

حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب الزيت النفطي

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم
تخصص قانون دولي العام

تحت إشراف: الدكتور

معلم يوسف

إعداد الطالبة:

عميور حنان

	الرتبة العلمية	أعضاء لجنة المناقشة
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د بوظرفاس محمد
مشرفا	محاضر أ	د معلم يوسف
عضوا	أستاذ التعليم العالي	أ.د بوروبي عبد اللطيف
عضوا	محاضر أ	د بن شعبان محمد الصالح
عضوا	محاضر أ	د بن عبد العزيز ميلود
عضوا	محاضر أ	د.دمدوم رضا

15/11/2020

السنة الدراسية: 2020/2019

إهداء

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى الغاليين العزيزين أبي وأمي

و إلى كل من يحبني

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير للدكتور / معلى يوسف
الذي تفضل بالإشراف على هذا العمل المتواضع و تكرم علي
بتوجيهاته القيمة. كما أتقدم بكامل الشكر والعرفان إلى السادة أعضاء لجنة
المناقشة الذين تطفوا بقبولهم مناقشة هذه الأطروحة وإثرائها بمعلوماتهم
القيمة.

Abbreviations:

● قائمة المختصرات:

- **CLC 1969** The Civil Liability Convention 1969.
- **EEZ** The exclusive economic zone.
- **IG P&I CLUBS** The International Group of protection and indemnity clubs.
- **IMCO** The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.
- **IMO** The International Maritime Organization.

- **IOPC** The International Oil Pollution Compensation Funds.
- **OPA** The Oil Pollution Act.
- **OSLIF** Oil spill liability Trust Fund.
- **STOPIA** The Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.
- **TOPIA** The Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.
- **DMF** : Droit maritime français. (Revue).
- **FIPOL** :Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- **FUND** :Fonds international d'indemnisation de 1971.
- **JDI** : Journal de droit international. Organisation Maritime International .
- **OPU** : Office des publications universitaires.
- **PUF** :Presse université de France
- **RASJEP** : Revue Algérien de sciences juridiques et économiques et politiques.
- **REM** : Revue économiques maritime.
- **Vol** :Volume.

الحق كدومة

مقدمة

لقد حظيت البيئة البحرية باهتمام رجال القانون ،ذلك من خلال السعي إلى توفير الحماية الكافية لها باعتبارها كنزا للموارد الطبيعية وملكا للبشرية جمعاء. ويتجلى ذلك من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية .وعلى رأسها المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته السابعة في جنيف ونيويورك عام 1978. أين تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية ،الذي يتضمن في محتواه معنى الحياة في هذا الوسط البيئي، بما تحويه على كافة أشكال الكائنات الحية ،الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار و في قيعانها.ثم جاءت اتفاقية مونتيجوباي لعام 1982 فأكدت على مفهوم البيئة البحرية بأنها "نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية بكل ما تتطوي عليه من كائنات حية ،وعلاقة هذه الكائنات بعضها البعض،وبالظروف المادية المحيطة بها"

إلا أنه وعلى مرور الزمن استطاعت مياه البحر احتواء مختلف الآثار السلبية للأنشطة الانسانية وما واكبها من استخدام لوسائل تكنولوجية جد متطورة من أجل تكثيف الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالبحر،هذا ما جعل الانسان يرتبط بمشكل فعلي وهو التلوث البحري.

وفي الواقع فإن مصادر التلوث قد تعددت واختلفت باختلاف الأنشطة الانسانية :فيمكن أن يحدث هذا التلوث من جراء أنشطة تجري في البر أو في الجو أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر أو ما يعرف بتعدين قيعان البحار.غير أنه يظل أبرز مصدر لتلوث البيئة البحرية والأكثر انتشارا هو تسرب الزيت النفطي. سواء بسبب الحوادث البحرية لناقلات النفط أو من خلال عمليات التنقيب واستخراج النفط من أعماق البحار عن طريق المنصات البحرية أو من أعطاب في الأنابيب، كما يمكن أن يكون عمدا في حالات القيام بتنظيف خزانات ناقلات النفط أو سكب مياه الاتزان الموجودة على مستوى صابورة السفن والتي تكون مختلطة بالزيت.وتبقى حوادث الاصطدام البحري هي الأكثر شيوعا في التسبب في تلوث البيئة البحرية من جراء تسرب النفط.

وقد نالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالزيت من اهتمام الدول ما لم تتله مصادر التلوث الأخرى وسبب ذلك هو أن حوالي أكثر من 8 ملايين طن من النفط يتسرب سنويا إلى المحيطات والبحار .

و هذا الاهتمام على صعيد العلاقات الدولية كان له تأثير على التشريعات الداخلية ؛لأن هذا المجال يبدو فيها الارتباط وثيقا إلى حد كبير بين القوانين الداخلية و الدولية، وخاصة من خلال الحقوق التي تقرها هذه الأخيرة. إضافة إلى أن مخالفة الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة تستوجب مساءلة المخالف في القانون الداخلي والقانون الدولي،و إلزامه بإصلاح الضرر الذي ترتب عن ذلك وهذا ما يعرف بالمسؤولية عن الأضرار البيئية.

ففي القانون الدولي تسأل الدولة عن أضرار التلوث البيئي في مواجهة المجتمع الدولي مسؤولية يحكم إطارها القانون الدولي البيئي ،الذي يقوم على مجموعة من القواعد القانونية التي تجد مصدرها الأساسي في الاتفاقيات الدولية و المبادئ العامة للقانون و قرارات القضاء الدولي في مجال حماية البيئة.إضافة إلى ذلك فإن تفاقم هذه الأضرار قد أدى إلى التوسع في نظام التأمين على المسؤولية ضد أخطار التلوث البيئي الناتج عن تسرب الزيت النفطي ،والذي يعد من أهم الوسائل التي بإمكانها تغطية مثل هذه الأضرار.

الأهمية العلمية للموضوع:

تندرج مشكلة التلوث البحري بالنفط في خانة المشاكل المعقدة ،ذلك لأنه من الصعب على الدول التخلي على النفط باعتباره شريان الحياة بالنسبة للكثير من القطاعات ،في ذات الوقت تسعى الدول إلى حماية بيئتها البحرية باعتبارها مورد هام للدخل القومي ،ولأجل ذلك كان على المشرع الدولي سن قوانين تهدف إلى الوقاية من التلوث قبل وقوعه وترتيب المسؤولية وتحديد التعويض بعد وقوعه.

والجدير بالذكر أنه قبل حلول عام 1969 لم يكن هنالك تنظيم قانوني للمشاكل المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تسرب الزيت النفطي.على الرغم من الحوادث التي شهدت وقوع العديد من حوادث التلوث بالزيت ،حيث أن هذه الحوادث لم تبلغ حد جذب انتباه الرأي العام .وقد ظل الوضع على هذا الحال إلى حين وقوع حادث الناقلة الليبيرية **توري كانيون** في 18 مارس 1967، حيث كانت هذه الكارثة بمثابة دق ناقوس الخطر الذي نبه العالم إلى حجم وأبعاد مشكلة التلوث البحري بالنفط ، حيث كان على متن هذه السفينة حوالي 12 عشر ألف طن من النفط الخام ، وعند غرقها تسربت هذه الحمولة بشكل سائب على مقربة من السواحل الإنجليزية ،وهو ما أدى إلى إلحاق أضرار بيئية جسيمة بالسواحل الانجليزية والفرنسية التي وصل إليها الزيت المتسرب بفعل الرياح الشديدة

والأمواج العاتية. وبعد فشل محاولات تعويم الناقل ، قام الطيران الإنجليزي بقصف السفينة من أجل الحد من تسرب الزيت النفطي. ومع ذلك فالتنفيذ المتأخر لهذا القرار من طرف إنجلترا لأجل التدخل في أعالي البحار أدى إلى وقوع كارثة بيئية مؤكدة.

ولقد أثار هذا الحادث مشاكل قانونية معقدة ، ولا سيما تلك المتعلقة بالمسؤولية وعدم إمكانية العثور على مسؤول لإلزامه بالتعويض على أضرار التلوث بالزيت ، وفي الحقيقة يرجع السبب في ذلك إلى النقص والغموض في القوانين الداخلية من جهة وإلى الفراغ القانوني الموجود آنذاك في قواعد القانون الدولي من جهة أخرى .

وعلى إثر هذا انعقدت تحت رعاية المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات (OMCI) مؤتمر دولي في العاصمة البلجيكية بروكسل امتدت أشغاله من 10 إلى 29 نوفمبر عام 1969 حيث أنه في اليوم الأخير أثمرت أشغال المؤتمر عن إبرام اتفاقيتين دوليتين: الأولى هي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادثة أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى التلوث بالنفط، إذ تخول هذه الأخيرة كل دولة ساحلية الحق في التدخل ضد السفن في الحالات الطارئة باتخاذ التدابير الضرورية لحماية مصالحها المهددة بالتلوث. أما الثانية فهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ، التي أبرمت بهدف كفالة تعويض عادل و منصف للمتضررين من تبعات التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلات النفط.

على الرغم من أهمية هذه النصوص الاتفاقية في بناء نظام دولي موحد يحكم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية عزفت منذ البداية عن التصديق عليها، إذ سلكت طريقا خاصا بها في هذا الميدان، دفعها إليه وقوع كارثة السفينة « Valdez Exxon » بتاريخ 23 مارس سنة 1989 في ألاسكا، حيث نتج عن الآثار المدمرة لهذه الكارثة سن التشريعي الأمريكي لتطبيق قانون الصرامة تمثل في قانون التلوث بالنفط « Oil Pollution Act » لسنة 1990. حيث أصبح هذا الأخير هو القانون الفيدرالي الأساسي الذي يحكم المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالزيت داخل الولايات المتحدة الأمريكية. ولأن الولايات المتحدة تعد من أكثر الدول استيرادا للنفط ، فهو ما يؤدي إلى وقوع معظم حوادث التلوث البحري بالزيت على المياه الأمريكية ، وبالتالي تطبيق قانون OPA - هذا ما يجعل الولايات المتحدة تبتعد عن النظام الدولي لحماية البيئة البحرية ، بسبب عدم انضمامها إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية .

هذا ما سيؤثر على جدوى هذه الاتفاقيات وما يؤدي الى النيل من فعاليتها في المستقبل. فيإصدار هذا قانون قطعت الو.م. أ. الشك باليقين انفصالها عن النظام الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت النفطي.

الأسباب التي أدت إلى اختيار الموضوع:

إن اختيار دراسة الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناتج عن التسرب النفطي، لا يعني الفصل بين مختلف مصادر تلوث البيئة البحرية فبالرغم من أنها متنوعة فهي ذات الوقت مترابطة وإنما يرجع هذا الاختيار بالأساس الى عدة اعتبارات منها:

أنه بالرغم من أن الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية يعد من أهم وأقدم مظاهر انشغال المجتمع الدولي إلا أن التلوث الناتج عن تسرب مادة الزيت النفطي، لا يزال يظل إلى حد الساعة على رأس قائمة المخاطر التي تهدد البيئة البحرية، وأكثرها اهتماما باعتبار أن هذه المادة التي يتم نقلها عبر ناقلات النفط العملاقة من أجل تصديرها أو توريدها أو التي يتم استخراجها من باطن البحار وأعماقها؛ تعد العصب الفعال في اقتصاد الدول والتي لا يمكن الاستغناء عنها أبدا.

علاوة على أن اختيارنا للموضوع نابع من الاهتمام الوطني بقضايا البيئة والبحر، إذ تتوفر الجزائر على واجهة بحرية كبيرة مطلة على البحر الأبيض المتوسط، ويبلغ طولها 1200 كلم، كما أنه يتميز بكونه بحر شبه مغلق، لذلك كان من الضروري لاحتواء مجالاته على ثروات حية ضخمة مما يشكل أحد دعائم الاقتصاد الوطني وأمنه الغذائي وما تشهده المنطقة من حركة ملاحية كثيفة يجعل سواحلنا عرضة لخطر التلوث من جراء وقوع حوادث بحرية أو نتيجة لتنظيف صهاريج السفن من الترسبات البترولية.

إشكالية البحث:

للموضوع المختار إشكالية تتمثل أساسا في المسؤولية البيئية التي تقوم على أن كل شخص ألحق ضررا بالبيئة ملزم بأن يدفع مبلغا ماليا لإصلاح أو معالجة الضرر الذي ألحقه بالبيئة، وهكذا ترتبط المسؤولية البيئية قبل كل شيء بهدف المحافظة على البيئة، ولقد حاولت المنظمة البحرية الدولية من خلال وضع نظام للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالنفط، التوفيق بين مصلحتين متعارضتين لا تستطيع الجماعة الدولية الاستغناء عن أي منهما: الأولى تتمثل في الحصول على

النفط كمصدر هام للطاقة، والثانية تتمثل في وجود بيئة بحرية يجب المحافظة عليها نظيفة وخالية من أي تلوث، وهو ما أسفر عن نظام فريد للمسؤولية الدولية عن التلوث بالنفط كرس من خلال الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969.

إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية والتي تشكل أهم قوة اقتصادية مهيمنة على النفط في العالم، اتخذت موقفا معاكسا، كرد فعل على حادث الناقله Valdez Exxon 5 الذي وقع في سنة 1989 وألحق أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية لأمريكا الشمالية والثروة السمكية وصناعة الصيد وتحت ضغط الرأي العام الأمريكي، تخلت الولايات المتحدة الأمريكية عن الاتفاقيات الدولية التي كانت تعمل عليها وأصدر الكونغرس الأمريكي تشريعا جديدا شديد القوة، تمثل في قانون التلوث بالزيت في 03 أوت 1990 والمعروف قانون OPA 1990 . والذي سبق التطرق إليه لذلك كان لزاما طرح التساؤل الآتي كمشكلة رئيسية:

- هل ساهم التشريع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية في الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من التلوث بالزيت النفطي؟ وما هو تأثير قانون OPA الأمريكي على ذلك؟
أما التساؤلات الفرعية التي يطرحها البحث فهي كالاتي:

- ما هو الضرر البيئي الناتج عن تسرب الزيت النفطي وفقا للقضايا البيئية ؟ وكيف تم تطور التعاون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط الناتج عن السفن و عن استغلال قيعان البحار والمحيطات؟

- على أي أساس تعتمد الدولة الساحلية للتدخل في أعالي البحار من أجل احتواء خطر التلوث بالنفط قبل وصوله إلى مياهها الإقليمية؟

- ما هو النظام القانوني القائم الذي يحكم قواعد المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار التي يسببها التلوث بالنفط ، و ما هو نظام التعويض وإصلاح الضرر الناتج عن ذلك؟

- ما هو الوضع في القانون الأمريكي O.P.A؛ وتأثيره على فعالية الاتفاقيات الدولية النافذة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت ، وعلى قواعد المسؤولية الدولية العامة ككل ؟

*فرضيات البحث:

-إن الأنشطة الملوثة وما تسببه من تدهور للموارد الطبيعية وأضرار بمياه البحار واستنزاف للثروات البحرية؛ يؤثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي وعلى الدولة الساحلية ومصالحها الحيوية والاقتصادية في هذا المجال. ويتضح هذا من خلال طبيعة الأضرار البيئية التي تختص بامتداد آثارها السلبية من دولة لأخرى

- تتلوث البيئة البحرية بالنفط بسبب الحوادث البحرية لناقلات النفط أو من خلال عمليات التنقيب واستخراج النفط من أعماق البحار عن طريق المنصات البحرية، وبالتالي فخطر التلوث ممتد بين المياه الإقليمية للدول الساحلية وأعالي البحار.

- تتعاون الدول فيما بينها من أجل احتواء خطر التلوث بالنفط باعتباره على الصعيد العالمي والاقليمي.

-تقرض الدول إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلويثها وذلك من خلال وضع قواعد للمسؤولية من أجل إصلاح الأضرار الناتجة عنه.

- تملك الدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار، إلا في حالة التلوث الذي يكون مصدره -حادث بحري - وفقا للاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط

1969

- تهدف الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ، إلى ضمان تعويض عادل للمتضررين من التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفن.

- إنشاء صندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط، باقتراح من المنظمة البحرية الدولية لضمان حماية الأطراف المتضررة من التلوث النفطي بشكل أفضل.

-عزوف الدول عن الانضمام أو المصادقة على الاتفاقيات الدولية، يضعف من فعاليتها .

- أنظمة تعويض التكميلية، رغم أنها اختيارية، إلا أنها تساهم في الزيادة في سقف حدود التعويض.

-التشريع الداخلي الذي يمتاز بالدقة، قد يؤثر على المنظومة التشريعية الدولية.

لدراسة الموضوع والبحث في الاشكالية بحوثاتها ، اعتمدت عدة مناهج كالتالي:

مناهج البحث:

1- المنهج الحقوقي الشكلي : وقد استعملته في تناول الاتفاقيات الدولية التي تعرضت للموضوع حيث لم أحاول البحث في أساسها السياسي و الإيديولوجي، بالإضافة إلى أحكام القضاء الدولي ممثلة في قرارات محاكم التحكيم الدولية وأحكام محكمة العدل الدولية.

2- المنهج الوصفي : حيث تعرضت لوصف النظريات التي جاءت في المسؤولية الدولية والمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية البيئة بالزيت من حيث الطرح والنقد التي تعرضت له، كما تناولت الإلتزامات التي تتبع المسؤولية الدولية ومواقف الفقهاء من المبادئ العامة التي تحكم المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

3- منهج التحليل والتركيب : حيث تناولت بالتحليل لفكرة أنواع التلوث وأسبابه من جهة والمبادئ التي تحكم المسؤولية عن الأضرار البيئية من جهة ثانية وخلصت لفكرة جديدة وهي أن مفهوم المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية بالشكل المعروف فقها لا يتفق وهذه الخصائص وعليه يجب تبني فكرة جديدة مبنية على التضامن والتأمين الإجباري مع تفعيل صناديق للتعويض. خاصة في ظل عزوف أكبر قوى دولية في العالم (الولايات المتحدة الأمريكية) عن المصادقة على اتفاقيات المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء التلوث بالنفطى.

4- المنهج المقارن: وهو الذي اعتمده أساسا من أجل البحث في الثغرات القانونية التي لم تغطيها الاتفاقيات الدولية في مجال المسؤولية عن التلوث بالزيت والتي تناولها التشريع الأمريكي من خلال قانون O.P.A ؛ خاصة بعدما تلاشى الأمل في انضمام الولايات المتحدة الأمريكية إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية في هذا المجال وأن هذا التشريع قد جاء شاملا ليحتوي على قواعد صارمة خاصة بالمسؤولية والتعويض .

أما المبادئ التي استعنت بها لتناول الموضوع فكانت متعددة أذكر منها خاصة:

1- مبدأ الموضوعية : حيث تجردت من كل الخلفيات النظرية التي صيغت بخصوص الموضوع كما أنني تعاملت مع الموضوع وكأنه جديد من حيث الطرح بحيث تناسيت الأحكام المسبقة.

2- مبدأ عدم التناقض : حيث تفاديت كل تناقض خفيا أو واضحا من حيث الطرح أو العلاج.

3- مبدأ السببية : ساعدني هذا المبدأ على البحث في أسباب اعتماد تكريس القواعد العامة لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، وكذا ضرورة تظافر الجهود الدولية من أجل مكافحة هذا التلوث.

4- مبدأ إستعمال المصطلح الواحد : حيث حاولت أن لا أصف مفهوم بأكثر من مصطلح واحد باستثناء مفهوم التلوث الذي أقرنته بمفهوم الضرر البيئي ، واعتمدت للتعبير عن مصدر التلوث الذي يعتبر هو محور الدراسة بمصطلح واحد وهو "النفط" و تفاديت أن استعمال مصطلح "البتترول" وهذا تكريسا لمبدأ المصطلح الواحد.

6-مبدأ الحتمية : ومفاده أن توفر شروط معينة يؤدي لا محالة لانتشار ظاهرة معينة حيث أن الضرر الناتج عن التلوث بالزيت النفطي البيئي أدى إلى تكريس قواعد المسؤولية الدولية والنهوض بها من أجل تطوير إجراءات التعويض وجبر الضرر .

أهم المراجع المستعملة في البحث:

- الدكتور محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي.
- الفقي محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت.
- الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث
- Patrick Simon, La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures.

* إن دراستنا تميزت عن غيرها من المراجع بتسليط الضوء : التلوث الناجم عن استغلال واستكشاف قاع البحر والذي لم يثر اهتمام المؤلفين وكذا لم يتجلى في تطبيقات الاتفاقيات الدولية حتى الآن ، وهذا راجع من جهة إلى أن هذا التلوث أقل أهمية من ناحية الاستمرارية بالمقارنة مع التلوث الناجم عن المصادر الأخرى.(أي أنه نادرا وما يشهد الوسط البيئي البحري هذا النوع من التلوث) ومن ناحية أخرى الاهتمام الواسع الذي تتلقاه هذه الأنشطة في مجال النفط في الوقت الحالي الذي يشهد أزمة طاقة، هذا ما يفسر كذلك قلة الاهتمام والتنظيم حتى الآن للتلوث الناجم عن هذه الأنشطة. ومع ذلك تبقى خطورة أنشطة التنقيب لاستكشاف النفط قائمة، خاصة وأنها تجري حاليا في أعماق كبيرة جدا من الجروف القارية وفي أعماق البحار الشبه المغلقة ،حيث تمثل نسبة النفط المكتشف في العالم حاليا 25 % من النفط المقدم في العالم .مما قد يشكل مستقبلا مشكل بيئية كارثية .

- إلى جانب هذا حاولنا إبراز مدى قدرة الولايات المتحدة الأمريكية على فرض نظامها على الجماعة الدولية بإصدارها لتشريع O.P.A وتجاوزها لكل الاتفاقيات الدولية التي تحكم المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي. إلى جانب إبراز الثغرات والنقائص الموجودة على مستوى هذه الاتفاقيات الدولية .

الصعوبات التي واجهتنا:

صادفتني وأنا أتناول الموضوع عدة صعوبات يمكن تصنيفها ضمن خانة الصعوبات الموضوعية وأهمها:

- قلة المراجع المتخصصة:

وهذا راجع لحدثة الاهتمام الدولي بمشكلة الضرر البيئي .وخاصة التلوث بالنفط، والقانون الأمريكي على وجه الخصوص وذلك يترجم من خلال قلة الأبحاث المعمقة .

- تكرار نفس المعلومات في عدة مراجع.

* حيث تناولت موضوع : حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن تسرب الزيت النفطي ؛من خلال بابين : حيث حاولت من خلال الباب الأول : القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك؛ تسليط الضوء على هذا النوع من التلوث وأبعاده وأخطاره ،وبالتالي تكريس الآليات المعتمدة من طرف الدول من أجل الحد منه ، إلى جانب إلزامية التعاون الدولي الذي عمدت إليه الدول كآلية ناجعة لمكافحته بالنظر إلى الخطورة الكبيرة التي تتجم عنه وعلى التكاليف الباهضة التي يتطلبها احتوائه. وهو ما يتطلب التداخل المتبادل بين القواعد العامة للقانون الدولي العام والنظام القانوني الخاص بالمسائل البيئية.وكننت قد قسمت هذا الباب إلى فصلين كالتالي:

الفصل الأول: التلوث الناتج عن الزيت النفطي وآليات مكافحته.والذي بدوره قسمته إلى مبحثين من أجل اللبحث في ضرر التلوث ومفهومه ومصادره و كذا طبيعته التي تستوجب النطاق الجغرافي الذي يحتويه؛ باعتباره تلوث عابر للحدود.

أما الفصل الثاني: الجهود الدولية المكرسة لأجل احتواء خطر التلوث البحري بالزيت النفطي. والذي قسمته هو الآخر إلى مبحثين كل مبحث بمطلبين.حاولت من خلالهما البحث في اختصاصات الدولة الساحلية من أجل التدخل لمواجهة التلوث بالنفط قبل وبعد وقوعه،سواء في المناطق التي تقع تحت ولايتها، أو في المناطق التي تكون خارج حدود ولايتها.

أما الباب الثاني : المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

فالهدف من إقرار أحكام المسؤولية البيئية عن التلوث بالنفط ؛هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية أو الناتجة عن استغلال واستخراج هذه المادة . كما أن ترتيب المسؤولية ما هي إلا وسيلة علاجية لجبر الضرر الحاصل بالبيئة البحرية و كذا تعويض المتضررين من جراء هذا التلوث. أين عمدت في هذا الباب تحديدا إلى التمييز بين المسؤولية الدولية التي أقرتها النصوص الدولية والمسؤولية الدولية المكرسة من خلال قانون التلوث الأمريكي ؛والذي كان أكثر صرامة ودقة.

وللوقوف على أحكام المسؤولية الدولية عن التلوث الناتج عن الزيت النفطي وكذا النظام القانوني للتعويض عنه كان من الضروري تقسيم هذا الباب إلى فصلين كالآتي:

الفصل الأول: أحكام المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية . الذي قسمته بدوره إلى مبحثين ،حيث حاولت من خلالهما البحث في :المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث في ضوء المبادئ العامة للقانون الدولي و تطبيق هذه القواعد على حالات التلوث البحري.ثم التطرق إلى الأسس التي تقوم عليها المسؤولية ، وحالات الإعفاء منها من خلال اتفاقية قانون البحار 1982.إلى جانب التطرق إلى موانع المسؤولية الدولية وفقا لاتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكول 1992.دون أن أنسى حالت الإعفاء التي جاء بها التشريع الأمريكي للتلوث بالزيت (O.P.A) والتي تميزت بأنها محدودة النطاق.

أما الفصل الثاني: الآثار العامة والخاصة عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت النفطي فقد قسمتها هي الأخرى إلى مبحثين كل مبحث بمطلبين حاولت من خلالها ،التعرض لأشكال التعويض العامة والتي تعتبر كأثر عام لقيام المسؤولية الدولية مع التعرض لإجراءات دعوى التعويض. إلى جانب هذا قمت بدراسة صور التأمين عن الضرر البيئي في مجال تلوث البحر بالنفط، وتحديد الصناديق المستحدثة على المستوى الدولي كضمان للتعويض ،ومقارنتها بالصندوق الأمريكي للتعويض.

* وأنهيت بحثي بخاتمة تناولت فيها جل النتائج المتوصل إليها .وكذا أرفقتها بجملة من المقترحات المستمدة من النقائص والثغرات المنوطة بالموضوع.

المباني الأول

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

إلى وقت قريب كان الإنسان يعتبر البحار مكانا طبيعيا للتخلص من فضلاته ، فأبعادها الامتثالية حملت على الاعتقاد بقدرتها الغير محدودة على التنظيف الذاتي ، وعلى مر العصور استطاعت مياه البحر احتواء مختلف الآثار السلبية للأنشطة الإنسانية. ولعل أبرز مصدر لتلوث البيئة البحرية هو التلوث الناتج عن التسرب النفطي.¹ ومن الثابت أن الخصائص الطبيعية للبيئة تتجاهل الحدود المرسومة ، كما أن قضايا البيئة تتطلب التداخل المتبادل بين القواعد العامة للقانون الدولي العام والنظام القانوني الخاص بالمسائل البيئية ولذلك كان من الضروري الإحاطة بمختلف القواعد والآليات التي وضعتها الدول للتصدي لهذا النوع من التلوث وذلك لتجسيد مفهوم الحماية الدولية في هذا المجال.² وهو ما سنتناوله في هذا الباب من خلال تقسيمه إلى فصلين كالآتي:

الفصل الأول: التلوث الناتج عن الزيت النفطي وآليات مكافحته.

الفصل الثاني: الجهود الدولية المكرسة لأجل احتواء خطر التلوث البحري بالزيت النفطي

¹ - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون الدولي العام - منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2006.

ص 1.

² - Ch .Apostolidis, La protection juridique de l'Humanité face a la mondialisation-droit des peuple et environnement, l'Hrmatant, Paris 1997. p155.

الفصل الأول: التلوث الناتج عن الزيت النفطي وآليات مكافحته

مما لا شك فيه أن البحار والمحيطات تشكل نظاما بيئيا متكاملًا ، وأن التلوث الذي يسببه الزيت يعتبر من المشاكل الخطيرة التي يواجهها المجتمع الدولي ، وذلك بالنظر إلى التأثيرات الضارة على البيئة البحرية،¹ والبيئة الهوائية و البيئة البرية التي تصل مخلفاتها لامحالة إلى الإنسان وإن من شأن تزايد التلوث أن يهدد بعض المناطق البحرية بالموت المحقق خاصة تلك التي تعاني من التلوث المزمن² .

و بالتالي تكتسب مشكلة التلوث البحري بعدا عالميا ، حيث لا تتحصر آثارها في منطقة دون أخرى بل تنتشر في كافة البحار والمحيطات وأضرارها تشمل كافة الدول الصناعية والنامية على حد سواء³ وذلك بفعل التيارات البحرية. وهو ما سنبينه في هذا الفصل من خلال مبحثين كالآتي:

المبحث الأول: مفهوم التلوث ونطاقه .

المبحث الثاني: التلوث النفطي وآثاره على البيئة و آليات المكافحة

¹ Henri Smets ;The Oil Spill Risk: Economic Assessement and Compensation limit; Volume -1
14 No.1 Journal of law and Commerce,1983 p,23.

² محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون القانون الدولي العام،مرجع سابق، ص14.

³عباس هاشم الساعدي،حماية البيئة البحرية من التلوث-مشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية-المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، جامعة درنة،2002،ص7.

المبحث الأول: مفهوم ضرر التلوث ونطاقه .

يعد التلوث من أشد المخاطر البيئية و أخطرها ،لكونه مشكل عابر للحدود ،حيث لا يعوقه حدود جغرافية ولا سياسية كما أن آثاره الضارة قد تكون طويلة المدى ويصعب التخلص منها.¹ ولذلك كان من البديهي أن يرتبط مفهوم ضرر التلوث بالمكان الذي يقع فيه.

هذا وقد نالت مشكلة التلوث البحري وعلى رأسها التلوث البحري بالنفط اهتمام الدول والمنظمات الدولية والهيئات العلمية؛ ما لم تنله المشكلات الأخرى من الاهتمام . باعتبار أن البحار والمحيطات تعتبر مصدرا مهما للثروات والموارد الطبيعية.لذلك فتلوث هذه الأخيرة يعد تلوثا للكرة الأرضية كلها.² ولغرض الإحاطة بموضوع مفهوم ضرر التلوث ونطاقه تم تقسيم المبحث إلى مطلبين كالآتي:

المطلب الأول: مفهوم التلوث.

المطلب الثاني:النطاق الجغرافي للضرر والمبادئ التي تحكم مكافحة التلوث.

¹ - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية- دراسة مقارنة-المركز القومي لإصدارات القانونية طبعة الأولى، القاهرة، 2013، ص 12.

² -مصطفى كمال طه، أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية، المجلة البحرية المصرية، العدد الرابع 1987. ص 4-10.

المطلب الأول: مفهوم التلوث.

إذا كانت البيئة هي جميع العوامل الحيوية التي تؤثر بالفعل على الكائن الحي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في أي فترة. فلقد أصبحت ظاهرة التلوث البيئي ظاهرة عالمية تواكب التقدم العالمي حتى أنها شملت الدول النامية والمتقدمة على حد سواء، ولهذا كان الضرر هو العنصر الأساسي الذي لا تتعدد بدونه المسؤولية حتى ولو توفر ركن الخطأ. وهو الحال في مجال تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي، حيث لا يكفي لتحقيق المسؤولية الدولية أن يقع حادث التلوث فحسب إنما من الضروري أن ينتج عنه الضرر ولذلك كان أمراً منطقياً أن تأتي المعاهدات الدولية و الاتفاقات الخاصة متضمنة تعاريف لضرر التلوث. وإذا اعتمدنا مفهوم ضرر التلوث في تلك المعاهدات الدولية كان من البديهي البحث في شروطه والإجراءات اللازمة لمنعه والوقاية منه.

وهو ما سنتناوله في هذا المطلب من خلال ثلاث فروع كالاتي:

الفرع الأول: تعريف ضرر التلوث

الفرع الثاني: صور الضرر

الفرع الأول: تعريف ضرر التلوث

إذا كان الضرر هو النتيجة المباشرة التي ينبعث منها التفكير في تحريك دعوى المسؤولية¹ فإن التلوث هو الفعل المنشئ للضرر ، بالإضافة إلى أن الأثر الوحيد الذي يترتب على ثبوت المسؤولية هو إصلاح الضرر أياً كانت صورته.

والتلوث لغة هو خلط الشيء بما هو خارج عنه ، فيقال تلوث الشيء بالشيء يعني خلطه به.² أما التلوث في الاصطلاح العلمي فهو عبارة عن الحالة القائمة في البيئة الناتجة عن التغيرات المستحدثة فيها ، والتي تسبب للإنسان الإزعاج أو الإضرار أو الأمراض أو الوفاة بطريقة مباشرة

¹-معلم يوسف المسؤولية الدولية بدون ضرر -حالة الضرر البيئي- أطروحة دكتوراه في القانون القانون العام ، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق ،جامعة منتوري، قسنطينة، ص102.

²-لسان العرب، دار إحياء تراث العربي، 1999، ج 12، ص352.

أو عن طريق الإخلال بالأنظمة البيئية.¹

وفي مجال البيئة المائية، يعرف التلوث بأنه كل تغيير في الصفات الطبيعية للماء بحيث يصير ذا لون أو طعم أو رائحة بإضافة مواد غريبة عليه تؤثر على حياة الكائنات الحية من جراء المواد النفطية، المركبات الكيميائية، المخلفات الصناعية، النفايات المشعة، الصريف الصحي...²

وما تجدر الإشارة إليه هو أنه من الصعوبة الوصول إلى تعريف علمي قاطع للتلوث، حيث نحتاج إلى وقت كبير من أجل الوصول إلى تحديد مفهوم دقيق للتلوث، بل إن هذا يبدو في نظر البعض مستحيلاً.³ ومن الصعوبة كذلك من الجانب الفقهي وضع تعريف ثابت للتلوث، وهذا لتتبع و اختلاف مصادر التلوث

حيث أن بعضها هو من صنع البشر والبعض الآخر هو بفعل الطبيعة فضلا عن أن أسباب التلوث تختلف وتتجدد من وقت لآخر بسبب التقدم العلمي والتقني الدائمين.⁴

1-التعريف القانوني للتلوث:

يتجه فقهاء القانون إلى القول بأن التلوث هو تغيير متعمد أو عفوي تلقائي في شكل البيئة ناتج عن مخلفات الإنسان، أو هو تغيير الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل كائن حي.⁵

و يرى البعض أن التلوث هو كل تغيير في الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل الكائنات الحية.⁶ أما البعض الآخر فيرى أن التعريف الذي يتفق وطبيعة الدراسة في كل الفروع

¹- عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان الأردن، 2010 ص 17 .

²-أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث-تتمية الموارد الطبيعية) دار النهضة العربية، القاهرة 2002-2003 ، ص 77.

³ - Bsorra (G) Johnson (D), The international law of pollution, the free press, New York, 1974, p4.

⁴-عبد الوهاب محمد عبد الوهاب، المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن تلوث البيئة، رسال مقدمة لنيل درجة الدكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1994، ص 54.

⁵- مسلم، ابراهيم أحمد، التلوث، الطبعة 1، مطابع الجمعية العلمية الملكية، عمان، 1985، ص 13.

⁶- Azziz Abed Hadi, l'action juridique internationale contre la pollution atmosferique, Doctorat setuene de l'universite de lyon ,France ,1981p14.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

القانونية ويحقق المرونة الكافية التي يمكن أن تستوعب ما يكشف عنه التطور العلمي من صور للتلوث في المستقبل، يتمثل في كل تغيير في أنظمة البيئة أو أحد عناصرها يؤدي بشكل مباشر أو غير مباشر إلى آثار ضارة¹.

ويعرف الفقيه قولدي التلوث بأنه: إضافة الإنسان لمواد الطاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة بالموارد الحية أو تعوق أوجه النشاط الاقتصادي أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو الضباب أو المناطق الجليدية .

والملاحظ من خلال الآراء الفقهية لتعريف التلوث أنها تتجه نحو اعتبار أن الانسان هو الأداة الوحيدة لإحداث التلوث بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ، مع إغفال ما قد يطرأ من مصادر لا دخل للإنسان فيها مثل التلوث بفعل الظواهر الطبيعية ، كالبراكين واحتراق الغابات . أما في إطار الجهود الدولية لمعالجة التلوث فقد ظهرت العديد من التعاريف من أجل التحديد الفني والاصطلاحي لمفهوم التلوث ، حيث جاء في التقرير الذي أعده المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة 1965 بشأن التلوث أنه {التغيير الذي يحدث بفعل التأثير المباشر وغير المباشر للأنشطة في التكوين أو في حالة الوسط على نحو يخل ببعض الاستعمالات و الأنشطة التي كان من المستطاع القيام بها في الحالة الطبيعية في ذلك الوسط}²

كما جاء بوثائق منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية لأروبا ، أن التلوث هو {إدخال الانسان بطريق مباشر أو غير مباشر ، لمواد أو لطاقة في البيئة والتي تخلف نتائج ضارة ، على نحو يعرض صحة الإنسان للخطر ، كما يضر بالموارد الحيوية وبالنظم البيئية ، فينال من قيم التمتع بالبيئة ، ويعوق الاستخدامات الأخرى المشروعة للوسط}

هذا وأشار مؤتمر استوكهولم الذي عقد عام 1972 إلى عدة مبادئ، منها ضرورة التخلص من المواد السامة حتى لا تؤدي إلى إلحاق الأضرار الشديدة بالموارد الطبيعية والكائنات الحية مع تشجيع جميع الشعوب بضرورة مكافحتها.

¹ - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية- دراسة مقارنة-مرجع سابق، ص18.

² - UN.Economic and socialcouncil,E/4073 Jun.10,1965

كما أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مادتها الأولى ليعني التلوث إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك من مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد و طاقة ينجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بمراد الصحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من الاستخدامات المشروعة للبحار، والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال أو التقليل من خواصها¹

ويتطابق هذا التعريف مع تعريف التلوث البحري الذي أورده الاتفاقية الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن ، المبرمة في جدة عام 1982 ، وكذلك مع التعريف الوارد في اتفاقية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المبرمة في برشلونة 16 فيفري 1976 وفي اتفاقية حماية البيئة البحرية للخليج العربي المبرمة في الكويت بتاريخ 22 أبريل 1978.²

ويعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي ، حيث ظل المفهوم التقليدي للبحار سائدا حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي عقد في نيويورك و جنيف عام 1978، أين استقر هذا المصطلح والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية.

وتكمن أهمية البيئة البحرية كون هذه الأخيرة تلعب دورا مهما في الحفاظ على التوازن بين الأكسجين و ثاني أكسيد الكربون ، فهي تنتج نصف الأكسجين اللازم لهذا التوازن، وما تجدر الإشارة إليه أن خطر استعمال البحار و المحيطات لا تكمن فقط في الاستغلال الجائر لمواردها الطبيعية، وإنما تكمن في كونها المستودع الأخير للنفايات الأرضية.³ وتنتقل الملوثات إلى البحار عن طريق الغلاف الجوي وكذلك من اليابسة عن طريق مجاري الصرف الصحي و النفايات البشرية

¹ - انظر المادة الأولى /الفقرة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث-تنمية الموارد الطبيعية) مرجع سابق، ص 80-81.

³ -صليحة علي صدافة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة فاز يونس دار الكتب العربية ، بنغازي ط1، 1996، ص42.

والمخلفات الصناعية وتسرب المبيدات الزراعية ومن جراء عمليات الحفر والتقيب لإنتاج الطاقة وحاملات النفط وغيرها من السفن¹.

2-تعريف التلوث البحري : لتحديد دقيق لمفهوم تلوث البحار عمد العديد من الفقهاء وبعض الهيئات العلمية ذات الصلة وكذا بعض المنظمات الدولية المختصة المعنية بالبيئة البحرية إلى تحديد المعنى المقصود بالتلوث البحري في أن التلوث البحري يقصد به :أي نشاط إنساني يغير من البيئة و الحياة البحرية أو مصايدھا والصحة العامة كما يؤثر في المنافع البحرية ولذلك فهو يشمل الآثار الناتجة عن تنمية السواحل والشواطئ واستغلال مصادر البترول والغاز واستخراج الحصى وكذلك الأنشطة أخرى مثل التخلص من الصرف الصحي والمخلفات الصناعية ونفايات البترول وكذلك التخلص من النفايات المشعة. ولأن التلوث بالنفط يعد أبرز الملوثات النفطية على الاطلاق فقد كان أمرا جوهريا أن تتضمن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط تعريفا لضرر التلوث ،تحرص فيه على بيان مفهومه وما يحيط به من خصائص ،حيث ورد في نص المادة الأولى في الفقرة السادسة من معاهدة 1969 على أن ضرر التلوث يعني {أي خسارة أو أي ضرر خسارة خارج السفينة الناقلة للمحروقات ، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات ، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء ويشمل تكاليف الاجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الاجراءات} وهو ما نص عليه البروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 في المادة 2 الفقرة الثالثة.مع اعطاء تفسير واضح مقارنة بالمعاهدة² يكشف فيه عن الغموض الذي شاب معاهدة 1969 في المسألة المتعلقة بقابلية بعض أنواع الأضرار للتعويض -وهو ما سنتناوله لاحقا بالدراسة-

¹ - ENPE :United nation environnement programme,brief,no5,1991,p2.

- صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط،مرجع سابق، ص42-43.

² - راجع نص المادة 3/2 من بروتوكول 1992 المعدل والمتمم للمعاهدة الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (الزيت) لعام 1969.

-نصت المادة الأولى في فقرتها السادسة من معاهدة لندن 1977 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات الناتجة من البحث واستغلال الموارد المعدنية للتربة البحرية على تعريف مماثل.

أما البروتوكول في جزءه الأول فقد وافق المعاهدة في تعريف ضرر التلوث دون تغيير وبذلك يمكن القول أن الوفاة والضرر البدني و أيضا الأضرار الواقعة على الأموال بسبب التلوث والخسائر الناتجة عن هذه الأضرار ،كل ذلك يدخل في مفهوم ضرر التلوث.

وأخيرا فإننا نرى أن مدلول تلوث البيئة مع الإضرار بها ، هو منطوق نسبي لأن كل تلوث لا ينطوي بالضرورة على الإضرار بالبيئة ،أضف إلى أن مصطلح التلوث يبقى أضييق نطاقا مقارنة بالأضرار البيئية وذلك لأن الخطر الذي يتهدد البيئة الطبيعية لا يجد مصدره الوحيد في الملوثات على الرغم من أهميتها، بل قد نجده في بعض المظاهر الأخرى كالضوضاء والاهتزازات ... وكذلك عن طريق بعض التجاوزات الانسانية والتي تضي إلى القضاء على التوازن الايكولوجي البيئي .ولكن إذا اعتمدنا التلوث كأهم مصدر للإضرار بالبيئة فإنه من الضروري التعرض لصور هذا الضرر .

الفرع الثاني: صور الضرر

يعد وجود الضرر الأساس الحتمي والضروري لنشأة المسؤولية الدولية ،فلا مسؤولية دون ضرر إلى درجة أن عدم مشروعية الفعل في حد ذاته لا يكفي لإقامة دعوى المسؤولية.¹ وتختلف صور التلوث بالنظر إلى تأثير هذه الأخيرة على البيئة ، فلا تكون على نفس الدرجة من الخطورة والتأثير ،فالضرر الذي يحدث لاستخدام بعض الأنشطة الخطرة في البيئة البحرية يجعل مفهومي الضرر والخطر مفهومين متصلين بشكل حقيقي² والضرر من حيث درجته يمكن أن يكون ضرا بسيطا أو خطيرا أو مدمرا. وهو ما سنبينه فيما يلي :

أولا : الضرر البسيط: وهو ذلك النوع الذي لا تصاحبه أية مشاكل بيئية أو أضرار خطيرة على البيئة أو على الصحة العامة.³ وقد نجد هذا النوع من التلوث في الطبيعة ،نتيجة المخلفات الناتجة عن أجسام الكائنات الحية والمواد العضوية التي تأخذ مسارها إلى المياه الجارية وخاصة عند نزول المطر فوق

¹ - عميور حنان ، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الفضائية،مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون دولي عام ،كلية الحقوق ، جامعة منتوري ،قسنطينة ،2013-2014.

² - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 300.

³ - عبد الله رمضان الكندري، التلوث الهوائي والأبعاد البيئية والاقتصادية ، مجلة العربي ،العدد ،5.4، أوت ،1992

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

التربة والصخور والرواسب والفضلات العضوية.¹ كما قد يكون هذا النوع من التلوث من صنع الانسان إنما بشرط ألا يتعدى حدود الدولة نفسها ولا يترتب المسؤولية الدولية، كالملوثات التي تحدث داخل المباني نتيجة مواد التنظيف و مبيدات الحشرات والمواد الصحية المصنعة ودخان السجائر حيث يؤدي كل هذا إلى الإضرار بصحة الانسان. و يتعلق الأمر كذلك بالنفايات الصلبة والقمامة المنزلية فهي تساهم بنصيب في تلوث المدن... إلخ، كما قد يؤدي شحن النفط الخام في الناقلات والتي غالبا ما يترتب عليها تسرب بسيط للنفط يؤدي إلى حدوث تلوث بسيط ومحدود في موانئ الشحن والتفريغ. لذلك ولمقتضيات المصلحة العامة تتغاضى دولة الميناء عن هذا القدر البسيط من التلوث العرضي في سبيل استمرار عملية شحن النفط من موانئها. وغالبا ما يكون احتواء هذا النوع من التلوث بتدخل السلطة الداخلية للدولة عن طريق اتخاذ كافة الاجراءات والتدابير من أجل الحماية.² وهذا النوع من الضرر لا يترتب المسؤولية الدولية لأنه لا يتجاوز حدود الدولة التي وقع فيها. ومن أمثلة الأضرار البسيطة التي رتب قيام المسؤولية الدولية قضية مصهر ترايل بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية اين قضت محكمة التحكيم في 11-3-1941 بمسؤولية الدولة عن عدم منع .

