CLC، وبروتوكولها لسنة 1992 المعدل لها
161	ثانيا: إتفاقية بروكسل لسنة 1971 FIPOL و FIPOL لسنة 1992
161	ثالثا: إتفاقية لندن لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي
162	الفرع الرابع: إتفاقيات القانون الدولي للبحار ودورها في حماية البحار من التلوث النفطي عن السفن
164	المطلب الثالث: التدابير الإتفاقية المتخذة في إطار التعاون الإقليمي لمنع التلوث النفطي من السفن
164	الفرع الأول: المدخل الإقليمي لحماية البحار من التلوث النفطي عن السفن
165	الفرع الثاني: السياسات الإقليمية المتبعة في حماية البحار من التلوث النفطي عن السفن
165	أولا: السياسات الجزئية أو المرحلية
166	ثانيا: السياسات الشاملة
167	ثالثا: سياسات تضع إطار للحماية من التلوث البحري

الفهرس

171	الفرع الثالث: التلوث النفطي من السفن في الإتفاقيات الإقليمية
171	أولا: إتفاق بون لسنة 1969 بشأن التعاون لمواجهة تلوث بحر الشمال بالنفط
172	ثانيا: إتفاق كوبنهاجن لسنة 1971 بشأن التعاون في مكافحة التلوث النفطي
173	ثالثا: إتفاقية هلسنكي لسنة 1974 لحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق
173	رابعا: إتفاقية برشلونة لسنة 1976 لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث
174	خامسا: إتفاقية الكويت لسنة 1978 لحماية البيئة البحرية للخليج العربي
176	خلاصة الباب الأول
178	الباب الثاني: القواعد الدولية لإصلاح أضرار التلوث النفطي الناجم عن السفن
179	الفصل الأول: قواعد التدخل وإجراءات الإستجابة لحوادث التلوث النفطية من السفن والتصدي له
180	المبحث الأول: قواعد التدخل الدولي بأعالي البحار لمواجهة حوادث التلوث النفطية من السفن
180	المطلب الأول: الأساس القانوني لإجراءات التدخل الدولي
180	الفرع الأول: مبدأ حرية الملاحة بأعالي البحار
181	أولا: تاريخية مبدأ حرية أعالي البحار وموقف إتفاقيات القانون الدولي للبحار منه
182	ثانيا: المقصود بحرية الملاحة
183	الفرع الثاني: الإستثناءات والقيود على مبدأ حرية الملاحة والتدخل الدولي لمكافحة التلوث النفطي من السفن
184	أولا: التدخل الدولي في إطار القانون الدولي العربي
191	ثانيا: التدخل الدولي في إطار القانون الدولي الإتفاقي
195	المطلب الثاني: نطاق تطبيق حق التدخل الدولي
195	الفرع الأول: تحديد مفهوم الحوادث البحرية
195	أولا: تعريف الحوادث البحرية
197	ثانيا: أسباب الحوادث البحرية
209	الفرع الثاني: السفن المعنية بممارسة حق التدخل
210	الفرع الثالث: نوع المادة الملوثة
212	الفرع الرابع: طبيعة الضرر
215	المطلب الثالث: ضوابط ممارسة إجراءات التدخل
216	الفرع الأول: القيود الموضوعية
220	الفرع الثاني: القيود الإجرائية
220	أولا: الإلتزام بالتشاور
223	ثانيا: الإلتزام بالإعلام أو بالإخطار