التلوث العابر للحدود والذي يخلف أضرار بيئية تلحق بأقاليم الدولة الأخرى. على الرغم من أن التلوث في حد ذاته هو بسيط.³

ثانيا : الضرر الجسيم أو الخطير: ويعتبرا خطيرا لأنه يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة ويلحق أضرارا بالدول الأخرى وبذلك يخرج مشكل التلوث من نطاق السيادة الداخلية للدولة إلى نطاق القانون الدولي، ولأنه يعتبر تلوثا عابرا للحدود فلقد أثار هذا المصطلح جدلا كبيرا في السابق حول المدى الذي يمكن أن ينتقل إليه التلوث عبر إقليم الدولة الأخرى، ففي السابق تم تحديد المدى بين (15-20) ميل على

¹ - Bard Kifferstein-David Krants ,Water pollution society-First addition, 1996, p26 .

² - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 301.

³ -قضية مصهر ترايل: ترجع جذورها إلى عام 1896، حيث تم انشاء مصنع للزنك والرصاص بكندا اعلى بعد عشر كيلومترات من الحدود الأمريكية ما خلف أضرارا على المحاصيل الزراعية في المنطقة الحدودية للولايات المتحدة الأمريكية نتيجة الدخان المتصاعد والذي يحمل كمية هائلة من الكبريت حيث قضت محكمة التحكيم في 11 مارس 1941 ب:لوقفا لقواعد للقانون الدولي وقانون الولايات المتحدة الأمريكية فإنه لا يجوز لأية دولة أن تستعمل إقليمها أو تسمح باستعماله بطريقة ينتج عنها وصول غازات ضارة إلى اقلين دولة أخرى بحيث تحدث أضرارا بذلك الإقليم أو الممتلكات أو بالأشخاص الموجودة عليه، و قد أمكن اثبات الضرر بطريقة واضحة{

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

كل جانب من الحدود الدولية ، وهذا بسبب المدى الغير بعيد للملوثات ، ولكن مع الوقت أدى التطور التكنولوجي والتقني الكبير في كافة المجالات إلى انتقال التلوث إلى مسافات بعيدة سواء جوا عن طريق حركة الرياح أو في الأنهار والمحيطات عن طرق حركة المياه، وهو ما أدى إلى انتهاء هذا الجدل.¹ ويدخل في مفهوم هذا النوع من الضرر: الاستخدامات السلمية للطاقة النووية والتي يترتب عنها أضرارا جسيمة بالبيئة وبالكائنات الحية والموارد الطبيعية ، والاستخدامات الغير مشروعة للأسلحة الكيميائية حيث يحرم القانون الدولي الإتفاقي استخدام مثل هذه الأسلحة ضمن صكوك دولية كثيرة كبروتوكول جنيف 1925، اتفاقية الحظر الجزئي لإجراء التجارب النووية فوق سطح الأرض لعام 1963 واتفاقية منع انتشار الأسلحة النووية لعام 1968، اتفاقية حظر انتاج و تخزين الأسلحة الجرثومية لعام 1972. و² بالرجوع إلى اهتمام الأمم المتحدة بتخصيص الفضاء الخارجي للأغراض السلمية فقد تزامن مع بداية السباق الحقيقي نحو الفضاء، منذ أن أطلق أول قمر اصطناعي روسي سبوتنك -في 04 أكتوبر 1957، حيث لم يمض شهر واحد على إطلاقه حتي أبدت الجمعية العامة للأمم المتحدة قلقها بالنسبة للأخطار التي يمكن أن تهدد العالم والبيئة في حالة ما إذا تم استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض الغير سلمية.³ أين تم المصادقة على معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967 و التي تحتوي على نصوص صريحة الهدف منها نزع السلاح من الفضاء الخارجي و الأجرام السماوية ففي الفقرة الأولى من مادتها الرابعة تتضمن تعهدا صريحا بحظر وضع أي أجسام تحمل أسلحة نووية أو أي نوع آخر من أسلحة الدمار الشامل في أي مدار حول الأرض أو وضع مثل هذه الأسلحة على الأجرام السماوية.

ويظهر واضحا كذلك هذا النوع من الضرر في البيئة البحرية من خلال الكوارث البيئية الناتجة عن غرق أو احتراق ناقلات النفط العملاقة وتسرب حمولتها في المياه البحرية مثل حادثة الناقله -أموكو كاديز- لسنة 1989 و غرق ناقله البترول الشهيرة-توري كانيون- 1968 وأيضا التلوث الذي خلفته احتراق ناقله النفط الإيرانية -خرج 5- قبالة السواحل المغربية عام 1989. وإذا كانت هذه أهم

¹ - Alexander Kiss, Danah-Shelton , Traite de Droit Européen de l'environnement, édition frison roche 1995, p116.

² - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق ص302-303.

³ - Patrick Daillier- Alain Pellet , Droit international public , 5eme Edition , Paris , 1996 , p1162.

الحوادث فهناك غيرها من الحوادث والكوارث البيئية والتي صارت أمراً مألوفاً في حياتنا المعاصرة لكثرتها و استمرارها. و على الرغم من خطورة هذه الحوادث فإن المسؤولية عن تلك الأضرار لم تكن بعد الصبغة الجزائية بل تقتصر فقط على المسؤولية المدنية التعويضية، إلا في حالات الانتهاكات الخطيرة للبيئة وقت الحرب وهو ما جاءت به لجنة القانون الدولي في مشروعها عن المسؤولية الدولية متجهة نحو تجريم الانتهاكات الخطيرة الضارة بالبيئة. وفي هذا الصدد نص بروتوكول جنيف لعام 1977 في المادة 3/35 على أنه "يحظر استخدام وسائل أو أساليب القتال، يقصد بها أو قد يتوقع منها أن تلحق بالبيئة الطبيعية أضراراً واسعة الانتشار أو طويلة المدى".

ثالثاً : ضرر التلوث المدمر: وهذا النوع من التلوث يمثل أخطر أنواع التلوث على الإطلاق حيث تتعدى فيه الملوثات الحد الخطر لتصل إلى الحد المدمر، وتبعاً لذلك ينهار النظام الإيكولوجي ويصبح غير قادر على العطاء، نظراً لاختلال التوازن البيئي بشكل جذري بسبب عدم التوافق بين العناصر الطبيعية في البيئة والمواد السامة و الخطرة.¹ ولعل أخطر الحوادث المدمرة :

-انفجار مفاعل تشارنوبل في مدينة كييف بأكرانيا عام 1986 في محطة لإنتاج الكهرباء، وذلك نتيجة لأخطاء فنية أدت إلى تسرب كميات هائلة من المواد المشعة بصفة مستمرة لمدة تسعة أيام إلى حين السيطرة عليه، وقد تم التأكد من خلال التصوير بالأقمار الاصطناعية الأمريكية وكذلك من خلال النتائج التي سجلتها أجهزة الرقابة الإشعاعية بالسويد أن المواد الإشعاعية المتسربة من جراء الانفجار امتدت في الفضاء الخارجي لمسافة لا تقل عن ثلاثة أميال. كما امتد في أنحاء متفرقة في أوروبا ليشمل كلا من فنلندا، الدانمارك بولندا.²

- كذلك التلوث الذي عرفته المياه الخليجية أثناء حرب الخليج عام 1991 عندما اشتد قصف قوات التحالف للجانب العراقي، حيث تعمد العراق فتح أكبر أنابيب ضخ النفط من بعض الآبار الكويتية لتشكل بذلك أكبر رقعة من البترول فوق سطح البحر عرفها التاريخ امتدت آلاف الكيلومترات وسببت بذلك دماراً وآثاراً بيئية وخيمة خطيرة في بحر الخليج الذي يكاد يكون بحر شبه مغلق ويتميز بقلة تياراته و لا تزال عواقب هذه الحادثة مستمرة إلى حد اليوم.

¹- معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي البيئية وظاهرة التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 189.

²صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق ص 306.

ويتضح من خلال كل هذا أن طبيعة الأضرار البيئية تختص بامتداد آثارها السلبية من دولة لأخرى بغض النظر عن الحدود السياسية لأن البيئة هي الوسط المشترك الذي يمارس فيه البشر أنشطتهم¹، أضف إلى الآثار البالغة التي يمكن أن تتحقق على المدى البعيد وهو ما يتطلب تكثيف الجهود المشتركة للمختصين من أجل الحماية.

المطلب الثاني: النطاق الجغرافي للضرر والمبادئ التي تحكم مكافحة التلوث.

مشكلة التلوث البحري أضحت تكتسي أهمية بالغة و بعدا عالميا، حيث تنتشر آثارها في كافة أنحاء البحار والمحيطات ، وتشمل كافة الدول، سواء المتطورة أو النامية على حد سواء وهو ما أشار إليه العالم النرويجي "ثور هيردال" والذي جاب المحيط الأطلسي عامي 1969 و 1970 : "إن التيارات البحرية التي تبدأ من شمال المحيط الاطلسي و تجتاز أمريكا المدارية و تتعرض للتلوث المستمر بسبب جرفها كتل النفط الطافية"² ولقد دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة بإصدارها قرارها عام 1972³ الذي أفضت فيه إلى عقد مؤتمر دولي من أجل وضع اتفاقية جديدة تعالج كافة مسائل قانون البحار وانتهى الأمر بعد عشر سنوات إلى المصادقة على اتفاقية قانون البحار في جامايكا ديسمبر عام 1982 و وفقا لهذه الأخيرة يمكن التمييز بين خمس أقسام لمساحة البيئة البحرية انطلاقا من البحر الإقليمي وصولا إلى أعالي البحار⁴. أضف إلى اهتمام الدول بالامتداد القاري الموجود في قاع البحر القريب من بحرها الإقليمي والذي يرجع إلى رغبتها في استغلال الثروات الطبيعية (كالنفط والمعادن الأخرى)⁵ وهو ما ضاعف الاهتمام الدولي بمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط. ولكن السؤال الذي يطرح نفسه هو كيف يتحدد مكان وقوع الضرر حتى يكون

¹ Palvic (f)et autres, La réparation du dommage écologique ,Mémoire soutenue en droit international –1 (DEA) paris,1988,p,94

² S.Oda ,The law of the sea in our time –1,New développements,(1) 1966–1975, Sijthoff–2 Leyden –1977,P112.

³ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2340 الصادر في 18 ديسمبر 1967.

⁴ أنظر أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار-مونتيجويباي- 1982.

⁵ V.M. Raugel "Le plateau continental dans la convention de 1982 sur le droit de la mer "RCADI –5 1985,P 269.

قابلا للتعويض بمقتضى النصوص الدولية؟ هل العبارة بوقوع ضرر التلوث بالبحر الإقليمي أو يمكن أن يمتد إلى المنطقة الاقتصادية الخاصة وأعلى البحار أو حتى الجرف القاري. ثم ماهي المبادئ الحاكمة للحد من التلوث في ضوء القانون الدولي .

الفرع الأول: ضرر التلوث بين البحر الإقليمي وأعلى البحار.

الفرع الثاني: المبادئ التي تحكم مكافحة التلوث.

الفرع الأول: ضرر التلوث بين البحر الإقليمي وأعلى البحار.

وبما أن الضرر في اتفاقية بروكسل 1969 له مفهوم خاص لا يقتصر فقط على الأضرار التي وقعت كما سبق الذكر، وإنما يشمل أيضا تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذ لمنع أضرار التلوث البحري أو الحد منها. فمن الضروري كذلك وضع الإطار الجغرافي اللازم وقوع الضرر في نطاقه حتى يخضع لأحكام الاتفاقية والبروتوكول الملحق بها.

ولذلك يجب التمييز بين المناطق الخمس للبيئة البحرية لما في ذلك من أهمية خاصة عند بحث نوع وطبيعة المسؤولية المترتبة على مخالفة الالتزام.¹ ونقصد بذلك البحر الإقليمي المنطقة المتاخمة المنطقة الاقتصادية الخاصة، الجرف القاري، أعلى البحار.

1- البحر الإقليمي هو المساحة من البحار متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، بمعنى آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من ناحية وأعلى البحار من ناحية أخرى.² وقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار "تحدد عرض بحرهما الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميل بحري تقاس من خطوط الأساس المقررة وفقا للاتفاقية"

¹- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، -دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص 18.

² -ابراهيم محمد العناني، دراسات في القانون الدولي للبحار، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مطبعة جامعة عين شمس، العدد الأول، 18 جانفي 1976-1978.

بحيث تتمتع الدولة الساحلية بالسيادة الكاملة على مياه وقاع البحر الاقليمي و ماتحتة وما يعلوه من فضاء خارجي وهو ما نصت عليه المادة(2) من اتفاقية قانون البحار 1982 "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الاقليمي بحيث تمتد تلك السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي وكذلك إلى قاعه باطنه " ولا يرد على هذه السيادة إلا حق المرور البريء للسفن التجارية الاجنبية وفقا للقوانين والأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية وذلك لمنع التلوث وخفضه و السيطرة عليه داخل مياهها الاقليمية مع ضمان حق المرور البريء وتسهيل الملاحة وتنظيم حركة المرور وحماية الأسلاك والأنابيب وحفظ الموارد الحية للبحر إلى جانب الالتزام بالحفاظ على البيئة البحرية.¹

2- المنطقة المتاخمة : و هي منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الاقليمي للدولة الشاطئية نحو أعالي البحار إلى مسافة محدودة لكي تتمكن الدولة من بعض حقوق الرقابة الضرورية من أجل منع ومعاينة كل الخارجين على نظامها الجمركي والمالي والصحي وكذلك منع الاخلال بالقوانين الجمركية.² ويختلف الوضع القانوني لتلك المنطقة عن وضع البحر الاقليمي ، وذلك لأنها جزء من أعالي البحار لا تمتد إليها سيادة الدولة الساحلية ، وتمتد المنطقة المتاخمة وفقا للمادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 إلى مسافة 24 ميلا بحريا من خط الأساس الذي تقاس منه عرض المياه الاقليمية.³

3- المنطقة الاقتصادية الخالصة: استحدثت اتفاقية قانون البحار منطقة جديدة وهي المنطقة الاقتصادية الخالصة وهي منطقة تقع وراء البحر الاقليمي وملاصقة له ،وقد حددت المادة57 من اتفاقية قانون البحار 1982 عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنه "لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض

¹-المواد (1 / 21) و(4 / 211) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

²-جمال الدين محي الدين،القانون الدولي للبحار،الطبعة الأولى ،دار الخلدونية للنشر والطبع ،2009،الجزائر ص 148 .

³- المادة 2/24 من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي كانت تحدد مسافة المنطقة المتاخمة بما لا يزيد عن اثني عشر ميلا بحريا من خط الاساس الذي تقاس منه المياه الاقليمي للدولة الساحلية ،أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عدلت هذه المسافة إلى 24 ميل بحري على النحو المذكور.

البحري الإقليمي" ¹ على أن يعترف للدولة الساحلية فيها بحقوق سيادية على الثروات الحية وغير حية وعلى أن تكفل الدولة الساحلية للدول الأخرى حرية الملاحة البحرية والجوية وحرية مد الكابلات والأنابيب عبر هذه المنطقة. ²

والجدير بالذكر أن فكرة تحديد ووضع النظام الخاص بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ليس بحديث العهد إنما لم يقنن و لم يعترف بها إلا في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. ³ وهذا وقد اهتمت هذه الاتفاقية حماية بيئة المنطقة الخالصة حيث أشارت في المادة 5/211 على "الدولة الساحلية أن تعتمد بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث والسفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية " كما أنه يمكن للدولة الساحلية أن تقوم عند الضرورة باللجوء لاستخدام بعض التدابير التي قد تصل إلى حد استخدام القوة من أجل ضمان تنفيذ قوانينها وأنظمتها المتعلقة بحماية حقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة. ⁴

4- الجرف القاري: ينحرف الامتداد القاري (الجرف القاري، الإفريز القاري) إلى الطبقات الأرضية المغمورة بمياه البحر المنحدرة من السواحل و التي تمثل امتدادا طبيعيا لأرضية القارات. ⁵ أو هي المساحة من الأرض المغمورة بمياه البحر والتي تمتد إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ⁶، والمستقر أن الحد الأقصى لامتداد الجرف القاري لأي دولة ساحلية هو 350 ميل بحري . وقد أقرت اتفاقية 1982 لقانون البحار للدولة الساحلية دون غيرها بحقوق

¹ - جمال الدين محي الدين، القانون الدولي للبحار، نفس المرجع، ص 174 .

² - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 21

³ - J.Schneider, Word public order of the environnement, Stevens end Sens, London, 1979. p23.

⁴ - تذكر في هذا الصدد المواد (1/73 و 5/220 و 6) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

⁵ - ابراهيم محمد العناني ، دراسات في القانون الدولي للبحار ، مرجع سابق، ص 287.

⁶ - انظر المادة 76 من اتفاقية مونتيفويباي 1982

سيادية على الجرف القاري، من أجل استكشافه واستغلاله، ولا يمكن لغيرها من الدول القيام بهذه الأنشطة دون موافقة الدولة الساحلية.¹ وقد بادرت الدول من أجل ذلك لاتخاذ التدابير المناسبة من أجل حماية الجرف القاري و وقايته من خلال اتفاقية قانون البحار 1982 أو من خلال الاتفاقيات الإقليمية، حيث ألزمت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط الدول الأطراف وفقاً لنص المادة (7) "تتخذ كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط المتوسط الدول الأطراف وفقاً لنص استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث و مكافحته" كما نصت المادة 79 في فقرتها الأولى والثانية من اتفاقية قانون البحار " يحق لجميع الدول وضع الأسلاك وخطوط الأنابيب المغمورة على الجرف القاري وفقاً لأحكام هذه المادة مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه" ونصت المادة 193 على أن "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

5 - أعالي البحار : يقصد بأعالي البحار، أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في نطاق البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية أو في المنطقة المتاخمة أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما لا تشملها المياه الأرخبيبية لدولة أرخبيلية. وهو ما أقرته المادة 86 من قانون البحار. ونصت المادة 87 من نفس القانون على أن أعالي البحار مفتوحة لكل الدول، ساحلية كانت أم غير ساحلية من أجل الملاحة وحرية الصيد و البحث العلمي والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وإقامة الجزر الاصطناعية. وتعتبر الأنشطة التي تقوم بها الدول من أجل اكتشاف باطن البحار واستغلال مواردها أحد أكبر أسباب تلوث البيئة البحرية، وهذا بعدما اتجهت الدول نحو التنقيب عن الغاز الطبيعي والبتترول إلى جانب إقامة المنشآت البترولية الكبرى في منطقة أعالي البحار، ولم تقف الدول الساحلية عند هذا الحد وإنما اتجهت كذلك نحو إقامة المحطات البحرية من أجل خدمة السفن العملاقة الناقلة للنفط والمواد الكيماوية الأخرى وغيرها من الأنشطة الأخرى التي تعتبر من مظاهر

¹ - يتألف الجرف القاري من الكائنات الحية و الغير حية (كالمعادن والنفط...) وبالمقابل تلتزم الدولة برقابة الحالة الطبيعية للبيئة البحرية في تلك المنطقة وتقييم أي تغيير يطرأ عليها إلى جانب الامتناع عن القيام بأي أنشطة تكون من شأنها تلويث المنطقة. مثلما نصت عليه المادة 79 من قانون البحار.

التقدم التكنولوجي¹. والجدير بالذكر أن لكل الدول الحق في القيام بأنشطتها في هذه المنطقة ولكن في حدود التزامها بحماية البيئة البحرية، وهو التزام يقع على عاتق كل الدول .

وإذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أولت بشكل عام اهتماما كبيرا بشأن حماية البيئة البحرية من كافة أوجه التلوث باختلاف مصادره والذي ينتج عن الاستخدام والاستغلال البشري للبحار والمحيطات، فإن اتفاقية بروكسل 1969 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت قد حددت النطاق الجغرافي للتلوث وفقا لمكان وقوع الضرر بغض النظر عن مكان نشوء الحادث فمثلا لو ألقى البترول أو حدث تسرب من السفينة في منطقة أعالي البحار و وقع الضرر في المياه الإقليمية فإن العبرة هي بمكان وقوع الضرر وهو ما أشار إليه نص المادة 2 من معاهدة 1969: "هذه المعاهدة تنطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة..."²

ولقد تعرضت هذه المسألة لجدل كبير أثناء مناقشات المؤتمر الدولي الذي دعت إليه منظمة "AMACO" عام 1969، حيث يرى فريق ضرورة امتداد أن يشمل التعويض كذلك الأضرار التي تمتد لى أعالي البحار والدليل على ذلك أنه عندما تحدث أضرار للتلوث بالزيت في أعالي البحار فإن الموارد والثروات الحية للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة تتعرض للخطر، وعلى الرغم من ذلك فإن المؤتمر أخذ بعدم إمكانية الامتداد على اعتبار أن الأضرار التي يمكن أن تحدث في أعالي البحار تكون أقل خطورة مقارنة بالأضرار التي تحدث في المياه الإقليمية وبالتالي يمكن تغطيتها والتعويض عنها في إطار القواعد العامة للقانون الدولي العام وذلك لتفادي تنازع القوانين والاختصاص القضائي لكل دولة. ونتيجة لما سبق ذكره فإن للدول الحق في أن

¹- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 21.

²- نذكر في هذا الصدد بأن اتفاقية لندن 1972 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت الناتجة عن البحث واستغلال الموارد المعدنية، قد أخذت أيضا بمعيار -مكان وقوع الضرر كأساس لانطباقها على الأطراف المتعاقدة-

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

تضمن قانونها الداخلي بمسألة التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث الذي يمس بمصالحها التي تقع وراء البحر الإقليمي.¹

وخلاصة القول فإنه و من أجل تطبيق معاهدة 1969 يكفي وقوع الضرر التلوث على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي للدولة المصادقة على الاتفاقية ،وذلك بغض النظر عن جنسية المتضررين من التلوث حتى ولو كانوا رعايا دولة أخرى غير مصادقة على الاتفاقية. وقد ضل الوضع على حاله إلى غاية صدور بروتوكول 1992 المعدل والمتمم لاتفاقية 1969 حيث تنص المادة الثالثة منه على أنه: "تتطبق هذه الاتفاقية حصرا على ما يأتي:

* أضرار التلوث الواقعة:

1- في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بحرها الإقليمي.

2- في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأة وفقا للقانون الدولي أو إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة على أن تحدها الدولة المذكورة وفقا للقانون الدولي و بشرط ألا تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عند عرض بحرا الإقليمي." وأول ما يلاحظ من نص المادة أن المشرع الدولي اتسع بشدة مقارنة بمعاهدة 1969 ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة .أين تم استبعاد أن يدخل في نطاق تطبيق بروتوكول 1992 الجرف القاري و الجزر الاصطناعية ،كما لا يمتد فيما وراء 200 ميل بحري تحتسب من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، أما بالنسبة للصيغة التي جاء بها نص البروتوكول فإن نص المادة اشترط التحديد على النحو الي تم ذكره ، لأنه هنالك بعض الدول التي اعترضت على "عبارة المنطقة الاقتصادية الخالصة " ولم تقم بإعلان هذه المنطقة وفي المقابل تمارس حقوقها السيادية إلى مسافة 200 ميل بحري.

وتجدر الإشارة أن قانون التلوث الأميركي بالزيت OPA قد اتفق مع اتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكول 1992 في تحديد نطاق تطبيق هذا القانون ليشمل المياه الصالحة للملاحة للولايات

¹ - Abecassis end Jarashow ,Oil pollution from ships ,International united Kingdom and united states law and practice,London ,Stevens end Sene,1985,P203.

المتحدة الأمريكية إلى جانب التلوث الذي يحصل في مياه الشواطئ المجاورة والمياه الإقليمية و المنطقة الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخاصة¹ . والملاحظ من خلال نص المادة 21 /1001 من قانون 1990 (OPA) أن عبارة المياه الصالحة للملاحة (Navigable waters) تضم كل المياه الموجودة والتي تسيطر الولايات المتحدة الأمريكية عليها وتمارس عليها سيادتها، بما في ذلك المياه الداخلية.² إلى جانب هذا إن قانون التلوث بالزيت لعام 1990 يجيز المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تحصل في المياه الأجنبية إذا نشأت تلك الأضرار عن التسهيلات المقامة في الجرف القاري أو عن ناقلات البترول التي تحمل شحنة زيت بين نقطتين داخل الولايات المتحدة الأمريكية على أن تكون الدولة المتضررة مرتبطة مع الولايات المتحدة الأمريكية باتفاقية تفرض المعاملة بالمثل.³ ومن جهة أخرى يسري قانون OPA الأمريكي على التلوث بالزيت التي تحصل في أعالي البحار، إذا كان من شأن التلوث أن يؤثر على المياه الأمريكية بامتداده إليها بأي شكل من الأشكال.⁴

وخلاصة القول فإن المياه التي تخرج عن نطاق تطبيق القانون OPA تكاد تكون محدودة جدا. وكنتيجة عامة فإن مكان وقوع الضرر هو أحد الجوانب المشتركة بين قانون التلوث الأمريكي OPA واتفاقية بروكسل 1969 وكذلك بروتوكول 1992 من أجل تحديد الطرف المسؤول عن التلوث. مع تضمين قانون OPA لامتداد أوسع وهي الغاية التي وضع لأجلها هذا القانون. و لكن تبقى الوقاية هي الطريقة المثلى لحماية البيئة من التلوث بالنظر للتكاليف الباهظة التي تتطلبها عمليات مكافحة التلوث ولاعتبار أنه من الصعوبة إعادة الحال إلى ما كان عليه.

¹-جلال وفاء محمدين ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001،ص 52-53.

²-ورود في نص المادة 21/1001 من قانون OPA (...in to or upon the navigable waters or...)

³-تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن كندا غير مرتبطة مع الولايات المتحدة الأمريكية باتفاقية ورغم ذلك يتم تعويض المضرورين الكنديين من جراء التلوث بالزيت من ناقلات البترول التي تنقل البترول من أنابيب ترانس بآسكا إلى الولايات المتحدة الأمريكية .

⁴- جلال وفاء محمدين ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، نفس المرجع،ص55.

الفرع الثاني: المبادئ التي تحكم مكافحة التلوث.

نظرا لأن مشكلة التلوث البحري ليست مشكلة محلية بل هي مشكلة عالمية ، فالتلوث البحري في منطقة معينة قد ينتقل بشكل أو بآخر إلى المناطق البحرية الأخرى ، وهو ما يعرف بالتلوث العابر للحدود، نظرا لاتصال المياه البحرية ببعضها البعض، وبالنظر لكون معظم الدول بل جميعها على إدراك كبير بخطورة التلوث البحري وهو ما تترجمه جل الاتفاقيات في هذا المجال ، فإن هناك عدة مبادئ يقرها القانون الدولي وهي تحكم الالتزام المحافظة على البيئة البحرية من التلوث.¹ أما بالنسبة لمبدأ الحيطة فسنتناوله بالتفصيل في إطار الإجراءات الوقائية من خلال المبحث الثاني من الفصل الثاني من هذه الدراسة.

أولا : مبدأ حق الإنسان في البيئة

عرف هذا المبدأ واستقر عن طريق العرف و أضفي عليه الصفة الإلزامية من خلال استمرار العمل به من قبل الدول والتزامهم به ، وهذا يؤكد بأنه ليس مبدأ حديث النشأة بل نتاج زمن طويل وهو ما يكفي لتكون له صفة العرف الملزم.

وصار هذا المبدأ اليوم من المبادئ الأساسية في القانون الدولي البيئي .فالإنسان لا يمكن أن يعيش في ظروف بيئية متدهورة ، لذا فالحفاظ على البيئة هو حفاظ على البشرية . ولقد استقر هذا المبدأ منذ صدور قرار الحكم في قضية مصهر تريل الذي جاء فيه: إن المحكمة وجدت بأنه " بموجب مبادئ القانون الدولي وقانون الولايات المتحدة ،أنه ليس لأية دولة الحق في أن تستخدم إقليمها أو السماح باستخدامه بالطريقة التي تسبب الضرر لإقليم دولة أخرى أو ممتلكات الأشخاص الموجودين فيه" كما تأكد هذا المبدأ من خلال إعلان استوكهولم لعام 1972² ، وأعيد النص على هذا المبدأ في إعلان ريو حول البيئة والتنمية لعام 1992 في المبدأ الثاني منه ، وكذلك في حكم محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري بشأن شرعية التجارب النووية .

¹ - أحمد نجيب رشدي ، قواعد مكافحة التلوث البحري ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد،33- 1977ص،183.

² -ينص المبدأ الاول من إعلان استوكهولم 1972على "للإنسان حق أساسي في الحياة والمساواة وفي ظروف عيش مناسبة في بيئة تسمح نوعيتها بالحياة في ظل الكرامة وتحقيق الرفاهية، وهو يتحمل مسؤولية رسمية تتمثل في حماية لبيئة والنهوض والنهوض بها من أجل الجيل الحاضر والأجيال المقبلة..."

ثانيا : مبدأ حسن الجوار

ظهر مبدأ حسن الجوار في القانون الداخلي ثم تحول إلى القانون الدولي العام، وهو أن تراعي الدولة عند ممارستها لاختصاصاتها على إقليمها عدم إلحاق الضرر بالأقاليم المجاورة¹. وهو أحد المبادئ الأساسية للعلاقات الدولية . ويقصد بمبدأ حسن الجوار قانونا ، أن تراعي الدول حين تمارس سيادتها واختصاصها على إقليمها ألا يترتب على ما تقوم به من أنشطة أية خسائر جسيمة على إقليم دولة أخرى.²

حيث يدخل مفهوم هذا المبدأ في أنه من الواجب على كل دولة أن تمارس سلطاتها واختصاصاتها على إقليمها بشكل لا يؤدي إلى إحداث أضرار مباشرة بأقاليم الدول الأخرى³ وقد جاء في ديباجة ميثاق الأمم المتحدة ، حيث تعهدت الدول: "أن يعيشوا معا في سلام وحسن جوار". وهو ما أيدته المحاكم الدولية في قراراتها و أحكامها، في قضية مصهر ترابيل بكندا والصادر في 11/3/1941، وجاء في قرار التحكيم في قضية " سان لورانس" الصادر في 17/7/1986، في الفقرة 27: "لئن كان مفهوم الجوار يستخدم عموما للدلالة على حالة الجوار الجغرافي ، فإنه يستخدم على نحو أكثر تحديدا في اللغة القانونية لوصف حالات الجوار ، نظرا لأنها تهدد بإثارة احتكاك مستمر و تعاونا مستمرا من جانب المواطنين أو السلطات العامة في دولتين أو دول تتداخل أنشطتها في منطقة جغرافية واحدة..."⁴

وتأكد كذلك في قرار محكمة التحكيم ، الصادر في 16/11/1957 في النزاع بين فرنسا واسبانيا وذلك بمسؤولية الدول عن الأعمال التي تحدث في إقليمها أو يمكن أن يترتب عليها الأضرار بالبيئة في إقليم دولة أخرى"

¹ - تعود وقائع القضية من 3 ديسمبر من عام 1930 إلى جوان من عام 1932 ، أين أصدرت الحكومة الفرنسية مشروع قرار لتعديل نظام الإدارة في المناطق الحرة في منطقة "سافو" ومقاطعة "الجاكس"، مما أثار تضرر الحكومة السويسرية فرنسا خالفت أحكام معاهدة فرساي وأسست المحكمة حكمها على عدم توافر إساءة استعمال الحق ، حيث ادعت أن واستمرت في تحفظها.

² - محمد صلاح هاشم المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت للطباعة، القاهرة 1991، ص172.

³ - Andrassy ,J, les relation international de voisinage , RCADI - Cours de l'Académie de Droit International -
- de La Haye(RCADI) t.79,p108

⁴ - حولية لجنة القانون الدولي ، المجلد الاول ، الدورة 44 ، نيويورك ، 1991، ص93.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

كما أشار إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 في مادته الثانية إلى أن: "...الدول مسؤولة عن ضمان أن لا تسبب الأنشطة التي تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها أضراراً بيئية لدول أخرى أو بمناطق تتجاوز حدود ولايتها الوطنية"

إن الأحكام والقرارات السابقة تدل على تطبيقات مبدأ حسن الجوار في مسألة التلوث ، فقد يمكن أن يتجاوز التلوث الجوار الجغرافي وتصل الملوثات إلى دول عديدة وإن لم يكن بينها جوار جغرافي ومع ذلك فإن الدول المتجاورة التي تقع في منطقة جغرافية واحدة أكثر عرضة لمضار التلوث ، بحيث يتطلب الأمر ضرورة التعاون فيما بينها.¹ وهو ما جعل مبدأ حسن الجوار يلقي قبولاً كبيراً في مسألة تأسيس الالتزامات الدولية على الأضرار الناتجة عن الأنشطة التي تقوم بها الدول على أقاليمها.² ولذلك كان من الضروري الالتزام بالامتناع عن كل فعل من شأنه الإضرار بإقليم الدول والجماعات المجاورة ، وهذا الالتزام بالمنع يغطي أعمال من بيده السلطة ، وكذلك أعمال الأشخاص الموجودين على الأقاليم .

وعلى السلطة الحاكمة اتخاذ التدابير و الاجراءات الايجابية اللازمة لمنع و إيقاف الأعمال الضارة.³ وهو نفسه الالتزام الذي أكدته المادة 194 في فقرتها الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحيث تلتزم الدول باتخاذ التدابير الوقائية لمنع التلوث البحري أو تقليله لأدنى حد ؛ بحيث لا ينتقل إلى إقليم دولة أخرى.

إلا أن فقهاء القانون لا يرون كفاية هذا المبدأ كأساس يقوم عليه الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ذلك أن هذا المبدأ يصدق في بعض الحالات ولا يصدق في أخرى ، فهو مثلاً يصدق بالنسبة للدول الساحلية عن الأضرار التي تصيب جيرانها نتيجة التلوث الصادر عن الأنشطة التي تقوم بها أو تسمح بالقيام بها في المناطق البحرية التي تدخل في نطاق سيادتها ، بينما من الصعب الاستناد إلى هذا المبدأ بالنسبة لدول أخرى بعيدة عنها تضررت من آثار التلوث الذي يتسرب إليها عن طريق التيار ، وبالمثل فإن التلوث الناتج عن أنشطة في أعالي البحار ، فمن غير المتصور أن يكون أساس

¹ - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق ص 49.

² - Pierre Marie Dupuy, La responsabilité internationale des états pour les dommages causes par les activités technologiques et industrielles ,Paris,1974,P66.

³ - عائشة راتب ، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970، ص 242-243.

التزام الدولة هنا مستمد من مبدأ حسن الجوار.¹ ثم إنه من غير الحكمة أن نقيم التزاما يستهدف البشرية جمعاء في وقت كان قد استمد من القانون الداخلي ونقل إلى القانون الدولي من أجل الاستدلال به في بعض القضايا الخاصة والمتعلقة بمنع تغيير الظروف الطبيعية و إحداث أضرار بالدول المجاورة

ثالثا/ مبدأ المساواة في السيادة:

يتم تعريف الدولة في القانون الدولي من خلال العناصر المكونة لها ، أي السكان والأراضي والحكومة ؛ لكن مفهوم السيادة هو الذي يمنح الدولة بعدها الحقيقي لموضوع القانون الدولي² وتعني السيادة في القانون الدولي العام حق الدولة في ممارسة اختصاصاتها على إقليمها ، وإدارة شؤونها الداخلية والخارجية دون أن تكون خاضعة لدولة أخرى .

ونجد مضمون مبدأ المساواة في السيادة بين الدول في المادة 1/2 من ميثاق الأمم المتحدة حيث جاء فيه: "تقوم المنظمة على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها" وكذلك قرار الأمم المتحدة 2625 (د-25): "تتمتع جميع الدول بالمساواة في السيادة. ولهم حقوق وواجبات متساوية ، على الرغم من الاختلافات في الطبيعة الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية أو غيرها."³

وتجسد أيضا المبدأ في إعلان استوكهولم 1972، حيث جاء فيه:"ووفقا لأحكام الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي يكون لكل الدول تطبيقا لمبدأ المساواة في السيادة حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية"⁴

وعلى العموم فإن مبدأ المساواة في السيادة يتجسد من خلال ما يلي:

(أ) أن تكون الدول متساوية من الناحية القانونية؛

¹ - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،مرجع سابق ص67.

² BURDEAU, G., Droit constitutionnel, LGDJ, Paris, 1998, pp. 20-24

³ -القرار 2625 (د-25) المؤرخ 24 أكتوبر 1970. بشأن الإعلان المتعلق بمبادئ القانون الدولي بشأن العلاقات الودية والتعاون بين الدول.

⁴ -صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبيئة ،القاهرة ،1982، ص18.

(ب) تتمتع كل دولة بالحقوق المتأصلة في السيادة الكاملة؛

(ج) لكل دولة الحق في احترام الدول الأخرى

(د) حرمة السلامة الإقليمية والاستقلال السياسي للدولة

(هـ) لكل دولة الحق في أن تختار وتطور نظامها السياسي والاجتماعي والاقتصادي والثقافي بحرية

(و) لكل دولة الحق في التزاماتها الدولية وأن تعيش في سلام مع الدول الأخرى.¹

وقيام الدولة بكافة النشاطات التي تجري فوق إقليمها نابع من مبدأ سيادتها على ثرواتها الطبيعية وهو المبدأ الذي تم الاستدلال به في كافة الاتفاقيات الدولية البيئية² وإعلان السيادة الدائمة على الثروات الطبيعية كان عن طريق قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1314 (د-13) المؤرخ في 12 ديسمبر 1958.³ وكذلك قرار 1515 (د-15) المؤرخ في 15 ديسمبر 1960، والذي أوصت فيه باحترام الحق المطلق لكل دولة في التصرف في ثرواتها ومواردها الطبيعية.

وقرار الأمم المتحدة 1803 (د-17) المؤرخ في 14 ديسمبر 1962 والمعنون "السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية".⁴ وتتضمن هذه القرارات حق الدولة في ممارسة اختصاصاتها الإقليمية على ثرواتها الطبيعية سواء في اليابسة أو في جرفها القاري. وقد أشارت المادة 193 من اتفاقية قانون البحار 1982 إلى ان: "الدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية وفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"

¹ - Pierre Marie.M DUPUY,., Les grands textes de droit international public, 4ème éd., Dalloz, Paris, 2004. p236.

² - حلمي نبيل أحمد، الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث، دار النهضة، القاهرة، 1991، ص 41.

³ - إذ تذكر قرارها 1314 (د-13) المؤرخ في 12 كانون الأول/ديسمبر 1958، الذي قررت به إنشاء لجنة السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية وطلبت إليها إجراء دراسة تامة عن وضع السيادة الدائمة على الثروات والموارد الطبيعية كركن أساسي من أركان حق تقرير المصير، وتقديم التوصيات عند اللزوم بشأن تعزيزه، وقررت كذلك؛ أنه عند إجراء الدراسة التامة لوضع السيادة الدائمة للشعوب والأمم على ثرواتها ومواردها الطبيعية، التزام المراعاة الحقة لحقوق الدول وواجباتها المقررة بمقتضى القانون الدولي ولأهمية تشجيع التعاون الدولي في التنمية الاقتصادية للبلدان النامية

⁴ - قرار الجمعية العامة 1803 (د-17) المؤرخ في 14 ديسمبر 1962 والمعنون "السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية" الذي أوصت فيه الجمعية العامة باحترام الحق المطلق لكل دولة في التصرف في ثرواتها ومواردها الطبيعية...

كما تضمنت المادة 2 في فقرتها الأولى من نفس الاتفاقية على أن: "تستمد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي". وأشارت الفقرة الثانية على أن: "تمتد السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي"

أما اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة 1958 فقد نصت في المادة 1/1 على أن: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها أو مياهها الوطنية فتشمل منطقة من البحر المحاذي لشواطئها ويطلق عليه البحر الإقليمي ويبقى حق الدولة في السيادة على ثرواتها الطبيعية واستغلالها مرتبطا بعدم المساس بحقوق الدول الأخرى".¹

وبخصوص موضوع التلوث فمن حق الدول جميعا ممارسة الاختصاصات الإقليمية داخل حدودها دون الإضرار ببيئة الدول الأخرى. خاصة وأن سيادة الدولة تمتد على إقليمها البري وعلى بحرها الإقليمي وباطنه و الحيز الجوي الذي يعلو كل منهما.²

ثالثا /مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق

لقد ظهر مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق في القضاء الفرنسي الذي كان سابقا نحو إقراره حيث أكد على أن ممارسة الحقوق المشروعة يتحول إلى عمل غير مشروع إذا ما أسيء استعمالها.³ و بادر الفقيه اليوناني (politis) إلى المطالبة بنقل هذا المبدأ إلى القانون الدولي. وذلك بعد أن أوضح معالم هذه النظرية في دراسته المنشورة عام 1925، و يرى أن الدولة التي تستخدم حقها من أجل الإضرار بغيرها تعد متعسفة في استعمال حقها.⁴

¹ - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق ص 52.

² - الحفناوي مصطفى ، قانون البحار في زمن السلم ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، 1962، ص 513 .

³ - Oppenheim (L) : International law, David Vol 1, McKay company ing. New York, Eight Edition, 1955, P, 345.

⁴ - محمد صلاح هاشم المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 165.

وبالرغم من التحفظ والمعارضة الذي لقيه المبدأ من قبل البعض إلا أن الغالبية ظلت تنتظر إلى أن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق هو واحد من مبادئ القانون الدولي العام.¹ ومن الفقهاء الذين تبنوا هذا الفكر الفقيه (Kiss) حيث يرى أن تحريم التعسف في استعمال الحق يعد أحد المبادئ الأساسية العامة فهو يعلو على جميع القواعد القانونية المحددة في القانون الدولي العام والتي تحدد اختصاصات الدول والحكومات في هذا المجال. لأن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق موجود في جوهر هذا النظام القانوني،² بل وفي كل نظام قانوني- ويعني ذلك أنه موجود أصلاً في الأنظمة الداخلية-

ويوضح الفقيه (Loterbakhte) قائلاً بأن مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق؛ وضع ليتناسب مع الحالات المختلفة التي تؤدي لمنع الآخرين وحرمانهم من الاستعمال المطلق لحقوقهم كما يرى لوترباخته أن تحديد حالات التعسف في استعمال الحق لا تتم بمجرد الرجوع إلى قاعدة قانونية مجردة إنما الأجدر أن يتم التحديد عن طريق القضاء.³

وقد طبق هذا المبدأ في قضية قناة كورفو 1946 أين ذهبت محكمة العدل الدولية إلى تأكيد نظرية التعسف في استعمال الحق، حيث ذهب القاضي إلى أن مرور أربع سفن بريطانية حربية داخل المياه الإقليمية الألبانية يعد إساءة لاستعمال حق المرور البريء⁴.

وفي مسالة حماية البيئة من التلوث فقد نصت على هذا المبدأ بعض الاتفاقات الدولية حيث جاء في اتفاقية جنيف 1958 الخاصة بأعالي البحار أن: "حرية أعالي البحار يجب أن تمارس وفقاً

¹- محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص10

²- Kiss (Ch) "L'abus de droit en droit international public" thèse-Paris. 1952. p.190

³-- الخطيب محمد السعيد، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، دار النهضة العربية، 1975، ص495.

⁴- محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية، محاضرات أقيمت على طلبة الدراسات العربية، جامعة الدول العربية، 1962، ص77. وتعود حيثيات القضية إلى عام 1946، حيث مرت سفن حربية بريطانية في مضيق كورفو، ضمن المياه الإقليمية الألبانية، فانفجرت ألغام بحرية أنزلت بالسفن أضراراً جسيمة وأسفرت عن وفاة بعض ملاحيهها، واتهمت بريطانيا حكومة ألبانيا بوضع الألغام أو السماح للغير بوضعها بعد أن قامت السلطات البحرية للحلفاء بتنظيف المضيق من الألغام ورفعت القضية إلى الأمم المتحدة فأوصى مجلس الأمن بعرضها على محكمة العدل الدولية

للشروط التي تحددها هذه المواد وأحكام القانون الدولي الأخرى ، وقد أيدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر لسنة 1982 هذا الاتجاه على نطاق واسع ، حيث نصت في المادة الثانية من الفقرة الثالثة على أن " ممارسة السيادة على البحر الاقليمي شرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي ". وجاء كذلك في المادة 87 من ذات الاتفاقية : "أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، وأن حرية أعالي البحار تمارس وفقا للشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى في ممارستها لتلك الحرية ..."

و نصت المادة 300 من اتفاقية قانون البحار على أن "تعني الأطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية و تمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا في استعمال الحق"

وهذا النص من الوضوح والصراحة بدرجة تغني عن كل تعليق ، كما أنه من الشمول بدرجة تدل على أن جميع الحقوق والحريات والولاية المنصوص في مواد هذه الاتفاقية تخضع لمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، مما يبرهن على عمومية هذا المبدأ، وإنه من المبادئ العامة للقانون¹.

فبما أن لكل دولة الحق في استغلال بحرها الاقليمي ، سواء باطنه أو المياه التي تعلوه ، فإنه إلى جانب ذلك الحق يقع الالتزام بعدم المبالغة في استعمال هذا الحق عن طريق الأنشطة التي يمكن أن تلحق الأضرار بالدول الأخرى ، وذلك من منطلق أن لكل دولة حقوقا سيادية على حدودها الاقليمية .

وهنا تجدر الإشارة إلى أنه للدولة الحق في ممارسة الحريات المعترف بها في أعالي البحار فهي ملتزمة في هذه الممارسة بعدم الإضرار بالدول الأخرى، فإذا ترتب عن ذلك تلويث هذه المنطقة بدفن النفايات الخطرة أو أي القاء أي ملوثات أخرى ضارة ،كالقيام بتسريب كميات من النفط بغية الأضرار بالدول المجاورة...وهو ما يعد محور دراستنا، فإن هذه الدولة تكون قد أساءت استخدام هذه الحريات.

وبين مؤيد ومعارض للمبدأ فإننا نرى أن هذا المبدأ واجب التطبيق لحماية البيئة البحرية ، وذلك لسرعة انتقال الملوثات في البحار والمحيطات ،فالتلوث الذي يمكن أن نتيجة استغلال المياه الاقليمية التي

¹ - معلم يوسف المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي - مرجع سابق، ص76.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

تمارس الدول سيادتها عليها ، يمكن أن يصل في لحظات إلى المناطق البحرية الأخرى، وهو ما يسمى بالتلوث العابر للحدود.

وهنا يمكن الاستدلال بقول الفقيه الفرنسي (Kiss) أن "إدانة التلوث العابر للحدود تحت مسمى التعسف في استعمال الحق، يمكن أن يؤدي إلى خلق قاعدة جديدة خاصة بالقانون الدولي تحرم مباشرة هذا الأنواع من التلوث، دون الحاجة للرجوع إلى نظرية التعسف في استعمال الحق، ويؤدي إلى تواجده قاعدة مستقلة".¹

Ch. Kiss, Droit international de l'environnement, édition. A. Pedone, Paris, 1988., P 72-¹

المبحث الثاني: التلوث النفطي و آثاره على البيئة وآليات المكافحة.

يتم تلويث البحار والمحيطات بأسلوبيين إما غير مباشر مثل ما تحمله الأنهار من ملوثات و تقذف بها في البحار والمحيطات ويتراوح تصريف الأنهار إلى البحار بين 10 إلى 64 مليون طن من المواد العالقة سنويا. أما الأسلوب الثاني فهو المباشر مثل المخلفات التي تلقى في مجاري المصانع والمدن المقامة على السواحل أو عن طريق شحن المخلفات الكيميائية الخطرة بواسطة السفن وإلقائها في عرض البحر أو زيت البترول¹. ولأن تلوث البيئة البحرية هو تحصيل اعتماد دول العالم على البترول والذي يعتبر المصدر الأول للطاقة ، فنجد أن هنالك كميات هائلة من هذا الزيت تتسرب سنويا إلى البحار سواء عن طريق نقله من دولة إلى أخرى .أو عند سكبه في الناقلات الكبرى في البحار وكذلك البترول المتسرب نتيجة عملية الحفر والتقيب ...إلى غير ذلك².

تتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية وذلك بتعدد أنشطة الإنسان سواء في البر أو في قاع البحر أو في الجو غير أنه يظل أبرز أنواع التلوث والأكثر انتشارا هو تسرب الزيت النفطي في البحار و المحيطات، وللوقوف على حيثيات تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي كان لزاما التطرق لتعريف التلوث النفطي ومصادره ثم آثار هذا الأخير على البيئة البحرية.³

ولذلك فقد قسمنا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول : التلوث النفطي ومصادره.

المطلب الثاني:مخاطر و آثار تلوث البيئة البحرية بالنفط وآليات مكافحته.

¹-عبد السلام منصور الشتيوي الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث،دار النهضة العربية،القاهرة، 2010. ص 6-7.

² - Jeff B Cirtis,Vessel,Source Oil Pollution and Marpol 73/78MaN Intrenational Success Story,volum15 Environmental Law ,1985 p669.

³-عميور حنان ، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت النفطي،مقالة منشورة في مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرياح ورقلة،عدد خاص، دورة جوان 2018.ص288.

المطلب الأول: التلوث النفطي و مصادره

يعد التلوث النفطي من أبرز الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الإطلاق ، وهذا راجع لعدة أسباب منها حركة النقل الواسعة التي أنشأتها السفن البحرية ، فضلا عن عدم مراعاة الحد المسموح من الماء الملوث الملقى في مياه البحر الناتج عن تنظيف خزانات فيما أظهرت دراسة تحت إشراف الهيئة العامة للبيئة أنه من الصعب التحكم في التلوث النفطي و منع انتشاره ، فيما وصف بالخطر العائم و المتحرك ، أين تتحكم الرياح وعوامل المد والجزر وشدة الأمواج في نسب خطورته.

وللوقوف على ذلك لا بد من التعرّيج على:

- مفهوم التلوث بالزيت النفطي كفرع أول.

- مصادر التلوث النفطي كفرع ثاني.

الفرع الأول: مفهوم التلوث بالنفط

لا بد أولاً من التنويه بأن استخدام كلمة أو مصطلح النفط ليس موحدًا في جميع الأوساط العلمية عامة أو الجامعية منها تحديدا سواء على الصعيد العربي بشكل خاص أو الدولي بشكل عام، فالبلدان الغربية تستخدم كلمة بترول لأن أصلها لاتيني، أما بلدان أوروبا الشرقية ، فيستخدمون كلمة نفط بدلا من بترول، وفي منطقتنا العربية من محيطها إلى خليجها منقسمون في استخدامهم لهذين المصطلحين. علما بأن الكلمتين النفط أو البترول يرمزان إلى نفس الشيء ،رغم أن مصطلح البترول أكثر وضوحا في دلالاته الموضوعية والعلمية ويتجسيد المعنى لهذه المادة.

وقد قمنا باختيار واستعمال مصطلح النفط عوض البترول في دراستنا قصد توحيد المصطلحات وإعطاء أكثر مصداقية للموضوع.

1-التعريف العلمي بمادة الزيت النفطي:

الزيت Oleum ويعني الصخر ،Petroleum يعني النفط هو في الأصل كلمة لاتينية الصخر. و يعرف النفط بأنه عبارة عن مزيج من الهيدروكربونات التي تتكون بشكل رئيسي من الكربون والهيدروجين، إضافة إلى بعض الشوائب العضوية وغير العضوية الأخرى بالإضافة إلى

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

الهيدروكربونات وبذلك فالنفط يحتوي بكميات ضئيلة على موارد أخرى ومركبات معقدة من النيتروجين والكبريت والأوكسجين.¹

أما الصناعة النفطية فهي مجموعة النشاطات أو العمليات الإنتاجية ذات الطابع الفني والتكنولوجي والتنظيمي الإداري المتعلق باستغلال المادة النفطية أو المورد النفطي.

إن الصناعة النفطية تشمل خمس مراحل أساسية وهي البحث و التنقيب، الاستخراج، النقل التكرير ثم التوزيع والتسويق ويمكن أن تقع مرحلة النقل إما قبل أو بعد مرحلة التكرير إذ يمكن نقل النفط قبل تكريره أو بعده، بالإضافة إلى هذه المراحل الخمسة توجد مرحلة سادسة مكملة وهي مرحلة التصنيع الببتروكيمياوي.

كما تعرف الصناعة النفطية بأنها تتضمن نشاطات المنبع والتي تكون سابقة لاستخراج النفط ونشاطات المصب والتي تأتي بعد استخراج النفط.

تضم نشاطات المنبع عمليات البحث واستكشاف الحقول النفطية والاختبارات التي تجرى عليها من أجل تحديد قيمتها واستخراجها؛ بينما تضم نشاطات المصب كل من النقل، التكرير وبيع المنتجات النفطية.

2- التلوث بالزيت النفطي :

ترجع بدايات التلوث بالنفط إلى نقل أول شحنة بحرية من أمريكا إلى بريطانيا عام 1861 وبناء أول ناقلة للنفط في عام 1886، حيث بدأت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالنفط.²

ويطلق الزيت على النفط الخام ومشتقاته كالمازوت وزيت الديزل وزيت الشحم، والتلوث بالزيت يدخل من ضمنه التلوث بالنفط. وقد عرفته المعاهدة الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت الصادرة في

¹-أمال رحمان،محمد التهامي طواهر،تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل -حالة الجزائر-مقالة منشورة في مجلة الباحث،جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد12 سنة2013.ص2.

²-المؤتمر العالمي المعادي للاحتكارات ، المنعقد في الفترة من26-30 مارس 1980"النفط والبيئة والشركات الاحتكارية"مطبوع على الآلة الكاتبة طرابلس ليبيا،1980.

- صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق ص66.

لندن 1954 بأنه¹: هو إطلاق عناصر أو مركبات أو مخاليط غازية أو سائلة أو صلبة مصدرها النفط إلى عناصر البيئة التي هي الهواء و الماء والترية, مما يسبب تغييراً في وجود هذه العناصر .

و يتميز النفط بقدرته العالية على التفاعل والانتشار بعدة أشكال والوصول إلى الهواء وإلى التربة وإلى المياه العذبة وإلى البحار أو المحيطات وبعده أشكال مختلفة تعتمد على العديد من العوامل الحيوية والفيزيائية والجوية ,مع العلم بأن كافة هذه الأشكال هي في غاية الخطورة وقد يجتمع في موقع ما شكل واحد أو أكثر أو كافة الأشكال وكلما زادت عدد تلك الأشكال كلما زادت الصعوبة من التخلص منه .

والأشكال المتعددة لتفاعل وانتشار النفط في الطبيعة هي : الانتشار و الانجراف و التبخر و التفكك والتحلل الطبيعي و تشكله على شكل مستحلب خليط ماء و نفط و الذوبان و الأكسدة و الترسيب و التحلل البكتيري².

وتبلغ نسبة المواد الهيدروكربونية المتطايرة والتي تتصاعد أبخرتها إلى الجو من نقطة الزيت إلى نحو 10% على الأقل من وزن الزيت المكون للبقعة إذا كان الزيت من النوع الثقيل مثل : زيت الديزل أو زيت الوقود، أما إذا كان الزيت المتسرب من الزيت الخفيفة ، مثل الجازولين فإن نسبة المواد المتطايرة التي تتصاعد أبخرتها إلى الجو تصل إلى نحو 75% من وزن الزيت الملوث لمياه البحر.³

و التلوث النفطي هو نوع خاص من تلوث المياه؛ الذي عرفه المشرع الجزائري على أنه: "إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية للماء وتتسبب في و تتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه."⁴

¹-خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث-في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية-دار الفكر الجامعي-الاسكندرية،2011،ص92-93.

²-محمد جرعثلي، دراسة وتنفيذ المشاريع الزراعية والبيئية باستخدام أحدث الأساليب العلمية -اختصاص التقانة الحيوية- مقال منشور في مجلة دراسات خضراء، على الموقع: <http://green-studies.com>

³-السيد المراكبي ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص273-274.

⁴- المادة (10/4) من القانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 جويلية 2003، متعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 43.

وعرفه قانون البيئة المصري على أن الزيت هو: "جميع أشكال البترول الخام ومنتجاته ، ويشمل ذلك أي نوع من أنواع الهيدروكربونات السائلة وزيت التشحيم وزيت الوقود، والزيوت المكررة وزيت الأفران و غيرها من المواد المستخرجة من البترول أو نفاياته"¹

*أنواع المحروقات:

1-أنواع المحروقات في معاهدة المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969.

تعتبر المحروقات (Hydrocarbures) من الموارد الأكثر استعمالا، هي المواد التي بفعل احتراقها تنتج طاقة حرارية يمكن استغلالها صناعيا. و هي تنقسم إلى أربعة أقسام كبرى أولها المحروقات الصلبة، مثل فحم الخشب، و الفحم الحجري .والمحروقات السائلة، مثل النفط و مشتقاته. ثم المحروقات الغازية، مثل الغاز الطبيعي، و غازات تكرير النفط ،و غازات تكرير الفحم الحجري. وأخيرا المحروقات النووية، المحروقات المستعملة متعددة منها ما هو سائل كالبنزين و منها ما هو صلب كالفحم الحجري و منها ما هو غاز مثل الغاز الطبيعي. أهميتها مرتبطة بوفرتها و بمجالات استعمالها و تعددها .

*المحروقات النفطية هي مواد تستخرج من باطن الأرض وهي المواد التي بالفعل احتراقها ينتج طاقة حرارية .

وقد نصت المادة الأولى من الفقرة الخامسة من معاهدة 1969 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت والتي تهدف إلى ضمان تعويض عادل للمتضررين من التلوث الناجم عن تسرب أو القاء الزيت من السفن على أن المحروقات تعني "كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت الوقود وزيت الحوت سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو كوقود في عابرها ماكانتها."

ونلتمس من خلال المعاهدة أنها قد اكتفت من أجل تطبيقها بالمحروقات الثقيلة فقط، وبذلك فهي أجرت التفرقة بين ما جرت العادة على تسميتها بالمنتجات السوداء .

¹المادة 1- أحكام عامة-قانون رقم 4 لسنة 1994 المتعلق بالبيئة ، بند 15-16.

وبين المنتجات البيضاء والتي يدخل في ضمنها منتجات البترول المكررة.¹

وقد انتقد البعض وبشدة إجراء مثل هذه التفرقة بسبب اهمالها من جهة أضرار التلوث الناتجة عن المنشآت البيضاء والتي تدخل في مفهومها منتجات البترول المكررة ، خاصة: الوقود، الزيت ، زيت الغاز والمنتجات المخصصة للبتروكيماويات ، خاصة وأن هذا النوع من المحروقات وعلى الرغم من خفته فهو فوري و سريع الانتشار، أضف إلى أنه أكثر فتكا بالثروات البحرية ، وهو ما أثبتته العلم وذلك مقارنة بالمحروقات الثقيلة، ثم إن آثارها في قيعان البحار تكون أكثر جسامة من النفط الخام.²

2-أنواع المحروقات في اتفاق توفالوب: لا يختلف تعريف المحروقات في اتفاق توفالوب³ عنه في معاهدة 1969 إلا في جزئية بسيطة ، فقد نص البند 1 من الفقرة د من الاتفاق على أن المحروقات تعني " كافة المحروقات الثقيلة المعدنية مثل الزيت الخام ، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم."

والجدير بالذكر هو أنه وبما أن الاتفاق قد أبرم بين مالكي ناقلات النفط التي تتحصر مهنتهم في نقل المحروقات ذات الأصل المعدني ، فمن الطبيعي أن يقتصر مفهوم المحروقات على هذه الأخيرة وحدها ، مما يعني استبعاد الزيوت غير المعدنية ، ومن بينها زيت الحوت.

3- أنواع المحروقات في بوتوكول 1992.

نصت المادة الثانية من الفقرة الثانية من بروتوكول 1992 على أن المحروقات "تعني كافة المحروقات الثقيلة المعدنية ، خاصة الزيت الخام ، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل ، وزيت التشحيم "

¹-محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000.

²- ونشير إلى حادثة الناقله : Tampico Maru الذي وقع عام 1957 على ساحل كاليفورنيا في الوقت الذي كانت تنقل فيه 8000 طن من زيت الديزل والذي تسرب إلى المياه المحيطة محدثا الموت الفوري للعديد من الكائنات البحرية والنباتية.

- محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص36.

³-بلغ عدد أعضاء اتفاق Tovalop (اتفاق بين عدد من مالكي ناقلات البترول ، سبق الإشارة إليه) ، حتى سبتمبر 1992، 3600 عضو يملكون 6600 ناقله بترول ، أي ما يسلوي 97% من ناقلات البترول في العالم بما في ذلك الأساطيل التابعة للدول.

حيث لم يختلف هذا النص عن معاهدة 1969 إلا من ناحية تغطية البروتوكول فقط للزيت ذا الأصل المعدني وبالتالي استبعاد زيت الحوت.¹

4-أنواع المحروقات في القانون الأمريكي: O.P.A

إن قانون التلوث الأمريكي O.P.A 1990 قد جاء بطابعه الثوري الناتج عن حادث Valdez وعلى خلاف المعاهدة والبروتوكول ، فهو لا يميز بين المحروقات الثقيلة والمحروقات الخفيفة بل يغطي كافة أشكال الزيوت المعروفة. بشرط ألا يشكل يكون البترول أو أي نوع آخر من الزيوت مادة شديدة الخطورة طبقا لمفهوم قانون CERCLA -² ولم تتضمن نصوص هذا القانون أي إشارة للزيت أو أي من مشتقاته كالغاز المسال أو الغاز الطبيعي أو غيرها . وهو أمر ضروري حتى لا يحدث أي تداخل بين القوانين³. وبذلك فقد ألقى المشرع الأمر الأمريكي نفسه منذ البداية من عناء البحث عن تعريف الزيوت الثقيلة أو الخفيفة بأن نص على تعريف عام وواسع غير محدد يشمل كافة أنواع الزيوت.⁴

الفرع الثاني:مصادر التلوث النفطي

شهد العصر الحديث تعددا وتنوعا ملحوظا في مشكلات البيئة بصفة عامة ،وكما أسلفنا سابقا فإن البيئة البحرية جزء لا يتجزأ من البيئة المحيطة بالإنسان إذ ما يلوث البيئة البرية مثلا قد يكون ملوثا للبيئة البحرية في نفس الوقت .

¹ - إن زيت الحوت هو الوحيد الذي لا يعد في الأصل من المحروقات ولكنه أدخل في تصنيف المحروقات الثقيلة من خلال النص عليه صراحة في تعريف المادة الأولى من معاهدة 1969 . وذلك بناء على طلب من اليابان .

² - قام الكونجرس الأمريكي بسن هذا القانون عام 1980 CERCLA :

Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act of 1980 ويعني:قانون الاجابة البيئية الشاملة والتعويض والمسؤولية لعام 1980. ويطلق عليه إختصارا { Super Fund Act } أو قانون الصندوق الكبير، ويحكم هذا القانون التلوث بالمواد الخطيرة . حيث قام بإعداد قائمة تحوي المواد الخطرة .

³ - Lawrence I Kiern , The oil pollution act of 1990 and the national pollution fund center, Volume 25,NO .4, Journal of Maritime Law and commerce 1994, p 490.

⁴ - محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص41.

ويمكن تصنيف أهم مصادر تلوث البحار ، بصفة عامة إلى ثلاث مصادر، وهي التلوث بسبب الغازات المستمرة والناتجة عن تطور النشاطات الصناعية للإنسان، والتلوث الذي تخلفه أنشطة الإنسان في البحار وكذلك التلوث الناجم عن الغلاف الجوي.¹ وكما سبق أن ذكرنا فالتلوث وفقا لاتفاقية قانون البحار يعني "ادخال الانسان في البيئة البحرية بما في- ذلك مصاب الأنهار-بصورة مباشرة أو غير مباشرة لمواد أو طاقة ، يترتب عنها ،أو يحتمل أن يترتب عليها آثار مؤدية مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية ، وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية-بما في ذلك صيد الأسماك -و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والتأثير على خاصية استخدام مياه البحر أو التقليل من خواصها"² والجدير بالذكر هو أن التلوث بالنفط هو أشد الملوثات خطورة و التي تهدد البيئة البحرية لكونه أحد أهم مصادر الطاقة أين يتم نقله بكميات ضخمة من الدول المنتجة له إلى الدول المستهلكة عبر البحار و المحيطات. ويمكن تقسيم التلوث إلى قسمين التلوث :

أولاً: التلوث الارادي و هو الذي يحدث لأغراض عسكرية ، مثلما حدث عام 1983 عندما دمر العراق حقل -فوزرا-الايرواني والذي تسرب منه 80 مليون جالون من خام النفط طفت فوق مياه الخليج ومازالت آثاره البيئية شاهدة حتى اليوم على عجز الدول العربية على مواجهة الكوارث البحرية .

و كذلك في حرب الخليج الثانية ، عندما اشتدت وطأة الغرات الجوية لقوات التحالف عام 1991 على الجانب العراقي ، حيث عدد العراقيون إلى فتح أنابيب ضخ النفط الخام من الآبار الكويتية لتتسرب إلى مياه الخليج وتكونت بذلك بحيرة امتدت آلاف الكيلومترات فوق مياه الخليج والذي يتميز بقلة تياراته البحرية ويكاد يكون بحرا شبه مغلق . إذ ليس له إلا منفذ واحد في حين تطل شواطئه على السعودية والكويت وعمان العراق وإيران ودولة الإمارات والبحرين و قطر و التي لم تتجو واحدة من الآثار المدمرة لهذا التلوث.³ كما يحدث عند وجود أعطال في ناقلات النفط أو تعرضها للأمواج

¹-Lévy ,Jean Pierre,La prevention et le controle de la pollution des mers, A.F.D.I XVII,1971,P 807.

²-راجع نص المادة الأولى من الفقرة الرابعة من اتفاقية قانون البحار .

³ -عبد السلام منصور الشثيوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام،دار النهضة العربية القاهرة 2014 ، ص24.

العاتية ،حيث يتم إفراغ جزء من الحمولة كي تقوى الناقله على مواصلة الرحلة .¹ كالحادث الذي تعرضت له السواحل المصرية في شرم الشيخ في عام 1994 في حادثة انحراف إحدى السفن الروسية على خطوط السير الملاحية الدولية، ما أدى إلى الجنوح بها نحو البر مروراً بالشعاب المرجانية وهو ما أدى إلى إتلافها. ومحاولة لخروج بالسفينة تم إلقاء كمية كبيرة من الزيت والكازوال بمياه البحر مما نتج عنه بقعة زيت تقدر مساحتها ب (2 كيلو متر مربع)²

ثانياً- التلوث الغير إرادي: ويكون نتيجة وقوع كوارث طبيعية خارجة عن إرادة الانسان ،أو نتيجة إهمال كالذي ينجم عن عدم مراعاة القواعد و الاشارات البحرية المعمول بها دولياً لتفادي وقوع الكوارث البحرية. كالتصادم بين السفن³ أو جنوح السفن أو بسبب تحطم المنشآت النفطية أو اصطدام السفن بهذه المنشآت.⁴

و المقصود بالتلوث هنا هو ذلك الذي يكون نتيجة مباشرة أو غير مباشرة لما يقوم بها الإنسان من أفعال أو أنشطة ، وقد يفهم من ذلك أن التلوث الذي تسببه الطبيعة لا يدخل في نطاق التعريف غير أن الالتزام بمكافحة التلوث لا يقتصر على أفعال الإنسان فحسب إنما يمتد ليشمل كل حالات التلوث أياً كان مصدرها ،وقد نصت المادة 194 في فقرتها الأولى من اتفاقية قانون البحار⁵: "على أن تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء ، جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره ، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدرتها ،وتسعى إلى الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد"

وعرفت المادة الثالثة في فقرتها الأولى من اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري بالنفايات وغيرها من المواد الضارة لعام 1972، إلقاء النفايات في البحر بأنه يشمل الطرح المتعمد للفضلات والمواد الأخرى من السفن و الطائرات والأرصفة و أية أبنية من صنع الانسان في مياه البحر . ومن ضمنها

¹ علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مرجع سابق، ص، 135-136.

² قدر جهاز شؤون البيئة بمجلس الوزراء المصري قيمة أضرار ونفقات الإصلاح بمبلغ عشر ملايين وخمسمائة وواحد وثمانين ألف وستمائة دولار.

³ صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 64

⁴ -نوري رشيد نوري الشافعي، البيئة وتلوث الأنهار الدولية، المؤسسة للكتاب الطبعة الأولى، طرابلس، 2011، ص 117.

⁵ -عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،مرجع سابق، ص 32.

تلك الناتجة عن مصافي النفط ، وكذلك تقوم ناقلات النفط وغيرها من السفن بعملية تنظيف خزاناتها من بقايا حمولتها متجاهلة بذلك التجهيزات الموجودة في الموانئ المعدة خصيصا للقيام بعملية التنظيف .

وعلى العموم فسواء كان التلوث ناتجا عن الطرح المتعمد للناقلات والسفن أو نتيجة حوادث طارئة فإنه يرتب العديد من الآثار الضارة بالبيئة البحرية. وهو ما سوف نتناوله بالدراسة:

أولاً- السفن كمصدر للتلوث

إن التجارة العالمية تركز أساسا في نقل بضائعها على السفن، لذلك تعدد السفن أكبر مصدر للتلوث البحري، وخاصة السفن المتكفلة بنقل النفط، ذلك أن أكثر من نصف تجارة العالم المحمولة بحرا، تتكون من هذه المادة بوصفها من أكثر مصادر تلويث البيئة البحرية، سواء بصورة عمدية أو عرضية، عند وقوع حوادث لهذه الناقلات¹.

1-تعريف السفينة: لقد كان الاهتمام الدولي منصبا على إحكام الرقابة على التلوث البحري نتيجة تسريب المخلفات المشبعة بخام البترول وكذلك نتيجة المخلفات من السفن التي تعلق بها مواد بترولية، وفي عام 1926 تم عقد مؤتمر دولي بشأن تلوث الخطوط الملاحية ، وعقد هذا المؤتمر في واشنطن وحضرته وفود 14 دولة وتم إعداد مشروع اتفاقية ولكن لم تتم المصادقة عليها².

وقد تم التوصل إلى أول اتفاقية دولية بخصوص هذا الموضوع في عام 1954 ، ويتعلق الأمر باتفاقية لندن لمنع تلوث مياه البحر بالزيت {النفط} والتي عرفت السفينة في المادة 1/1 على أنها: "أي سفينة من أي نوع تعبر البحار بما في ذلك الوحدات العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية ، سواء أكانت تسير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى".³

¹ -أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية ،مفهوم ومصادر، الجزء الاول ، جامعة بن عكنون، 2011-2012 ص29.

² -الفقي محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ،دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1998 ص398.

³ -صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 70.

أما الناقل فقد عرفتها ذات المادة بأنها: "السفينة التي يكون فيها الجزء الأكبر من القسم الخاص بشحن البضائع قد بني أو جهز لنقل البضائع السائلة التي هي في الوقت الحالي لا تحمل بضائع غير الزيت".

أما معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت¹ ، في المادة الأولى من الفقرة الأولى على أنها: أي منشأة أو أداة بحرية ، أيا ما كانت ، نقل فعلا النفط السائب كبضاعة" و الجدير بالذكر أن المعاهدة جاءت تزامنا مع وقوع كارثة توري كانيون 1968 ، وتحت ضغط من الرأي العام لوضع قواعد خاصة من أجل مواجهة هذا النوع من الحوادث وسد الفراغ القانوني الموجود آنذاك حيث أن تعريف السفينة في المعاهدة جاء مرتبطا إلى حد كبير بالحدث ، وبمرور الوقت وبعد وقوع العديد من حوادث التلوث بالزيت ، تبين عدم اتساع مفهوم السفينة في معاهدة 1969 لذا جاء بروتوكول 1992² المعدل لمعاهدة 1969، متضمنا مفهوما موسعا للسفينة، حيث عرفها في المادة الثانية من الفقرة الأولى بأنها : "أي مركب أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب باعتباره بضاعة، وبشرط ان تكون السفينة قادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى ."

نستخلص مما سبق أن المشرع الدولي تحدث عن نوعين من السفن :

أ-ناقلات النفط:

حيث اشترط المشرع الدولي في النص المشار اليه أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مصممة لنقل النفط سائبا كبضاعة ، قاصدا بذلك ناقلات النفط فقط دون غيرها من السفن الأخرى ، غير أنه من جهة ثانية لم يشترط النص لتطبيق البروتوكول أن تحمل الناقله بالفعل النفط ساءبا لحضة وقوع الحادث. ما يحيلنا إلى أن المشرع الدولي كان متأثرا بحادث الناقله OLTMPIC BRAVERY نظرا لأنّ الناقله في هذه اللحظة كانت تبحر فارغة دون حمولة، في حين أنّ الاتفاقية تتطلب لانطباقها أن تحمل السفينة فعلاً المحروقات كبضاعة لحظة الحادث .وبالتالي يمكن القول أنّ حادث

¹-تمّت المصادقة على اتفاقية 1969 من قبل الجزائر بموجب الأمر 72-17 المؤرخ في 7 جويلية 1972 .
²-انضمت الجزائر إلى هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أفريل 1998 الجريدة الرسمية ، العدد25، المؤرخة في 26 أفريل 1998.

Olympic Bravery¹ كان لازماً وقوعه حتى يدرك المشرع الدولي أحد العيوب التي يشوب نظام اتفاقية 1969.

وعليه فناقلات البترول الفارغة التي تسير في البحر استثناءً دون نقلها للنفط، وكذلك سفن الركاب والتي لا تنقل البترول، فالتلوث الناجم عن تسرب زيت الوقود منها لا يخضع لأحكام اتفاقية 1969.² ويرى البعض أن اشتراط النقل الفعلي للنفط لحظة وقوع الحادث، يتناقض مع تعريف المحروقات في المادة الأولى من الفقرة الخامسة من المعاهدة والتي تأخذ بعين الاعتبار المحروقات التي تنقلها السفينة وكذلك التي تستعملها كوقود (يعني المخصصة لتشغيلها)

أما بروتوكول 1992 فقد جاء بتعريف موسع للسفينة بالمقارنة مع اتفاقية 1969، حيث أصبحت السفينة طبقاً للبروتوكول تشمل ليس فقط ناقلات البترول المشحونة بل وكذلك الناقلات التي لا تحمل المحروقات إلا على سبيل الوقود من أجل تشغيلها أو كرواسب متبقية بعد تفريغ الشحنة بل أن أكثر من ذلك يمكن أن تمتد إلى الناقلات المخصصة لتخزين البترول.³

ب- السفن المختلطة

نصت المادة 1/2 من بروتوكول 1992 على: "...ولا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات وبضائع أخرى إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة أو في حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات عليها في أي رحلة..." إن السفن المقصودة في هذا النص ليست بناقلات للنفط، إنما يمكن وصفها بالسفن المختلطة، أي تلك التي تقوم بنقل النفط تارة وتارة أخرى تقوم بنقل مواد أخرى.

¹ -حادث الناقله الليبيرية Olympic Bravery: الذي وقع في 13 مارس 1976 حيث كانت الناقله تبخر فارغة عندما انطلق نظام الأمان الشامل ليوقف جميع أجهزة الدفع والتسيير، ورغم تدخل الميكانيكيين لم تفقد الناقله سرعتها وبدأت بسبب الرياح في التحول عن مسارها والاتجار نحو الساحل. ما أدى إلى تحطم السفينة بعد هبوب عاصفة شديدة، ما أدى إلى تسرب 1200 طن من المازوت(وقود).

² -الفاقي محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 18.

³ -محمد السيد أحمد الفاقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، الطبعة الأولى، 2001، ص 46.

من خلال ما سبق فإن وصف السفن حسب اتفاقية 1969، ينطبق فقط حال ما تكون المنشأة أو الأداة البحرية حاملة لمحروقات سائبة، أما البروتوكول المعدل لها 1992 فأدخل السفن المختلطة ضمن مفهوم السفينة ليس فقط عندما تحمل المحروقات السائبة لحظة وقوع الحادث إنما كذلك إذا كانت السفينة فارغة مع وجود بقايا أو رواسب متبقية عليها لحظة وقوع الحادث، ونقصد بالرحلة التالية أي رحلة العودة وهذا ما يحصل عادة أي أن السفينة لا يتم تفريغها من الرواسب إلا بعد عودتها النهائية أين يتم تنظيفها من الرواسب العالقة عليها.

* السفن والمنشآت التي لا تغطيها اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992.

أ-محطات التنقيب عن النفط: تدخل محطات التنقيب عن النفط في كونها أداة بحرية إلا أنها تعتبر منشأة ثابتة وليست متحركة، وبالتالي إذا حدث تسرب من هذر المنشآت وأماكن الحفر عن النفط فإن الحادث لا يخضع لأحكام الاتفاقية الدولية لسنة 1969 و بروتوكول 1992 وإنما يطبق عليها أحكام اتفاقية لندن لسنة 1977¹. الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية في قاع البحار .

ب- السفن العادية: تظل السفينة العادية مستبعدة من نطاق تطبيق أحكام اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992².

وقد رأى المشاركون في مؤتمر 1984 أنّ في اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن في 19 نوفمبر 1976 تكفي لجبر الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات المتسربة من السفن العادية³. ومن أهم الحوادث التي تعرضت لها السفن العادية وأدت إلى تسرب المحروقات

¹-أجازت الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن استكشاف واستغلال المواد المعدنية في قاع البحار لندن، 01 ماي 1977، التعويض عن ضرر التلوث بالزيت (النفط) الناتج عن محطات مخصصة للبحث عن أو استغلال ليس فقط المحروقات بل أيضا الغاز الطبيعي وأي موارد معدنية أخرى .

²-وضعت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية دولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن (الزيت) وفتح المجال للدول للتوقيع عليها منذ 01 أكتوبر 2001 إلى 30 سبتمبر 2002، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ لعدم كفاية الدول المصادقة عليها، حيث صادق عليها 05 دول فقط، وبالتالي فنظام المسؤولية المدنية بقي خاضع للقانون الوطني،

³-صادقت الجزائر على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن 19 نوفمبر 1976 بموجب مرسوم رئاسي رقم 127 - 04 المؤرخ في 19 أبريل 2004، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 26 المؤرخة في أبريل 2004، ص. 04

وتسبب في أضرار نجد حادث غرق سفينة «Treasure» والذي وقع بتاريخ 23 جوان 2000 أما سواحل جنوب إفريقيا والذي أدى إلى تسرب 400 طن من الوقود.

ج- السفن الحربية: أبعدت السفن الحربية من أحكام الاتفاقية الدولية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 حيث نصت المادة 11 الفقرة 01 على أنه: "لا تطبق أحكام الاتفاقية على السفن الحربية والسفن الأخرى التي تملكها أو تستغلها دولة... "إلا أنّ هذا الموقف انتقد بسبب استثناء السفن الحربية من أحكام الاتفاقية الدولية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 ، خاصة وأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نصت في مادتها 21 على مايلي: "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي"

***الوضع في القانون الأمريكي:**

نص قانون التلوث بالزيت الأمريكي على على أن السفينة تعني: "أي نوع من المراكب أو أي أداة

اصطناعية تستخدم أو قابلة أن تستخدم كوسيلة للنقل في المياه، فيما عدا السفن العامة"¹

ويدخل في نطاق التعريف : ناقلات البترول المحملة والفارغة ، وسفن البضاعة الجافة ، والسفن العادية ومراكب الانهار والبحيرات والتي لا تغطيها اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992. معنى ذلك أن كل هذه السفن إذا تسببت في تلوث بالنفط في المياه الأمريكية تخضع للمسؤولية والتعويض وفقا لقانون O.P.A

وعلى العموم فإن التلوث الناجم عن السفن فيكون سببه إما حالة تفريغ مياه الاتزان " الصابورة" و هي المياه التي تحملها السفن وناقلات النفط في خزاناتها كمثل لحفظ توازنها أثناء عودتها فارغة إلى ميناء الشحن.² ويشكل التلوث الناجم عن إلقاء مياه الصابورة وكذلك عن غسل الصهاريج إلى جانب ما

¹-عرف قانون التلوث الأمريكي السفينة العامة على أنها: "أي سفينة مملوكة أو مستأجرة غير مجهزة ومستغلة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية أو بواسطة ولاية أو تقسيم سياسي تابع لها ، أو بواسطة دولة أجنبية ، باستثناء السفينة المستخدمة في التجارة"

مشار إليه في: محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص33.

²- علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مرجع سابق، ص،136.

يحدث من تسرب كبير لكميات الزيت الخام أثناء عمليات شحن وتفريغ الناقلات ما يقارب 40% من نسبة التلوث البحري بالزيت.¹

ويحدث أيضا التلوث عن طريق السفن من جراء تصادم السفن وناقلات النفط العملاقة أو بسبب جنوحها أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج النفط سواء بسبب الأعاصير البحرية أو بسبب اصطدام تلك السفن بتلك المنشآت². والكوارث البحرية التي سبق ذكرها خير شاهد على ذلك.

ثانيا: الأنشطة الخاصة بقاع البحار كمصدر للتلوث

إن قاع البحر العميق ، هو عالم من الصعب الولوج إليه فهو غير مكتشف تقريبا، الشيء الذي يدفع لتصور أنه لا يزال نظيفا.³ وعكس ذلك فإن الأنشطة التي تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحار والمحيطات واستغلال مواردها من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول إلى التنقيب عن النفط والغاز الطبيعي لاستكشاف مستودعات ومخازن الطاقة لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة (energy crisis) التي بدأت تواجه دول العام بشكل حاد في العقد الأخيرين.

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحر عن مجرد التنقيب والبحث عن البترول ومشتقاته؛ إنما يمتد الأمر ليشمل أوجه الاستغلال الأخرى ، مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة السفن العملاقة التي تحمل المواد النفطية . وكذلك إقامة مستودعات التخزين ، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعي السائل ، واستخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية .⁴

¹ - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،مرجع سابق،45.
² - Krueger Robert .B ,International and national regulation of pollution from off shore oil production in San Diego, Rev 7, 1970,p 541.

³ Pierre Le Hir , La pollution chimique gagne les abysses, article Publié le 13 février 2017, Le monde,p1.

⁴ - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،نفس المرجع ص35-36.

ويطلق البعض على منشآت الاستكشاف والاستخراج المقامة في عرض البحر، سواء في مجال استخراج النفط أو في الثروات الطبيعية، بـ {الجزر الاصطناعية} وهي قابلة للحركة ويمكن أن تنقل من مكان إلى آخر حيث تتعرض للنقل مرتين، مرة عند صيها ومرة عند سحبها.¹

ومن المعروف أن إنشاء الجزر الاصطناعية الخاصة بالبتروول يعد أحد أهم مصادر التلوث التي تمس بالبيئة البحرية، ونظرا لأن تلك الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في استغلال مواردها الطبيعية؛ إلى جانب المخاطر الشديدة التي تتعرض لها البيئة البحرية من جراء تلك الأنشطة، فقد ربطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية؛ حيث نصت في المادة 193 على أن: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية ووفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها."²

إلا أن أحكام التلوث من الجزر الاصطناعية لم تتناوله اتفاقية قانون البحار 1982 بشكل مفصل إنما اقتصر على تحديد طبيعية الاختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية عليها. وهو الأمر الذي يتطلب إبرام اتفاقيات دولية بهذا الخصوص.³

و من المشاكل المترتبة على تلوث البحر بالنفط تلك المتعلقة بآبار النفط، ففي بعض الأحيان تتسرب كميات كبيرة من هذه الآبار، فضلا عن الخزانات الأرضية التي يتسرب منها النفط، وقد استفحلت هذه المشكلة خاصة بعد أن زادت عمليات الحفر تحت الماء، كما وتجدر الإشارة أن هذا النوع من الحوادث قد يحدث بطريقة عمدية أو غير عمدية ومنها: انفجار حقل -أكس توك- في خليج المكسيك في جويلية 1979 حيث تسرب منه حوالي 6.2 مليون جالون من النفط.⁴ أما عن التلوث العمدي فنستدل بما حدث في حرب الخليج الثانية 1991، وما قامت به العراق من تفجير آبار النفط الكويتية-سبق الإشارة إلى هذا الحادث-(وسيتم دراسة النظام القانوني النافذ الذي يحكم تلوث قيعان

¹-فهمي الشراوي، المركز الفني لحماية البيئة، دورة تلوث الشواطئ، ليبيا، 1994، ص 6.

²- الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 36.

³- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 101.

⁴-أبو الخير أحمد عطية، الالتزام الدولي بحماية بيئة البحرية والمحافظ عليها، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة

عين شمس، 1995، ص 10.

البحار والمحيطات بالنفط وكذا الجهود الدولية المسخرة للمكافحة في المبحث الثاني من الفصل الثاني من هذه الدراسة)

من خلال ما تقدم فإنه لم يعد هناك شك في أن ما يحدث أصبح يشكل خطرا كبيرا على الحياة البحرية وعلى البيئة بصفة عامة بالنظر إلى الآثار الجسيمة التي يخلفه الاستغلال اللاعقلاني لثروة النفط، في البحار والمحيطات وجعلها عرضة للخطر المستمر مع زيادة التلوث

المطلب الثاني : مخاطر و آثار التلوث النفطي على البيئة البحرية وآليات مكافحته.

لقد استقر رأي غالبية الفقهاء على أن البيئة البحرية ، خاصة منطقة أعالي البحار تشكل تراثا مشتركا للإنسانية¹، مما وجب على الدول أن تتخذ كافة الاجراءات الفردية أو الجماعية اللازمة لمنع التلوث البحري و الآثار المترتبة عليه سواء أ كانت على صحة الانسان أو على رفاهيته أو على البيئة والحياة البحرية² ككل. فالمياه هي حياة الفيروسات والميكروبات والنباتات والحيوانات و الانسان وكل شئ حي³.

و يعتبر التلوث بالمواد النفطية من أخطر و أشد صور المساس بسلامة البيئة البحرية و الأكثر تأثيرا عليها، و ذلك للزيادة في كميات النفط التي يتم نقلها عبر البحار والمحيطات بواسطة ناقلات النفط العملاقة⁴. من خلال هذه الجزئية سنحاول التطرق لأهم هذه المخاطر و الآثار التي يربتها النفط على البيئة البحرية ثم آليات مكافحة هذا النوع من التلوث و ذلك كون جل الدراسات في هذا المجال تركزت حول الآليات القانونية الواردة في التشريعات الداخلية أو الاتفاقيات الدولية دون التطرق إلى أهم الآليات أو الوسائل التقنية اللازمة لحماية هذه البيئة مثل الاحتواء بالوسائل الميكانيكية أو الاحتواء الكيميائي للزيت ، أو من خلال أساليب الوقاية و الاستعدادات المتبعة من قبل

¹ -محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري ، منشأة المعارف ، القاهرة، 1975 ، ص 297.

² -صلاح محمد سليمة ، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، 2007، ص 461

³ -عصام نور، الانسان والبيئة في عالم متغير، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية، 2003، ص 59.

⁴ -بن طيفور عبد الباسط، ديدوش مريم ، المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي، مرجع سابق، ص 1.

الدول للتصدي لهذه الملوثات التي تهدد البيئة البحرية. وذلك كما يلي:

الفرع الأول : مخاطر و آثار التلوث النفطي على البيئة البحرية.

الفرع الثاني : آليات مكافحة التلوث بالزيت النفطي.

الفرع الأول : مخاطر و آثار التلوث النفطي على البيئة البحرية.

قبل التطرق لمخاطر و آثار الزيت النفطي ، لابد من تعريف البيئة البحرية من خلال النصوص الدولية؛ للوقوف على العناصر الأساسية التي تشملها.

أولا: تعريف البيئة البحرية

تعتبر البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة لفقهاء القانون الدولي، لما تتميز به من سمات خاصة، ونظام بيئي متكامل، جعل لها أهمية خاصة تؤثر في الحياة الإنسانية.

يعني مصطلح البيئة بوجه عام - Environnement -، ذلك النطاق المادي الذي يعيش فيه الإنسان والكائنات الحية الأخرى، وما يشمل من عناصر طبيعية، وأخرى صناعية أضافها النشاط الإنساني.

فقد عرف المشرع الجزائري البيئة بأنها " تتضمن الموارد الطبيعية اللاحيوية و الحيوية و الجو و الماء و الأرض و باطن الأرض و النبات و الحيوان بما في ذلك التراث الوراثي و أشكال التلوث بين هذه الموارد و كذا الأماكن و المناظر و المعالم الطبيعية"¹

و أول لظهور لهذا المصطلح في الوجود القانوني الدولي، كان من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة الإنسانية والذي انعقد من 05 إلى 16 جوان 1972 بدعوة من منظمة الأمم المتحدة، إذ استعمل هذا المصطلح بدلا من مصطلح "الوسط الإنساني" الذي جرى استخدامه في الدعوة للمؤتمر. حيث حضر المؤتمر 113 دولة، وممثلون عن المنظمات المتخصصة التابعة لهيئة الأمم المتحدة، وكذا ممثلو المنظمة الإقليمية المعنية، أقر هذا المؤتمر " إعلان البيئة

¹ - عرف المشرع الجزائري البيئة من خلال نص المادة 04 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43 الصادرة في 19/07/2003.

1972¹ و الذي تضمن: المطالبة بحماية البيئة والمحافظة عليها من خطر التلوث، والمطالبة ببذل الجهود الدولية الممكنة لتفادي الأخطار المحدقة بها.

و قد عرف البيئة بأنها " رصيد الموارد المادية و الاجتماعية المتاحة في وقت ما و في مكان ما لإشباع حاجات الإنسان و تطلعاته"²

بينما أورته مبادئ مونتر يال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث في البر، إذ عرفت البيئة البحرية مكانيا" بأنها المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلى حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة"³

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 فقد عرفت البيئة البحرية بأنها" : نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي ،الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان و المكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية و المناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها."⁴

رغم الوضوح الذي بينته اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، إلا أن مبادئ مونتر يال التوجيهية لحماية البيئة البحرية الصادرة في 19 أبريل 1985 ، لم توضح بشكل جيد ما ورد باتفاقية عام 1982 ، ذلك أن المبادئ اهتمت بتعريف النطاق المكاني للبيئة البحرية ،دون أن يتم تناولها من منظور بيئي⁵.

¹- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 5.

²-حميدة جميلة ، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع ، الجزائر ، 2011 ، ص 30 .

³-زروالي سهام،آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية ، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية،العدد 21 ، الصادر في جانفي، 2019 جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف،ص 131.

⁴- المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

⁵- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية ،مفهوم ومصادر، مرجع سابق، ص 6.