الفهرس

224	المبحث الثاني: قواعد المساعدة الدولية للتصدي لحوادث التلوث النفطية من السفن
224	المطلب الأول: قواعد وإجراءات المساعدة الدولية وإدارتها
225	الفرع الأول: إلزامية الإخطار الفوري للدولة الساحلية بوقوع حادث نفطي من السفينة وإجراءاته
225	أولاً: إلزامية الإخطار الفوري بوقوع حادث نفطي من السفينة
231	ثانياً: إجراءات الإخطار الفوري بوقوع حادث نفطي من السفينة
234	الفرع الثاني: إلزام الدولة الساحلية بالمساعدة والإنقاذ البحري للبيئة البحرية
235	أولاً: الطبيعة القانونية للإلتزام بالمساعدة والإنقاذ البحري
236	ثانياً: الإلتزام بالتدخل للمساعدة والإنقاذ البحري للبيئة البحرية
241	المطلب الثاني: تدابير صد ومنع ومكافحة التلوث النفطي من السفن
241	الفرع الأول: الإستعداد لحالات التلوث النفطي الطارئ من السفن
241	أولاً: إعداد خطط طوارئ وطنية
244	ثانياً: التعاون العلمي والتقني بين الدول
246	ثالثاً: تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية
247	رابعاً: الرصد المستمر
248	الفرع الثاني: التصدي لحالات التلوث النفطي الطارئ من السفن
249	أولاً: تقييم الوضع البيئي
250	ثانياً: الإعلام المتبادل
252	ثالثاً: تنسيق عمليات التصدي
253	رابعاً: طلب المساعدة الدولية وتعبئة الموارد
255	المطلب الثالث: آليات التصدي للتلوث النفطي من السفن وتأهيل البيئة البحرية
255	الفرع الأول: التنظيم اللوجستي لعمليات تنظيف البحار من الملوثات النفطية
255	أولاً: تقييم حجم وإنتشار البقع النفطية
255	ثانياً: وضع إستراتيجية الإستجابة للملوثات النفطية
256	ثالثاً: إختيار أساليب وتقنيات عمليات التنظيف
256	الفرع الثاني: التنظيم الميداني لموقع العمل
256	أولاً: إحتواء البقع النفطية
257	ثانياً: التخلص من آثار البقع النفطية وتأهيل البيئة البحرية
263	الفصل الثاني: النظام القانوني للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي من السفن
264	المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن

الفهرس

264	المطلب الأول: الطبيعة الذاتية لمشكلات المسؤولية عن الأضرار البيئية النفطية
266	الفرع الأول: صعوبة تحديد أركان المسؤولية
266	أولاً: صعوبة التحديد الدقيق لهوية المسؤول
267	ثانياً: صعوبة تحديد الضرر البيئي
268	الفرع الثاني: وجود العنصر الأجنبي أو الطابع الدولي في منازعات المسؤولية
269	الفرع الثالث: المسؤولية المدنية والمسؤولية الجنائية عن الأضرار البيئية
272	الفرع الرابع: شرط الصفة في دعوى المسؤولية عن الإضرار بالموارد البيئية المشتركة
275	المطلب الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن
275	الفرع الأول: المسؤولية القائمة على أساس الخطأ
275	أولاً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية البيئية
278	ثانياً: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن
279	الفرع الثاني: المسؤولية القائمة على العمل غير المشروع
280	أولاً: العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن
281	ثانياً: الأفكار التطبيقية لنظرية الفعل غير المشروع
285	الفرع الثالث: المسؤولية البيئية المطلقة
287	أولاً: نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن
289	ثانياً: موقف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
290	المطلب الثالث: خصائص وعناصر المسؤولية البيئية عن الأضرار النفطية من السفن ومشكلة الولاية عليها
290	الفرع الأول: خصائص المسؤولية البيئية عن الأضرار النفطية من السفن وعناصرها
291	أولاً: خصائص المسؤولية البيئية
296	ثانياً: عناصر المسؤولية البيئية
301	الفرع الثاني: مشكلة الولاية على السفن
303	الفرع الثالث: مسؤولية الدول عن أنشطة الكيانات الخاصة
306	المبحث الثاني: النظام القانوني للتعويض عن أضرار التلوث النفطي من السفن
306	المطلب الأول: أضرار التلوث النفطية القابلة للتعويض وطرق التعويض عنها
306	الفرع الأول: أضرار التلوث النفطية القابلة للتعويض
307	أولاً: أضرار التلوث المباشرة
308	ثانياً: أضرار التلوث المؤكدة