ثانيا:مخاطر تلوث البيئة البحرية بالنفط .

1- على الحياة البحرية.

إن وجود الملوثات بما في ذلك الهيدروكربونية في جميع النظم الايكولوجية المائية، و التي هي قابلة للذوبان في الجسيمات تؤثر على نطاق واسع على الحياة البحرية والبرية على حد سواء.¹

و نظراً لأن كثافة النفط أقل من كثافة الماء فهو يطفو على سطحه مكوناً طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء الجوي وهذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة مسطح الماء (اللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي بانتشاره مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه)ومن المعروف أن النفط يدوم طويلاً في المياه ولا يتحلل إلا عن طريق أنواع معينة من البكتيريا وبالتالي تمنع هذه الطبقة التبادل الغازيين الهواء والماء فتتمنع وصول الأكسجين وثنائي أكسيد الكربون والضوء إلى الماء مما يؤدي إلى توقف عملية التركيب الضوئي التي تقوم بها النباتات المائية و التي تعتبر ضرورية لتزويد مياه البحر بالأكسجين وتنقيته من ثاني أكسيد الكربون.²

ولذلك فإن تسرب الزيت إلى بيئة مائية يؤدي إلى الإضرار بالكائنات الحية التي تعيش على أو تحت سطح الماء، وهو ما يخلف آثاراً طوية أو قصيرة المدى بالنظر إلى نوع البيئة وكمية الزيت الملقى ونوعه وتأثير الظروف الطبيعية.³

و التأثيرات البيئية لتلوث البيئة البحرية نتيجة تسرب النفط هو كارثي فهو يدمر البيئة البحرية فينتشر ويتفشى الضرر ليصيب التنوع البيولوجي للبيئة البحرية سواء الحيوانات والطيور والنباتات البحرية وان لم يؤدي لنفوقها و انقراضها فيؤدي لمرضها.

حيث تخضع الهيدروكربونات عند وصولها إلى المياه البحرية لمجموعة تحولات كيميائية وحيوية تتوزع وفقاً لمجموعة خصائص إلى ثلاثة أطوار كل طور له دور في التأثير ودرجة التلوث:

¹ - Anne Bado-Nilles , Effets De Pollutions Par Hydrocarbures Sur les capacités de défense d'organismes marins, Thèse soutenue pour l'obtention du grade de Docteur , Spécialité : Sciences de l'environnement et le développement durable, L'université de LA ROCHELLE,2008.p 26.

² - زروالي سهام،آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص132.

³ - Les effets de la pollution par les hydrocarbures sur les écosystèmes aquatique, article publié dans: Science <http://fr.scienceaq.com>

1-الطور البخاري ويضم الجزيئات ذات الوزن الجزيئي المنخفض ودرجات غليان منخفضة.

2- طور منحل يضم جزيئات متوسطة الوزن الجزيئي وذات قطبية عالية نسبيا.

3-طور الجزيئات الضخمة والذي يشكل طبقة زيتية غير منحلة.

وتؤدي مجموعة التحولات السابقة بما تحتويه من أكسدة بيولوجية وكيميائية على سطوح الجزيئات العضوية وغير العضوية من الترسيب و التبخر إلى تغيير في محتوى المياه الطبيعية تبعا للشروط المناخية والخصائص الهيدرولوجية والبيولوجية لتلك المياه ليكون له في أغلب الأحيان تأثيرات معتبرة كما تقوم البقعة النفطية بعزل حرارة الشمس ومنعها من الوصول إلى الأعماق ,مما يؤثر على الثروة المرجانية و الإسفنج وإذا ما دمّرت هذه الشعاب فإنه لن يتكوّن غيرها إلا بعد عشرات السنين , ومعروف أن هلاك الشعاب المرجانية يتبعه هلاك عدد كبير من الأحياء المائية التي تعيش فيها .¹

وما تجدر الإشارة إليه هو أن عدد كبير من الأحياء البحرية يملك من الأهمية ما يلزم للمحافظة على التوازن البيئي .خاصة وأنه يتطلب لبعض الأنواع منها زمنا طويلا من أجل التكاثر ، وعلى عكس العوالق البحرية التي تتكاثر بسرعة فيمكن لها النفوق في بضعة أسابيع.و آثار النفط طويلة المدى يمكن أن تظهر على بعض الأنواع ومنها سمك القد (MORUE) و سرطان البحر (le homard) بعد سنين عديدة قد تصل إلى 20 أو 30 سنة وخاصة أن هذه الأنواع لا تبدأ في النمو والنضج الحقيقي إلا بعد 5 سنوات.² حيث أن التلوث المزمن لمياه البحار بالنفط في عرقلة توالد الأسماك و القضاء على صغارها ,حيث تتجمع الهيدروكربونات المكونة للنفط في الأنسجة الدهنية و أنسجة الكبد و البنكرياس وبعض أنسجة الأعصاب للأحياء البحرية, مما يؤدي إلى تسممها و اضطراب وظائف أعضائها , وتنتقل هذه المواد السامة إلى الإنسان , وقد وجد أن بعض هذه المركبات يسبب " السرطان مثل " البنزوبايرين".³

¹ -رحمان، أمال و د التهامي طواهر، محمد؛ تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل- حالة الجزائر-impact of oil-

during the transport phase the case of Algeria-مرجع سابق ، ص 22-23. PIERRE MICHEL, impact des hydrocarbures sur la flore et la faune marines, Rapport collectif redige, Institut -² scientifique et technique des peches maritimes, Cee/Istpm: Bg/82/614(629) P 12.

³ -رحمان، أمال و د التهامي طواهر، محمد؛ تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل- حالة الجزائر- impact of oil-مرجع نفس المرجع ص،23.

أضف إلى أن النفط يحتوي على مواد تعرف باسم "النفثينات" وهي مركبات سامة تتسبب في قتل الأسماك الصغيرة والمحار و اللاقاريات القاعية، وقد قدر العلماء أن مقدار 10 غرام فقط من النفط في متر مكعب واحد من مياه البحر يكون كافياً لقتل بيض السمك الموجود في هذا المتر المكعب.¹

كما يؤثر تسرب البترول علي الطيور البحرية بالتصاقه بريشها فيؤدي لإعاقة حركة طيرانها ونفوقها و يمتد التأثير إلى مياه الشرب حيث أن النفط ومخلفاته من أصعب المعضلات التي تواجه القائمين علي معاملة التقطير وتحلية مياه البحر كما يؤدي لتدمير " الأيكات النباتية وعلي رأسها "غابات المنغروف"² وهنا تجدر الإشارة أنه قد تم اختفاء 500 ألف طائر من 9 أنواع مختلفة بعد حادث الباخرة (جيرماكس) في مصب الألب عام 1965 أين تسرب 8 آلاف طن من النفط، وقد قد عدد الطيور التي تموت سنويا في بريطانيا بسبب الهيدروكربونات بحوالي 250 ألف طائر.

أما التلوث الذي حدث بسبب تحطم الناقله توري كانيون جنوب غرب انجلترا فقد تسرب منها 187 ألف طن من النفط الخام والذي أدى إلى وفاة 20 ألف طائر من طيور البطريق .أما تسرب إكسون فالديز فقد أدى إلى وفاة الآلاف من الثدييات البحرية، وأكثر من ربع مليون طائر .³ أضف إلى أن التلوث البحري بعد حرب الخليج أدى إلى موت الآلاف من الحيوانات والطيور البحرية⁴، في هذا البحر بالتحديد.

¹-تقرير المنظمة العربية للتنمية الزراعية ، جامعة الدول العربية ، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري في الوطن العربي، جويلية 2008 ، ص 18.

² - J.W.Doerffer- Oil spill response in the marine environment pergamon press. 1992.p.351.

³-عبد السلام منصور الشويو ،الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق،ص 21-22.

⁴- صلاح محمد سليمة ، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض،مرجع سابق ص 462 .

2- على صحة الانسان:

إن آثار التلوث قد تظهر على الانسان في الحين؛ كما قد تمتد إلى الأجيال القادمة، حيث أنه يمكن لها التأثير على العناصر الوراثية¹، مما يؤدي إلى ظهور بعض العاهات مستقبلا. وهو ما أكدته الدراسات العلمية. وقد أكد تقرير لمنظمة الصحة العالمية أن الحياة الملوثة تقتل أكثر من 30 ألف شخص يوميا في العالم الثالث، وأن أكثر من نصف سكان العالم لا يستطيعون الحصول على مياه نقية خالية من المكروبات، وأضاف التقرير أن ما يقارب ستة ملايين شخص يموتون سنويا في الدول النامية بسبب الأمراض الناتجة عن التلوث.² و أثبتت الدراسات بخصوص التلوث البحري بالنفط أن تناول المأكولات البحرية الملوثة بهذه المادة يؤدي إلى أمراض عديدة أهمها : الالتهاب الكبدي الوبائي الكوليرا، شلل الأطفال، تحطم الخلايا التناسلية، كما تظهر تأثيرات في مراحل متأخرة من العمر كسرطان الدم الأبيض، نقص في كريات الدم البيضاء.

3- على المناخ و الجو:

يترتب على تلوث البحار بالنفط تلوث هواء المنطقة المحيطة بأبخرة المواد الطيارة من المادة الخام أو أحد مشتقاتها وانتقال هذه الأبخرة بمساعدة الرياح الشيء الذي يؤدي إلى تلوث المدن والمناطق الزراعية المجاورة.³ واشتعال المواد النفطية يؤدي إلى تصاعد أبخرة سامة أغلبها من الكبريت والنيروجين، حيث تتكون طبقة عازلة من هذه الغازات بين الأرض وطبقات الجو العليا؛ وهو ما يؤدي إلى انخفاض درجة حرارة المنطقة بسبب حجب أشعة الشمس، مما يضر كثيرا بالحياة الطبيعية لمختلف الكائنات.⁴

4- زيادة درجة الحرارة وارتفاع مستوى سطح البحر

خلص التقرير الصادر عن المؤتمر العالمي للمناخ عام 2008 بتوقع خلال 100 سنة قادمة زيادة ارتفاع معدل حرارة الأرض ما بين (5.4 و 5.6) درجة مئوية، يتوقع معه ذوبان الكتلة الجليدية

¹ -صلاح الدين عامر، مقدمات القانون الدولي، مجلة القانون و الاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، عدد خاص، 1983، ص 726.

² - Rapport de l' Organisation mondiale de la sante :La sante et l'environnement en développement durable Geneve,1997,p 68.

³ - أحمد مدحت إسلام، التلوث مشكلة العصر، دار المعرفة، الكويت، 1990، ص، 166.

⁴ -توفيق محمد قاسم، التلوث مشكلة اليوم والغد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999، ص77-78.

الضخمة" ككتلة جرينلاند "في القطب الجنوبي التي تبلغ حجم ولاية تكساس الأمريكية ، فضلا عن زيادة الإشعاع الشمسي الممتص لأن الجليد يعكس تقريبا 80 % من كمية الإشعاع الشمسي الساقط عليه مما سيؤدي لارتفاع مستوى سطح البحر ما بين (20-40) سم و زيادة العواصف و الفياضانات والأعاصير وهو ما يؤثر سلباً علي كافة أنواع التنوع البيولوجي بالبيئة البحرية.¹

وهنا تجدر الاشارة إلى أن البقع النفطية لمياه البحر تؤثر تأثيراً خطيراً في التوازن الحراري للمياه وعملية التبخر وتدل التجارب المعملية على أن طبقة من النفط تقلل التبخر بنسبة 60 %، ومن المعروف أن البحار والمحيطات تؤمن نسبة 90 % من بخار الماء الموجود في الجو ، كما تتسبب البقعة النفطية في زيادة سخونة سطح المياه ، مما يؤثر في نسبة الأوكسجين الذائب في هذه المياه وهذا ما يؤثر سلباً في سرعة نمو الأحياء المائية من نباتات و حيوانات ،ومن ثم يؤدي إلى حدوث اختلال في التوازن البيئي البحري.²

ثالثا : آثار تلوث البيئة البحرية

1- الآثار الاقتصادية:

أوضحت الكثير من الدراسات أن أزمة المياه أن أزمة المياه تتحقق في حال ما إذا لم توجد مصادر للموارد المائية أو في حالة وجود موارد مائية ولكنها ملوثة ، حيث تعد المياه الملوثة الأكثر فتكا بالتنمية.

وقد أقر المدير العام لليونيسكو ، عندما تطرق إلى مسألة المياه وعلاقتها بالتنمية ، أنه كلما كانت هنالك أزمة مياه فستكون أزمة تنمية ؛مما يؤدي إلى عدم إمكانية الضمان للأجيال القادمة موارد مائية سليمة.³

لقد حذر " صندوق الحياة البرية العالمي "من استنفاد موارد البيئة البحرية نتيجة تلوثها فدق ناقوس الخطر لدول العالم النامية وخاصة الدول الإفريقية باستنفاد مواردها المتاحة بالبيئة البحرية

¹ - محمد عبد الرحمن الدسوقي، الالتزام الدولي بحماية طبقة الاوزون في الفانون الدولي ،دار النهضة العربية ،القاهرة 2002 ،ص 38.

² - زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 132-133

³ -كلمة المدير العام لليونيسكو كوتشيرا بمناسبة اليوم العالمي للمياه، 2003.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

بنفوق التنوع البيولوجي سواء حيوانات أو طيور أو نباتات بحرية نتيجة التلوث ،فقد أعلن رئيس الصندوق خلال عرضه نتائج التقرير بمؤتمر جوهانسبرج لاقتراب انتهاء المصادر الطبيعية لعدد متزايد من الدول الإفريقية بدرجة أسرع من الجهود المبذولة لإيجاد بدائل ممكنة ووضع التقرير بعض الدول وهي:" مصر ليبيا -الجزائر -المغرب-تونس -أثيوبيا- كينيا-أوغندا- السنغال- نيجيريا- جنوب أفريقيا- زيمبابوي "في قائمة دول القارة السمراء التي استنفذت مواردها البيئية البحرية.¹

ويملك التلوث النفطي من الأهمية للتأثير المباشر على عمليات صيد الأسماك التجارية كما و نوعا و جودة و ما يترتب على ذلك من قضايا الأمن و السلامة الغذائية و اقتصاديات الإنتاج و النمو من البروتين . حيث يمثل البحر مورد اقتصادي هام للبروتين الغذائي حيث يستخرج منه 30 % الحيواني الذي يستهلكه سكان العالم² في حين يمثل الإمداد السمكي للبحار بحوالي 75 مليون طن سنويا من الأسماك و المحار و القشريات كما تستخرج أنواع الطحالب البحرية لتستعمل كثروة طبيعية منها ما يصلح للطعام، وأخرى للدواء ،في حين تعتبر المياه الساحلية من أكثر المياه إنتاجية و أوفرها غذاء لغناها بالمصبات و التيارات و ما يصلها مع مياه الروافد و الوديان الداخلة إليها من مواد مغذية و كائنات صغيرة تعتبر كغذاء أولي للعديد من أحيائها، و تغطي المياه الساحلية 49 % من كمية الإنتاج السمكي ؛فيما تمثل الكمية القليلة الباقية والتي تمثل 2% يتم اصطيادها من مياه الحر المفتوح الذي يشكل حوالي 90% من مساحة سطح البحر، إذ يعد فقيرا من الإنتاج لبعده على الشاطئ ومصادر التغذية التي تصل إليه من اليابسة. وهو نفسه المجال البحري الذي يعرف حركة واسعة للملاحة البحرية مما يؤثر سلبا على الثروة السمكية الهائلة في هذه المنطقة من جراء التلوث الناتج عن السفن.

و من سوء الحظ فإن المخلفات التي تصل البحار والمحيطات تبقى في المياه الساحلية أو القريبة من السواحل لسنوات عديدة بسبب الرياح و الأمواج المتجهة نحو السواحل و قدر 90%.

¹-تقرير صادر عن معهد الموارد العالمية بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة.

²-رشيد الحمد و محمد الصبريني : البيئة و مشكلاتها ، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و .الآداب، ط 2 الكويت

ناهيك عن تأثير التلوث على الأنشطة السياحية البيئية كأحد المصادر المهمة للدخل القومي لكثير من الدول و ما ينجم عن ذلك من خسائر اقتصادية و اجتماعية. الأمر الذي دعى كثير من الدول الساحلية إلى وضع إجراءات عن طريق التدخل التشريعي خاصة بعد إزدياد حركة ناقلات النفط الضخمة¹. ومنها القانون الأمريكي O.P.A. الذي سبق الإشارة إليه.

ثالثا : التبعات المالية المتعلقة بتكلفة مكافحة التلوث و إعادة تأهيل المناطق و التي تؤثر على الميزانية العامة للدولة و تنهك الموارد المتاحة.² حيث يؤدي التلوث النفطي إلى خسائر مادية كبيرة نتيجة أعمال التنظيف، وكمثال على ذلك فلقد تحملت السعودية والكويت أعباء باهظة التنظيف الخليج العربي وخصص الحلفاء في حرب تحرير الكويت 50 مليون دولار لعمليات تنظيف مياه الخليج.

كما خصصت المنظمة البحرية الاستشارية IMO مبلغ 50 مليون دولار مقابل الخسائر المادية نتيجة ما أصاب الإنسان والثروة الحيوانية من أضرار بالإضافة إلى ثمن النفط المتسرب.³

الفرع الثاني آليات مكافحة التلوث بالزيت النفطي.

إن أغلب حالات التلوث النفطي تتطلب الحصول على الأجهزة والمعدات التقنية التي تمكن من السيطرة على التلوث و مكافحته، إضافة إلى الموارد المالية التي تساهم مساهمة كبيرة في تحقيق الهدف المنشود، و تتم مكافحة انسكاب النفط في مياه البحر حسب نوعه وكميته وسرعة انتشاره.

إن وضع الاتفاقية الدولية أو التشريعات الوطنية لا يمنع من الاستمرارية في التلوث البحري بالنفط مادامت المنتجات النفطية يتم نقلها بحرا. بل يجب أن تكون هنالك وسائل فعالة لمعالجة أو إزالة المخلفات النفطية في البحر، وأسهل ما تكون المعالجة عندما يكون طافحا فوق سطح البحر أكثر منه عندما يبلغ الشاطئ.⁴

¹ - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مرجع سابق، ص 133.

² - زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 133

³ - عبد السلام منصور الشيوى، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص 24.

⁴ - صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص 209.

وفيما يلي سنتناول مختلق الطرق والآليات لاحتواء تلوث البيئة البحرية بالنفط:

أولاً- الطرق الميكانيكية:

يكون ذلك عن طريق إقامة الحواجز الطافية فوق سطح الماء باستخدام أجهزة خاصة مع الاستعانة بالجرافات والكانسات لحصر بقع الزيت العائمة ومنع انتشارها وهذه التقنية تستغرق وقتاً طويلاً، تتعرض أثناءه البقع النفطية لعوامل المناخ والتيارات البحرية؛ حيث تنتشت وتتحطم بفعل الضوء مما يزيد من صعوبة المكافحة¹ فيما يلي نستعرض أهم الحواجز الطافية:

1- الحواجز الطافية

هي عبارة عن حواجز توضع فوق سطح الماء باستخدام أجهزة خاصة لحصر بقع الزيت العائمة ومنع انتشارها ، فهي تساعد على زيادة سمك طبقة الزيت وتقلل المساحة التي تغطيها وبذلك يمكن امتصاصه تدريجياً وشفطه بواسطة مضخات إلى خزانات على الشاطئ أو على ظهر السفن ثم إعادة فصل النفط عن الماء .و لكن هذه التقنية تستغرق وقتاً طويلاً تتعرض أثناءه البقع النفطية لعوامل المناخ والتيارات البحرية حيث تنتشت وتتحطم بفعل الضوء مما يزيد صعوبة العملية.² ويمكن تقسيمها إلى:

أ- حواجز على شكل أهرام:

عبارة عن هيكل هرمي وزنه حوالي 350 طن، يوضع عند الشقوق التي يتسرب منها البترول تحديداً في قاع البحر؛ حيث يتجمع به ما يتصاعد من غاز وبنفط، ثم يندفع الغاز عبر أنابيب ممتدة من الهرم إلى اليابسة،³ حزامه الجذاب مصنوع من البلاستيك، يشطف الزيت ويخرج الحزام ويمتد مساحة 10 متر مربعة وينقل الزيت إلى داخل السفينة؛ حيث هناك أسطوانة العصر الكبيرة التي تزيل ماء البحر من الزيت ثم يتم نقله إلى المستودعات، وهو ذو فعالية جيدة⁴.و هي أمريكية الصنع وقد تم تطويرها عام 1977، وتمتلك وكالة حماية البيئة الأمريكية والسلطات البحرية الأمريكية عدداً كبيراً

¹-راتب السعود، الانسان والبيئة،دراسة في التربة البيئية،دار الحامد للنشر والتوزيع،عمان 2004، ص 55.

²-- زروالي سهام،آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص133

³-محمد البزار، حماية البيئة البحرية،دراسة في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 2 .

⁴ - Boisson de Chazournes (laurence) des gagné (Richard) et (Cesar), protection international de l'environnement, Pedone, 1998, p. 679.

منها، وقد قامت دول عديدة مثل ألمانيا الاتحادية وكندا واليابان و النرويج وبريطانيا، وإيطاليا وأستراليا بشرائها وتعتمد السفن على سواعد طويلة ممتدة على جانبها تشبه المخالب. وتختلف هذه السفن من حيث حجمها وطاقتها.¹

ب -حاجز على شكل سياج:

الحاجز الذي يكون على شكل سياج : حيث يحوي لوح خشبي ووسيلة طفو و هذا النوع فعال في المياه الهادئة وقليل الفعالية في المياه المضطربة، لأنه يتأثر بحركة الأمواج والرياح.

ج- ب -الحاجز الدائري:

الذي يحوي وسيلة تطويق دائرية وجزء سفلي مستمر على كامل المحيط الدائري ، وهو فعال في المياه المضطربة ، لكن تنظيفه أكثر صعوبة من الحاجز ذو السياج.² وقد طورته شركة البترول البريطانية ،أساسه مجموعة من الشفرات القالة والتي تدور فتدفع الزيت إلى داخل السفينة، وتصلح لمكافحة الزيت الثقيل إلا أن طاقته محدودة، ولذلك فلا تصلح لمكافحة بقع الزيت الكبيرة ، حيث لاتزال هذه السفن تحت التجربة.

د- الحواجز على شكل الإسفنج الاصطناعي:

وهي عبارة عن مادة أسفنجية تمتص الزيت، وهي تفعل بالزيت ما يفعله الإسفنج بالماء؛ حيث تقوم بامتصاصه، تم اختراع هذا الحاجز في سويسرا عام 1948 و تم تجريبه على نطاق واسع أين أقيمت دول عديدة على شرائها. فعند رش هذه المادة على بقع الزيت فإنها تتشبع وتفتتح حتى تصبح صغيرة الحجم فيسهل احراقها.³

هـ-تصميمات جديدة للناقلات:

ضرورة العمل على تصميمات جديدة للناقلات لتقليل احتمالات تسرب الزيت مثل تصميم جدران مزدوجة بمعنى ايجاد فراغ بين الجدار الداخلي والخارجي لخزان النفط ومن المتوقع أن أصبح كافة الناقلات بالولايات المتحدة الأمريكية بهذا التصميم ومن خلال أكاديمية العلوم الوطنية الأمريكية فإن

¹-طلعت ابراهيم الأعرج، التلوث المائي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص37.

²- زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص133

³- عبد السلام منصور الشبوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص27-28.

تصميم الجدران المزدوج سيكون له فعالية كبرى أثناء الاصطدامات البحرية ،حيث تعمل على تقليل تسرب حوادث النفط في حالة حدوث تكسر أو تمزق للجدار الخارجي أثناء ارتطام السفينة بأي جسم آخر فإن الجدار الداخلي يمنع على منع تسرب النفط.¹

ثانياً- الطرق الكيميائية:

تستعمل المواد الكيميائية من أجل تسهيل عملية تبديد البقع الذي يتم بواسطة الأحياء الدقيقة المجهرية البقع النفطية وكذلك تسهيل عملية التكسير أو التحليل البيولوجي .حيث يتم رش أنواع معينة من المذيبات ،والمنظفات الصناعية والمساحيق عالية الكثافة أو بعض الرمال الناعمة على سطح البقع النفطية في البحار الملوثة للالتصاق بها لتتحول بعد تفتيتها إلى مستحلب.فينتشر في الماء ويذوب فيه.أو يتسرب إلى القاع نتيجة ارتفاع كثافته ويعتبر هذا علاجاً ظاهرياً للمشكلة لأن هذه الطريقة تتطلب كميات كبيرة من المنظفات والمذيبات تساوي أحياناً كمية البترول المراد التخلص منه.² و سنتطرق لأهم هذه المواد الكيميائية فيما يلي:

1-المواد الماصة:

و هي عبارة عن مواد تنتشر السوائل, ويمكن استعمالها لاستخلاص النفط من الماء وذلك بالاعتماد على خاصيتها في الامتصاص حيث تمتلك هذه المواد مسامات تسمح للنفط بالتغلغل فيها ليتم جمعها ومعالجتها فيما بعد ، تعتبر 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 المواد³ إلى المياه الملوثة فتقوم

¹ - طلعت ابراهيم الأعرج، التلوث المائي، مرجع سابق، ص 100

² - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مرجع سابق، ص 138.

³ - يعتبر النوع STSG من أهم الأنواع الشائعة لهذه المواد الماصة ، بحيث لها القدرة العالية على الامتصاص حيث يمكنها أن تمتص 5 (كغ) من النفط لكل 1 (كغ) من المادة الماصة لها سرعة عالية في الامتصاص حيث يمكنها أن تمتص طبقة من النفط الموجودة على سطح الماء بسماكة 3 (ملم) خلال عشرة دقائق تمتاز بقدرتها على البقاء عائمة لمدة 100 يوم تقريباً لها كثافة منخفضة تتراوح من 2 (إلى) 7كغ / م³ لها قدرة عالية على تحمل الحرارة تصل إلى 300 درجة لذلك فهي صالحة للاستعمال في الأماكن المشتعلة و مقاومة للحموضة و ذات كفاءة جيدة في درجات الحرارة المنخفضة -أنظر موقع www.wikipedia.org.

بامتصاص النفط، ثم تجري عملية جمع وإزالة لهذه 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.

* -تصنيفات المواد الماصة: تصنف هذه المواد بحسب طبيعتها إلى:

أ- المواد الطبيعية العضوية:

و تتضمن هذه المواد كلا من القش، نشارة خشب، الريش، وأي مواد أخرى لها القدرة على الامتصاص، كما أنها تمتاز بقلّة تكلفتها وتوفرها وقدرتها الجيدة على الامتصاص حيث يمكن لهذه المواد أن تمتص ما يعادل 3 (إلى 15) مرة من وزنها نפט، غير أنه يعاب عن هذه المواد أن البعض منها يمتص الماء مع النفط فتصبح ثقيلة وبالتالي تغرق، والبعض الآخر يكون مشتمت (نشارة قش) ... وبالتالي يصعب جمعها من الماء ولا يمكن استخدامها أثناء حالات المياه المضطربة.¹

ب- المواد الطبيعية اللاعضوية:

من أمثلة هذه المواد نجد ألياف الزجاج، الصوف و الرماد البركاني بإمكان هذه المواد أن تمتص من (4 إلى 20) مرة من وزنها نפט، فهي الأخرى تمتاز بتوفرها و قلّة تكلفتها، و في المقابل لها نفس مساوئ المواد الماصة العضوية.

ج- المواد الصناعية:

هي عبارة عن مواد صناعية مثل البلاستيك البولي إيثيلين، البولي يوريثان، وألياف بلاستيكية تمتاز هذه المواد بقدرتها العالية على الامتصاص، حيث تمتص حوالي 70 مرة من وزنها نפט. بعض الأنواع من هذه المواد يمكن تنظيفها واستعمالها مرة ثانية وثالثة، وبعضها الآخر لا يمكن استعماله أكثر من مرة واحدة، ولذلك فهي تحتاج إلى عناية خاصة أثناء تخزينها بشكل مؤقت قبل التخلص منها في أماكن خاصة أيضا.

¹ - زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 134.

2- المواد المشتتة:

المشتتات هي مركبات كيميائية تحطم البقع النفطية وتحولها إلى قطيرات و هي طريقة تعتمد على استخدام مواد التفتيت الكيماوية لبعثرة وتفتيت بقع الزيت ثم الغوص الفتات إلى القاع.¹ وما تجدر الإشارة اليه هو أن أجهزة الإزالة الميكانيكية تعمل بفعالية عندما تكون طبقة النفط سميكة بشكل كافي , لكن مع الوقت فإن النفط سوف ينتشر وتصبح سماكة الطبقة أقل و بالتالي ويصعب إزالتها باستخدام المعدات الميكانيكية , حيث يؤدي استعمال المعدات الميكانيكية في هذه الحالة إلى سحب كميات كبيرة من الماء ونحصل على مستحلب من الماء والنفط يصعب فصله و لهذا فإن عملية التنظيف المناسبة في مثل هذه الحالة هي بالاستخدام الصحيح للمواد المشتتة.

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 تعمل في الماء البارد بشكل أفضل من العمل في الماء الدافئ.²

وعلى الرغم من ذلك فإن استخدام القدر الكبير من المنظفات الصناعية يضيف الكثير من التلوث العام لمياه البحر و البيئة، إضافة إلى أن وصول المواد المستخدمة في التنظيف وجزئيات النفط بعد تفتيتها إلى قاع البحر يسبب إبادة الأسماك³ والأحياء البحرية التي تعيش في قاع البحار.

3- الإحراق بموقع الزيت:

الهدف من الاحراق هو إزالة بقعة الزيت من سطح الماء ،ويتم ذلك بتجميع بقعة الزيت وإحاطتها بحواجز مقاومة للحريق ومن ثم إحراق البقعة في مكانها .وتخضع عملية الاحراق لإجراءات وقائية لتحديد فعالية استخدامها .ولقد استعملت طريقة حرق النفط في القطب الشمالي . وتعمل هذه الطريقة على إزالة 90% من بقعة الزيت ولكنها بالمقال تعمل على تلويث هواء المنطقة .وحتى تتم

¹ عبد السلام منصور الشويى ،الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق،ص30-31.

² حسن داود،الإجراءات الوقائية لحماية البيئة البحرية من التلوث، دارا لنهضة العربية، القاهرة 2002 ص. 76

³ - لبنى نعيم، استخدام البكتيريا في مكافحة التلوث النفطي في البحار، مقالة متاحة على الرابط التالي:

<http://Knol.google.com>

إزالة النفط بنجاح يجب أن يكون سمك النفط أكثر من 3 مم كما يجب ألا يتكون مستحلب من النفط والماء غير قابل للاشتعال.¹

4-مقاومة الزيت بيولوجيا:

تستخدم هذه الطريقة أنواعا من البكتيريا تعيش في التربة بجوار آبار النفط وتتغذى على النفط المتسرب. ولقد اجتهد علماء الهندسة الوراثية لمعرفة مركز الصفات للبكتيريا التي تعيش في الأرض و نقلها للبكتيريا التي تعيش في الماء وتقبل هذا الغذاء؛ وبالتالي أصبحت هذه البكتيريا قادرة على إلتهاام النفط.² بحيث تقوم البكتيريا بتحليل المواد الهيدروكربونية من مخلفات الزيوت النفطية إلى جزيئات أقل وزنا وتركيبا وأدنى إضرارا³، وبذلك ينتهي أثر التلوث النفطي في فترة قصيرة ودون تكلفة عالية كما هو الحال بالنسبة للوسائل الكيميائية. ولقد تمكن علماء شركة "الكتريك" الأمريكية في تطوير بكتيريا من هذا النوع قادرة على التهام النفط عند رشها على بقعة الزيت .

ولقد رفض السعوديون اقتراحا بإدخال البكتيريا المستهلكة للنفط في الخليج العربي لأن الخليج يزخر بالتجمعات النفطية وإدخال كائنات دقيقة(خارجية المنشأ) ستكون أقل كفاءة من الكائنات الموجودة أصلا.⁴

كما يرى آخرون أن لهذه البكتيريا آثار جانبية ضارة تتمثل في استهلاكها لكميات كبيرة من الأوكسجين في أثناء قيامها بعملية التحليل البيولوجي، وهو أمر يؤدي إلى اختناق الأحياء المائية الموجودة تحت البقع النفطية.

حتى بعد انتهاء عمليات التنظيف قد تظل هناك حاجة إلى رصد المناطق التي تركت للتنظيف بصورة طبيعياً، لتحديد آثار النفط على الموارد الحساسة مع مرور الزمن،. وعادة ما يشارك في هذه

¹-تقدمت إدارة الفلزات بأمريكا بطلب لوكالة حماية البيئة الأمريكية لإحداث انزلاق ل 20 ألف جالون بعيدا عن ساحل لويزيانا لتقييم الأثر البيئي لهذه التقنية. والعامل الذي يحدد استخدام الحرق والمشتتات هو السرعة بعد حدوث الانزلاق بحيث إذا تأخر الحرق أو التشتيت بعد حدوث الانسكاب فلا جدوى من التقنيتي

²- عبد السلام منصور الشبوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص32.

³- علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مرجع سابق، ص139.

⁴- عبد السلام منصور الشبوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، نفس المرجع، ص32-33.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.

الأنشطة بوجه عام علماء مؤهلون من مراكز الأبحاث العلميّة الرسميّة، والجامعات والمختبرات وغيرها من المؤسسات المتخصصة، والمتطوعون.

تعتمد جودة المعلومات المتاحة للإعداد تقرير الحادث ولدعم مطالبات التعويضات مع المواظبة على حفظ السجلات المقننة وتوثيقها.¹

إذا كانت هذه أهم الآليات العملية للحد من التسرب النفطي على البحار والمحيطات في أرض الواقع، فهذا لا يمنع من تكاثف الجهود الدولية للحد من مخاطر التلوث وتبرز أهمية ذلك في ظل ازدياد الأنشطة وبرامج التنقيب على الثروة النفطية وهو ما يزيد من احتمالات تعرض البيئة البحرية إلى مخاطر جسيمة .

¹ -مها لطف جمول، الآثار البيئية للتلوث بالنفط: الواقع و خطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق، -سلسلة غير دورية تعالج قضايا راهنة. العدد الرابع عشر، ديسمبر 2019. ص 18.

الفصل الثاني: الجهود الدولية المكرسة لأجل احتواء خطر التلوث البحري بالزيت النفطي

إن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث له أهميته الخاصة، وتتسامى هذه الأهمية إلى درجة وضعها في مرتبة القاعدة القانونية، ولأن صلاحية أي التزام قانوني تكمن في مدى فعاليته ودرجة تطبيقه، فكان من الطبيعي أن يهتم مؤتمر قانون البحار بالبحث عن الوسيلة الفعالة لتطبيق أحكام الالتزام بما يحقق الأهداف التي وجد لأجلها. وذلك لأن مشكلة التلوث البحري تكتسب بعدا عالميا بحيث أن آثاره لا تتحصر في منطقة دون الأخرى بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات وبالرغم من ذلك فإن مشكلة التلوث تبقى تحتفظ بطابعها المحلي والإقليمي، وهنا كان لا بد أن تقترن الحلول القانونية الدولية بالحلول القانونية الإقليمية والوطنية، خاصة وأن ازدياد تعرض البيئة البحرية للتلوث النفطي يكون إما بسبب السفن وخاصة الناقلات النفط العملاقة والتي باتت تهدد السلامة البيئية للبحار والمحيطات؛ وإما نتيجة لعمليات استكشاف قيعان البحار والمحيطات واستغلالها. ولذلك سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين كالتالي:

المبحث الأول: اختصاصات الدولة الساحلية في المناطق البحرية للسيطرة على التلوث النفطي.

المبحث الثاني: التعاون الدولي للحماية من التلوث بالنفط الصادر عن السفن وعن استغلال عن قيعان البحار والمحيطات.

المبحث الأول: اختصاصات الدولة في المناطق البحرية للسيطرة على التلوث النفطي

إن الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية يمتد من حيث النطاق الجغرافي ليشمل كل المناطق البحرية ولما كانت الدولة الساحلية تتمتع بحقوق سيادية وأخرى ولائية بالنسبة لمنطقة البحر الاقليمي و المنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري (على النحو الذي سبق تفصيله) فكان من الضروري أن يقترن هذا الحق بمنح الدولة الساحلية الاختصاص بصيانة وحماية تلك المناطق من خطر التلوث،¹ وهذا الاختصاص له جانبان: أحدهما يمثل حق الدولة الساحلية في حماية مياهها الاقليمية و المحافظة على ثروتها، والآخر يمثل واجبا على الدولة الساحلية للتدخل فيما وراء حدودها السيادية لمنع التلوث بالنفط لاسيما في منطقة أعالي البحار. وهو ما سيتم تفصيله من خلال المطالبين:

المطلب الأول: سيطرة الدولة على التلوث ضمن حدود ولايتها الوطنية.

المطلب الثاني : السيطرة على التلوث خارج حدود المياه الوطنية.

¹ - الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 76.

المطلب الأول : سيطرة الدولة على التلوث ضمن حدود مياها الوطنية

يمثل حق الدولة في التدخل الفردي لمواجهة حالات التلوث البحري ،دعامة أساسية للتصدي للانتهاكات الواقعة على البيئة البحرية ،بحيث تتمتع الدولة الساحلية وفقا للقانون الدولي وأحكام الاتفاقيات الدولية بولاية في السيطرة على التلوث ومنعه ضمن المناطق البحرية المتاخمة لشواطئها وتعكس تلك الولاية اعتراف القانون الدولي بالمصالح الخاصة للدولة الساحلية .بحيث لا يقف حق التدخل عند حد وضع القوانين والأنظمة لمنع التلوث .بل يشمل كذلك حق ممارسة الرقابة الفعلية باتخاذ التدابير الضرورية الادارية لضبط مخلفات التلوث(كحق التفتيش ، المطاردة...إلى غير ذلك) الشيء الذي أدى إلى من جهة إلى توسيع الاختصاصات الاقليمية للدول الساحلية ،وفيما يلي سنفصل في:

الفرع الأول:اختصاصات الدول الساحلية.

الفرع الثاني:سلطة دولة الميناء في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن.

الفرع الأول:اختصاصات الدول الساحلية .

أولا : اختصاص الدولة في حماية بيئة البحر الاقليمي.

1-المقصود بالإجراءات الوقائية

ويقصد بالإجراءات الوقائية التدابير التي تحول دون وقوع التلوث للبيئة ، والنهج الوقائي الذي ينبغي أن تتبعه الدول من أجل المحافظة على البيئة بوجه عام والبيئة البحرية بوجه خاص ، والوقاية هي الطريقة المثلى لحماية البيئة من التلوث وذلك لأسباب ايكولوجية لاعتبار أنه يستحيل إعادة الوضع إلى حالته الطبيعية بعد وقوع تلوث معين . وكذلك لأسباب اقتصادية بالنظر للتكاليف الباهظة التي تتطلبها عمليات مكافحة التلوث¹ ، وهو السبب في جعل -مبدأ الوقاية إحدى المبادئ المكرسة ضمن المبادئ العامة للقانون الدولي ، وقبل ذلك كان هذا المبدأ مكرسا منذ مدة طويلة في

Alexandre-Charlse Kiss, Droit international de l'environnement, Pedone, Paris,1989,p8.

- 1

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

إطار العرف الدولي.¹ و لقد تأكد من خلال النصوص الاتفاقية الدولية الخاصة والعامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث وكذلك الاعلانات الدولية المعنية بحماية البيئة ومن ضمنها إعلان استكهولم 1972 و ريو بشأن التنمية والبيئة 1992 ،اتفاقية قانون البحار 1982 ،اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لعام 1976 والبروتوكولات اللاحقة ، و اتفاقية منع التلوث البحري بإلقاء النفايات لندن 1972، و اتفاقية لندن لمنع التلوث بالسفن 1973 . معاهدة المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 ببروكسل ،والبروتوكول المتم لها لسنة 1992 .. وغيرها من الاتفاقيات.... والتي عملت جميعها على تكريس مبدأ "الوقاية خير من العلاج".وبغية إرساء أسس تنظيمية واتخاذ الدول تدابير وقائية لحماية البيئة البحرية من التلوث في المناطق الخاضعة لسيادتها أو المناطق المجاورة لها ، فقد عزز قانون البحار اختصاصات الدول الساحلية لمنع التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، مع ضرورة اتخاذ التدابير العلاجية اللاحقة لمعالجة النفايات الناجمة عن مصادر التلوث ، كالتسربات النفطية ، مياه المجاري المنزلية، والنفايات الصناعية والمبيدات الحشرية. وذلك باتخاذ كافة وسائل المكافحة للتخفيف من حدتها والسيطرة عليها بكافة الطرق الممكنة.²

و إذا كانت الدولة الساحلية تتمتع وفقا لقواعد القانون الدولي و أحكام الاتفاقيات الدولية بالحق في التدخل من أجل السيطرة على التلوث ومنعه .فإن ممارسة هذه الأخيرة للسيادة على بحرها الاقليمي لا يقيدده سوى حق المرور البرئ الذي يمنحه القانون الدولي للسفن الاجنبية غير أن هذا الحق لا يحول دون قيام الدولة الساحلية بسن التشريعات والأنظمة الخاصة بمنع التلوث ومكافحته ضمن البحر الاقليمي حيث نصت المادة 18 من اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي و المنطقة المتاخمة لسنة 1958 ،على وجوب التزام السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء بالقوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية فيما ينسجم مع هذه المواد و القواعد الأخرى للقانون الدولي ، وعلى وجه

¹ - Pierre Marie Dupuy ,Ou en est le droit international de l'environnement a la fin du siècle,1997 p 881.

² -صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، مرجع سابق، ص193.

الخصوص مع القوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة.ومما لا شك فيه أن القوانين والأنظمة الخاصة(بالملاحة والنقل) تشمل هي الأخرى على القوانين والأنظمة المتعلقة بالتلوث.¹ وما تجدر الإشارة إليه هو أنه من أجل إرساء أسس تنظيمية جديدة لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن ، وبالنظر لحقوق الدولة الساحلية على المناطق البحرية المجاورة لها ؛فقد كان من النتائج المترتبة عن إقرار قانون البحار لصالح هذه الأخيرة بالولاية الوطنية على مجالات بحرية جديدة توسيع وتعزيز اختصاصات الدولة الساحلية لتشمل اعتماد قوانين وأنظمة الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية ، وهو ما تجلّى من جهة ،في تجديد حق المرور البريء من حيث تحديد نطاقه ؛ومن جهة ثانية ربط حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة بممارسة ولاية عامة بهدف حماية البيئة البحرية. وهو ما سيتم تناوله بالتفصيل إلى جانب القواعد الاجرائية التي تقوم بها الدولة الساحلية للتدخل من أجل الحد من التلوث ،وخاصة التلوث بالنفط.

1- مفهوم حق المرور البريء:

إذا كان النظام القانوني للبحار يقوم على مبدأ السيادة الكاملة للدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وهو ما يخول لها ممارسة سلطات خالصة ومطلقة على هذا الجزء من المياه البحرية. فإن الاستثناء الوارد على ذلك هو تكريس حق المرور البريء للسفن الأجنبية والذي أقره القانون الدولي للبحار.² مما يعني مرور السفن المدنية في البحر الإقليمي لدولة ما دون عائق مع امكانية الوقوف و الرسو في المياه الإقليمية في حدود التي تستلزمها الملاحة العادية.³ إذا استدعت لذلك القوة القاهرة ،أو في حالة الخطر،وفق ما نصت عليه المادة 14،في الفقرة الثالثة والرابعة من معاهدة جنيف للبحر الإقليمي.

*تجديد مفهوم حق المرور البريء

لقد تم تكريس حق المرور البريء بمقتضى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة ،ثم بعد ذلك من خلال اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.ليتم تجديد هذا الحق على نحو يتماشى مع

¹-عباس هشام الساعدي،حماية البيئة البحرية من التلوث - مشكلة التلوث في الخليج العربي-دراسة قانونية،المكتبة الوطنية لدار المطبوعات الجامعية ، 2002 ، درنة.ص 18.

²-Dhimni Nassef,Droit de passage inoffensif, Thèse pour l'obtention du doctorat d'état en droit -
،Faculté de sciences économiques et de gestion Université de Rouen 1989,p18.

³-جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار،مرجع سابق،ص98-99.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

التطورات الراهنة. والجدير بالذكر أن لجنة القانون الدولي قد أشارت من خلال مشروع الاتفاقية الذي عرض على مؤتمر جنيف إلى ضرورة توفير الحماية القصوى لموارد البحر الاقليمي . إلا أن المؤتمر لم يأخذ بالفكرة.¹ وعلى الرغم من توصل الدول إلى وضع قواعد اتفاقية لندن 1954 للحد من تلوث البحار بالنفط؛ فإن التطورات المتزايدة لتكنولوجيا الملاحة البحرية ضاعفت من ظاهرة التلوث أكثر فأكثر. و هو ما جعل حق المرور البريء محل انتقاد من قبل جانب من الفقه خاصة بعد حادثة توري كانيون الشهيرة.²

و تجديد مضمون حق المرور البريء في اتجاه تقييد أنشطة السفن وحركتها في البحر الاقليمي بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث ،نابع من الوعي العام بالمشاكل البيئية³ و بالانعكاسات السلبية للتطور الاقتصادي والتكنولوجي.و الهدف من ذلك هو توفير حماية أكبر للبيئة البحرية .وهو ما نادى به الدول الساحلية التي طالبت بالتقليص من تطبيق قاعدة حق المرور البريء بما يكفل حمايتها من أخطار مرور السفن.

و قد بدأت بوادر الاهتمام بمشاكل التلوث تظهر من خلال مؤتمر جنيف 1958 الخاص بأعالي البحار.إلا أن التجديد الفعلي لمضمون حق المرور البريء جاء من خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار حيث عمدت اتفاقية مونتيفوباي على إعادة تعريفه على نحو يقلص من نطاقه ،مع التوسيع في اختصاصات الدولة الساحلية من أجل التدخل لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تخلفه السفن.وهو ما ورد في المادة 19 من الفقرة الأولى:"يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها" وهذه الصياغة تشبه ما ورد في اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي⁴ إلا أن أحكام هذه الأخيرة كانت ضيقة ؛ فمرور السفن الأجنبية هو مرور بريء فقط

¹ Molin j.y La pollution des mers au regard du droit international <La protection de l'environnement –
en droit international> ,Colloque de l'académie de droit international. Sijgoff Leiden.1975 p312.

² من بين التوصيات التي أسفرت عن ختام أشغال المعهد الدولي للقانون الدولي 1969. هو إقرار الفقه الدولي بضعف القانون الدولي لعدم جعل القواعد التقليدية تتلاءم مع الاوضاع الجديدة في ظل تكنولوجيا الملاحة البحرية.

³ -ابراهيم محمد العناني، البيئة والتنمية- الأبعاد القانونية الدولية-مجلة السياسة الدولية -جمهورية مصر العربية عدد 10 أكتوبر 1992، ص 116.

⁴ -انظر :نص المادة 14 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الاقليمي.

ما لم تقم بأعمال من شأنها أن تهدد السلم و الأمن العسكري والاقتصادي للدولة الساحلية. بينما يتوسع هذا المفهوم في اتفاقية قانون البحار ليشمل الأمن البيئي كذلك للدولة الساحلية.

إلى جانب هذا فقد نصت المادة 19 في فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار على إثنا عشر نشاطا يتتافى مع طابع المرور البريء. ومن بين هذه الأنشطة إقدام السفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية ب"أي عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير و الذي يخالف هذه الاتفاقية" و عليه فإن قيام السفينة الأجنبية أثناء مرورها بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية بأفعال التلوث العمدي والخطير من شأنه أن يجرد هذا المرور من الطابع المسموم بالبراءة.¹ وهو ما يدفعنا إلى القول بأن الحمولة المتزايدة لناقلات النفط وحدها تشكل خطورة على سلامة بيئة المياه الإقليمية للدولة الساحلية، ناهيك عن تعرض هذه السفن للحوادث البحرية مما قد يشكل كوارث حقيقية. و لأجل هذا فقد أفضت اتفاقية قانون البحار 1982، إلى منح الدولة الساحلية حق تنظيم الملاحة البحرية من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث؛ حيث نصت المادة 211 على أنه "يحق للدولة الساحلية في إطار ممارستها لسيادتها داخل البحر الاقليمي؛ بأن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء" وعلى الرغم من السلطة التنظيمية الممنوحة للدولة الساحلية، فإن ذلك لا يجب أن يؤدي إلى عرقلة المرور البريء للسفن الأجنبية و هو ما ينطبق على تصميم السفينة الأجنبية أو بنائها أو معدات أو تكوين طواقمها² حيث تكون هذه المسائل محكومة بالشرعية الدولية. أي تلك القواعد التي تم إقرارها بشكل جماعي وبالخصوص الأنظمة المشتركة التي تهدف إلى الوقاية من التلوث الناجم عن السفن وعلى رأسها قواعد اتفاقية ماربول لسنة 1973 والتي تشكل مدونة دولية في هذا الشأن.

وعموما فإن الدولة الساحلية تحافظ على اختصاصاتها من منطلق سيادتها الدولية، باعتماد قوانين وأنظمة الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، سواء تلك التي تدخل ضمن سلطتها التقديرية أو التي تحال إلى القواعد والمعايير الدولية. وتكون الدولة الأجنبية ملزمة بتطبيق جميع

¹-Dhimni Nassef, Droit de passage inoffensif ,op cit,p440.

²-المادة 21 الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

التشريعات التي تسنها الدولة الساحلية للوقاية من التلوث¹. ولذلك فالسفينة التي لا تحترم هذه التشريعات ، يكون من حق الدولة الساحلية منعها من المرور .

2- مفهوم حق المرور العابر

أما المرور العابر فقد نصت عليه 38 في الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار، على أنه: "حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل والسريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وجزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة"²

وقد تم إقرار هاذين النوعي من المرور (المرور البريء والمرور العابر) نتيجة لتضارب مصالح الدول الكبرى والدول الصغرى ،حيث سعى كلا منهما للدفاع عن مصالحه³. و لقد تم استحداث المرور العابر من خلال المشروع البريطاني الذي قدم في دورة مؤتمر قانون البحار المنعقد في كاراكاس عام 1974 والذي أطلق عليه (المرور في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية)للتوفيق بين الآراء المتعارضة⁴.

ومن المؤكد أن للمضائق الدولية أهمية حيوية بالنسبة للدولة الساحلية من الناحية الامنية والاقتصادية و البيئية ، فكثافة الملاحة في المضائق وخاصة مرور الناقلات العملاقة وما تحمله من مواد ملوثة يشكل أخطارا جسيمة على سلامة البيئة ،لذلك كان من الضروري وضع نظام خاص بالملاحة البحرية في المضائق والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالنظام القانوني للبحر الاقليمي من خلال تكريس سيادة الدولة الساحلية على هذه المناطق البحرية.فالمرور في المضائق الدولية ماهو إلا تطبيق لحق المرور البريء في المياه الاقليمية⁵.

¹-المادة 21 الفقرة الثالثة والرابعة من اتفاقية قانون البحار 1982.

²-محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، 2007، ص425.

³-السيد مصطفى أبو الخير ، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، الدار الهندسية، الطبعة الأولى 2012، القاهرة، ص171.

⁴-تم إقرار المرور العابر في المادتين (37-38)من اتفاقية قانون البحار بعد حذف عبارة (حرية المرور العابر في أعالي البحار)واقصاره على المضائق التي تصل بين بحرين عالميين وجعل المرور البريء في المضائق الأخرى.

⁵- G.Gidel,Le droit international public de la mer ,Sirey, 1934 vol 3 ,p 728.

ولقد تضمن الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار 1982 النظام القانوني المتعلق بالمضائق الدولية حيث ورد في الاتفاقية: "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء من أعالي البحار"¹ وتم إخضاعها لنظام جديد وهو حق المرور العابر وتجزير اتفاقية مونتيفويباي للدول المشاطئة للمضيق، اختصاص تنظيم ومراقبة الملاحة البحرية بالتعاون مع الدول الأخرى و المنظمة البحرية الدولية ، من أجل تعزيز سلامة المرور وتفادي التلوث الذي يقع نتيجة الحوادث البحرية.² وكذلك من أجل السيطرة التلوث عن طريق تفعيل الأنظمة الدولية بشأن تسريب الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.³

و إذا كان مفهوم المرور العابر لا يختلف عن المرور البرئ في مفهومه العام ، أي أنه يمارس في إطار تنظيم دولي يحدد الحقوق والواجبات لدولة الساحلية ، وبالمقابل على السفن الأجنبية احترام هذا النظام؛ فإننا نرى من جانبنا أن المرور العابر هو حق له طبيعة خاصة وليس تطبيقا لحق المرور البريء في المياه الإقليمية ، وتحديد مضمون هذا الحق؛ يكون بالاستناد لأحكام اتفاقية قانون البحار 1982. دون الاستناد إلى حرية الملاحة في أعالي البحار، ففسر تفسيراً واسعاً ودونما الاستناد إلى حق المرور البريء فيفسر تفسيراً ضيقاً.

3- أمثلة عن بعض الممارسات الدولية لإعطاء سلطة أكبر للدول الساحلية الرامية إلى التضييق من مفهوم حق المرور البريء :

عقب إقرار اتفاقية قانون البحار 1982، أصبح العمل الدولي يسير نحو تصحيح التوازن الذي أقامته الاتفاقية؛ و المتعلق بتحقيق الانسجام بين أحد المبادئ الراسخة في القانون الدولي للبحار وغاية المجتمع الدولي في ضمان حماية البيئة البحرية؛ وهو ما يترجم من خلال الممارسات الصادرة عن الدول الساحلية والتي دائماً هي في سعي مستمر من أجل تعزيز احتياجاتها الأمنية والدفاعية؛ من

¹-المادة 37 من قانون البحار 1982.

²-المادة 41 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³-المادة 42 من اتفاقية قانون البحار 1982.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

أجل تفادي الأخطار البيئية المترتبة عن مرور الناقلات العملاقة المحملة بالمواد الملوثة¹. و ذلك من خلال التضييق على حق السفن في المرور محملة بهذه المواد.

وهو ما أقدمت عليه كندا عندما قامت بإصدار تشريع تنص بمقتضاه على حماية المياه القطبية الشمالية و الوقاية من التلوث في المناطق التي تصل مسافتها إلى 100 ميل بحري .حيث تمنع أي سفينة من المرور في هذه المنطقة ما لم تراعي الشروط التي وضعتها الدولة الكندية . أما قانون الحكومة الفيدرالية الأمريكي لمنع التلوث بالزيت O.P.A: 1990 ،فقد منح سلطات واسعة لمنع تسرب الزيت .وتمتد هذه السلطات لدرجة إبعاد أو تدمير السفينة التي يصدر عنها تسرب الزيت أو التي يحصل فيها تهديد فعلي بذلك.ويكون للحكومة أن تقوم بذلك بالأسلوب الذي لا يؤدي إلى تهديد البيئة البحرية أو الصحة العامة.²

وأمام الوعي الدولي بحماية البيئة البحرية، فقد اتجهت الممارسات الدولية نحو اعتماد نظام التقارير. من أجل أن تتمكن من متابعة السفن في منطقة معينة عند مغادرتها الممر المحدد لها.³ ولقد تم اعتماد نظام التقارير من قبل فرنسا سنة 1978 بعد جنوح سفينة "أموكو كاديز" حيث كان هذا النظام يخص السفن الناقلة للمواد النفطية ليشمل بعد ذلك كل السفن الناقلة لمواد خطرة. وعدم احترام أي سفينة لنظام التقارير أثناء مرورها بالسواحل الفرنسية من شأنه أن يعرضها لعقوبات جنائية . إلى جانب هذا فقد أصدرت السلطات الألمانية مرسوما يرمي إلى توسيع مياهاها الإقليمية في بحر الشمال من أجل الوقاية من حوادث ناقلات النفط. وذلك بتاريخ 12 نوفمبر 1984.

من خلال الممارسات الدولية السابق ذكرها، فإنها كلها تهدف إلى تقييد حق المرور البرئ من أجل عدم إلحاق أضرار ببيئة الدولة الساحلية .إلا أنه وفي حقيقة الأمر فإن مرور ناقلات النفط

¹ -E.Franckx, Evolution récentes du droit de la mer dans ses relations avec l'environnement, cloque "L'actualité du droit de l' environnement "Buylant, Bruxelles 1995,p 227-228.

² -تعتبر كندا والولايات المتحدة الأمريكية هي السباقة لوضع تشريعات من شأنها فرض نظام خاص بالمرور البرئ .
-جلال وفاء محمدين ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث،دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2001.
ص128-129.

³ -E.Franck, Evolution récentes du droit de la mer dans ses relations avec l'environnement op,cit P237.

أو غيرها من السفن الحاملة لمواد مرخص بها هو في حد ذاته مرور بريء .وهناك توجه نحو تعويض- وصف المرور البرئ بالمرور الغير الضار- فمرور السفن المحملة بالنفط مثلا هو في حد ذاته مرور بريء إلا أنه لا يمكن التكهن بإمكانية وقوع أضرار لتسرب النفط نتيجة هذا المرور.¹

ثانيا: اختصاص الدولة الساحلية لأجل حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

إن إقرار مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة ، هو تجسيد لأهم مطالب الدول ببسط سيطرتها على المناطق المجاورة لسواحلها .وهي مطالب اقتصادية في الدرجة الأولى ، ويتضح من خلال مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار أن الانشغالات الاقتصادية تحمل في طياتها دوافع بيئية.² وتتضمن حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة ما يلي:

-حق اعتماد القوانين والأنظمة للمحافظة على البيئة في المنطقة :

ولقد أشارت المادة 211 من الفقرة 5 على أنه: "للدولة الساحلية أن تعتمد بمناطقها الاقتصادية الخالصة قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية "

كما أشارت ذات الاتفاقية إلى أنه "لا يتم الإغراق داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة بدون موافقة صريحة مسبقة من الدولة الساحلية التي لها حق الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه و مراقبته"³

¹-إن نظام الإخطار المسبق الذي تمارسه الدول في بحرها الإقليمي يختلف عن نظام الإذن المسبق حيث أن هذا الأخير يمارس على السفن ذات الدفع النووي ، عند توقفها في ميناء أو مرورها في بحر إقليمي لدولة ساحلية فإنها تحتاج لإذن مسبق وترخيص من طرف الدولة الساحلية.

²-خلال الدورة السابعة المنعقدة من(28 مارس إلى 15 ماي 1978)احتد النقاش بين المفاوضين بعد احتجاج الوفد الفرنسي من جراء كارثة AMOCO CADEZ لأجل إعادة النظر في تفاصيل حقوق الدولة الساحلية ، إلا أنه وبعد الدورة الثامنة (جنيف من 19 مارس إلى 27 أبريل 1979)تمكن المفاوضين إلى التوصل إلى التوافق بشأن الأحكام المتعلقة بمواجهة التلوث البحري.

³-المادة 210 فقرة 5 .

-حق تنفيذ تلك القوانين والأنظمة :

وورد في هذا الخصوص أنه : " يتم تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية المنطقة والموضوعة عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، من قبل الدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة ..."¹

وعموما فإن الأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة هي: حق التفتيش وحجز السفينة إذا كان التسريب قد ألحق أضرارا كبيرة بساحل ومصالح الدولة الساحلية أو بمواردها.² غير أنه في حالة عدم امتثال السفينة لتدابير تنفيذ القوانين والأنظمة من قبل الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، فعلى أي أساس تتصرف الدولة الساحلية، هذا ما سوف نراه في الفقرة التالية.

-حق استخدام القوة ضد السفن الأجنبية في حالة عدم الامتثال للأنظمة السابقة:

يمكن أن تقوم الدولة الساحلية عند الضرورة باللجوء لاستخدام بعض التدابير التي قد تصل إلى حد استخدام القوة من أجل ضمان تنفيذ قوانينها وأنظمتها المتعلقة بحماية حقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، غير أن صلاحيات الدولة الساحلية في استخدام القوة في مثل هذه الأوضاع لا تخلو من قيود وضوابط.³

-حق الدولة الساحلية في انشاء قطاع خاص :

يمكن للدولة الساحلية أن تعتمد اختصاص تشريعيها هاما في منطقتها الاقتصادية الخالصة يؤهلها لاعتماد أنظمة قانونية خاصة تتجاوز في فعاليتها الحدود الواردة في القواعد والمعايير التي تتضمنها الأنظمة الدولية المشتركة من أجل تطبيقها على السفن الاجنبية التي تمر في هذه المنطقة من أجل الوقاية من التلوث الذي تتسبب فيه السفن وخاصة للوقاية من مشكلة التسريب النفطي.⁴

¹ - المادة 216 ، الفقرة 1 من اتفاقية قانون البحار .

² - صليحة علي صداقة،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط.مرجع سابق ص 201 .

³ -المواد(73 من الفقرة 1)،(220 الفقرة 6،5) من قانون البحار 1982.

⁴ -المادة 211 ،الفقر 6 من اتفاقية قانون البحار .

إلا أن اختصاص الدولة الساحلية لإقامة منطقة خاصة داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة له عدة شروط، ويخضع لوصاية المنظمة البحرية (IMO) و التي تراقب أسباب هذا القرار ، ومضمون القوانين التي اعتمدها، وتتنظر في مدى مطابقتها للقواعد والمعايير الدولية .ورغم ذلك فإن جملة هذه الاحتياطات؛ لا تمس بطابع الاختصاص الذي تمارسه الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.¹

و من جانبنا فإننا نرى أن اتفاقية قانون البحار 1982 تؤكد الدور الأساسي الذي تلعبه الدولة الساحلية في الوقاية من التلوث في منطقتها الاقتصادية الخالصة ، وذلك من خلال الإقرار بقيمة الاختصاصات التشريعية للدولة الساحلية.

ثالثا : اختصاص الدولة الساحلية للحد من التلوث في الجرف القاري:

أشارت اتفاقية قانون البحار إلى التدابير التي يجب أن تتخذها الدول الساحلية لمنع و مكافحة التلوث في الجرف القاري وقد نصت صراحة على أن تنفذ الدول القوانين والأنظمة التي تعتمدها وتتخذ من التدابير ما يلزم لإعمال القواعد والمعايير الدولية الموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، من أجل منع تلوث البيئة البحرية في المناطق التي تخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحر وما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات².

ونصت المادة 79 في فقرتها الأولى على انه : " يحق لجميع الدول وضع الأسلاك وخطوط الانابيب المغمورة على الجرف القاري وفقا لأحكام هذه المادة.. " وأشارت الفقرة الثانية من المادة ذاتها إلى أنه: "مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه."

وقد سارت الاتفاقية الإقليمية لحفظ بيئة البحر الأحمر وخليج عدن على نهج اتفاقية 1982، حيث تناولت في المادة 7 مايلي: "على الأطراف المتعاقدة أن تمنع وتقلل وتكافح التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر الاقليمي والجرف القاري وباطن أرضها"

¹-محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ،مرجع سابق، ص 72.

²- المادة 214 من اتفاقية قانون البحار 1982

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

كما نصت اتفاقية برشلونة على ضرورة اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوقاية البحر الأبيض المتوسط الناجم عن عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وطبقات تربته الجوفية كما نصت على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته.¹

من خلال هذين النموذجين للاتفاقيات الإقليمية ، يتضح مدى اهتمام الدول التي تقع في منطقة إقليمية واحدة في اتخاذ التدابير المناسبة لمنع ومكافحة التلوث والسيطرة عليه في الجرف القاري أثناء القيام بكافة الأنشطة المتعلقة بالاستكشاف والاستغلال.

أما بالنسبة لإجراءات الضبط والنظم المتخذة لمنع التلوث في المجالات البحرية للدولة الساحلية التي تدخل ضمن ولايتها، فإنها تشمل الجانب الوقائي والعلاجي لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه .

و يعتبر الضبط هو أحد الوسائل ذات الفعالية التي تدعم الصفة الإلزامية لتلك التدابير والنظم وتتخذ عدة صور حسب نوع و جسامه الفعل الضار. مثلما جاء في اتفاقية قانون البحار 1982. وذلك على النحو التالي:

أ- حق تفتيش السفن: يكون من حق الدولة الساحلية تفتيش السفينة الأجنبية المبحرة في بحرها الإقليمي أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة تفتيشاً مادياً، إذا رفضت هذه الأخيرة تقديم المعلومات المطلوبة ، أو قدمتها بصورة مختلفة اختلافاً واضحاً عن الحالة الواقعية الظاهرة؛ أو إذا ما ارتكبت فعلاً يحمل على الاعتقاد بحدوث تصريف كبير يمكن أن يسبب تلوثاً خطيراً أو يهدد بحدوث هذا التلوث². إضافة إلى حق الدولة الساحلية في القيام بالتفتيش في حالة مخالفة السفينة الوسائل الإلزامية الخاصة بمنع التلوث الصادر عنها، وعدم اتخاذها التدابير الملائمة.³

¹-المادة 7 من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976.

- صليحة علي صداقة،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط.مرجع سابق ص205-206.

²-المادة 220 من الفقرة 5 من اتفاقية قانون البحار .

³- المادة 211 من الفقرة 6 من ذات الاتفاقية.

ب-حق احتجاز السفن: يحق للدولة الساحلية أن تقوم باحتجاز سفينة أجنبية داخل موانئها أو في إحدى محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ في حالة ثبوت انتهاكها للمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار مما يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية ، ولا يمكن السماح لها بالمغادرة إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن . طالما أن الإفراج عنها سيشكل تهديدا بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.¹ على أن يتم الإفراج عنها فور إزالة أسباب الانتهاك.

ج- حق المطاردة:

لقد استمد هذا الحق من العرف الدولي ، وتم إقراره من طرف المعاهدات الدولية²؛ ومن بينها اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار 1958 ، واتفاقية قانون البحار 1982 . ولقد تم تكريس هذا الحق من أجل ضمان احترام الانظمة التشريعية التي تضعها الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية.³ إلا أن ذلك يتم بشروط مثلما ورد في اتفاقية قانون البحار 1982 .⁴ ويتجسد هذا الحق عندما تقوم سفينة أجنبية بانتهاك القواعد والأنظمة الداخلية الموضوعة من طرف الدولة الساحلية بقصد حماية البيئة البحرية. فيكون على الدولة الساحلية القيام بإجراءات: التحقيق والتفتيش والاحتجاز ، فهنا يصبح ، إلا انه قد يحدث ألا تتمكن الدولة الساحلية من ضبط السفينة المخالفة في اقليمها ، فهنا يصبح من حق الدولة الساحلية ملاحقة السفينة من أجل القبض عليها.

إن كافة إجراءات الضبط من (تفتيش ، حجز ، مطاردة) يتعين القيام بها من طرف موظفين رسميين للدولة أو سفن حربية أو طائرات عسكرية ، أو غيرها من السفن و الطائرات التي تكون تابعة لحكومة الدولة الساحلية التي تملك الصلاحية لذلك.⁵

¹ - المادة 219 من ذات الاتفاقية.

² - محمد طلعت الغنيمي ، قانون السلام ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1973 ، ص 82 .

³ - الحفناوي مصطفى ، قانون البحار في زمن السلم، المكتبة الأنجلو مصرية ، القاهرة ، 1962 . ص 530 .

⁴ - المادة 111 من اتفاقية قانون البحار 1982 .

⁵ - المواد : 225-228 من الاتفاقية.

كما يتوجب ممارسة عمليات الضبط بدون المساس بسلامة البيئة البحرية أو تعريضها للمخاطر إلى جانب عدم اقتياد السفينة الأجنبية إلى ميناء أو مرسى غير مؤمن.¹

والجدير بالذكر أنه في حالة ثبوت مسؤولية السفينة في ارتكاب فعل التلوث ، فإنه لا يتعين تطبيق عليها إلا العقوبات المالية ، وقد استتنت من ذلك اتفاقية قانون البحار² حالة ارتكاب انتهاكات جسيمة بالبيئة البحرية ؛حيث يمكن في هذه الحالة تطبيق العقوبات المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الساحلية.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن كافة ما يتخذ من إجراءات في مواجهة السفينة الأجنبية يتعين أن تكون دولة العلم على علم بها.(هذه الأخيرة التي سنخصص لها جانب من الدراسة فيما بعد ،بالنظر إلى دورها في الوقاية من التلوث)

وإجمالاً يمكن القول بأن القانون الدولي الحالي قد خول للدولة الساحلية سلطات واسعة من أجل تطبيق قواعد ومعايير الوقاية من التلوث بصفة عامة في مياهها الوطنية ، وهو ما يساعدها على السيطرة على التلوث بالنفط والذي يعتبر أخطر أنواع الملوثات البحرية- كما سبق الإشارة إليه- وبذلك فتتحول الدولة الساحلية إلى عنصر محوري في ميدان مراقبة ومتابعة السفن المرتكبة للتجاوزات البيئية كونها من جهة دولة ساحلية ومن جهة ثانية دولة صاحبة سيادة على الميناء وهو الوضع الذي يسند لها سلطات إضافية نيابة عن الدول الأخرى ، بهدف الوقاية من هذا النوع من التلوث.

الفرع الثاني : سلطة دولة الميناء في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن

إن خصوصية دولة الميناء في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث تتجسد من خلال اعتراف القانون الدولي لها بجملة من السلطات الجديدة، والمتعلقة بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية للوقاية من التلوث.³ لأن وضعها كدولة ميناء يخول لها سلطة المراقبة و المتابعة نيابة عن الدول الأخرى.

¹ - المادة : 220 فقرة 1 من الاتفاقية.

² - المواد : 230فقرة 1-2 من الاتفاقية.

³ -Vignes Daniel ,Le navire et les utilisations pacifiques de la mer :La juridiction de L'état du port et la navire en droit international "Le navire en droit international"Colloque de TOULON ,Pedone,PARIS,1991-1992 P130.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

و الموانئ البحرية هي عبارة عن موانع بحرية تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها بالمنشآت لاستقبال السفن البحرية وتعتبر جزءا من إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها . وهو ما استقر عليه العرف الدولي ؛ وتم إقراره من خلال اتفاقية جنيف 1923¹ و اتفاقية قانون البحار 1982.² و الجدير بالذكر أن الموانئ تكون تابعة لإقليم الدولة وتشكل جزءا من أملاكها العامة، وعلى السفن الأجنبية مراعاة إجراءات الدخول، إلى جانب الخضوع إلى للأنظمة والتعليمات الصحية والرسوم الجمركية... إلى غير ذلك. وليس للدولة استنادا إلى سيادتها أن تغلق موانئها دون سبب مشروع، لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت لأجله. مع مراعاة المساواة بين السفن وتقديم التسهيلات والمساعدات عند اللزوم.

أما بالنسبة للسفن العسكرية، فإن الأمر يختلف ، بحيث تخضع الدولة دخولها إلى الموانئ لبعض القيود التي تتطلبها سلامتها؛ كما لها أن تمنعها تماما عند الاقتضاء إلا في الحالات القهرية كأن يكون إيجاءها إلى الميناء راجع إلى عاصفة قوية أو إلى عطب أصابها.³ وبالمقابل يمكن للدولة أن تمنع تماما رسو السفن الأجنبية في موانئها، وذلك لأسباب قد تتعلق بسلامتها أو بمصالحها الحيوية ؛على أن يكون هذا المنع مؤقتا و أن يزول بمجرد زوال السبب الذي أدى إلى منع دخول البواخر لأسباب تتعلق بالصحة العامة أو بالأمن أو تنفيذ قرارات الأمم المتحدة أو ما شابه ذلك.

ولذلك فإن أهمية الموانئ البحرية أعطى دولة الميناء اختصاصات مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية⁴ من أجل السيطرة على التلوث الذي يتولد عن أنشطة السفن التي تشهد الموانئ والمحطات النهائية البحرية، والمياه الداخلية. والدولة صاحبة السيادة على هذه الموانئ تمارس سلطات ذات طابع

¹-عرفت اتفاقية جنيف لعام 1923 الموانئ بأنها هي التي: "تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعات المحلية"

²-عرفت المادة 11 من اتفاقية قانون البحار 1982 الموانئ بأنها: "تعتبر جزءا من الساحل ، وتعد المنشآت المرفئية الدائمة جزءا أصيلا من النظام المرفئي..."

³-جمال محي الدين ، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص59.

⁴- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية-في القانون الدولي للبحار، إيتراك للطباعة والنشر و التوزيع، الطبعة الأولى القاهرة، 2012. ص 201.

تنظيمي، مع إضفاء طابع العلانية على القوانين والأنظمة إلى جانب ضرورة إبلاغ المنظمة البحرية الدولية بذلك.¹

و يمكن أن ينطبق تعبير "دولة الميناء" على الدولة الساحلية عندما تكون هي صاحبة الميناء وتسعى للمحافظة على الميناء من التلوث، إلى جانب المحافظة على سواحلها، ومع ذلك فإن النص صراحة في اتفاقية قانون البحار 1982 على "دولة الميناء" تبقى له أهميته العملية اتجاه الإجراءات التي تتخذها الدولة باعتبارها "دولة الميناء" خاصة أن مصالح دولة الميناء قد تختلف من الناحية العملية عن الدولة الساحلية فالأولى تهتم بالمحافظة على الملاحة البحرية، والثانية يهتما سلامة سواحلها.²

و دولة الميناء تلعب دورا مساعدا في عملية منع التلوث البحري وخفضه و السيطرة عليه، وذلك عندما تطلب منها دولة أخرى القيام بالتحقيق في إنتهاك وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في مناطقها البحرية الأخرى الخاضعة لولايتها الوطنية، وكان مصدر هذا الانتهاك إحدى السفن

¹ -وهنا لا بد من الاستدلال بحادثة الناقله الليبيرية (Amoco Cadiz) 1978 التي تحمل الوقود بترفع علم ليبيريا و تسببت في كارثة بيئية بين سواحل فرنسا وانجلترا , وكان السبب الرئيس للحدث هو جنوحها جراء فشل في أداء الماكينات الرئيسية . ونظرا لعظم تداعيات الحادث وتأثير الرأي العام ومنظمات حماية البيئة البحرية. إجتمع عدد كبير من الدول الأوروبية في لاهاي من أجل الخروج بصيغة ما تكفل لهم التأكد من استيفاء السفن العاملة في البحر بأنها تعمل طبق المواصفات والمعايير الدولية. في العام 1982 تم الاتفاق علي مذكرة تفاهم باريس القاضية بتدعيم سلطة الميناء وهذا يعني أن الدول الموقعة علي المذكرة قد ألقت اللوم في الكوارث البحرية علي تلك الدول التي تقوم بتسجيل السفن لديها ولا تمارس سلطاتها المخولة لها من تفتيش دقيق علي السفن والتأكد من استيفاءها لمتطلبات السلامة وحماية البيئة البحرية المنصوص عليها في القوانين البحرية. من هنا برزت فكرة رقابة دولة الميناء (PORT STATE CONTROL)

- و هو ما تم إدراجه من خلال الدورة الثامنة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث تم إضافة الفقرة الثالثة إلى المادة 211 وجاء فيها: "على الدول التي تفرض شروطا معينة على دخول السفن الاجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أن تقوم بإعلان الشروط و أن تبلغها إلى المنظمة الدولية البحرية المختصة. "

² -أنس المرزوقي، حماية البيئة البحرية من التلوث قراءة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار،مقالة منشورة في مجلة

الحوار المتعدن ،بتاريخ 2016/10/30 على الرابط <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp>

الأجنبية الموجودة في ميناء دولة الميناء، فإن الأخيرة عليها أن تلبى بقدر الإمكان الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه¹.

و سيادة الدول على موانئها لم يخول لها ممارسة الاختصاصات العادية فحسب باعتبارها دولة ساحلية هدفها حماية البيئة البحرية ومصالحها المرتبطة بالتخلص من التلوث القادم من البحر وإنما أصبح وضعها يؤهلها للقيام بوظيفة أسمى أساسها حماية المصلحة العامة الدولية فوضعها كدولة ميناء يخول لها سلطة تنفيذ القواعد والمعايير الدولية نيابة عن الدول الأخرى بهدف السيطرة على التلوث الصادر عن السفن. وهو ماسيبينه في ما يلي:

أولاً: السلطات العادية لدولة الميناء.

بدأ الأساس القانوني لتدابير دولة الميناء يتطور اعتباراً من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ ويتم تناول تدابير دولة الميناء في المادة 218 من اتفاقية عام 1982² فعندما تقوم سفينة أجنبية بالدخول إلى أحد الموانئ ، أو الرسو في أحد المحطات النهائية البحرية التابعة لدولة معينة ، فإنه يجوز لدولة الميناء أن تمارس سلطاتها على السفينة الأجنبية إذا صدر منها أي تصرف يتعارض مع القواعد والمعايير الدولية سواء في بحرها الاقليمي أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بحيث يجوز لها أن تفرض شروطاً على السفن الاجنبية مقابل دخول موانئها ومياهاها الداخلية ولكن بشرط إضفاء طابع العلانية وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية .³ وصدور أي تصرف أو القيام بأفعال غير شرعية تخالف القواعد الدولية والوطنية المتعلقة بالوقاية من التلوث من طرف السفينة الأجنبية قد يعرضها إلى المساءلة الجنائية من طرف دولة الميناء فهذه الأخير تحدد حدود الدولة الساحلية في حماية بيئتها البحرية ومصالحها المرتبطة بها. وبذلك فقد منحت اتفاقية قانون البحار 1982 لدولة الميناء الحق في اللجوء مباشرة إلى رفع الدعوى وتطبيق العقوبات الأجنبية على السفينة التي تقبع في أحد موانئ هذه الدولة وقامت بانتهاك الشرعية الدولية والقوانين الوطنية.

¹ - المادة 218 من اتفاقية قانون البحار 1982 .

² -تقرير منظمة الأغذية و الزراعة للأمم المتحدة(FAO)حول الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء.

³ -يونس محمد مصطفى ، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، 1990 ص60.

ثانيا اختصاصات دولة الميناء التي تقوم على أساس حماية الصاح العام.

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في الجزء الثاني عشر منها على بعض الاختصاصات المتعلقة بدولة الميناء الذي ترسو فيه السفينة الأجنبية ؛وهي اختصاصات مكملة للدولة الساحلية ؛بحيث يجوز للدولة التي تكون سفينة ما موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها الأخيرة القريبة من الشاطئ أن تجري تحقيقا أو أن تقيم الأدلة على ذلك في الدعوى فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج مياهها الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة ؛ منتهكة بذلك القواعد والمعايير الدولية المطبقة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام¹.و في حالة توفر الأدلة على هذا الانتهاك والتجاوز بعد استنفاد إجراءات التحقيق² في الفعل الذي أدى لوقوع التلوث ،فإنه يجوز لهذه الدولة رفع دعوى ضد هذه السفينة ،ومعاقبتها كذلك.وبالتالي يكون ممارسة دولة الميناء لهذه السلطة هو عمل وقائي نيابة عن المجتمع ككل.³

ولا يجوز لدولة الميناء أن تقيم الدعوى إلا بناء على طلب الدولة الأخرى أو دولة العلم ، أو أي دولة أصابها الضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو إذا كان من المحتمل أن يكون ذلك الانتهاك سببا في تلوث المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة وتلبي دولة الميناء قدر الإمكان الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق في أي انتهاك مما ذكر سابقا .
والجدير بالذكر أن ممارسة دولة الميناء لهذه الاختصاصات تختلف طريقة تنفيذها بحسب مكان وقوع قيام السفينة بفعل التلوث و سواءا أكان فعليا أو مفترضا ، لأن عبارة "خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي او المنطقة الاقتصادية الخالصة " يمكن أن تعني أن الفعل يمكن أن يكون قد ارتكب داخل المناطق البحرية التابعة لولاية دولة ساحلية أخرى، وفي هذه الحالة تلعب دولة

¹ السيد مصطفى أحمد أبو الخير،الحماية القانونية للبيئة البحرية-في القانون الدولي للبحار،ص301 .

²-بالإشارة إلى مصطلح التفتيش المشار إليه في المادة 220- والمتعلقة بالتنفيذ من طرف الدولة الساحلية -فإن مصطلح التحقيق الوارد في المادة 218 والمتعلقة بالتنفيذ من طرف دولة الميناء يعتبر أشمل لأنه يغطي التفتيش و الاجراءات الأخرى المتبعة من أجل البحث عن الأدلة .

أنظر محمد البراز،حماية البيئة البحرية مرجع سابق ، ص، 111.

³-E. Du Pontavice P. Cortier ,Droit de la mer-Probleme actuels- Tome 1 PUF Paris 1984 p516.

الميناء دورا مساعدا في الوقاية من التلوث¹، كما يمكن أن تعني أن فعل التلوث قد ارتكب في أعالي البحار، وهنا تلعب دولة الميناء دورا رئيسيا في ومباشرا في الوقاية من التلوث؛ عن طريق مباشرة إجراءات التحقيق والمتابعة ضد السفينة الاجنبية الذي نجم عنها تصريف كبير لمادة النفط خاصة إذا أثبتت دولة العلم عجزها أو تقصيرها في تحمل التزاماتها الدولية.

من خلال ما سبق يمكن القول أن إقرار اتفاقية مونتيقويباي لمفهوم دولة الميناء، يعد آلية فريدة لتمكين السلطات المختصة في الميناء من تطبيق القواعد والمعايير الدولية إلى جانب الوطنية منها من أجل منع التلوث الناجم عن الملاحة البحرية. حيث أن مفهوم دولة الميناء أضحى مستقلا عن مفهوم الدولة الساحلية ودولة العلم، على الرغم من كون دولة الميناء هي ذاتها الدولة الساحلية، فنظرا لموقعها الجغرافي تقرر منحها سلطة تنفيذية دولية، لكونها مستقبلة للسفن الاجنبية العابرة لمياهها البحرية بعدما استعملت مياهها وأبحرت في المياه الوطنية لدولة أخرى مرورا بأعالي البحار.

المطلب الثاني: السيطرة على التلوث خارج حدود المياه الوطنية

إن التزام الدول بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث له أهميته الخاصة في مجال المحافظة على المصالح الرئيسية والمقومات الأساسية للجماعة الدولية -كوحدة قائمة بذاتها- وتتسامى هذه الأهمية إلى درجة وضعها كقاعدة قانونية تلقائية؛ وتنفيذ الالتزام لا يكون إلا عن طريق الاجراءات والقواعد والتدابير التي يجب أن تترجم مضمون الالتزام إلى واقع قانوني واجب النفاذ؛ وذلك فقد أنيط بالدول على المستوى الفردي مهمة اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذ الالتزام على نحو يحقق صيانة البيئة البحرية وحمايتها من التلوث على حسب اختصاصات الدول في هذا الشأن من جهة، وحسب المكان والمنطقة البحرية التي وقع فيها فعل التلوث.²

¹ -من بين الحالات التي تتدخل فيها دولة الميناء للوقاية من التسرب النفطي الناجم عن السفن: منع حوادث ناقلات البترول، وتقليل الآثار الناجمة عن هذه الحوادث، الوقاية من التلوث الناتج عن عمليات تنظيف خزانات النفط، مراقبة الحمولات عن طريق اعتماد نظام قياس الحمولة... إلخ

² -الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 76-77.

ومن المعروف أن مبدأ حرية البحار ينحصر في أن البحر مفتوح لجميع الدول وهو ما أشارت عليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار¹، وأكدت عليه اتفاقية مونتيجوباي 1982 مع إيلاء الاعتبار لمصالح الدول الأخرى إلى جانب الاستخدام السلمي وعدم تعريض هذه المنطقة إلى خطر التلوث.

و من المبادئ المستقرة في قانون البحار أن النظام القانوني كأداة للملاحة البحرية ، تخضع كقاعدة عامة للاختصاص الشخصي لدولة العلم² الذي ترفعه السفن حال تواجدها في أعالي البحار- أي في المناطق التي تخرج عن الولاية الإقليمية للدولة الساحلية ، وهو ما يفيد خضوع السفينة خضوعاً مطلقاً لقوانين تلك الدولة .والتي ستكون هي الجهة الأولى المعنية بالتدخل للوقاية من التلوث الناتج عن تصريف السفن التي تحمل رايتها.

وحق التدخل الفردي أيضاً في أعالي البحار لمواجهة حالات التلوث البحري بالنفط ؛ لا يقف عند دولة العلم فحسب إنما هو حق مكفول للدولة الساحلية التي أصابها التلوث أو المهددة به .ويقتصر ذلك فقط على حالة وقوع الكوارث البحرية الناجم عن التصادم أو جنوح السفن ويكون من شأنه حدوث تسرب للنفط في أعالي البحار يهدد مصالح الدولة الساحلية .وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل (بشان التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط 1969)

وهو ماسنبيته من خلال فرعين أساسهما:

- اختصاص دولة العلم لاحتواء التلوث الناجم عن السفن - كفرع أول-
- حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار - كفرع ثان-

الفرع الأول: اختصاص دولة العلم لاحتواء التلوث الناجم عن السفن

على الرغم من التوسع الملحوظ في اختصاصات الدولة الساحلية و دولة الميناء في مجال مكافحة التلوث ، إلا أن الدور الذي أنيط بدولة العلم لا يقل أهمية ، فكل ما تقوم به الدول باختلاف

¹-جمال محي الدين ،القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص224.

²-حافظ محمد غانم، النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة ، 1960، ص118.

مركزها في القانون الدولي؛ يعتبر سلسلة في الضمانات الدولية المقررة لتنفيذ الالتزام الدولي بحماية الحماية البحرية من خطر التلوث.¹

1- دور دولة العلم:

فمنذ منتصف الخمسينيات أسفرت الاتفاقيات الدولية عن القواعد التي تهدف إلى الحد من مظاهر تلوث البحار ، وبالموازاة حافظت هذه الاتفاقيات على المبدأ التقليدي المتعلق بحرية الملاحة ومن جملة الاتفاقيات: اتفاقية لندن 1954 والمتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط . وهذه التطورات في مجال إصدار الاتفاقيات الدولية تزامنت مع التطور الذي عرفه القانون الدولي البيئي في بداية السبعينيات وهو ما أثر إيجابيا على مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار ، أين كانت الأبعاد البيئية حاضرة في مطالب الدول الساحلية والتي كانت ترمي إلى ضرورة ارساء أنظمة وقواعد دولية لتنفيذ الاختصاص الشخصي لدولة العلم ، إلى جانب المطالب المتعلقة بتعزيز اختصاصات الدولة الساحلية في حماية مجالاتها البحرية من التلوث .

و لقد أسند بعض الفقه المطالب البيئية الجديدة و تعارضها مع مبدأ حرية أعالي البحار إلى مفهوم المحافظة على الموارد البحرية أو إلى اللجوء إلى نظرية مبدأ التعسف في استعمال الحق.² أما دور دولة العلم فقد تأكد بناء على اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية أعالي البحار 1982 في المواد 6 و 92 حيث تشترط أن يكون لكل سفينة علما يحدد جنسيتها، وهكذا فإن السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة فقط و لا يجوز لها أن تغير علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في ميناء إلا في حالة نقل ملكيتها إلى دولة أخرى³ .

ولقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي تقابلها المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها . فمن حيث المبدأ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية

¹ - الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،مرجع سابق ، ص 92.

² - L.Lucchini- Laurent, Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers JDI 1974 ,N4,P 756.

³ - بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر

2010 ص 275 .

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

والعلمية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها، و لا يكفي أن تكون تبعية السفينة للدولة مجرد تبعية نظرية أو إسمية بل يتعين أن تكون تبعية ملموسة تترجم بممارسة فعلية للولاية¹.

ولقد اجتهد الفقهاء لإيجاد تبرير للاختصاص المقرر لدولة العلم في أعالي البحار كالقول بأن السفن سواء أكانت تجارية أو حربية تعتبر جزءا من إقليم الدولة. وهي فكرة شبيهة بالفكرة القديمة التي تعتبر دار السفارة جزءا من إقليم دولتها موجودة في الخارج.²

و تبدو أهمية الاختصاصات الموكلة لدولة العلم ، في ممارسة الرقابة المطلقة على سفنها في أعالي البحار وفقا للقانون التقليدي للبحار فيما عدا حالات استثنائية في مقدمتها القرصنة، وحق الاتجار بالعبيد³. ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار خرجت عن هذه القاعدة وخاصة في الأمور المتعلقة بحماية البيئة البحرية بالنسبة لبعض مصادر التلوث ، فلا مجال لتطبيق قانون دولة العلم وتقرير اختصاص سلطاتها في حالات التلوث الناجم عن مصادر من البر ، فالقانون الواجب التطبيق هنا هو قانون الدولة الساحلية ، وليس قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة⁴ ، و أيضا في حالة التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة التي تخضع لولاية الدولة الساحلية حيث تختص الدولة الساحلية بوضع القواعد القانونية والأنظمة التي تهدف إلى السيطرة على التلوث الذي يقع بقاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة.

أما بالنسبة لدولة العلم فأول دور تقوم به هو التزامها بوضع القوانين و الأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ،بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها

¹ - علوان عبد الكريم، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 11 .

² - الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة، 1974، ص 279-280.

³ - وتتص المادة القرصنة ، حيث نصت على أن "تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة" 99 من اتفاقية قانون البحار 1982 على منع نقل العبيد وذلك بأن: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها و أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع"

وتتص المادة 100 إلى واجب التعاون في قمع القرصنة، فنصت " تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة"

⁴ - المادة 207 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

أو تكون مسجلة فيها.¹ وهذا الالتزام الذي نصت عليه اتفاقية مونتقويباي والذي يهدف إلى مراعاة السلامة البيئية البحرية يفوق في قيمته القانونية ما سبق وأشارت إليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة 24، والتي تكفي بدعوة الدول إلى إرساء أنظمة لمنع تلوث البحار من جراء تخلص السفن من الزيت .

وممارسة دولة العلم للرقابة الفعلية على سفنها يأتي من خلال تلك التدابير التي تتخذها الدولة منذ إبحار السفينة إلى غاية رجوعها ، ويدخل في إطار تلك التدابير عدم السماح للسفينة بالإبحار من موانئها إلا بعد التأكد من صلاحيتها ، وتوافرها على متطلبات الأمان لتشغيلها ، وكذلك كفاءة العاملين عليها. وفقا للمستويات الدولية السائدة في هذا الشأن.²

ومن هنا جاء اشتراط تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقية الدولية كدليل اثبات على مدى صلاحيتها ، سواء من حيث تصميمها ، وبناءها ، أو تكوين طواقمها ، ومعداتنا ، مع استمرار خضوع السفينة للتفتيش الدوري الذي تجريه دولة العلم لضمان توافر تلك المتطلبات .³

إلى جانب هذا فإنه من الضروري أن يكون الربان وأفراد طاقم السفينة على دراية كاملة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بالسلامة ومنع التصادم والتلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه كما أنهم مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.⁴

ومن الضروري كذلك احترام اجراءات تفريغ مياه الاتزان الموجودة في خزانات الصابورة و التي تكون مختلطة بالنفط، فمن الضروري تنظيفها و تفريغها على مستوى الخزانات الخاصة الموجودة على مستوى الموانئ والمخصصة لذلك؛ و التي غالبا ما تتجاوز السفن هذا الاجراء لتفادي الانتظار

¹ - المادة 211 الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

-صلاح الدين عامر ،القانون الدولي للبحار، دار النهضة ، القاهرة، 2000 ، ص519،518...