الفهرس

311	ثالثا: تعويض إجراءات وتدابير الإنقاذ
315	رابعا: النطاق الجغرافي لمكان تحقق الضرر
317	الفرع الثاني: صور وأشكال التعويض عن الأضرار النفطية من السفن
317	أولا: الترضية
318	ثانيا: وقف الفعل الضار
319	ثالثا: التعويض العيني
320	رابعا: التعويض المالي أو النقدي
323	المطلب الثاني: دفع المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي من السفن وإجراءات الحصول على التعويض
323	الفرع الأول: حالات الإعفاء من المسؤولية
326	الفرع الثاني: إجراءات الحصول على التعويض
326	أولا: الإختصاص القضائي الدولي
328	ثانيا: الإختصاص القضائي الوطني
331	المطلب الثالث: أنظمة الضمان المقدمة في مجال التلوث النفطي من السفن
331	الفرع الأول: التأمين الإجباري
332	أولا: الإلتزام بإجراء التأمين الإجباري
334	ثانيا: جمعيات التأمين التعاوني
337	الفرع الثاني: صناديق التعويضات والأنظمة البديلة لتغطية مخاطر التلوث النفطي من السفن
337	أولا: صناديق التعويضات
344	ثانيا: أنظمة التعويض البديلة
350	خلاصة الباب الثاني
352	خاتمة
362	قائمة المصادر والمراجع
394	الفهرس

ملخص

ملخص

إن الأضرار الكارثية الناتجة عن أعمال التلوث النفطية التي تتسبب فيها السفن، سواء بطريقة تشغيلية أو بطريقة عرضية، كانت كافية لتدخل القانون الدولي من أجل رسم الإطار العام للدول، وتقييد سلوكها في هذا الميدان، وذلك عن طريق صياغة قواعد ومعايير دولية تستجيب للانشغالات البيئية، وتنظم أنشطة السفن ذاتها من أجل الوقاية من هذا النوع من التلوث، ومن أجل حماية مصالح الدول البحرية من جهة، ثم العمل على توزيعها بين مختلف أصناف الدول حسب نوع الولاية وطبيعة الحقوق المقرر لها على مناطقها البحرية، للعمل على ضمان الالتزام بقواعد ومعايير ضبط التلوث ومنعه من جهة أخرى. بالإضافة إلى إرساء قواعد أخرى بشأن الإصلاح المادي لآثار هذا التلوث، بشكل يسمح للتصدي والتدخل على نحو مستعجل لمكافحة حالات التلوث الطارئة، للقضاء أو الحد من الأضرار المترتبة عليها، فضلا عن إصلاحها ماليا بما يسمح للمتضررين من الحصول على تعويض من المسؤولين عن إحداثها.

الكلمات المفتاحية: التلوث النفطي؛ الحوادث البحرية؛ الملاحة البحرية؛ المناطق البحرية؛ السفن؛
الصلاحيات.

Abstract

The catastrophic prejudices generated by the oil pollution caused by ships, both in operational or accidental manner, was sufficient for international law to intervene in order to define the general framework of States and to restrict their behavior in this field by formulating international norms and standards that respond to environmental concerns; as well as regulating the activities of the ships themselves in order to prevent such pollution and to protect the interests of the maritime States on the one hand, and then to distribute them among the various types of States, depending on the type of jurisdiction and the nature of the rights to be assigned to their maritime areas, in order to ensure compliance with the rules and standards of pollution control and prevention on the other. In addition to laying other rules concerning the physical rehabilitation of this pollution effects, in such a way that urgent action is taken to cope with emergency pollution situations, in order to overcome or mitigate its damage, as well as fixing it financially so that the prejudiced can obtain compensation from those responsible for it.

Key words: Oil pollution; maritime incidents; maritime navigation; maritime areas; ships; competencies.

Résumé

Les effets catastrophiques engendrés par la pollution par le pétrole provoqué par les navires, que se soit de manière opérationnelle qu'accidentelle, était tels que le droit international est intervenu afin de définir un cadre général pour les Etats et de restreindre leur comportement dans ce domaine en formulant des normes et des standards internationaux répondant aux préoccupations environnementales; ainsi que de réglementer les activités des navires eux-mêmes afin de prévenir une telle pollution et de protéger les intérêts des États maritimes d'une part, et ensuite de les répartir entre les différents catégories d'États, en fonction du type de juridiction et de la nature des droits à attribuer à leurs zones maritimes, afin d'assurer le respect des règles et des normes de contrôle d'une part et de la prévention de la pollution d'une autre part ; en outre de la mise en place d'autres règles relatives à la réhabilitation physique des effets de cette pollution, de manière à ce que des mesures immédiates soient prises pour faire face aux situations de pollution d'urgence, afin de surmonter ou d'atténuer les dommages, ainsi que d'y remédiés financièrement de sorte que les victimes puissent obtenir une indemnisation de la part de ceux qui en sont responsables.

Mots clés : pollution par le pétrole; incidents maritimes; navigation maritime; zones maritimes; navires; compétences.