² -عبد الواحد محمد الفار،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص 92 .

³ -من الجدير بالذكر أن الشهادات والوثائق التي تصدرها دولة العلم تتقبلها الدول الأخرى كبينة على حالة السفينة ، ودليل اثبات على توافر متطلبات السلامة والصلاحية للإبحار ، وذلك من خلال حجية ما تصدره سلطاتها من شهادات ووثائق مماثلة ، إلا إذا كان هناك أسباب وجيهة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق مع البيانات المدونة في الشهادات وهنا يمكن اعداد تقرير بتلك الوقائع وإخطار دولة العلم بذلك كي تتخذ الإجراءات الضرورية لمعالجة الوضع .

-عبد الواحد محمد الفار،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ، نفس المرجع، ص 93 .

⁴ -المادة 94 ، الفقرة الرابعة من اتفاقية قانون البحار 1982.

و الاجراءات المتعلقة بذلك ،وبدل ذلك تقوم بتفريغ مياه الاتزان في البحر وهو ما ينتج عنه التلوث البحر بالزيت الذي تصرفه السفن من خزانات الصابورة.

وبالرجوع لاتفاقية قانون البحار 1982 فقد جاء في سياق المادة 194 في فقرتها الثالثة؛مدى وجوب اتخاذ السفن للأنظمة و للتدابير اللازمة من أجل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ،ويكون على دولة العلم أن تصبو إلى منع الحوادث البحرية ومواجهة حالات الطوارئ وكذا تأمين سلامة العمليات البحرية ، ومنع التصريف المتعمد والغير متعمدوهي ذاتها الحالات التي تغطيها مجموعة من الاتفاقيات الدولية المختصة و أولها قواعد ماريول 1973-1978.¹

ويذهب الاتجاه السائد في الفقه الدولي المعاصر إلى القول بأن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن الرافعة علمها ليس من قبل الاختصاص الإقليمي الذي تمارسه الدولة على إقليمها فبالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية فيطبق الاختصاص الشخصي الذي تمارسه الدولة في مواجهة الأشخاص الذين تربطهم بها علاقة الجنسية و أما بالنسبة للسفن العامة حربية كانت أو غير حربية من قبل اختصاص الدولة بإدارة مرافقها العامة² .

أما بالنسبة للاختصاص القضائي فإن السفينة العامة لا تخضع إلا لقضاء الدولة التي تحمل علمها، وذلك مهما تكن الظروف ولا يرد على هذا المبدأ قيد أو استثناء، وقد أيدت هذا المبدأ صراحة أحكام الفقرة الأولى من المادة 8 من اتفاقية جنيف بالنسبة للسفن الحربية، وكذلك أحكام المادة 9 من نفس الاتفاقية بالنسبة للسفن العامة غير الحربية³ . و السفينة الحربية أو العامة تكون ولاية دولة العلم عليها تامة و مطلقة، فلها حصانة تامة أمام أية دولة أخرى غير دولتها⁴ .

¹- Boyle Alan E , Marine pollution Under the Law of the sea convention , AJIL , 1985,P 147.

²- عبد الحميد محمد سامي، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ،الإسكندرية،2004، ص551.

³- سلطان حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، الناشر دار النهضة العربية، الطبعة السادسة، القاهرة، 1976 ص539

⁴- بن عامر تونسي، و عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام ،مرجع سابق، ص27.

وعلى الرغم من ذلك فإنه يقع على دولة العلم المسؤولية الدولية فيما يتعلق بما ترتكبه سفنها من مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، بما في ذلك السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية ، على الرغم من تمتعها بالحصانة السيادية.¹

كما يقع على دولة العلم واجب إجراء التحقيق الفوري ، وإقامة الدعوى وتوقيع العقاب على كل ما ترتكبه السفن (المالك أو المستأجر) الرافعة لعلمها، انتهاكات لأحكام وقواعد حماية البيئة البحرية من التلوث.²

وبالتالي فصلاحيّة الدولة على السفن التي تحمل علمها صلاحية كاملة وخاصة و بإمكان الدولة لوحدها أن تلجأ للإكراه بغية إجبار السفينة المخالفة على احترام القواعد المناسبة للقانون الدولي و احترام تنظيماتها.

واعتماد دولة العلم للقوانين والأنظمة المتعلقة بمنع التلوث وخفضه هو مشروط بالألا تكون تلك القوانين و الأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية والتي تكون موضوعة من طرف المنظمة الدولية البحرية أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، بمعنى أن اختصاص دولة العلم اتجاه سفنها يبقى مقيدا بالقواعد الدولية الموضوعية من طرف المنظمة البحرية الدولية.³ واستعمال اتفاقية قانون البحار 1982 لمصطلح " أقل فعالية " هو ترجمة إلى نظام العتبة المعمول به القانون الدولي للبيئة.⁴

أما اعتماد المعايير الدولية من طرف دولة العلم أثناء وضعها لتشريعاتها الخاصة بمنع التلوث من سفنها؛ ما هو إلا تجسيد لمبدأ الالتزام بحماية البيئة البحرية التي تتعرض باستمرار لمخاطر التلوث الناتج عن الممارسات السلبية المرتبطة بالملاحة البحرية : كالتخلص من القمامة عن طريق إلقاءها في البحر ، وتصريف النفايات ، وكذا التخلص من الترسبات النفطية المتنوعة كالزيوت ، والمياه

¹ - المواد 31 و 42 الفقرة 5 من اتفاقية قانون البحار 1982.

² - المادة 217 الفقرات 4-8.

³ - صليحة علي صداقة ، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 246.

⁴ - المادة 211 في فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

⁴ - Kiss (Alexandre Charle), Beurrier (Jean Pierre), Droit international de l'environnement , 2^eeme Edition - Pedone, Paris ,2000,p136.

'بنظام العتبة المعمول به القانون الدولي للبيئة : أنه على دولة العلم أن تراعي الحد الأدنى للمعايير الدولية أثناء وضعها لتشريعها الخاص بمنع التلوث . "

التي تستعمل في غسل خزانات الصابورة والتي تكون مختلطة بالزيوت النفطية، ناهيك عن التلوث الذي ينتج عن الحوادث البحرية والذي قد يتسبب في سقوط الحاويات المحملة بالمواد النفطية والمواد الكيماوية الخطيرة، أو قد يتسبب في حدوث أضرار في خزانات الوقود مما يؤدي إلى تسرب المواد النفطية الخطرة.¹

وعليه يمكن القول أن القانون الدولي، وضع الإطار الخاص بولاية دولة العلم على سفنها أما الجهود الدولية المشتركة فقد أقرت القواعد والمعايير الدولية لأجل حماية البيئة البحرية من التلوث وهو ما يخضع حرية الملاحة البحرية لضوابط عقلانية كما يحذر من الإفراط في استعمالها.²

غير أن هذا المسعى اصطدم بظاهرة تعرفها الممارسة البحرية الدولية؛ ويتعلق الأمر بـ "علم المجاملة"

2- انتشار ظاهرة علم المجاملة (Le pavion de complaisance)

و يعتبر من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة ، ويتعلق الأمر بمدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه للعلم الذي تمنحه الدولة لسفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية.³

و يعتبر تطور ظاهرة أعلام المجاملة ، ضرورة اقتصادية ، ففي أمريكا اكتشف مالكو السفن الأمريكية طرقا للتقليل من تكلفة تشغيل سفنهم بغية منافسة الأساطيل الأوروبية⁴، أي رغبة منهم في الإفلات من الالتزامات القانونية التي تفرضها عملية التسجيل في بلدانهم الأصلية. حيث تقوم هذه السفن باللجوء إلى بعض الدول الصغيرة من أجل القيام بعملية التسجيل، وهي إجراءات بسيطة مقابل حصول تلك الدول على مداخيل مالية.⁵

- BOYLE ALAN E , Marine pollution Under the Law of the sea convention,op,cit,p355. - 1

-DUPUY RENE JEAN ,L'océan partagé,Pedone,Paris,1979,p149. - 2

- ROUX Jean- Marc, Les pavillons de complaisance, thèse setuene pour l'obtention du doctorat en droit Paris, 1959. - 3

- DU PONTAVICE. EMMANUE et CORDIER PATRICIA., La mer et le droit, Tomme. 1, Droit de la mer : Problèmes actuels, PUF 1984, p. 136 - 4

⁵من أشهر الدول التي تمنح أعلام المجاملة: باناما لبيبيريا ، اليونان،الباهاماس ،اليونان،مالطا،عمان،وعدد من الدول في

وأكبر خطورة لهذه السفن هي عدم تحملهم للخسائر التي قد تتسبب فيها سفنهم، من كوارث بيئية، وهو ما تلجأ إليه غالبا هذه السفن من أجل تخفيف العبء على دولة العلم وعدم تحملها للمسؤولية نتيجة أفعالها. وهو منطق يغلب فيه التوجه للربح الاقتصادي على حساب السلامة البحرية على الرغم من أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار قد أوجبت وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها. وتزايد هذه الظاهرة هو بدافع من القوى والشركات البترولية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية .

وقد أظهر تقرير لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة، 1971 أن معدلات الحوادث البحرية التي تقع من طرف أعلام المجاملة؛ في تزايد مستمر بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات السلامة المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية¹، جعل ظاهرة علم المجاملة محل اعتراض لأسباب اقتصادية و بيئية في ذات الوقت.

حيث ربطت الدول الكوارث البيئية التي حصلت بسبب الاصطدام أو جنوح السفن ،بما يعرف بعلم المجاملة :وهو ما أشارت إليه الطرفين الفرنسي والبريطاني أثناء الاجتماع الاستعجالي لمجلس المنظمة البحرية الدولية عقب حدوث كارثة "توري كانيون" 1967، غير أن المجلس رفض تحميل المسؤولية لدولة العلم. وكذلك فيما يتعلق بحادثة أموكو كاديز 1978 ؛ فإن فرنسا تقدمت باقتراحات ضد نظام علم المجاملة أثناء اجتماع المنظمة التي بدورها رفضت تناول المشكلة من هذا الجانب وفضلت تناوله من الجانب التقني.

أما حادثة غرق حاملة النفط الفرنسية والتي تحمل العلم المالطي "ايريك" 1999 التي انشقت إلى اثنين متسببة بمد اسود هائل اجتاح السواحل الفرنسية.

ولقد قضت المحكمة الفرنسية بأن شركة توتال الفرنسية العملاقة للنفط، مسؤولة عن غرق ناقلة النفط اريكا عام 1999. وأمرتها التعويضات عن أحد أسوأ الكوارث البيئية التي شهدتها فرنسا. كما حملت المحكمة المسؤولية أيضا عن الحادث لشركة "رينا الإيطالية التي منحت الناقلة المسجلة

¹ HABIB SLIM, Les pavillons de complaisance, in Le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, p 81- 104.

في مالطا شهادة الصلاحية للإبحار. وقد يواجه المتهمون دفع تعويضات بعدما قالت المحكمة أن المنظمات المدافعة عن البيئة يمكنها مقاضاتهم بسبب التداعيات البيئية للكارثة¹.

والجدير بالذكر أن الاحصائيات تكشف أن معدل الحوادث البحرية التي تحدث مؤخرا هي أكثر على مستوى السفن التي تحمل علم المجاملة مقارنة بالسفن التي تحمل دولة العلم. إلى جانب ذلك فقد خلفت هذه الظاهرة ردود فعل في الأوساط البحرية إذ ارتفعت أصوات الاعتراض عليها، وللحد منها اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 07 فيفري 1986؛ التي كان غرضها في البداية القضاء تماما على ظاهرة أعلام المجاملة ولو تدريجيا، وذلك بفرض إجراءات تسجيل لهذه الدول التي لا تستطيع أو لا تريد احترامها خاصة فيما يتعلق بالجانب الأمني. لكن هذا الرأي أدى إلى عدة احتجاجات ومواجهات بين الدول خاصة بعد انضمام دول أوروبا الشرقية إلى الدول السائرة في طريق النمو، لذلك وجب التفكير في حل آخر حيث وجدت أن الحل الأنسب هو البحث عن نوع من التوافق بين الدول وتوحيد الشروط والإجراءات الوطنية للتسجيل². خاصة و أن اتفاقية قانون البحار 1982 اکتفت بما جاء في اتفاقية أعالي البحار 1958، بالإشارة -إلى ضرورة وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي تحمل جنسيتها- ، دون أن توضح كيفية إثبات وجود أو غياب هذه الرابطة³.

ولذلك فعجز القانون الدولي أمام تعقد ظاهرة علم المجاملة بسبب المصالح السياسية والاقتصادية، هو ما أسفر عن الثغرة الواضحة في النظام القانوني الدولي للوقاية من التلوث البحري في أعالي البحار. وسوف نرى كيف يمكن للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار للحد من التلوث البحري وخاصة التدخل من أجل احتواء التلوث بالنفط-والذي يعد محور دراستنا-

¹-إدانة توتال في قضية تسرب نفطي عام 1999 مقال منشور على موقع رويتر الإخباري:

<https://ara.reuters.com/article>

²- DU PONTAVICE EMMANUEL, Les pavillons de complaisances, Revue du droit maritime français-
N°345, éd. société du journal de la marine marchande, Paris, 1977, p 503-512.

³- محمد ابراهيم العناني، القانون الدولي للبحار، دار نهضة العربية، 1985، ص 82.

الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار .

إن السلطة التي تمارسها الدول على موانئها ومياهها الإقليمية والداخلية، هي مماثلة لسيادتها التي تمارسها على إقليمها، وهو ما يعطيها سلطة واسعة لتنظيم دخول السفن، ووضع الإطار التنظيمي الخاص بموانئها، فالسلطة التي تمارسها الدولة الساحلية في المياه التي تدخل تحت ولايتها الوطنية هي سلطة واسعة. وليس هناك أمامها إلا قيد واحد، وهو-حق المرور البريء. وهذا الأخير تعرض هو الآخر إلى مد وجذب كبيرين -كما سبق وأشرنا- حينما يتعلق الأمر بالتلوث، حيث يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد السفينة الأجنبية التي تعرض سواحلها لخطر التلوث التدابير التي تقتضيها مكافحة التلوث الطارئ في هذه الحالة؛ لأن مرور السفينة هنا أصبح خطرا على السلامة البيئية وبالتالي يفقد طابعه البريء .

و كذلك الأمر بالنسبة للحوادث التي تحدث في أعالي البحار و تتسبب في تسريب مواد ملوثة خطيرة، فمن شأن هذا التلوث أن يلحق أضرارا بسواحل الدول القريبة من موقع الحادث، وذلك بفعل الرياح والتيارات البحرية، وحركة المد والجزر. وتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في هذه الحالة لا يصطدم -بحق المرور البريء -كما هو الحال في البحر الإقليمي، إنما يصطدم بمبدأ حرية الملاحة البحرية وبالاختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها. وللوقوف على ذلك لابد من التطرق إلى:

أولا-حرية أعالي البحار:

منطقة أعالي البحار هي تلك المساحات البحرية التي لا تدخل في تكوين المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها.¹ فهي المنطقة التي لا تقع ضمن نطاق المنطقة

¹تعد منطقة أعالي البحار مجالا بحريا مخصصا للانتفاع العام المشترك، وليس مجالا مشتركا أو مباحا للان إباحتها تجعله ممكن عن طريق الاستيلاء، وهو ما لا يتفق مع قواعد القانون الدولي فيما يخص البحار، كما اعتباره مجالا مشتركا معناه أنه مشترك الملكية بين الدول، والثابت أنه لا يدخل في ملكية أحد، وعليه الاشتراك الخاص به ينصب على الانتفاع فقط.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

الاقتصادية الخالصة ، أو البحر الاقليمي، أو المياه الاقتصادية الخالصة ، أو المياه الداخلية ، أي المناطق البحرية التي تمتد إليها سيادة الدول الساحلية سواء جزئياً أو كلياً.¹

و يعد مبدأ حرية أعالي البحار أحد المبادئ التقليدية لهذه المنطقة الدولية ، وهو يعنى عدم إمكانية إخضاع هذه المنطقة كلياً أو جزئياً لسيادة أو سلطان دولة ما.²

فمن المبادئ المستقرة في العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، كما أنه ليس لأي دولة أن تدعي حق مباشرة أي اختصاص إقليمي عليها، أو إخضاع أي جزء منها لسيطرتها. ويكون لكل الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، متقدمة أو نامية الحق في استخدام هذا الجزء من البحار للأغراض الملاحية، وكذلك استغلال الموارد الحية والغير حية الموجودة فيه ؛وغير ذلك من أوجه الاستخدام والاستغلال التي تثبت بموجب العرف الدولي وتم تقنينها من طرف الاتفاقات الدولية فيما بعد .³

على أن تراعي الدول عند ممارستها لحرية أعالي البحار مصالح الدول الأخرى ، تطبيقاً لأحكام المادة 87 من اتفاقية قانون البحار. إلى جانب تخصيص منطقة أعالي البحار للأغراض السلمية و الامتناع عن استعمال أي تهديد باستعمال القوة أو تعريض السلامة الإقليمية للخطر أو بأي صورة أخرى تنتافي ومبادئ القانون الدولي المتضمنة ميثاق الأمم المتحدة⁴

مع إعطاء الحق لأي دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية لتسيير السفن التي ترفع علمها في أعالي

¹ - مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دار غريب للطباعة ، القاهرة، 1977، ص 24.

² - Michel Lasomble, Droit international public, Dalloz, 1996, p71.

³ - حيث حددت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار أربع حريات أساسية: (حرية الملاحة وحرية التحليق فوق مياه أعالي البحار، وحرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة وحرية الصيد)

⁴ - أما الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تضمنت الإشارة إلى 06 حريات أساسية تمارسها الدول في أعالي البحار و ذلك بنصها على أن: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبين هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى و تتمثل في : -حرية الملاحة. -حرية التحليق - حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة-حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون -حرية الصيد.

⁴ -المادة 301 من اتفاقية قانون البحار 1982.

البحار، ويكون لكل دولة السلطة في تحديد الشروط التي يمكن بموجبها أن ترفع علمها وكذلك الشروط التي يمكن بموجبها التسجيل فيها¹.

2- حماية البيئة البحرية في منطقة أعالي البحار:

إن الواجبات المقررة لحماية أعالي البحار كجمال و نطاق جغرافي بما فيه السفن التي توجد فيه يفرض الالتزام بحماية البيئة البحرية . حيث أنه ليس لأي دولة أو شخص طبيعي أو اعتباري الاستيلاء على ملكية أي جزء منها، كما أن جميع الحقوق في موارد أعالي البحار والمحيطات ثابتة للبشرية جمعاء، ويتم استغلال واستثمار تلك الموارد عن طريق سلطة دولية تنوب عن البشرية وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار 1982 من المادة 150 حتى المادة 184.

أما المادة 192 من الاتفاقية 1982 الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث، فقد نصت على: أن "الدول ملزمة بحماية على البيئة البحرية والحفاظ عليها"

ولذلك نلاحظ من خلال النطاق الجغرافي للبحار، أن الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها يظل التزاما دوليا يشمل كافة المناطق البحرية، لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدولة الساحلية، وهذا يعني أن الالتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية ككل.²

ولذلك يتبين أن المشكلة تتمثل في تحديد المدى الذي يمكن أن تذهب إليه الدولة المهتدة بالتلوث أو التي يمكن أن تتأثر مباشرة بخطر يحصل خارج مياهها الإقليمية.³

وكما هو معلوم أن السفينة في أعالي البحار لا تخضع إلا لقانون العلم الذي تحمله ؛ وإن كانت محكمة العدل الدولية الدائمة، قد أقرت في حكمها الشهير في قضية اللوتس⁴ بين فرنسا وتركيا في

¹-انظر: المادة 04 من اتفاقية جنيف للأعالي البحار ، و المادة 90 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

²-أحمد اسكندري ، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 17.

³-محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975، ص 331

⁴- وتعود وقائع قضية اللوتس عام 1926 في أعالي بحر " ايجه " حيث وقع تصادم بين ناقلة الفحم التركية "بوزكورت" والباخرة الفرنسية " اللوتس " أسفر عنها وقوع ضحايا من الجانب التركي ،وبعد رسو الباخرة في ميناء اسطنبول القتل السلطات التركية القبض على ريان السفينة وقضت بسجنه بعد محاكمته مما استدعى احتجاج فرنسا حيث تم الاتفاق بعد ذلك على إحالة القضية الى محكمة العدل الدولية بموجب اتفاق تحكيمي حيث حكمت المحكمة لصالح تركيا بحجة أنه لا

17 سبتمبر 1928؛ أن حوادث الاصطدام البحري ليست من الأمور التي ينبغي أن تخضع لقاعدة اختصاص دولة العلم دوم غيرها ، وعليه يجوز لها أن تخضع على حد سواء لاختصاص دولة العلم و إلى الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته من أضر به أثناء التصادم البحري .¹ إلا ان ما قررتة المحكمة لم يقرره مؤتمر بروكسل والذي انتهى بتوقيع اتفاقية عام 1952 بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري ، حيث اخذت بالاختصاص القضائي و الإداري لدولة العلم والتي كانت سبب التصادم .

وهو الأمر الذي أخذت به كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 في (المادة 11) و كذلك اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة(97 فقرة 1)² ويلاحظ من خلال ما سبق أن اختصاص دولة العلم يتعلق بنطاق تطبيق القانون الجنائي والإداري للدولة ، وخلاف ذلك يكون لغير دولة العلم التدخل لتجنب حدوث خطر داهم يمكن أن يهدد سواحلها وهو ذات الأمر الذي فعلته انكلترا في حادثة "توري كانيون" مستندة إلى حالة الضرورة.

3- الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لاحتواء التلوث الناتج عن تسرب النفط:

إن تدخل السلطات الساحلية المهتدة بالتلوث ،أو التي أصابها فعلا ،سببه هو اتخاذ تدابير وقائية للحيلولة دون وقوع خطر التلوث ؛أو لاتخاذ تدابير علاجية من أجل مكافحة آثاره والتقليل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ من خلال انتشاره.³

توجد قواعد في القانون الدولي تحدد الاختصاص بهذا الشأن ، غير أن الحكم أثار جدلا في الفقه الدولي أدى بعد ذلك الى انتصار المذهب الفرنسي من حيث عدم ثبوت الاختصاص لتركيا .

¹-عبد الحميد محمد سامي ، أصول القانون الدولي العام ، الطبعة 5 ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، 1980 ، ص 343.

²-ورد في نص المادة (97 فقرة 1) من اتفاقية قانون البحار أنه > في حالة وقوع تصادم أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بالسفينة في أعالي البحار ،وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية ضد الشخص إلا امام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم او للدولة التي يكون الشخص من رعاياها

³- فتحي حسين ، التلوث المغزو للسفن وآليات الحد من المسؤولية، من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين

المصريين ، القاهرة، 1992.

و يقع هذا الحق في حالة وقوع تصادم بين سفينتين بحريتين، أو تعرض إحدى السفن للغرق لأي سبب كان، ويكون من شأن هذا التصادم أو الغرق حدوث تسرب بترول يهدد مصالح الدولة الساحلية، أو يضر بشواطئها ومصالحها من جراء خطر التلوث أو من احتمال حدوثه. وكان أول من استخدم هذا الحق انجلترا عندما تحطمت الباخرة الليبيرية "توري كانيون" أمام السواحل البريطانية عام 1967¹، والتي كانت محملة ب (880000) برميل من النفط، وهو ما اضطرها إلى التدخل في أعالي البحار. ولقد لجأت القوات البحرية الإنكليزية إلى ضرب الناقلة بالمدافع رغم وجودها خارج ولايتها لوضع حد للتلوث الذي بات يهدد سواحلها؛ لأن وجودها فوق السطح يهدد بمزيد من الأضرار.²

ولقد ادعت بريطانيا، أن مخالفتها لقواعد القانون الدولي السائدة في ذلك الوقت هي بدافع حماية شواطئها من تلوث الزيوت التي تسربت من الناقلة، وكما تحجت بنظرية الحماية الذاتية للدولة أو - قاعدة فرجينيا-³ << Verginus >>

ولأن هذا الموضوع الخطير لم يكن له سابقة في القانون الدولي، فقد أدى إلى إثارة نقاش كبير حول الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري؛ حيث اتجه أغلب الفقه إلى الأخذ بنظرية-الحماية الذاتية- إلى غاية تكريس هذا الحق من خلال اتفاقية بروكسل 1969.⁴

أ- حق التدخل من خلال نظرية الحماية الذاتية:

غن غياب السند القانوني لحق التدخل في أعالي البحار، هو ما اضطر الفقه إلى البحث عن قواعد عرفية ضمن المبادئ العامة للقانون الدولي، وقد اتضح أن هذه النظرية هي تطبيق لحالة الضرورة والتي تجيز لأي شخص مهدد بالخطر بممارسة حقه في حماية نفسه، كما أن الضرورة لا تخلق حقا وإنما تكون سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية-وهوما سنراه من خلال الباب الثاني-

¹ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 77.

² Colliard Albert Claude, Cours de droit international public, Paris, 1974-1975, p.

³ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، نفس المرجع، ص 77.

⁴ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود لنشر العلمي والمطابع، الرياض، 1997، ص

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

وتصرف انكلترا اتجاه "توري كانيون" يعتبر حالة ضرورة وليس دفاعا شرعيا على اعتبار أن الدفاع الشرعي كما يعترف به ميثاق الأمم المتحدة ، يكون بصفة عامة في حالة العدوان أي كرد ضد اعتداء عدواني مسلح.¹ والواضح أن ناقلة النفط توري كانيون لم يثبت أنها قامت بتصرف عدواني .يستدعي الدفاع الشرعي.ولذلك فإن حالت الضرورة تقتضي تدخل الدول استنادا إلى نظرية الحق في الحماية الذاتية لردع خطر يهددها او لحماية مصالحها في زمن السلم.

وهو ما تم تأكيده من خلال المناقشات التي تمت في إطار المعهد معهد القانون الدولي ، على أن للدولة الساحلية الحق في مواجهة المخاطر البيئية من خلال الحماية الذاتية، ناهيك على أنه حق دولي مكرس من خلال المبادئ العامة للقانون الدولي.²

وعلى الرغم من ذلك بقي هذا الرأي نسبيا ، لطابعه الانفرادي الذي يمكن أن يخلق جانبا من التعسف وهو ما يتعارض مع مصلحة المجتمع الدولي.³ كما أبدى مجموعة من الفقهاء تخوفهم من كون "المبالغة التي خصصت لمفهوم الحماية الذاتية ، قد تشكل مصدر فوضى ، أكثر من أن تشكل أساسا لبناء قانوني وضعي ومن جانبه يرى شارل روسو أن "عدم دقة هذا المضمون يؤدي إلى تعسفات كثيرة" ويرى C.Douay أن "حق التدخل في أعالي البحار هو امتياز يمكن أن يؤدي إلى انتهاكات، ويؤدي إلى سوء المعاملة"⁴ ولقد ساهمت هذه الآراء الفقهية في الاتجاه نحو المطالبة بوضع شروط لحق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار، وهو ما استدعى اهتمام المنظمة البحرية الدولية (IMCO) في أعمال اللجنة القانونية والتي طالبت بتنظيم قانوني دولي يواجه حوادث التلوث البحري في أعالي البحار ، ولقد تمخضت جهود هذه اللجنة عن ابرام اتفاقية بروكسل في 29 نوفمبر 1969.

¹- المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة.

²- l'Annuaire de l'institut de droit international 1969 Tome 1 p 652.

³- l'Annuaire de l'institut de droit international 1969 Tome 1 p 260.

⁴ - Claude.Douay ,Le droit de la mer et la preservation du milieu marin ,RGDIP,Tome 84 1980,p192.

ب- اتفاقية بروكسل لسنة 1969 لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار.

بعد الأضرار الجسيمة التي تسببت فيها الناقلات النفطية للبيئة البحرية ، لم يدم اعتماد الدول طويلا على نظرية الحق في الحماية الذاتية ، حتى دعت المنظمة الدولية البحري إلى عقد مؤتمر دولي بمقتضى القرار الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 1968 ، من أجل معالجة قضايا التلوث في البحر. ولقد أسفر المؤتمر المنعقد من 10 إلى غاية 29 نوفمبر 1969 بمدينة بروكسل¹ عن إبرام الاتفاقية بتاريخ 29 نوفمبر 1969 والمتعلقة بحق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار في حالة حدوث حادث أو خطر يمكن أن يؤدي إلى التلوث بالنفط.

و تشكل اتفاقية بروكسل 1969 نقلة نوعية في مجال تقنين قواعد القانون الدولي ، لكونها تقضي بقواعد مغايرة لتلك القواعد التقليدية التي كانت تطبق في أعالي البحار. لتكريس حق الدولة الساحلية للتدخل فيما وراء مياهها الإقليمية من أجل احتواء خطر التلوث بالنفط ، مادام أن هذا التلوث يجهل الحدود السياسية.² وتهدف هذه الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الاجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار بالنفط .

كما أجازت للدولة الساحلية اتخاذ التدابير الملائمة لحماية مصالحها في الأحوال العادية للكوارث ، وفي حالة الضرورة القصوى وذلك وفق شروط محددة . كما ألزمت الدولة التي تتخذ تلك التدابير مراعاة اعتبارات معينة ، من جملة تلك الاعتبارات :

أ- حيث أنه لا ينطبق حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار إلا في حالة التلوث الذي يكون مصدره -حادث بحري-³ وهو "كل ما تتعرض له السفينة من تصادم أو جنوح أو أي حادث

¹ - حضرت المؤتمر 48 دولة : أين تم تشكيل 3 لجان تلوث ما يلي: قضايا التلوث البحري في إطار القانون الدولي

العام، وقضايا التلوث البحري في إطار القانون الدولي الخاص، والأحكام الاختصاصية .

وتم التوقيع على الاتفاقية من طرف 19 دولة.

² - تجدر الإشارة أنه قبل صدور هذه الاتفاقية ، كانت قد تم إبرام اتفاقية أخرى : حول الوقاية من التلوث البحري الناتج عن

الزيوت (les édracarbures) وذلك سنة 1954 و عدلت بموجب اتفاقية لندن 1962.

³ - المادة الثانية من الاتفاقية.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

بحري آخر يقع على متن السفينة أو خارجها؛ من شأنه أن يخلف ضرراً مادياً؛ أو يشكل خطراً وشيكاً يهدد بحدوث ضرر مادي للسفينة أو لبضاعته"¹

ب- أن تتناسب التدابير المتخذة مع الخسائر التي تكبدها الدولة أو المهددة بها، أي اللجوء إلى مبدأ التكافؤ ما بين الإجراءات المتخذة والخسائر الملحقة أو المتوقعة.² والدليل على ذلك هو ما تضمنته اتفاقية بروكسل 1969 بشأن آلية التعويض التي يجوز لدولة العلم استعمالها في حالة الممارسة الغير القانونية أو المتعسفة لحق التدخل³

ج- من الضروري على الدولة الساحلية، قبل اتخاذ أي إجراء أن تخطر الدولة الساحلية التي ترفع السفينة علمها⁴، وأن تتشاور مع خبراء مستقلين، إلى جانب إخطار أي طرف من شأنه يتوقع أن تتأثر مصالحه بمثل هذا الإجراء؛ ومع ذلك يجوز في حالة الضرورة القصوى اتخاذ هذا الإجراء فوراً.⁵

د- يستثنى من حق التدخل، السفن العامة، سواء كانت حربية أو مستخدمة لأغراض غير تجارية أي غير تجارية (حكومية) والملاحظ في هذا الخصوص أن اتفاقية أوسلو لمنع التلوث في البحار بواسطة الإغراق من السفن والطائرات لعام 1971⁶ هي وحدها التي تطبق نصوصها على

¹ - تم تحديد عناصر "الحادث البحري" حرفياً في اتفاقية قانون البحار 1982 في نص المادة 221 من الفقرة الثانية .

² - الجدير بالذكر أنه في سابقة توري كانيون، يمكن اعتبار أن تدمير ناقلة النفط الليبيرية من طرف القوات المسلحة البريطانية جواً، يتناسب إلى حد ما مع الخطر الذي داهم سواحلها من جراء النفط المتدفق.

³ - المادة 6 من اتفاقية بروكسل 1969.

⁴ - المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1969 للتدخل في أعالي البحار

- وهو نفسه النص الذي تضمنته المادة 231 من اتفاقية قانون البحار 1982: تخطر الدول على وجه السرعة، دولة العلم أو أية دولة معنية أخرى بأية تدابير تتخذها ضد السفن الأجنبية...

⁵ - عبد السلام منصور الشيبوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص 43.

⁶ - عند مناقشة هذه المسألة في مؤتمر لندن من أجل التوقيع على اتفاقية لندن 1972 للوقاية من التلوث الناجم عن صرف المخلفات الصارة. عارضت الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية بشدة تطبيقها على سفنها الحربية وحتى على سفنها الحكومية والتي تعمل في أغراض غير تجارية. لذلك أخذت الاتفاقية بالاستثناء الذي يشير إلى تطبيقها مع شرط النية السليمة.

السفن التجارية والحربية معا ولكن باستثناء النص على أنه: "ليس في نصوص الاتفاقية ما ينتقص من الحصانة السيادية لبعض السفن بمقتضى القانون الدولي"

و الموقف الذي تبنته اتفاقية بروكسل 1969 من استبعاد تطبيقها على السفن الحربية والحكومية في أعالي البحار، وإن كان بهدف الحماية من التلوث ، يسري في نفس مسار القواعد القانونية التقليدية الواردة في اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار ؛ والتي تقضي بتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية الغير تجارية بحصانة تامة ضد ولاية أية دولة غير دولة العلم¹. وإن كان هذا الموقف محل انتقاد من قبل الفقه، لأنه يضع قيودا على نطاق تطبيق الاتفاقية.

هـ- اقتصر نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل 1969 على الحوادث البحرية التي تحدث في أعالي البحار وتكون سببا في التلوث بالمنتجات النفطية. هذا الموقف الذي تبناه مؤتمر بروكسل كان موضع انتقاد من طرف جملة من الفقهاء؛ على اعتبار أن العرف الدولي يقر لصالح الدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار من أجل احتواء التلوث الناجم عن السفن سواء أكان سببه مواد نفطية أو غير نفطية لأن الضرر الذي قد يصيب البيئة البحرية للدولة الساحلية هو نفسه.²

والمرجح أن لكارثة التلوث البحري الذي تسببت فيه ناقلة البترول (توري كانيون) أثر كبير على اقتصر الاتفاقية فقط على التدخل من أجل حوادث التلوث بالمواد النفطية حيث أن مؤتمر بروكسل 1969 تم انعقاده على ضوء آثار هذه الحادثة الشهيرة. ولذلك اتجه المؤتمر الدولي في لندن تحت اشراف المنظمة الحربية الدولية ، من أجل ابرام اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الناتج عن السفن (اتفاقية ماريول 1973)

كما وافق المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في لندن من 8 أكتوبر إلى غاية 2 نوفمبر 1973 على السماح بالتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالمواد الغير نفطية؛ حيث يخول هذا البروتوكول للدولة الساحلية صلاحية التدخل في أعالي البحار من أجل الوقاية والسيطرة من التلوث الذي ينتج عن حوادث بحرية مخلفا تلوثا بمواد أخرى غير نفطية³. هذه المواد التي تم جردها من طرف جهاز

¹ -المادة 8 و9 من اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار

² -Morin Jacques-Yvan, La pollution des mers au regard du droit international, Colloque e l'académie du droit international "La protection de l'environnement et le droit international" Sijthoffleiden 1975. P 302.

³ -بروتوكول (2 نوفمبر 1973)

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

خاص تابع للمنظمة البحرية الدولية. وعلى العموم فإن هذه المواد تشمل المواد المضرة بصحة الإنسان، وبالحياء البحرية بصفة عامة وكذلك المواد التي تعرقل الاستعمالات المشروعة للبحر. ولم يتم إدراج قائمة الملوثات في البروتوكول وإنما تم وضعها في قائمة للرجوع إليها على سبيل الإرشاد.¹ و الجدير بالذكر أن الدول التي صادقت على اتفاقية بروكسل 1969 لها أن تصبح طرفا في هذا البروتوكول، وبذلك يثبت لها الحق في التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث تؤدي إلى التلوث بمواد غير نفطية.²

ولهذا تعتبر اتفاقية بروكسل 1969 والبروتوكول التكميلي لها 1973 خطوة فعالة في مسار تطور القانون الدولي وتطور حماية بيئة البحرية من مخاطر التلوث. كما تعد اتفاقية بروكسل 1969 استثناء واضحا على قاعدة أساسية في قواعد قانون البحار التقليدي وهي-حرية الملاحة في أعالي البحار-

وعلى العموم فإن الجزء الثاني عشر من الاتفاقية يمكن اسقاطه على نص اتفاقية قانون البحار 1982، المتعلق بتدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الاقليمي ضد سفينة أجنبية للسيطرة على التلوث الناجم عن حادث بحري(المادة 221) والملاحظ من خلال نص المادة أن اتفاقية 1982 اكنفت بإعادة نفس الصياغة الواردة في اتفاقية بروكسل 1969؛ في الجزء المتعلق بتدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الاقليمي من أجل حماية -سواحلها ومصالحها المرتبطة- دون اللجوء إلى استعمال المفهوم الأكثر استقرارا في الممارسات الدولية ويتعلق الأمر بمصطلح-حماية البيئة البحرية-لأن أضرار التلوث في البحر (وخاصة أضرار التلوث النفطي) لا يمكن قياسها بالنطاق الجغرافي وإنما بتأثيرها الايكولوجي والاقتصادي. كما سبق الإشارة إليه من خلال دراستنا-

¹- إن عدم إدراج قائمة الملوثات في البروتوكول ذاته، هي خطوة ايجابية حتى تتمكن مستقبلا الدول من إدراج أي مادة خطيرة يتم استحداثها مستقبلا.

²- عبد السلام منصور الشويبي ، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص43.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

هذا لا ينفي القفزة النوعية التي أحدثتها اتفاقية بروكسل 1969 في تكريس وتنظيم حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار للحد من خطر التلوث بالزيت النفطي، والذي يمكن أن تصل مخلفاته إلى مسافات أبعد من ذلك .

ولذلك من أجل تحسين أداء الدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية عمل المجتمع الدولي على إرساء وتعزيز قواعد دولية عن طريق تضافر الجهود الدولية والتعاون المشترك من أجل القضاء على التلوث البحري بالنفط .

المبحث الثاني: التعاون الدولي للحماية من التلوث بالنفط الصادر عن السفن وعن استغلال عن قيعان البحار والمحيطات.

يرجع تاريخ الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث إلى عام 1926 عندما عقد مؤتمر دولي في واشنطن حضرته 13 دولة بحرية لإقرار اتفاقية دولية خاصة بمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، إلا أن مشروع الاتفاقية الذي أقره المؤتمر لم يدخل حيز النفاذ، ولم يعد النفط المصدر الوحيد للتلوث كما كان عليه الحال عام 1926. بل ازداد تعرض البحر للتلوث من المواد الكيميائية العضوية، والمواد الكيميائية الغير عضوية وعلى الأخص المواد الثقيلة ونفايات المصانع وكذلك المواد المشعة، ولكن يبقى النفط أحد أهم الملوثات التي تصيب سلامة البيئة البحرية لكونه أكبر مصدر للطاقة يتم نقله والتفتيق عليه من طرف الدول. وتلوث البيئة البحرية من جراء تسرب الزيت النفطي يكون إما من السفن وخاصة ناقلات النفط التي باتت تشكل خطرا كبيرا على سلامة البيئة البحرية¹؛ ولقد تم استحداث بعض الأنواع المتخصصة من ناقلات النفط، إحداها هي ناقلة التزويد بالنفط في البحار، وهي ناقلة نفط بوسعها امداد سفينة متحركة بالوقود. فيما تمثل ناقلات المواد الخام المختلطة المركبة ووحدات التخزين الطافية دائمة الرسو نوعين آخرين في منظومة ناقلات النفط القياسية². وإما نتيجة لعمليات استكشاف قيعان البحار والمحيطات واستثمارها. ولأن هذه المشاكل البيئية تتعد أكثر فأكثر في المناطق البحرية التي تتسم بخصائص معينة. فإن ذلك أدى إلى تكثيف الجهود الدولية من أجل إرساء أسس جديدة لنظام قانوني يهدف إلى تأمين حماية أفضل للبيئة البحرية عن طرق التعاون على الصعيد الدولي أو الإقليمي.

و هذا ما سنراه من خلال مطلبين:

المطلب الأول: آليات التعاون الدولي في مجال الحماية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن.

المطلب الثاني: السيطرة على التلوث الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات.

¹-عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية، المكتبة القانونية لدار المطبوعات الجامعية، درنة، 2002. ص8-9.

²-مقال منشور عن شركة ناقلات النفط الكويتية على الموقع: <https://www.kotc.com.kw>

المطلب الأول: آليات التعاون الدولي في مجال الحماية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن.

إن منطق التعاون لمنع الضرر البيئي لا يقل أهمية عن مفهوم الإصلاح أو التعويض، ذلك لأن سياسة السعي إلى المنع أفضل، فكثيرا ما يعجز التعويض عن إعادة الحال إلى ما كان عليه حيث أن هلاك بعض الكائنات الحية من جراء التلوث، هو ضرر يتعذر فيه إعادة الحال إلى ما كان عليه، وبذلك تصبح مسألة منع الضرر البيئي والتعاون بين الدول واجبا على أساس الوقاية خير من العلاج¹

و تتطلب مشكلة الوقاية من التلوث الناتج عن السفن، اتخاذ إجراءات على المستوى العالمي لأن السفن تبحر في كافة أنحاء بحار ومحيطات العالم، وهو ما يدعو إلى عدم اعتماد على الرقابة الإقليمية فحسب، بحيث ما إن تتحقق مخاطر التلوث تصبح المشكلة إقليمية وبالتالي تتطلب إجراء إقليميا تبعا لذلك². وعلى العموم فقد جرت العادة على اعتبار حوادث التلوث البحري كوارث بيئية من شأنها تهديد سلامة المجالات البحرية الخاصة بالدول الساحلية وهو ما جعل التدخل لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة بالأساس قضية وطنية وقضية إقليمية في ذات الوقت.

وتناول مبدأ إلزامية التعاون الدولي باعتباره مبدأ رئيسيا؛ سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي أكدت عليه الصكوك الدولية العامة والخاصة، بالنظر إلى كونه مبدأ ذو طابع إجرائي كان أساس وضع شبكة من القواعد والمعايير الدولية الهادفة إلى الوقاية من التلوث الصادر عن السفن كما منح للمنظمة البحرية الدولية والتي تعد مظهرا من مظاهر التعاون الدولي على المستوى العالمي دورا محوريا في صياغة وتنفيذ هذه القواعد والمعايير الدولية .

ولذلك سنتناول بالدراسة في هذا المطلب:

التعاون الدولي على المستوى الإقليمي كفرع أول.

التعاون الدولي على المستوى العالمي كفرع ثاني.

¹- سعيد سالم جويلي، مواجهة الأضرار البيئية بين الوقاية والعلاج، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص29.

² Gerald Moore, Legal aspects of marine pollution control, in "Marine pollution" ed R. Johnston academic- Press, London, P602.

الفرع الأول: التعاون الدولي على المستوى الإقليمي .

إن ظاهرة التعاون الإقليمي والتي يسميها الأستاذ Pierre Marie Dupuy "القانون الدولي للجوار"¹ و لا شك في أن التعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث ، يمكن أن يحقق أكبر فعالية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية ذلك لأنه لو أمكن حشد الجهود الفردية للدول المختلفة ، في نطاق مجموعات إقليمية متكاملة ،تكون مهمتها الأساسية التعاون والتضامن من خلال تنظيمات مشتركة لحماية البيئة البحرية على امتداد مساحات جغرافية معينة، فإننا نقرب إلى حد كبير من تكريس المنهج الإقليمي واستخدامه بصورة مباشرة لضمان حماية البيئة البحرية من أخطار التلوث التي تهددها.²

والجدير بالذكر أن موضوع التعاون الدولي على المستوى الإقليمي ، قد حظي باستحسان من كثير من الدول ذات المصالح البحرية المشتركة ، حيث مهدت الاتفاقيات الإقليمية أو الثنائية الطريق ؛لتعاون إقليمي أشمل لمواجهة أخطار التلوث بالنفط ،بسبب تسريب أو تصريف الزيت النفطي في البحر أو بسبب مواد ضارة أخرى في الحالات الطارئة.وتدل مجموع الاتفاقيات الدولية الإقليمية التي أبرمت في هذا الصدد ،أن أغلبها تتجه إلى حماية البحار المغلقة والشبه مفتوحة ولعل أبرز تلك الاتفاقيات هي :

1-اتفاقية بون لسنة 1969 لحماية بحر الشمال من التلوث بالزيت النفطي:

هذه الاتفاقية التي وقعتها الدول المشاطئة لبحر الشمال (فرنسا ،ألمانيا الاتحادية،بريطانيا هولندا ،النرويج ،السويد ،بلجيكا و الدانمارك)³

¹ P. M . Dupuy, « Où en est le droit international de l'environnement à la fin du siècle ? », Annuaire du droit de la mer, 1997, p. 875.

² عبد الواحد محمد الفار ،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليه من أخطار التلوث، مرجع سابق ص95.

³ دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 9 أوت 1969 ،والنص المراجع منشور ضمن:

La commission des communautés européennes :Législations communautaires en matière d'environnement
Volume 7; 1ère édition .p72.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

ويتمثل هذا الأسلوب في عقد الاتفاقيات ، في تنظيم تدخل الدول الساحلية المتجاورة لمكافحة التلوث في منطقة بحرية إقليمية محددة ؛حيث يهدف هذا الاتفاق إلى إرساء تعاون إقليمي بين الدول المعنية في مجال مكافحة التلوث النفطي الذي تشهده الملاحة البحرية .

ولقد جرى تقسيم منطقة بحر الشمال إلى أقسام إدارية لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية بحيث تصبح كل دولة مسؤولة عن قسم محدد لتقويم مدى خطورة نسبة التلوث بالنفط المتسرب ؛ واتخاذ الاجراءات الضرورية إزاء ذلك .

ويجوز لأي دولة أن تطلب المساعدة في التخلص من بقع الزيت الطافية والتي يسبب تلوثا لشواطئها ويكون البدء بالدول التي من المحتمل أن تتضرر سواحلها.¹

كما نصت الاتفاقية على بعض القواعد التفصيلية عن كيفية الوقاية،مثل إنشاء مراكز المراقبة والرصد وتبادل المعلومات ...إلى غير ذلك من الوسائل.²

2-اتفاقية كوبنهاجن 1971.

تم عقد اتفاقية من أجل التعاون واتخاذ اجراءات الوقاية من البحار بالزيت ،ضمت أربعة من البلدان الاسكندينية؛وتم ذلك في 16 سبتمبر 1971 و قد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بعد شهر من توثيقها .والدول التي انضمت إلى الاتفاقية هي:الدنمارك ، فلندا ، النرويج ، السويد.

- حيث تعهدت هذه الدول بتبادل المعلومات فيما بينها عند ملاحظة أي بقع نفطية طافية بكمية يمكن لها أن تتجرف إلى سواحل دولة أخرى من الدول الأعضاء في الاتفاقية .ويجري الاخطار عن السفن التي تحمل أعلام تلك الدول وترتكب المخالفات سواء في المياه الاقليمية لأي من تلك الدول أو في المياه المتاخمة لها مباشرة.³

- كما تتعهد الدول الأطراف بتزويد بعضها البعض بالمعدات اللازمة لمعالجة أية تجمعات نفطية في البحر.⁴ ، إلى جانب ضرورة إعلام كل دولة طرف في الاتفاقية الأطراف الأخرى بالمعدات التي

¹ -المادة 7 من إتفاقية بون لسنة 1969.

² - عبد الواحد محمد الفار ،الللتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليه من أخطار التلوث، مرجع سابق ص96.

³ -انظر: المواد 1-6-13 من الاتفاقية.

⁴ -المادة 4 من الفقرة التاسعة من الاتفاقية.

تملكها لمعالجة التلوث بالنفط، كما أنه عليها تزويد الدول الأخرى بخبرتها بالمواد والطرق التي تستخدمها لمعالجة التلوث بالنفط.¹

والجدير بالذكر أنه في اتفاقية كوبنهاغن تم الإشارة إلى اتفاقية بون، حيث يجوز لأي دولة طرف في الاتفاقية أن تطلب المساعدة في مكافحة التلوث بالزيت النفطي الذي يهدد سواحلها أو مصالحها الوطنية من الدول الأخرى الطرف في الاتفاقية؛ ويكون البدء بالدول التي من المحتمل أن تتأثر من جراء هذا التلوث أكثر من غيرها. ويتعين على هذه الدول أن تقدم كل ما في وسعها للمساعدة بما في ذلك التحقيق في المخالفات ضد لوائح الوقاية من التلوث بالزيت، كما يمكن أن تشمل المساعدة، التفتيش على سجلات السفن أخذ عينات من زيت البترول.²

وما يؤخذ على اتفاقية كوبنهاغن 1971 أنها جاءت تكرارا للاتفاقية السابقة (بون) في كثير من نصوصها ولكن بهيكل مختلف الى حد ما. كما أن مظاهر التعاون بين الدول أطراف الاتفاقية لا تمثل التعاون بكل صورته.

ففي نظرنا، التعاون الاقليمي يجب أن يتجاوز حدود التعاون النظري المتمثل في تبادل المعلومات الى التعاون العملي عن طريق صياغة قواعد خاصة بالتدخل لمكافحة التلوث الطارئ بين الدول أطراف الاتفاقية وكذلك يمكن النظر في انشاء مركز اقليمي لمكافحة التلوث مزود بمعدات وأدوات خاصة بمكافحة التلوث في أثناء وقوعه، وهو ما خلت منه الاتفاقية تما

4-اتفاقية هلسنكي لسنة 1974 والخاصة بحماية بحر البلطيق من التلوث:

وقد جاءت هذه الاتفاقية بشكل أكثر تكاملا عما سبقها من الاتفاقيات حيث عالجت هذه الاتفاقية موضوع حماية البيئة البحرية؛ البحر البلطيق من كافة جوانبه، سواءا بالنسبة للماء أو لقاع البحر أو لمصادر التلوث.³

وقد قامت دول منطقة بحر البلطيق بمبادرة ايجابية في 22 آذار سنة 1974 حينما قامت بتوقيع اتفاقية اقليمية فيما بينها لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق من التلوث نظرا لإدراكها للقيم

¹ - المادة 4/ج من اتفاقية كوبنهاغن 1971.

² -المواد 3،7 من اتفاقية كوبنهاغن 1971.

³ - عبد الواحد محمد الفار، اللاتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليه من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 97.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للبيئة البحرية في بحر البلطيق، وأهمية ثرواته الحية لشعوب تلك المنطقة، وكذا إدراكا تلك الدول للأهمية الكبيرة للتلوث المتزايد لمنطقة بحر البلطيق الناجم عن مصادر عديدة مثل تصريف الفضلات من خلال الأنهار والشلالات وخطوط الأنابيب والإغراق ثم العمليات العادية للسفن الى غير ذلك من مصادر التلوث البحري¹.

ووفقا للمادة 11 من الاتفاقية، فإنه على الدول المنضمة لها اتخاذ كافة الاجراءات من أجل التعاون لإزالة التلوث أو التخفيف من آثاره في منطقة بحر البلطيق، وللقضاء بصفة خاصة على التلوث بالزيت النفطي والمواد الضارة الأخرى.

5- اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لعام 1975

تعتبر اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط لعام 1976، أول اتفاقية على الصعيد الدولي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث على نطاق إقليمي، وقد جاءت تجسيدا لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لسنة 1974، والذي يعرف ببرنامج البحار الإقليمية. واهتمت الاتفاقية بجميع مصادر التلوث، وركزت على التعاون بين الدول من أجل رصد ومكافحة التلوث² ولقد شارك في المؤتمر ستة عشر دولة متوسطة وامتنعت دولتان عن الحضور هما ألبانيا والجزائر³. إلى جانب الاتفاقية تم اعتماد بروتوكولين، الأول خاص حماية المتوسط من التلوث الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات 1976؛ والثاني يتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط من بالنفط وغيره من المواد الضارة الأخرى 1976، ثم بعد ذلك تم تبني بروتوكولين آخرين

¹ - يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط-عرض المشكلة-مقالة منشورة في مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 1، كلية الحقوق، الجامعة العربية الأمريكية، جنين فلسطين. 2006 ص 81.

² - عيساوي عبد النور، تكريس مبدأ الحيطة لحماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية برشلونة، مقالة منشورة في مجلة القانون، معهد العلوم القانونية، العدد رقم 6، جوان 2006، المركز الجامعي أحمد زبانة، غيليزان، ص 155.

³ - الدول التي حضرت المؤتمر هي: قبرص، مصر، إسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليونان، لبنان، مالطا، المغرب ليبيا تونس، إمارة موناكو، سوريا، تركيا و يوغسلافيا، إسرائيل.

- وصادقت على اتفاقية برشلونة حتى 15 مارس 1994 إلى جانب الاتحاد الأوربي 21 دولة ولم تصادق على الاتفاقية إلا جمهورية الجبل الأسود (مونتينيقر) وصادقت عليها كل الدول العربية المشاطئة للبحر الأبيض المتوسط.

وهما: بروتوكول حماية المتوسط من التلوث من مصادر برية (أثينا 1980/5/17) وبروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط في 3-4-1982 بجنيف.

ولقد وضعت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، البنية الأساسية لوضع نظام قانوني دولي ضد التلوث في المنطقة، فعلى الرغم من أن الاتفاقية هي نتاج خطة العمل من أجل المتوسط، فإنها تتدرج ضمن حركة دولية لمحاربة التلوث¹.

أما بالنسبة لتعريف التلوث في اتفاقية برشلونة، فتم اعتماد التعريف المعتمد في اتفاقية استوكهولم لعام 1972 حول البيئة، إذ عرفت المادة الثانية من الاتفاقية، التلوث على أنه " هو قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مادة أو أي صنف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثار مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية"

فهذا التعريف العام يشمل جميع حالات التلوث بما فيها : التلوث النفطي الناجم عن السفن أو الناجم عن استكشاف قيعان البحار والمحيطات، وكذلك التلوث الناجم عن الإغراق أو من مصادر برية.

وفيما يتعلق بالتلوث الناجم عن السفن تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير التي تتوافق والقانون الدولي، لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن عمليات التصريف من السفن والتخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته، والتنفيذ الفعال في هذه المنطقة للأنظمة المعترف بها عموماً على المستوى الدولي².

أما بشأن التعاون المتعلق باستغلال قيعان البحار للتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربيته التحتية، فقد نصت الاتفاقية على أن " تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الإفريز القاري وقاع البحر وطبقات تربيته الجوفية والعمل على التخفيف من حدة هذا التلوث ومكافحته"³

¹ Lila Bouali. La protection de la mer méditerranée contre la pollution - le système de ,Thèse de doctorat Barcelone ; Thèse de doctorat, Université de Pais 1- Panthéon- Sorbone, 1980.p. 23.

² - المادة 6 من اتفاقية من اتفاقية برشلونة لعام 1976 .

³ - المادة 7 من اتفاقية من اتفاقية برشلونة لعام 1976 .

إلا أن البعض يرى في هذا الصدد أن الاتفاقية طرأ عليها عيب الإحالة على قواعد القانون الدولي، ذلك لأن القواعد العالمية قد أصبحت عاجزة عن تحقيق الحماية للبيئة البحرية إلا بصورة نسبية، ومما زاد من نسبية الحماية المقررة من هذا المصدر من التلوث هو جعل التدابير الدولية معيارا وسقفا علويا لا يمكن تجاوزه، وهو متنافي مع مبررات وجود المعايير والقواعد الإقليمية. ومع ذلك فإن التوقيع في آن واحد على البروتوكولين (بروتوكول منع تلوث البحر الأبيض المتوسط بواسطة الإلقاء من السفن والطائرات، والبروتوكول المعني بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بواسطة النفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ) والاتفاقية الإطار، يرفع التداخل والغموض الحادث حول احترام القانون الدولي، مع العلم أن البروتوكولين تأخذ بعين الاعتبار القوانين الدولية في هذا المجال¹.

6- البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئء:

اعتمد هذا البروتوكول في نفس التاريخ 16 . 2 - 1976. وبدأ نفاذه في 12 . 2 . 1978 ويهدف إلى حماية الدول الساحلية والنظم الايكولوجية البحرية في منطقة البحر المتوسط من التلوث بالنفط ومواد ضارة ،من ضمن الأحكام التي نص عليها :

على الأطراف أن تتعاون في حالات تلوث البحر المتوسط المحددة في المادة السابعة من الاتفاقية بالنفط ومواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ (مادة 1)

على الأطراف أن تحتفظ بخطط و وسائل لمجابهة حالات الطوارئ بغية مكافحة تلوث البحر بالنفط ومواد ضارة أخرى (مادة 2)

وعلى الأطراف التي تضع وتطبق أنشطة رصد تغطي منطقة البحر المتوسط (المادة 4) وأن تتعاون في استخراج واسترداد المواد الضارة .²

¹ - CHEBLI Liamine ,La pollution en Méditerranée «Aspects juridiques des problems actuels,OPU,Alger

1980,p149.

² - سجل المعاهدات والاتفاقيات الأخرى في ميدان البيئة ، نيروبي . ماي، 1991،برنامج الأمم المتحدة للبيئة في دورته الواحد والعشرين ،ص192 -193.

ويجوز لأي طرف من الأطراف يحتاج إلى المساعدة لمكافحة التلوث بالنفط، أو بالمواد الضارة الأخرى التي تعرض سواحلها للتلوث أن يطلب المعونة من الدول الأخرى الطرف في البروتوكول أو من المركز الإقليمي لمكافحة التلوث بزيت البترول في البحر الأبيض المتوسط.

7- اتفاقية الكويت لحماية وتنمية البيئة البحرية والمناطق الساحلية لعام 1978 .

إدراكا من دول منطقة الخليج العربي بأن تلوث البيئة البحرية في المنطقة بالزيت والمواد الضارة أو السامة الأخرى الناجمة عن للأنشطة البشرية في البر والبحر، ووعيا من تلك الدول لأهمية التعاون وتنسيق العمل على أساس إقليمي بهدف حماية البيئة البحرية للمنطقة لصالح جميع الأطراف المعنية والأجيال المستقبلية، أبرمت تلك الدول اتفاقية فيما بينها بتاريخ 23 نيسان عام 1978 .¹

وقد دخلت حيز النفاذ في أول جويلية عام 1989 تنطبق هذه الاتفاقية على البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي، والتي تتضمن مياه البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، و الجرف أو الامتداد القاري وأعلى البحار، وتسرى أحكامها على السفن والطائرات التي تمتلكها الدول الأطراف باستثناء السفن والطائرات الحربية، وأيضا التي تستخدمها الدولة في خدمة حكومية غير تجارية، وتسرى أيضا على جميع السفن والطائرات المملوكة للأشخاص، ولا تسرى أحكامها على المياه الداخلية وهي المياه التي تقع بين الشواطئ وخطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي،² وقد جاءت هذه الاتفاقية نتيجة أعمال المؤتمر الأول بين الدول الثمانية المطلة على الخليج العربي في الفترة من 15 - 23 أبريل 1978.³

وقد وضعت هذه الاتفاقية تحت عدة اعتبارات هامة منها أن الدول المطلة على الخليج العربي هي أكبر الدول التي تمد العالم الخارجي⁴ بأهم مصادر الطاقة وهو النفط؛ و أن الخليج من البحار شبه المغلقة، حيث لا منفذ له على المحيط الهادى إلا فتحة مضيق هرمز . هذا فضلا عن تموقع

¹- يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط، مرجع سابق، ص 82.

²- السيد مصطفى أحمد أبو الخير ، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 316.

³- هذه الدول الثمانية هي: السعودية والعراق و الكويت والإمارات العربية المتحدة ، والبحرين وعمان وإيران وقطر.

⁴-أحمد عبد الكريم سلامة ، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية في الاتفاقية الخليجية 1978، مقالة منشورة في مجلة

التعاون التي تصدر عن مجلس التعاون لدول الخليج العربي 1993، العدد 32، ص 119.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

العديد من المدن المتوسط على سواحلها ، وهو ما يثبت حجم وخطورة مصادر التلوث الأخرى التي يتعرض لها.

و تعمل الدول الأطراف على حماية البيئة البحرية لمنطقة الخليج العربي من التلوث بإتباع أسلوبين هما :

-الأسلوب الفردي : و ذلك عن طريق الإجراءات التي تتخذها الدول فرادى لمكافحة التلوث و متابعة معدلاته و مصادره و تطوير وسائل مكافحته

-الأسلوب الجماعي : و يكون عن طريق التعاون الإقليمي و العالمي لتحقيق أغراض الاتفاقية في المجالات العلمية و التكنولوجية . كما تقع مسؤولية تنفيذ أحكام الاتفاقية على عاتق الدول الأطراف و يتم ذلك بطريقتين ؛إما عن طريق وضع القوانين و اللوائح و الإجراءات الوطنية اللازمة لوضع أحكام الاتفاقية موضع التطبيق أو إنشاء الأجهزة المؤسسية المتخصصة اللازمة لمتابعة تنفيذ أحكامها.¹

إن من أصاغوا اتفاقية الكويت قد ساروا شوطا كبيرا في تنسيق الجهود لمكافحة التلوث البحري عن طريق إنشاء مركز بحري للطوارئ والمساعدة المتبادلة بمقتضى بروتوكول الكويت ذاته ،أما نطاق التطبيق فهو مكافحة التلوث من زيت البترول والمواد الضارة الأخرى ، وقد ترك احتمالات التعاون في عمليات مكافحة التلوث لتصديق المجلس الاقليمي للمنظمة² ؛ في حين أن اتفاقية برشلونة أحالت هذه المسألة على حكومات الدول.

ومن جملة الاتفاقيات الأخرى التي تحد من التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى في البحار الإقليمية في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة؛ ما يتعلق بسواحل منطقة غرب ووسط إفريقيا³

¹- رياض صالح أبو العطاء ، دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية مصر ، 2008 ، ص 122-123.

²-والمقصود هنا بالمنظمة : برنامج الامم المتحدة للبيئة و والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية على التوالي.

³- اتفاقية أبيدجان بشأن التعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة غربي و وسط إفريقيا بتاريخ 23 مارس 1981 والتي أرفق بها البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة. بروتوكول أبيدجان 23 مارس 1981 .

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

والمنطقة الساحلية لجنوب شرق المحيط الهادي، والبحر الأحمر وخليج عدن. ومنطقة الكاريبي الكبرى والمنطقة الساحلية لشرق إفريقيا ومنطقة جنوب المحيط الهادي ومنطقة البحر الأوسط.¹

وبهذا فقد مهدت هذه الاتفاقيات الإقليمية الطريق أمام إقامة تعاون جهوي فعلي لمكافحة أخطار التلوث البحري عندما يترتب عن ذلك خطر شديد أو وشيك يهدد سلامة البيئة البحرية عند تسرب كميات كبيرة من النفط أو من المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية ضمن منطقة بحرية محددة. فشعور الدول الأطراف في هذه الاتفاقيات الإقليمية بإمكانية حدوث الحالات الطارئة التي تسبب تلوثا خطيرا بالمواد النفطية أو بالمواد الضارة الأخرى ، وما ينطوي على ذلك من أضرار تلحق بسواحل الدول المشاطئة للمنطقة البحرية ، والمصالح المرتبطة بها ونظامها الايكولوجي ؛ لهذا

¹ - اتفاقية ليمبا بشأن حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية لجنوب شرقي المحيط الهادي بتاريخ 12 نوفمبر 1981 والتي أرفق بها اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة التلوث بالنفط وبمواد ضارة أخرى في حالات الطوارئ ليتم بعد ذلك تميم هذا الأخير بمقتضى بروتوكول تكميلي موقع بكيتو بتاريخ 22 جويلية 1983 .

⁻ اتفاقية جدة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن بتاريخ 14 فيفري 1982 والتي ألحق بها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة (بروتوكول جدة 14 فيفري 1982)

⁻ اتفاقية قرطاجنة المتعلقة بحماية وتنمية البيئة البحرية لمنطقة الكاريبي الكبرى بتاريخ 24 مارس 1983 والتي ألحق بها البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة حالات تسرب النفط في منطقة الكاريبي الكبرى. (بروتوكول قرطاجنة 24 مارس 1985)

- اتفاقية نيروبي بشأن حماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية لمنطقة شرقي إفريقيا بتاريخ 21 جويلية 1985 و التي أرفق نصها الأساسي بالبروتوكول الخاص بالتعاون لمكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ في منطقة شرق إفريقيا (بروتوكول نيروبي 21 يونيو 1985)

⁻ اتفاقية نومييا بشأن حماية الموارد الطبيعية والبيئة البحرية في منطقة جنوب المحيط الهادي بتاريخ 25 نوفمبر 1986 التي ألحق بها البروتوكول المتعلق بالتعاون لمكافحة التلوث في حالات الطوارئ في منطقة جنوب المحيط الهادي (بروتوكول نومييا 25 نوفمبر 1986)

⁻ اتفاقية بوخارست لحماية البيئة في البحر الأسود بتاريخ 25 أبريل 1992 .

قررت هذه الدول اعتبار أن مكافحة هذا النوع من التلوث البحري يتطلب تعاوناً إقليمياً بين جميع الدول الساحلية وما يقتضيه ذلك من اتخاذ تدابير مشتركة وفعالة لمواجهة لها، من هنا فهي تدرك أن التدابير المناسبة لمواجهة حالات التلوث الطارئ يجب أن تركز على أسس وطنية وإقليمية لمعالجتها بطريقة شاملة لصالح المنطقة البحرية ككل .

وبهذا أصبحت فكرة التعاون الدولي الإقليمي ركيزة أساسية لضمان تطبيق الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، مقابل ما تفرضه الظروف الدولية، وهو ذاته الالتزام الذي يحدد الواجبات والذي يتم تكريسه عن طريق التعاون على المستوى العالمي.

الفرع الثاني: تعزيز التعاون الدولي على المستوى العالمي

يعتبر التعاون على المستوى العالمي أحد الضمانات الهامة لتطبيق وتنفيذ أحكام الالتزام ، ذلك لأن الالتزام بما يليه من مسؤوليات على عاتق الدول الأطراف ، هو أمر لا يمكن تحقيقه إلا من خلال التعاون بين الدول¹. ولذلك فقد ساهمت تلك الممارسة الاتفاقية المتبعة بغرض تسيير عمليات مكافحة التلوث الناتج عن الحوادث التي تتعرض لها السفن، وتحديد التدابير الضرورية للتعاون على تنفيذها من أجل الحد من الأضرار التي تهدد البيئة البحرية.²

ويعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة من الولايات المتحدة وبريطانيا في عام 1926، وحضره كل من بلجيكا و الدنمارك واسبانيا وفرنسا وإيطاليا و هولندا و اليابان والنرويج و البرتغال والسويد، أول خطوة تجسد طريق الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية.

حيث طرح في هذا المؤتمر الجوانب الفنية للمشكلة، و جرى تبادل وجهات النظر حول طبيعة هذه المشكلة و أسبابها ومظاهرها المختلفة بهدف التوصل الى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها اتفاق دولي يكفل مواجهة هذه المشكلة . و تركز البحث حول عدد من المحظورات والالتزامات بهدف المحافظة على الصالح العام للمجتمع الدولي ككل . أين تم التوصل بالفعل الى اقرار مشروع اتفاقية

¹ - عبد الواحد محمد الفار ، اللاتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليه من أخطار التلوث، مرجع سابق ص100.

² - محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص283 .

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

دولية انطوت على جوانب تفصيلية وفنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بالزيت النفطي، وحددت المسؤولية في حالة الانتهاك؛ غير أن الدول لم توقع ولم تصادق على هذه الاتفاقية وبالتالي لم تدخل حيز التنفيذ.¹

وبالرغم من ذلك فقد لفت هذا المؤتمر الانتظار لخطورة التلوث الذي يصيب البيئة البحرية. حيث التزم طوعيا مالكي السفن البريطانية ببعض نصوص مشروع الاتفاقية، وخاصة بالجزئية المتعلقة بالمسافة الممتدة إلى خمسين ميلا بحريا، كمنطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على النفط، وتبعهم في هذا مالكي السفن في الولايات المتحدة الأمريكية وهولندا والسويد والنرويج وبلجيكا. وهو ما دعت إليه كذلك بعض اتحادات ملاك السفن في عدد من الدول الأخرى من أجل اتباع نفس النظام.²

و تعود المبادرة الأولى المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط الى ما بعد الحرب العالمية الأولى، حيث أدى مؤتمر الأمم المتحدة للبحار الذي عقد عام 1948 الى إنشاء المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات (إمكو) ومقرها في لندن، لكي تقوم بوضع نظام للتعاون بين الحكومات في ميدان التنظيم الحكومي والممارسات المتعلقة بالمسائل الفنية، ولتشجيع تبني أعلى مستوى من المعايير والمقاييس العلمية في مجال المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية والكفاءة³. و قد كان الهدف من تأسيسها هو تأمين السلامة في البحار، و ليس منع تلوث هذه البحار من السفن، و قبل أن يدخل اتفاق تأسيس هذه المنظمة حيز النفاذ ظهرت مشكلة تلوث البحار بالزيت الناجم عن السفن، فتم عقد اتفاقية لندن لعام 1954 بشأن منع تلوث البحار بالزيت، ثم إحالة تطبيق هذه الاتفاقية إلى المنظمة الدولية للبحار عندما بدأت في العمل عام 1959، فأصبحت هذه المنظمة لا تهتم بسلامة البحرية فقط و إنما بمنع تلوث البحار، و يقتصر عمل هذه المنظمة إلى حد كبير على النواحي التقنية المشار إليها في عدد كبير من الاتفاقيات. ومن جملة هذه الاتفاقيات التي تبرز مظاهر التعاون الفعلية بين الدول للحد من التلوث البحري :

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة. 1989 ص 445-446.

² - صالح عطية سليمان العرجومي، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، 1980، ص 448.

³ - يوسف محمد عطاري، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط، مرجع سابق، ص 77-78.

1. اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيت النفط في البحار لعام 1954:

لم تكن اتفاقية لندن 1954 هي أول اتفاقية دولية لمكافحة التلوث البحري على المستوى العالمي حيث سبقتها اتفاقيتان لم يكتب لهما النجاح؛ وهما اتفاقية 1926-السابق ذكرها-وكذلك مشروع اتفاقية 1935 لمنع تلوث البحر بالزيت ، وقد كانت تحت إشراف عصبة الأمم المتحدة .والتي لم تدخل هي الأخرى حيز التنفيذ بسبب اندلاع الحرب العالمية الثانية .¹

ولقد انعقد بلندن في الفترة من 26 أبريل إلى 12 ماي 1954 مؤتمر دولي لاحتواء مشكلة التلوث البحري بالنفط، على إثر مناقشات المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام 1950 بشأن تزايد حالات التلوث البحري الناتج عن تسريب البترول من السفن وغيرها، وقد أسفر هذا المؤتمر عن اتفاقية لندن لعام 1954، ودخلت حيز النفاذ في 26 ماي 1954، وقد طرأت على هذه الاتفاقية عدة تعديلات بناء على اقتراحات المنظمة البحرية الدولية .

و تهدف هذه الاتفاقية و تعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيت البترول و ذلك بتحديد مناطق معينة يحظر التصريف العمدي للزيت و مخلفاته فيها.

وتسري أحكام الاتفاقية على السفن المسجلة والسفن التي تحمل جنسية دول متعاقدة وغير المسجلة.² في إقليم أي من الدول الطرف في الاتفاقية ،تسري أيضا على سفن الدول الغير موقعة بشرط ألا تقل حمولتها على 150 طن. وقد وضعت هذه الاتفاقية قواعد موضوعية بخصوص تفريغ النفط في مياه البحر و شروطه ،و قررت أن أي تفريغ على خلاف أحكامها يعد جريمة يعاقب عليها القانون وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ ،أو قانون دولة العلم.³

وقد اشتملت أحكام الاتفاقية بشأن تفريغ البترول في البحار ،حيث نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على حظر تفريغ الزيت أو المزيج الزيتي في البحار إلا في حالتين :

الأولى: ويقصد بالتفريغ بشروط أن المادة الثالثة من الاتفاقية ، أجازت للسفن وناقلات البترول إلقاء النفط ومشتقاته ، والناتج عن حركة السفن و الناقلات الاعتيادية سواء من المحركات أو مياه الاتزان⁴

¹-محمد توفيق سعودي ، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه،دار الأمين، القاهرة ،2001،ص6.

²-.Sonia Zaid,Prichard, Oil pollution ,Croom Helm,london,1987,p122.

³-المادة 6 من اتفاقية لندن لعام 1954.

⁴-المادة 3 من الاتفاقية.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

على ألا يزيد الإلقاء عن 60 لتر لكل ميل واحد، و ألا يتجاوز النفط الملقى في الرحلة من مياه الاتزان نسبة جزء من خمسة عشر ألف جزء من سعة الحمولة للناقلة¹ في حين قررت المادة الثالثة /أ. يحظر تفريغ الزيت أو المزيج الزيتي من السفن غير الناقلات ؛ إلا وفقا للشروط التالية :-أن تكون السفينة في عرض البحر وتسير فعليا.
-ألا يتجاوز معدل الإلقاء للزيت أو مشتقاته 60 لترا للميل الواحد.
-وأن يتم الإلقاء على أبعاد مسافة ممكنة من البر.

وفي عام 1962 عقد مؤتمر لاحق حول منع تلوث البحر بالنفط لتعديل اتفاقية لندن لعام 1954 وكانت التعديلات الأساسية في الاتفاقية قد ركزت على عدد من المسائل أهمها توسيع المناطق المحظور تصريف النفط فيها، وحظر تصريف المزيج الزيتي في أي مكان في البحر من قبل ناقلات النفط الجديدة التي تبلغ حمولتها الاجمالية (20) ألف طن أو أكثر.²

وفي اكتوبر عام 1969 اتفق على اجراء 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 ، وهذا التعديل الذي حرم على الناقلات القاء الزيت والمزيج في أي مكان من البحر.³

وفي عام 1971 تم الاتفاق أيضا على اجراء بعض التعديلات، كان أحدها يهدف الى حماية ما يطلق عليه اسم(Great Barrier) (الحاجز الكبير)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، فان معظم مالكي السفن والناقلات المتعاقدين لديهم الرغبة في الوفاء بهذه الشروط على أساس اختياري⁴.

¹ - المادة 3، فقرة ب.من الاتفاقية.

² - أصبحت هذه التعديلات سارية النفاذ اعتبارا من 18 ماي 1976 ، وقد تمت المصادقة على هذه التعديلات من قبل 53دولة.

³ - ويستثنى من ذلك :الناقلات في أثناء سيرها شرط أن تبتعد عن الشاطئ (50) ميلا على الأقل، وألا يتجاوز النفط الملقى 60 لترا في الميل الواحد بحيث لا يتعدى اجمالي ما ألقى في أثناء 15000 جزء من قدرة الحمولة الكلية .

⁴ - محمد عطاري،القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط ،مرجع سابق ،ص78.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

و يبقى هدف اتفاقية لندن 1954 هو مكافحة التلوث البحري بالزيت النفطي ،و ذلك من خلال تحديد مناطق معينة يمنع التصريف العمدي للزيت فيها.¹

2. اتفاقيات جنيف لأعالي البحار 1958:

إن تدهور البحار و المحيطات باعتبارها أهم مصادر الثروة الطبيعية بسبب التلوث ،و كثرة النزاعات بين الدول بشأن حقوقها في البحار ،هو ما دفع الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار في جنيف عام 1958 ،و قد انتهى المؤتمر إلى اقرار أربع اتفاقيات دولية في 1958/04/29 وهي:

1-اتفاقية جنيف للامتداد القاري.

2-اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار.

3-اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة.

4-اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد و المحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار.

إن الاتفاقيات السابقة قد قامت بتقنين القانون الدولي للبحار أكثر من معالجتها لتلوث البيئة البحرية ،وقد لاحظ أعضاء المؤتمر أن أعالي البحار هي أكثر المناطق تعرضا للتلوث لأنها لا تخضع لسيادة أي دولة ، وقد أوجبت اتفاقية أعالي البحار في المادة 24 منها على الدول سن لوائح للسفن لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنابيب البترول .² كما يجب على الدول الأطراف في الاتفاقية وضع اجراءات لمنع التلوث الاشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة الأخرى.³

رغم أن اتفاقيات جنيف الأربع تمثل قواعد القانون الدولي التقليدي للبحار ، إلا أنها لم تتضمن نصوص تستحق الدراسة في مجال مكافحة التلوث البحري ،لأنها مجرد إشارة لضرورة النهوض بقواعد القانون الدولي للبحار كي يواكب التطورات التي ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحري.وكذلك من أجل حث الأطراف على ضرورة التعاون المشترك لاحتواء خطر التلوث.

¹ - رياض صالح أبو العطاء ، دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة، مرجع سابق ص111.

² - السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية، مرجع سابق، ص310-311.

³ -المادة 25 من ذات الاتفاقية.

3-اتفاقيتي بروكسل 1969:

حيث دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل ، لتدارك عيوب اتفاقية لندن عام 1954 ، وذلك بسبب عدم كفايتها لمواجهة حالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار، ولوضع قواعد قانونية دولية من أجل التعاون الدولي في مجال مكافحة التلوث البحري. و نتج عن هذا المؤتمر إقرار اتفاقيتين:

الاتفاقية الأولى : هي الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط ، والمعروفة باسم اتفاقية بروكسل لعام 1969 (وقد سبق دراستها في المطلب)
الاتفاقية الثانية: الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969 في بروكسل و دخلت حيز التنفيذ سنة 1975 ، و لقد ألزمت الاتفاقية السفن الناقلة للزيت و التي تتعدى حمولتها 2000 طن بالتأمين الإجباري¹، و تستهدف هذه الاتفاقية ضمان تقديم تعويض عادل لأولئك الأشخاص المضطربين من التلوث النفطي الناجم عن تسرب النفط من السفن .وتطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث التي تصيب الاقليم بما في ذلك البحر الاقليمي للدول الأطراف في الاتفاقية ،كما تطبق أيضا على التدابير الوقائية المتخذة لمنع مثل هذا الضرر أو التقليل منه. (وسنتناولها بالدراسة المفصلة في الباب الثاني الخاص بالمسؤولية)²

4. اتفاقية بروكسل 1971

أعدت المنظمة البحرية الدولية اتفاقية خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت في بروكسل عام 1971 بمعاونة اللجنة البحرية الدولية ، و لم تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ إلا في سنة 1978 ، و تدور هذه الاتفاقية أساسا حول تعويض ضحايا خطر التلوث الناتج عن نقل الزيت و تحقيق التعاون والتضامن بين الدول من أجل تحمل عبأ الأضرار التي يخلفها هذا النوع من النقل.³

¹-محمود جاسم نجم الراشدي ، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، مصر 2014،ص 182.

²-أنظر :المادة الثانية من الاتفاقية.

³- محمود جاسم نجم الراشدي ، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة ،مرجع سابق،ص 181.

5. اتفاقية ماريبول لمنع التلوث من السفن لعام 1973

أقرت هذه الاتفاقية في 2 أكتوبر سنة 1973 في المؤتمر الدولي حول التلوث البحري الذي عقد في لندن وفتح باب التوقيع عليها سنة 1974.¹ حيث تبين للمنظمة البحرية الدولية أن اتفاقية لندن لعام 1954 ، وما طرأ عليها من تعديلات لم تعد صالحة لمواجهة التلوث البحري ، بسبب زيادة كميات النفط المنقول عبر البحار ، و بسبب تطور مفهوم حماية البيئة البحرية. و تعد هذه الاتفاقية من أهم و أشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه. و تسري أحكام هذه الاتفاقية على:

* كل أنواع التلوث سواء كان سببه النفط أو غيره من المواد الضارة.

* كل أنواع السفن سواء كانت ناقلات أو غيرها. و تشمل هذه الاتفاقية بروتوكولين و خمسة ملاحق²

والجدير بالذكر أن الملحق الأول المتعلق بالوقاية من التلوث بالنفط ، هو النص الأكبر حجماً³ والأكثر شمولية ، مقارنة مع الملاحق الأخرى التي تضمنتها الاتفاقية.⁴

و الملاحظ على الصعيد العملي ، الإقبال الكبير للدول على المصادقة على اتفاقية ماريبول

والتي عمدت إلى إدراج قواعدها ضمن نظامها القانوني الداخلي من خلال إقرار تشريعات وطنية مستلهمة من أحكامها.⁵

وبهذا فإن قواعد ماريبول 1973-1978 تشكل العمود الفقري للنظام القانوني الحالي في ميدان الوقاية من التلوث بالسفن ، ويتعلق الأمر بشبكة من القواعد والمعايير الدولية ذات النطاق الواسع ، هدفها

¹ محمد عطاري ، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط ، مرجع سابق ، ص 80.

² رياض صالح أبو العطاء ، دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة ، مرجع سابق ص 213.

³ يشمل هذا الملحق 25 لائحة (règlements 25)

⁴ -6, p. Reflets de L'OMI, Octobre 1998,

مشار إليه في: محمد البراز ، حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق ، ص 166 .

⁵ تبنت دول العالم في الاتفاقية التي تعالج مختلف أبعاد منع التلوث من الوقود والمواد الكيميائية و المواد الخطرة والمجاري والنفايات .- أما بالنسبة بروتوكول ماريبول لسنة 1978 فتولد نتيجة وقوع عدد من حوادث ناقلات النفط.

دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 1983/10/2 . وقامت الدول بتعديلها سنة 1978 . ثم تعديلها عام 1997 و عام 2005 أيضا. وقد تبنت الاتفاقية 150 دولة .

القضاء على التلوث المتعمد للبيئة بسبب المواد النفطية والمواد الضارة الأخرى التي تلقي بها السفن في البحر.¹

وبذلك فإن الممارسة الاتفاقية التي تولدت عنها قواعد ماريول ما هي إلا ثمرة للجهود الدولية الجماعية من أجل التعاون المتبادل على إيجاد حلول مناسبة لمختلف مظاهر التلوث البيئي وعلى رأسها التلوث البحري بالنفط.

6. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

لقد تمخض المؤتمر الثالث لقانون البحار عن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حيث أولت الاتفاقية اهتماما خاصا بمشكلة حماية البيئة البحرية من التلوث.² تعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية و الدبلوماسية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية و التي دعت إلى تكثيف جهود الدول الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري ، و تظهر أهميتها من خلال عدد الدول و المنظمات المشاركة فيها بالإضافة إلى القرارات والتوصيات التي انبثقت عنها. ولقد اهتمت الاتفاقية بحماية البيئة البحرية من التلوث في جزئها الثاني عشر ،حيث جاء في المادة 192"أن تلتزم الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" كما نصت الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي على المستويين العالمي و الاقليمي من أجل وضع المعايير والقواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث³.وقد أكدت الاتفاقية على ضرورة عدم الاخلال بالتزاماتها الدولية الأخرى بموجب اتفاقيات أو معاهدات دولية في مجال حماية البيئة .⁴

7.الاتفاقية الخاصة بالاستعداد والاستجابة والتعاون في حالة التلوث النفطي والبروتوكول التابع لها عمدت المنظمة البحري الدولية على إبرام هذه الاتفاقية في 30 نوفمبر 1990 ،والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 ماي 1995.⁵ والهدف منها هو تسهيل التعاون الدولي والمساعدة المشتركة للاستعداد والاستجابة لحالات التلوث النفطي الكبرى التي تهدد البيئة البحرية، وحدود السواحل ولتشجيع

¹-محمد اليزاز، حماية البيئة البحرية ،مرجع سابق ،ص 170.

²-عصام نور ، الإنسان والبيئة في عالم متغير،مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية، 2003 ،ص 142 .

³- المادة 197 من اتفاقية قانون البحار.

⁴- المادة 237 من الاتفاقية.

⁵- OMI:Convention international de 1990 sur la préparation ,la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Londres,1991.

الدول على تطوير والحفاظ على إمكانية الاستجابة السريعة لحالات الطوارئ الناتجة عن التلوث النفطي، بحيث ينبغي على الدول الأطراف التبليغ عن حالات التلوث الناتجة عن السفن ووحدات البناء القريبة من الشواطئ والموانئ البحرية، والمنشآت النفطية. إلى جانب وضع أنظمة وطنية من أجل الاستجابة لحالات التلوث الطارئة على المستويين الوطني والإقليمي وأن تتعاون في المسائل الفنية وفي نقل التكنولوجيا.

إلى جانب هذا فقد انعقد في لندن مؤتمر في شهر مارس 1990 تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية أين توصل المؤتمرين إلى إبرام بروتوكول ملحق بالاتفاقية من أجل التحضير والمكافحة والتعاون في ميدان التلوث بالمواد الضارة والخطيرة.¹

والجدير بالذكر أن اتفاقية لندن 1990 وبروتوكولها قد أضفيا بعدا عالميا في ميدان التعاون الدولي في مجال مكافحة التلوث بالنفط والمواد الخطيرة .

وعلى العموم فإن الملاحظ عند معاينة القواعد الدولية لمكافحة التلوث البحري بالنفط؛ سواء أكانت هذه القواعد ذات نطاق إقليمي أو عالمي، فإنه يوجد الكثير من التشابه في تنظيم وتحديد التدابير الضرورية للقضاء واحتواء الأضرار التي تهدد السلامة البيئية البحرية إما من ناحية الجانب الوقائي أو من ناحية التدخل الفوري أثناء حدوث الفعل الملوث.

المطلب الثاني: السيطرة على التلوث الناتج عن استغلال قيعان البحار والمحيطات

إن للتقدم العلمي الكبير في ميدان استكشاف واستغلال ثروات أعماق البحار، دور كبير وراء تزايد الطلب والاتجاه نحو التنقيب عن مصادر الطاقة، وهو ما أدى إلى تكثيف أنشطة استكشاف واستغلال الثروات المعدنية الموجودة في قاع البحار، خاصة الاهتمام بالتنقيب عن مادة النفط، والتي بدورها تؤدي إلى التلوث الناتج عن الحوادث البحرية التي تقع في أرضة الحفر في البحار. حيث

¹ - إن هذا البروتوكول جاء تحت وطأة الحادث البحري الذي تعرضت له الناقله الكيميائية الإيطالية "levoli Sun" عام

تتراوح نسبة تلوث البحار الناتجة عن أعمال الحفر إلى ما بين 2% إلى 6% من نسبة التلوث الإجمالي للبحار.¹

ونظرا لأن تلك الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في استغلال مواردها الطبيعية، فقد ربطت اتفاقية الأمم المتحدة 1982 بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها حيث نصت في المادة 193 على أن: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية وفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها."² وعليه فإنه فقد تعين على الدول أن تضع القوانين والتشريعات الوطنية وكذا المساهمة في التعاون المتبادل عن طريق تكثيف الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الناشئ عن هذه الأنشطة والسيطرة عليه.

وللوقوف على هذا فقد ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين كالآتي:

الفرع الأول: النظام القانوني النافذ الذي يحكم التلوث الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات.

الفرع الثاني: الجهود الحديثة المبذولة بغية السيطرة على التلوث الناجم عن أخطار الاستغلال .

1- يقدر الإنتاج العالمي من البترول الناتج من مناطق قاع البحار بما يعادل 40 من الناتج السنوي العالمي ، وقد بلغ عدد الدول التي تقوم باستكشاف واستغلال البترول والغاز الطبيعي في تلك المناطق الأكثر من 65 دولة يمتد نشاطها ابتداء من بحر الشمال الى سواحل الهند الغربية وساحل البرازيل وجنوب بحر الصين والقطب الشمالي ومن المتوقع أن تزداد نسبة الناتج البترولي الكلي العالمي قبل نهاية هذا القرن أكثر من نصف الناتج الحالي.

²- عبد الواحد محمد الفار ، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، مرجع سابق، ص36.

الفرع الأول: النظام القانوني النافذ الذي يحكم التلوث الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات.

من بين فئات التلوث المختلفة التي تتعرض لها البيئة البحرية، لم يثر التلوث الناجم عن استغلال واستكشاف قاع البحر حتى الآن اهتمام المؤلفين وكذا في تطبيقات الاتفاقيات الدولية وهذا راجع من جهة أن هذا التلوث أقل أهمية من ناحية الاستمرارية بالمقارنة مع التلوث الناجم عن المصادر الأخرى. (أي أنه نادرا وما يشهد الوسط البيئي البحري هذا النوع من التلوث) ومن ناحية أخرى الاهتمام الواسع الذي تتلقاه هذه الأنشطة في مجال النفط في الوقت الحالي الذي يشهد أزمة طاقة، وهو ما يفسر كذلك قلة الاهتمام والتنظيم حتى الآن للتلوث الناجم عن هذه الأنشطة.¹ وبالنسبة لنشاطات التنقيب لاستكشاف النفط ، فإنها تجري حاليا في أعماق كبيرة جدا من الجروف القارية وفي أعماق البحار الشبه المغلقة ، حيث تمثل نسبة النفط المكتشف في العالم حاليا 25 % من النفط المقدم في العالم .

لذلك فقبل التطرق إلى الموضوع ، لابد من أن نتبين حجم هذه النشاطات وتأثيراتها الضارة على البيئة البحرية ، من أجل إقامة نظام قانوني فعال يهدف إلى السيطرة على تلك النشاطات .

1- حجم الأضرار التي يسببها استكشاف قيعان البحار واستثمارها.

إن الدور الأساسي الذي يلعبه النفط في الحياة الاقتصادية ، هو أحد الأسباب التي جعلت هذه المادة تحتل الصدارة في قائمة مصادر الطاقة ؛ ويتوقع الخبراء أن الاحتياطي الذي تحويه اليابسة لن يكون كافيا لسد احتياجات الدول ، وهو ما سيدفع إلى الاستثمار الضخم من خلال نشاطات استخراج النفط والغاز من قيعان البحار.²

ويمكن تحديد طريقتين لاستخراج النفط من قاع البحار :

¹ - Tullio Treves, La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international, AFDI(Annuaire Francais du droit international), Année 1978, Volume 24, Numéro 1, p 827-828.-

² - في أوائل شهر جانفي 2018، أعلن وزير الداخلية الأمريكي "ريان زينكي" أن أكثر من 90 % من الجرف القاري الخارجي في المناطق الفيديرالية البحرية متاح الآن لاكتشاف وتطوير التنقيب البحري. وأشار زينكي في بيان رسمي أن خطة هذا الاكتشاف الجديدة ستحقق التوازن بين حماية السواحل وتحقيق "هيمنة الطاقة" في الوم. أ. ، إلا أن علماء البحار يقولون أن هذا التوازن -الذي تكلم عنه الوزير- قد اختل بالفعل ، وأن فتح المزيد من المناطق للتنقيب يعني مزيدا من الاضطراب للنظم البيئية البحرية ، وزيادة مخاطر التسربات النفطية.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

أولاً: استخدام الطريقة الغير مباشرة، ويتم ذلك عن طريق الحفر من الشاطئ إلى اليابسة. وتستخدم هذه الطريقة عادة من أجل الوصول إلى النفط القريب من الشاطئ.

ثانياً: و هي الطريقة المباشرة ويتم ذلك عن طريق انشاء الجزر الاصطناعية سواء الثابتة أو العائمة. ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار عند مجرد التقيب والبحث عن النفط ومشتقاته، بل يتعدى ذلك ليشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى:

* إنشاء المحطات البحرية لخدمة حاملات النفط العملاقة التي تحمل المواد النفطية والكيماوية أو غيرها من المواد الخطرة الأخرى.

* إقامة مستودعات التخزين .

* مد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي .

* استخدام حركة المد والجزء والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية .

* استخراج المعادن كالرصاص والقصدير وغيرها الأنشطة التي من تعد مظهرا من مظاهر التقدم التكنولوجي.¹

وهنا يمكن تحديد نوعين من الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

أولاً: وهو التلوث الناجم عن استخدام المتفجرات في الكشف عن البترول واستخراجه مثل الديناميت وهذه التفجيرات تحدث اهتزازات وغبارا في منطقة الانفجار وانشقاقا في صخور القاع، هذا ما يؤثر على الأحياء البحرية القريبة من منطقة الانفجار.

ثانياً: ما يقع من تسرب البترول من الآبار، وهذا النوع يحدث عن طريق الحوادث غير المتعمدة أو عن طريق الأفعال المتعمدة.²

ومما سبق يتضح لنا أن عمليات الاستكشاف والاستخراج تحدث تلوثا للبيئة البحرية وهو ما يسبب فقدانها للعديد من مظاهر الحياة البحرية.

¹- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة الحرة والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص36.

²- من أمثلة التلوث الغير عمدي: انفجار الحقل النفطي إيكوفيسك عام 1977 بمنطقة النرويج في بحر الشمال - حيث تسرب منه حوالي 3000 طن من النفط. أما عن التلوث العمدي فمثالا ما ترتب علي حرب الخليج الثانية بين العراق والكويت عام 1991.

ولقد تم الإشارة بالتفصيل لأضرار هذا النوع من التلوث في (المبحث الثاني من الفصل الأول: مصادر التلوث النفطي و آثاره على البيئة)

وتعد نشاطات استخراج النفط واستثماره في قيعان البحار والمحيطات الخاضعة للسيادة الوطنية ، في تزايد مستمر، وقد أشارت اتفاقيات جنيف لقانون البحار عام 1958 إلى مخاطر هذه الأنشطة ،ودعت إلى اتخاذ التدابير اللازمة للحيلولة دون تلويث البيئة البحرية والإضرار بها ،وكجزء من هذه الاجراءات ألزمت تلك الاتفاقيات الدولية الدول الساحلية بإصدار التشريعات الخاصة والأنظمة الداخلية لاحتواء هذا النوع من التلوث. إلى جانب الانضمام للاتفاقيات الدولية في مجال مكافحة التلوث في قيعان البحار .

2-النظام القانوني الذي يحكم حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات

إن قواعد القانون الدولي العام تفرض على الدول الساحلية التزامات ،تتمثل في الاجراءات اللازمة لمنع تدفق النفط من انحداراتها القارية التي يحتمل أن تلحق أضرارا بسواحل الدول المجاورة .¹ وبالإضافة إلى الالتزامات التي تقتضيها القواعد الدولية للقانون الدولي العام، فقد فرضت اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 التزاما على كافة الدول من أجل وضع الأنظمة الخاصة بمنع التلوث الناجم عن استكشاف قيعان البحار والمحيطات.²

إن تفسير هذا النص القانوني يدعو إلى عدم الاعتقاد بالمنع المطلق لتسرب النفط في المياه البحرية و إلا فإن ذلك يعني عدم السماح بأي أنشطة تخص قاع البحار .إنما لابد من السماح بنسب معقولة من دخول هذه المواد إلى البيئة البحرية على نحو لا يضر بها.³

¹ - عباس هاشم الساعدي ،حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق ،ص9.

² -المادة 24 من اتفاقية جنيف 1958.

³ - وتجدر الإشارة إلى أن الحظر المطلق للتلوث يعني إما الحظر المطلق لتصريف المواد الملوثة وإما الحظر المطلق للنشاطات المسببة للتلوث. ويتم اللجوء إلى الحظر المطلق : بوصفه إحدى وسائل الضبط القانوني عندما تكون هناك أنماط من السلوك تعود بأضرار جسيمة على البيئة ؛ الأمر الذي يصبح تحريمها بشكل مطلق مسألة لابد منها، كما هو الحال بالنسبة إلى محظورات القانون الجنائي في مجال السيطرة على التلوث ، ولا يعد أسلوب اللجوء إلى أسلوب الحظر

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

وهو نفسه ما نصته عليه اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 139، حول حق الدول في استغلال مواردها الطبيعية وفقا للالتزامات الدولية بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وفي سبيل ذلك فإن الدول الساحلية تلتزم بمجموعة من الواجبات أهمها:

* اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم إلحاق أية أضرار بالدول الأخرى تنشأ عن تلك الأنشطة.¹
* اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان عدم انتشار التلوث الناتج تلك الأنشطة خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقها السيادية .

* في حالة وجود أسباب معقولة للاعتقاد بأن ثمة أنشطة للقيام بها تحت ولاية أو رقابة الدولة الساحلية قد يحدث عنها تلوث كبير للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة بها ، فعليها تقييم الآثار المحتملة لتلك الأنشطة ، وإخطار المنظمات الدولية المختصة بها.² ويدخل في ذلك بطبيعة الحال استخدام التكنولوجيات أو إدخال مواد جديدة أو غريبة قصدا أو عرضا في البيئة البحرية .³

أما بالنسبة للجزر الاصطناعية فإن لها وضع قانوني خاص، لأن وضع هذه المنشآت والهياكل الطافية ، قد يحدث مشاكل قانونية تتعلق بتلوث البيئة البحرية. ولذلك لا بد من الوقوف عند المفهوم القانوني للجزر الاصطناعية و الأضرار البيئية الناجمة عنها.

المفهوم القانوني للجزر الاصطناعية:

تناولت المادة 1/121 من قانون البحار 1982 تعريفا للجزر الاصطناعية: على أنها "رقعة من الأرض مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء وتعلو عليها في حالة المد".

المطلق أمرا شائعا ، إذ غالبا ما يلجأ إلى أسلوب الحظر الجزئي، أي حظر حالات التلوث التي لا تتسجم مع ماتقتضيه المعايير النافذة. وبذلك يكون هدف السيطرة على التلوث غالبا، حصر تركيز المواد الملوثة بمقاييس معينة وليس تنظيف البيئة منها بشكل تام، لأن ذلك مستحيل.

-مشار إليه في عباس هاشم الساعدي ،حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق، ص93.

¹-المادة 194 الفقرة 9من اتفاقية قانون البحار1982.

²-المادة 206 من الاتفاقية.

³- المادة 196 من الاتفاقية.

- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة الحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص37.

الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك

وعليه فإن الجزر الاصطناعية هي تلك الهياكل والمنشآت المشيدة في البحر والمثبتة بأعمدة ضخمة في قاع البحر تستخدم لأغراض متعددة، أهمها: البحث العلمي، مراقبة السواحل، والتصدي للهجومات الخارجية، النقل الإذاعي وكذا استكشاف واستغلال قيعان البحار.

وتخضع هذه الهياكل لقانون الدولة الساحلية، إلا أنها لا تتمتع بالنظام القانوني الخاص بالجزر الطبيعية، حيث لا يكون لأي منها بحر إقليمي خاص بها ولا يؤثر وجودها على وضع الخط الذي يحدد عرض البحر الإقليمي الخاص بالدولة الساحلية.

و تعتبر المنصات النفطية أو المنصات البحرية، هياكل ضخمة لحفر الآبار، مزودة بمرافق تستخدم في استخراج النفط و الغاز الطبيعي ومعالجتهما، ويستخدم في التخزين المؤقت للمنتجات إلى أن يتم نقله إلى الساحل ليخضع لعملية التكرير والتسويق¹.

ولقد ازداد معدل نمو انتاج النفط، ازديادا كبيرا منذ تاريخ انشاء أول عوامة في عرض البحر عام 1947،² ويتوقع إزدياد عدد الآبار النفطية المخصصة للتنقيب والإنتاج، مما يدعو إلى دق ناقوس الخطر بشأن الأضرار الناتجة عن تسرب النفط، وعموما فالأضرار التي يلحقها استكشاف واستغلال قاع البحر تتمثل في:

1- استخدام المتفجرات: حيث أن تلك الموجات تؤثر على الأساس الجيولوجي للقاع، كما تؤثر على

¹ وفي الكثير من النماذج تتضمن المنصة منشآت مهيأة لمبيت العمال أيضًا. وبناءً على ظروف العمل يمكن أن تكون المنصة مثبتة بقاع البحر، كما يمكن أن تقوم على جزيرة صناعية، أو يمكن أن تكون عائمة. وكذلك يمكن وصل الآبار الموجودة أسفل البحر بالمنصة من خلال خطوط عائمة. وأحيانا تتصل هذه الأنابيب القائمة أسفل البحر من بئر أو أكثر أو مركز متعدد أو أكثر من مراكز الآبار المتعددة. <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

² في مطلع سنة 1947، أنشأت شركة سوبريور للنفط منصة حفر على 20 قدم (6.1 م) من المياه على بعد 18 ميلاً من لويزيانا وفي أكتوبر سنة 1947، أكملت (كير مجي للصناعات البترولية) الآن (شركة أنادركو للنفط) (وأموكو للبترول والغاز) مجموعتها التاريخية التي ضمت 32 بئراً بمنطقة شيب شوال، وذلك قبل أشهر من قيام شركة (سوبريور) بأعمال الحفر الفعلي في أحد الاستكشافات من خلال منصتها "فيرمليون" بعيداً عن الشاطئ. -و حالياً يمكن أن تصل المنصات إلى عمق 2000 متر وهناك دراسات لإمكانية الوصول إلى حقول البترول على عمق 3000 متر وباستثمارات تبلغ حوالي 200 مليار دولار أمريكي.

الأحياء البحرية في المنطقة، ولذلك تم استحداث بعض الوسائل الأقل إضراراً، والتي أخذت في التطور تدريجياً.¹

2- التسرب الناتج عن آبار النفط: حيث يمكن أن تتسرب كميات هائلة من تلك الخزانات الأرضية أو من الأنابيب الناقلة للنفط من جراء الأعطاب التي يمكن أن تصيبتها، إلى جانب أن مصافي النفط تتخلص من الشوائب وتقتذف بها في البحار والمحيطات.²

ومما لا شك فيه أن ما يحدث نتيجة لهذه الحالات من التلوث أو من غيرها، يعد سبباً في جعل الحياة البحرية عرضة للخطر. وهو ما يستلزم على الدول الساحلية أن تضع القوانين والتشريعات والتدابير الوطنية اللازمة لحماية البيئة البحرية الخاضعة لولايتها، والمحافظة عليها من التلوث الناتج عن تلك الأنشطة، والتخفيف منه والسيطرة عليه كلما أمكن ذلك، إلى جانب ضرورة الالتزام بمجموعة من النظم التي يتم الاتفاق عليها عن طريق المنظمات الدولية المختصة.³ فمبادرة الدولة الساحلية في رسم السياسة التشريعية لهذا الغرض غير كافية، ولا بد أن تقترن بعمل دولي تحت رعاية الأمم المتحدة، حيث أن الحاجة لوضع قواعد ومعايير تضمن الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن استغلال قيعان البحار تبدو ضرورة ملحة. وهو ما سنراه من خلال الفرع الثاني.

¹-نبيل أحمد حلمي، الامتداد القاري والقواعد الدولية الحديثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977، ص389.
²- من أهم الحوادث التي تسببت في حدوث كوارث بيئية من جراء تسرب النفط من الحقول البترولية في قاع البحر: حادث انفجار حقل (IX TOC 1) حيث تسرب منه 4000 طن يومياً من شهر جويلية حتى شهر سبتمبر عام 1979. حيث كان من الصعب التحكم فيه.

- تعرض الخليج العربي إلى تسرب نفطي خطير عند انفجار أحد الحقول النفطية بمحاذاة السواحل السعودية، عام 1980. وقد قدرت كمية النفط المتدفق بحوالي 80000 برميل، أين تم إغلاق الآبار المتضررة بعد أسبوع.
-في مارس 1980 تعرضت أحد الحقول في مياه الخليج إلى الهجوم من طرف القوات العراقية، وهو ما أدى إلى تدفق النفط في مياه الخليج العربي، حيث لم يتمكن من اصلاح الأعطاب نتيجة لظروف الحرب وهو ما أدى إلى تسرب ما يقارب 5000 برميل يومياً. وقد كانت هذه الحادثة أول خطوة لتكريس العمل والتعاون الإقليمي من خلال اتفاقية الكويت لعام 1978.

-كذلك الحادثة المشهورة أثناء حرب الخليج الثانية عام 1990 عندما قامت القوات العراقية بضرب الآبار النفطية الكويتية وهو ما أدى إلى انتشار بقعة نفطية كبيرة قدرت ب تقريبا 5 مليون برميل. وبقيت أضرار هذا التلوث ممتدة إلى سنوات عديدة.

³- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة الحرة والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص37.

الفرع الثاني: الجهود الحديثة المبذولة بغية السيطرة على التلوث الناجم عن أخطار الاستغلال

أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1967 لجنة خاصة مؤقتة لدراسة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات في المناطق التابعة لسيادة الدولة، ثم تحولت بعد ذلك إلى لجنة دائمة للاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات.¹ ومن جملة المهام التي أسندت لهذه اللجنة دراسة المقترحات الخاصة بمنع التلوث الناجم عن استكشاف الموارد الطبيعية واستثمارها في المنطقة الدولية للخروج بمشروع موحد. حيث اعتمدت في دورتها المنعقدة من 2 جويلية إلى 24 أوت 1973. حيث فرض المشروع على الدول جملة من التدابير، أهمها:

- اتخاذ ما يلزم من الحيطة من أجل منع تلوث البيئة البحرية أيا كان مصدر ذلك التلوث.
- ألا تتسبب الأنشطة التي تقوم بها الدولة الساحلية في المناطق الخاضعة لولايتها بالإضرار بالدول الأخرى .

- منع حوادث التلوث الناجمة عن المنشآت والأجهزة المستخدمة لاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار وباطنه.²

وقد كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة، قد دعت في إعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار، خارج حدود السيادة الوطنية، كافة الدول إلى التعاون من أجل تنفيذ القواعد الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من نشاطات استكشاف قيعان البحار وباطنها خارج حدود الولاية الوطنية للدولة.

ويبدو من خلال استقراء أعمال لجنة قاع البحار والمؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار أن الجهود الخاصة بالسيطرة على التلوث الناجم عن أنشطة استكشاف واستغلال قيعان البحار قد أخذت اتجاهاين: فالأول يعالج التلوث الناجم عن هذه الأنشطة في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة . أما الاتجاه الثاني : فيعالج التلوث الناتج عن هذه الأنشطة ولكن في المناطق الغير خاضعة لسيادة الدولة. وهو ما سنبينه فيما يلي:

¹ -قرار الجمعية العامة رقم 2467 (23) لسنة 1968.

² -عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق، ص 128.

1- الجهود المبذولة لإقامة نظام قانوني من أجل السيطرة على التلوث الناجم عن استكشاف قيعان البحار والمحيطات في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة.

إن معظم القواعد الدولية التي تتمحور عموماً حول التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر ، تتخذ لهذا النوع من التلوث مبدأ عاماً. و هو المبدأ الذي يشير إليه إعلان ستوكهولم لعام 1972 بشأن البيئة ونجده في العديد من الصكوك الدولية ، حيث أن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظ عليها." على الرغم من الغموض الذي يحوم حول ذلك ، ويبدو أن هذا المبدأ توطد تدريجياً كأساس للقانون العرفي للبيئة البحرية، ومع ذلك لا ينبغي الأخذ بهذا المبدأ بشكل منفصل عن مبدأ آخر، أقوى في القانون الدولي المعاصر: وهو تكريس الحق السيادي للدول في استغلال مواردها الوطنية. وأفضل مثال على تطبيقات هذا المبدأ الأخير : القواعد المتعلقة بالحقوق السيادية للدولة الساحلية على الجرف القاري لأغراض استخدام واستغلال موارده الطبيعية.¹ وكذلك استغلال الموارد الكامنة في قاع البحر الذي تمارس عليه الدولة الولاية الوطنية.²

ولذلك فقد تم من خلال لجنة قاع البحار وكذلك المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وضع المعايير الأساسية التي تحكم هذا الاستغلال؛ عن طريق إنشاء المعايير الدولية من قبل السلطة الدولية لقاع البحار ، مع ترك المجال للمعايير التي تضعها الدولة الساحلية وفقاً لسياستها البيئية في

¹ - Tullio Treves , La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en droit international, Annuaire Francais de droit international, 1978.p832.

² - ولقد بدأت أول عمليات استخراج النفط من البحر في مرحلة مبكرة من تاريخ صناعة النفط وكانت أول بئر منتجة تم حفرها في العالم -وفقاً لخبراء البترول الأمريكيين- كانت في بلدة TITUSVILLE من ولاية BISSILVANIA في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1859. وبعد 38 عاماً من ذلك التاريخ أي في سنة 1897 تم حفر أول بئر بحرية (شاطئية) فقد لاحظ المنقبون عن النفط أن الزيت والغاز الطبيعي يطفقان فقاعات من الينابيع الكثيرة التي تحيط ببلدة SUMMERLAND بالقرب من SANTA BARBARA في ولاية كاليفورنيا في الولايات المتحدة الأمريكية، وقد جاءت الآبار التي تم حفرها بنتائج طيبة وتبين أن الآبار الأقرب إلى ساحل المحيط أكثر غزارة وتنتج زيتاً أفضل، فأقام أحد المهندسين رصيفاً بطول 90 متر داخل البحر للتمكن من حفر أولى الآبار النفطية ، ولم يمض وقت طويل حتى امتلأ ذلك الساحل بالأرصفة والمراسي وبلغ أطولها حوالي 400 متر في مياه المحيط. واتسعت من ذلك عمليات استخراج النفط من البحر حتى عمت مناطق كثيرة.

الحالات الشاذة فقط و على الدول ضمان تماشي المعايير التنظيمية الوطنية مع المعايير الدولية على ألا تكون أقل شدة من المعايير المتفق عليها دولياً.¹

2-الجهود المبذولة لإقامة نظام قانوني من أجل السيطرة على التلوث الناجم عن استكشاف قيعان البحار والمحيطات في المنطقة الدولية:

إن حالة الغموض التي اتسمت بها اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار والجرف القاري لعام 1958 بسبب عدم تحديد الاتفاقية الأولى للنظام القانوني لاستغلال واستكشاف قيعان أعالي البحار؛ وعدم تحديد الاتفاقية الثانية للمناطق الخاضعة لولاية الدول الساحلية ، ثم تركها الباب مفتوحاً أمام الدول الساحلية لمد جروفها القارية إلى مساحات واسعة بشكل أصبح يهدد إمكانية وجود منطقة دولية تقع خارج حدود الولاية الوطنية لهذه الدول²، إضافة إلى أن التقدم العلمي وما رافقه من تطور في القدرات التكنولوجية للدول ،أدى إلى إنفرادها باستغلال الثروات الموجودة في هذه المنطقة والعمل على تأمين سيطرتها على هذه الثروات³ ،كل ذلك أدى إلى إثارة مسألة تحديد النظام القانوني للمنطقة الدولية بما في ذلك تحديد النظام القانوني لعمليات الاستكشاف والاستثمار في المنطقة وتحديد الجهة التي يمكنها القيام بهذه العمليات ،بما يتيح لجميع الدول استغلال هذه الثروات والاستفادة منها وكذلك الالتزام بحماية بيئتها البحرية . فكانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 و التي خلقت نظاماً

¹-عارضت الدول النامية في مؤتمر قانون البحار هذا الطرح بشدة ،على أساس أن الدول الصناعية الكبرى لم تطالب بتطبيق فكرة المعايير المشددة للحفاظ على السلامة البيئية إلا بعد وصولها إلى مستوى عال من التطور التكنولوجي.وهو ما يمنع الدول النامية النمو التي هي في الحاجة إليها.

²-دفع غموض الوضع القانوني لقيعان أعالي البحار إحدى الشركات الأمريكية للتقدم في مستهل عام 1968 بطلب إلى الأمم المتحدة لمنحها رخصة مانعة للتقيب عن المعادن في منطقة في قاع وسط البحر الأحمر . استندت الشركة في طلبها إلى أنه حتى ذلك التاريخ لم تطالب أية دولة بالسيادة على تلك المنطقة. ولكن الأمم المتحدة ردت بأنها لا تملك صلاحية منح حقوق في قاع البحر الأحمر .

³-قحطان عدنان عزيز،محمد حسين كاظم،النظام القانوني للمنطقة الدولية،مجلة جامعة كربلاء العلمية ،جامعة بابل (كلية القانون)العدد 4،ديسمبر 2007.ص 33.

قانونيا جديدا وهو ما أسمته بالمنطقة التي درج على تسميتها فيما بعد بالمنطقة الدولية (لوقوعها خارج حدود الولاية الإقليمية للدول)¹

ومن أبرز المبادئ التي المعتمدة في المنطقة ،هو عدم التملك سواء بوضع اليد أو بأية وسيلة من الوسائل، و لا يجوز لأية دولة ادعاء أو ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء منها كما لا يجوز لأية دولة أو شخص ما طبيعيا كان أو اعتباريا ادعاء أو اكتساب حقوق بخصوص المنطقة أو مواردها بما لا يتفق مع النظام الدولي المزمع إنشاؤه ،و يأتي هذا المبدأ متسقا مع اعتبار المنطقة و مواردها إرثا مشتركا.² وهو نفسه ما نصت عليه اتفاقية قانون البحار من خلال نص المادة 137.³ وتحديد المنطقة الدولية يرتبط بتعيين الحدود الخارجية لامتداد السيادة الإقليمية للدول الساحلية على الطبقات الأرضية المنحدرة امتدادا من سواحل الدولة تحت البحر وما يوجد تحتها من تربة. ولقد أعطت اتفاقية قانون البحار 1982 مكانة خاصة لفكرة الامتداد الطبيعي ؛حيث اعتبرت أن الجرف القاري لأية دولة ساحلية يشمل : قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الاقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة حتى الطرف الخارجي للحافة القارية...وتشمل الحافة القارية الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية .وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر ولارتفاع.⁴

¹ - لقد حاولت الدول الصناعية أثناء انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وضع نظام قانوني دولي يمكن من خلاله أن تستطيع استكشاف واستغلال المنطقة الدولية لصالحها ولكن البلدان النامية قد وقفت لها كحائط صد ومنعتها من تحقيق هدفها وطالبت بنظام قانوني ينظم عملية الاستكشاف والاستغلال بالمنطقة بالتوازي بين مصالح البلدان الصناعية ومصحة البلدان النامية؛ إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية لم تكن رؤيتها وبعض البلدان الصناعية على ذات المنظر والنهج فرفضت الموافقة على الجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وبدأت في إصدار تشريعات انفرادية تنظم استكشاف واستغلال المنطقة الدولية.

² -الإعلان الصادر عن الجمعية العامة في قرارها 2749 الدورة (25) ديسمبر 1980(بشأن المبادئ المطبقة في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودة خارج حدود الولاية الوطنية)

³ -إن تعبير قاع البحار والمحيطات وباطن الأرض خارج حدود الولاية الوطنية ، أتى به السفير (باردو) وأخذت به اتفاقية 1982، كما أنهم لم يستخدموا تعبير الجرف القاري ، إلا بعد حلول القرن العشرين ، لذلك فإن كل ما ورد من إشارة إلى قاع البحر والمحيطات قبل ذلك التاريخ كان يشمل جميع المناطق البحرية ابتداء من البحر الاقليمي حتى أعالي البحار .

⁴ -الفقرة (1،3) من المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

***التوفيق بين الأنشطة في المنطقة وبين حماية البيئة البحرية:**

تجري الأنشطة في المنطقة مع المراعاة المعقولة لسلامة البيئة البحرية ،وأن تكون المنشآت المستخدمة في إجراء مثل هذه الأنشطة خاضعة للشروط الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.¹

ولقد جاءت النصوص المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لتعكس اتفاق وجهات النظر بين الوفود الرسمية بشأن الجهة المختصة التي تحكم عمليات استكشاف واستثمار قيعان البحار والمحيطات في المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية، ولقد أسندت هذه المهمة للسلطة الدولية لقاع البحار² التي تم إنشاءها في ظل اتفاقية 1982 حيث قام المشرع الدولي بوضع المعايير والقواعد والإجراءات ذات الطابع الدولي ليحول دون حصول التلوث وغيرها من الأخطار البيئية التي تهدد التوازن الإيكولوجي للبحر. لأن عمليات التنقيب المعدني تحت الماء له تداعيات بيئية خطيرة، حيث تتأثر البيئة البحرية مباشرة بسبب عملية التنقيب والحفر والتجريف وما يصاحب ذلك من انبعاث لمواد سامة وخطيرة سوف تقضي على الكائنات البحرية الموجودة في أماكن التنقيب. أضف إلى ذلك أن عملية التخلص من مخلفات التنقيب سوف تجعل المياه ملوثة وغير صالحة لحياة كثير من الأحياء البحرية مما يجعل الدور الدولي المنوط بالسلطة الجديدة للبحار ليس بالدور الهين.

ولقد جاء في الفقرة 3 من المادة 1 من اتفاقية 1982: " تعني الأنشطة في المنطقة جميع أنشطة استكشاف واستغلال موارد المنطقة"

ولذلك نلتمس ثلاث مراحل تشكل عمليا الأنشطة في المنطقة الدولية : التنقيب والاستكشاف والاستغلال ويجري التنقيب بمجرد تلقي السلطة تعهداً كتابياً بأن المنقب سيمتثل للاتفاقية ولقواعد السلطة وأنظمتها و إجراءاتها فيما يتعلق بالتعاون في برنامج حماية البيئة البحرية؛ فضلا عن إخطار السلطة بالحدود العامة للقطاعات التي سيجري فيها.³

¹-المادة 147 من الاتفاقية.

²- السلطة الدولية لقاع البحار :منظمة دولية بحرية مقرها في جامايكا تعمل على استغلال قاع منطقة أعالي البحار وتتكون هذه المنظمة من الدول الأعضاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .وللاشارة فإن هذا المصطلح يستعمل لأول مرة في القانون الدولي.

³-المرفق الثالث لاتفاقية قانون البحار 1982.

و رغبة الدول في التعاون ،تسيق القيام بالعمل الذي تنهض به السلطة ؛بسبب ما تحمله هذه الأخيرة من سمة خاصة أضف إلى طبيعتها و أهدافها الأخرى .وبما أن الحفاظ على مصالح الإنسانية من خلال إدارة السلطة للمنطقة إدارة منتظمة ورشيدة ويشكل هيمنة على النشاطات في المنطقة.فإن عملها يتطلب من الدول الأطراف التعاون والمشاركة الفعالة من أجل الاستغلال العادل والسليم من أجل الحفاظ على السلامة البيئية للمنطقة.والجدير بالذكر أن هذا المبدأ قد أخذت به العديد من المنظمات الدولية ،حيث منح برنامج الأمم المتحدة للبيئة دورا استشاريا إلى المنظمات الدولي الغير حكومية .وقد اعترفت الجمعية العامة للأمم المتحدة صراحة بدور تلك المنظمات في الاسهام بحماية البيئة البحرية ، عندما عهدت إلى المجلس المنوط ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة مهمة تشجيع إسهام الهيئات الدولية العلمية المختصة في مجال البيئة ، كما دعت المنظمات غير الحكومية ذات الاهتمام بشؤون البيئة ، إلى تقديم أقصى ما يمكن من مساعدات إلى الامم المتحدة من أجل إحراز أكبر درجة من التعاون والتنسيق.¹

واحترام المادة 192 من اتفاقية قانون البحار 1982 والخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها،على اعتبار أن قاع أعالي البحار والمحيطات تعتبر بمثابة تراث مشترك للإنسانية جمعاء، وليس لأي دولة أن تدعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية عليها . ويتم استغلال واستثمار تلك الموارد عن طريق سلطة دولية تنوب عن البشرية وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها بالاتفاقية من المادة 150 وحتى المادة 184 .

ومما لاحتضناه من خلال قانون البحار وجملة الاتفاقات الدولية في المجال، أن الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، تشكل التزاما تشمل كافة المناطق البحرية، لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدولة الساحلية ، وتلك التي تخرج عن الولاية الإقليمية لأي دولة، هذا لا يعني أن الالتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية لكل المناطق بدءا من سطح البحر إلى عمود الماء وقاع البحر خلف أعلى درجات الجزر، وما يتضمنه من أحياء.وتجاوز هذا الالتزام سيرتب توقيع المسؤولية الدولية عن الأضرار التي يمكن أن تحدث من جراء انتهاك قواعد القانون الدولي.

¹-قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة، 2997(27)المؤرخ في 15 ديسمبر لعام 1972.

خلاصة الباب الأول:

يعد التلوث النفطي من أبرز الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الإطلاق وهذا راجع لعدة أسباب؛ منها حركة النقل الواسعة التي أنشأتها السفن البحرية ، فضلا عن عدم مراعاة الحد المسموح من الماء الملوث الملقى في مياه البحر الناتج عن تنظيف الخزانات أو من خلال عمليات التنقيب أو استخراج النفط من أعماق البحار. وقد أثبتت الدراسات أنه من الصعب التحكم في التلوث النفطي و منع انتشاره ، فيما وصف بالخطر العائم و المتحرك ،أين تتحكم الرياح وعوامل المد والجزر وشدة الأمواج في نسب خطورته.

حيث يترجم مضمون الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية إلى واقع قانوني واجب النفاذ؛و لذلك فقد أنيط بالدول على المستوى الفردي مهمة اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذ الالتزام على نحو يحقق صيانة البيئة البحرية وحمايتها من التلوث على حسب اختصاصات الدول في هذا الشأن من جهة ،وحسب المكان والمنطقة البحرية التي وقع فيها فعل التلوث.

وإذا كانت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أولت بشكل عام اهتماما كبيرا بشأن حماية البيئة البحرية من كافة أوجه التلوث باختلاف مصادره؛ والذي ينتج عن الاستخدام والاستغلال البشري للبحار والمحيطات ؛فإن اتفاقية بروكسل 1969 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت قد حددت النطاق الجغرافي للتلوث وفقا لمكان وقوع الضرر بغض النظر عن مكان نشوء الحادث، فلو أن التسرب النفطي حدث في منطقة أعالي البحار و وقع الضرر في المياه الإقليمية فإن العبرة هي بمكان وقوع الضرر .

و يعتبر التلوث بالمواد النفطية من أخطر و أشد صور المساس بسلامة البيئة البحرية و الأكثر تأثيرا عليها، نظرا إلى المخاطر و الآثار التي ترتبها هذه المادة على الحياة البيولوجي والاقتصادية على حد سواء، ما دفع بالدول إلى اللجوء إلى الآليات أو الوسائل التقنية اللازمة لحماية هذه البيئة مثل الاحتواء بالوسائل الميكانيكية أو الاحتواء الكيميائي للزيت ،أو من خلال أساليب الوقاية و الاستعدادات المتبعة من قبل الدول للتصدي لهذه الملوثات التي تهدد البيئة البحرية .ومنع انتشاره في حالة وقوعه خاصة وأنه سريع الانتشار و يعتبر تلوثا عابرا للحدود.

الباب الثاني

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

تعتبر المسؤولية الدولية جزءاً لا يتجزأ من أي التزام قانوني ، حيث تتوقف فعالية أي التزام قانوني على مدى نضوج ووضوح قواعد المسؤولية المعنية به، وعلى الرغم من أن نظام المسؤولية في القانون الدولي هو أحد المبادئ المستقرة فيه، إلا أنها مازالت من المسائل الغامضة والمثيرة للجدل.¹ و تسعى الاتفاقيات الدولية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال إقرار المسؤولية على الدول التي تلحق أضراراً بالبيئة، أو تتهاون في منع تلويث البيئة البحرية .

وإذا كان الهدف من إقرار أحكام المسؤولية عن التلوث بالنفط على المستوى الدولي؛ هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية أو الناتجة عن استغلال واستخراج هذه المادة. وكذا وسيلة علاجية لجبر الضرر الحاصل بالبيئة البحرية و تعويض المتضررين. فإنه على مستوى التشريعات أداخلية نجد أن قانون التلوث بالزيت (O.P.A) 1990 قد أحدث ضجة على المستوى العالمي حيث تميز هذا القانون بتوحيده للقواعد القانونية للتلوث بالزيت على مستوى الفيدرالية، كما تميز بالشدّة في تنظيمه لقواعد المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالنفط.

ولذلك سنقف من خلال هذا الباب على أحكام المسؤولية الدولية عن التلوث الناتج عن الزيت النفطي وكذا النظام القانوني للتعويض من خلال النظام الدولي وكذا التشريع الأمريكي.

الفصل الأول: أحكام المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية .

الفصل الثاني: الآثار العامة والخاصة عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت النفطي.

¹-Basdevant .J,Regle generales du droit de la paix,R.C.A.D.I, TOME85,1936.P.656

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الفصل الأول: أحكام المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية .

من المبادئ الثابتة في الأنظمة القانونية الوطنية لمختلف دول العالم ،أن كل حق يقابله واجب وإذا كان القانون قد اعترف للأشخاص بحقوق معينة ،فإنه بالمقابل قيد ممارستها بعدم الإضرار بالغير وهو ما أطلق عليه مصطلح المسؤولية .وعليه فإن نقل النفط عبر البحار والمحيطات هو أحد المجالات التي يمكن أن تطبق عليه أحكام المسؤولية باعتباره نشاطا خطرا ؛وبالتالي أي تسرب للنفط ينجر عنه إضراراً بالبيئة البحرية.والهدف من إقرار أحكام المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت ؛ هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية والتنقيب عنها إلى جانب الوقاية من التلوث البحري ككل . كما أن ترتيب المسؤولية ماهي إلا وسيلة علاجية لجبر الضرر الحاصل بالبيئة البحرية. وإقرار أحكام المسؤولية الدولية يكون وفقا للقاعدة العامة التي تتحمل فيها الدولة المسؤولية نتيجة تصرفاتها المخالفة للقانون الدولي، سواء أخطأت أو لم تخطئ مادام التصرف المخالف يسبب ضررا لدولة أخرى.ولذلك سنتناول من خلال هذا الفصل مبحثين كالآتي:

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية الدولية.

المبحث الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت النفطي وموانعها

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية الدولية.

إذا كانت مبادئ القانون الدولي قد منحت الدول حق سيادي في استغلال ثرواتها البحرية فإنها بالمقابل أكدت على مسؤولية الدولة على الأنشطة البحرية التي تدخل تحت رقابتها وتلحق بها أضراراً بيئية فالمسؤولية الدولية وفقاً لقواعد ومبادئ القانون الدولي؛ هي النظام القانوني الذي بمقتضاه تلتزم الدولة التي ينتسب إليها العمل غير المشروع وفقاً للقانون الدولي بتعويض الدولة التي وقع عليها ذلك الفعل.

أما بالنسبة للقواعد الاتفاقية، فإنها تطرح صراحة مسألة الالتزام العام المفروض على الدول بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث عامة، ومن التلوث النفطي خاصة و ذلك من خلال تكريس أحكام المسؤولية الدولية؛ وأهم الاتفاقيات التي اهتمت بنظام المسؤولية الدولية عن التلوث الناتج عن النفط، اتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969 ونجد كذلك اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري لسنة 1972. و لذلك سنتناول من خلال هذا المبحث مايلي:

المطلب الأول: المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث في ضوء المبادئ العامة للقانون الدولي

المطلب الثاني: عناصر المسؤولية .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

المطلب الأول :المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث في ضوء المبادئ العامة للقانون الدولي

لقد كان المبدأ السائد قديما في معظم دول العالم هو عدم مسؤولية الدولة ،حيث كان لا يحق للأفراد بالتعويض عن الأضرار التي تسببها أعمالها وذلك استنادا إلى تمتع الدولة بالسيادة واستمر هذا المبدأ إلى أواخر القرن التاسع عشر ،إلى أن ظهرت مجموعة من العوامل التي تضافرت فيما بينها للعدول عن هذا المبدأ ،و تفعيل مبدأ المسؤولية الدولية عن أعمالها.

والنتيجة الملاحظة من خلال الأضرار التي يخلفها تلوث البيئة البحرية ،هو أن الأسس التقليدية للمسؤولية الدولية القائمة على الخطأ والتقصير ،أضحى أنه يمكن الاستغناء عنها بفكرة جديدة مفادها أن المسؤولية الدولية للدولة يمكن أن تقام على أساس ما يسمى المسؤولية المطلقة حيث أن مؤيدي هذا الاتجاه ،يقولون بأن المسؤولية الدولية المطلقة أصبحت في الوقت الحاضر من مبادئ القانون الدولي.ولذلك سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى :

-تطبيق القواعد العامة للمسؤولية الدولية للقانون الدولي على حالات التلوث البحري -كفرع أول-

-خصائص المسؤولية الدولية-كفرع ثاني-

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الفرع الأول : تطبيق القواعد العامة للمسؤولية الدولي للقانون الدولي على حالات التلوث البحري

تكتسب قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ،على العموم درجة متقدمة من التطور لكونها تعالج مسؤولية الدول عن الأضرار التي تصيب الأجانب على أقاليمها بصورة أساسية ،أما المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تصيب الدول الأخرى فتحل في المرتبة الثانية.وتكتسب قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية التي تنتقل إلى الدول الأخرى وضوحا واستقرار كبيرين لكونها لاقت التطبيق من طرف القضاء الدولي.¹

ولكي نقف على المبادئ العامة التي طبقها القضاء الدولي في هذا الجانب ،ثم تطبيق تلك المبادئ على حالات التلوث البحري ؛لابد من التعرض للتعريف بالمسؤولية الدولية أولا.

1-تعريف المسؤولية الدولية:

عرفها الفقيه <Rozi> بأنها: "الوسيلة التي بموجبها ينبغي على الدولة المقصرة تقديم تعويض إلى الدول الضحية بسبب ارتكاب تصرف مخالف للقانون الدولي العام "

كما يعرفها جانب من الفقه بأنها: "الالتزام القانوني المفروض بموجب النظام القانوني الدولي على أي شخص من أشخاص القانون الدولي العام، بتعويض الشخص الدولي الآخر الذي أصابه الضرر نتيجة للقيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل".²

فالمسؤولية الدولية بوصفها علاقة قانونية بين الدول لا تنصب كقاعدة عامة،إلا على الأفعال الصادرة عن الدول ،وهذه الأخيرة لا تتحمل مسؤولية التصرفات الصادرة عن الأشخاص طبيعيين كانوا أو اعتباريين.³

¹-CH.S. Pearson , International environmental policy, Jhon Hopkins University press, London , 1975,p60.

²-جابر ابراهيم ،القانون الدولي للبحار:وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982،دار الكتب والوثائق،بغداد،1989 ص 291.

³-التركاوي عمار ،مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث،رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة عين شمس.القاهرة ص17.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وقد جاءت المادة 253 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتحديد المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية بقولها:"الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ،وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي .وتكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول على تعويض سريع كاف أو على أي ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الخاضعون لولايتها.¹

2-المسؤولية الدولية وفقا للمبادئ العامة التي طبقتها المحكمة في تلك قضية مصهر تريل:

تعتبر قضية مصنع الصهر بترايل من أهم القضايا في مجال التعويض عن الأضرار الناجمة عن مشكلة تلوث البيئة بصفة عامة، وعلى الرغم من أن هذه القضية كانت قد صدرت بخصوص تلوث الهواء الجوي وما ينتج عنه من أضرار بيئية للدول الأخرى، فقد درج الفقه الدولي على الاستعانة بها على سبيل القياس كدليل لتجسيد حقوق الدول واختصاصاتها الإقليمية في مجال حماية البيئة بصفة عامة.

وتتلخص وقائع القضية في الآتي:

في سنة 1916 أقيم مصنع الصهر بمدينة ترايل في مقاطعة كولومبيا البريطانية الواقعة بكندا لغرض صهر خام النحاس والرصاص بكميات كبيرة وبعد فترة من إنشائه أصبح أكبر المصانع حجما وإنتاجا في تلك المنطقة . حيث حصلت شركة الصهر الكندية على إجازة من السلطات الكندية والتي قامت باستغلال المصهر ؛هذا الأخير الذي تنبعث منه كميات كبيرة من غاز ثاني أكسيد الكبريت S02 حيث قدرت الأدخنة المتطايرة من 10000 إلى 20000 طن شهريا.

ولما كانت مدينة ترايل قريبة من الحدود الأمريكية بمسافة سبعة أميال فإن تطاير الأدخنة الكبريتية المتصاعدة في الهواء الجوي إلى مسافات بعيدة، وصلت إلى الحدود الأمريكية وأحدثت أضرار بالغة بمدينة واشنطن لحقت بمزارعها وأصبح الهواء المحيط بها ملوثا وقد أسرع سكان المدينة

¹-والملاحظ أن هذه المادة فرقّت بين مسؤولية الدولة عن تلوث البيئة البحرية ،وبين مسؤولية الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين عن تلك الأفعال ؛إذ جعلت المسؤولية في الحالة الأولى خاضعة لأحكام القانون الدولي،بينما أخضعت المسؤولية في الحالة الثانية للقانون الوطني.

-أحمد خالد الناصر،المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ،دار الثقافة للنشر والتوزيع،2010،ص99.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

بالشكوى إلى الحكومة الأمريكية فأقامت صحتها لدى الحكومة الكندية واتفقت كندا والولايات المتحدة على إحالة المشكلة إلى محكمة تحكيم دولية¹.

حيث تكونت لجنة دولية مختلطة قامت بفحص النزاع ودراسته بناء على الاتفاقية المبرمة بين الدولتين في 11 يناير 1909 والتي اهتمت بتلويث المياه في مناطق الحدود والمشاكل الأخرى المتعلقة بالجوار؛ وانتهت اللجنة بتقديم تقرير في 28 فبراير 1931. حيث تم تقدير تعويض للولايات المتحدة الأمريكية قدره 350000 دولار مقابل الخسائر التي حدثت حتى أول يناير 1932، وطالبت اللجنة باتخاذ مختلف الإجراءات للحد من تطاير الأبخرة من إقليم دولة كندا إلى مدينة واشنطن. ولكن لم تتوقف الخسائر التي استمرت في التصاعد محدثة الخسائر بالمزارعين الأمريكيين فقامت الولايات المتحدة باجتماع مرة أخرى لدى كندا في 17 فبراير 1933، وانتهت المفاوضات الدبلوماسية بين الدولتين إلى عقد اتفاقية في 5 أبريل 1935 في مدينة أوتاوا². حيث اتفقت الحكومتان بموجب هذا الاتفاق، على تشكيل محكمة تحكيم تتألف من رئيس محايد وعضوين من القضاة الوطنيين، أين حكمان في القضية: الحكم الأول صدر في (19 أبريل 1938، والحكم الثاني في مارس 1941)

*الحكم الصادر في 16 أبريل 1938:

و في قرار مؤقت للمحكمة في 6 نيسان 1938 استجابت محكمة التحكيم إلى السؤال المتعلق بالضرر الذي يسببه المصنع، وأن يخضع المصنع إلى نظام مؤقت يستمر العمل به على أن يشمل الامتناع عن إلحاق الضرر. مع تنصيب معدات للسيطرة على التلوث، أما بخصوص ما إذا كان يتعين على المصنع الامتناع عن إلحاق الضرر على الأراضي الأمريكية، فقد حددت المحكمة المبادئ الملائمة، وقررت أنه من الضروري الأخذ بعين الاعتبار القانون الدولي والممارسة وكذلك القانون والممارسة في الولايات الفيدرالية الأمريكية، وقد وجد المحكمون أن قانون التلوث الجوي للولايات المتحدة في التعامل مع الحقوق الشبه سيادية للولايات يتطابق والقواعد العامة للقانون الدولي

¹-معلم يوسف،المسؤولية الدولية بدون ضرر-حالة الضرر البيئي-مرجع سابق ص197.

²- إبراهيم محمد العناني- مبدأ التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام -دار الفكر العربي،القاهرة.1958

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وعلى المستوى الدولي؛أكدت المحكمة على التزام عام يقع على عاتق أية دولة ويتمثل في حماية الدول الأخرى من الأفعال الضارة التي يقوم بها الأفراد ضمن سلطتها القضائية.¹

كما وجدت المحكمة صعوبة في تحديد ما يعنيه الفعل الضار ،ووجدت بأن القرارات السابقة المتخذة ككل تشكل أساسا مناسباً للاستنتاجات وبالتحديد استناداً لمبادئ القانون الدولي وكذلك قانون الولايات المتحدة الأمريكية : لا يجوز لأية دولة أن تستعمل إقليمها أو تسمح باستعماله بطريقة ينتج عنها وصول غازات إلى إقليم دولة أخرى محدثة أضراراً بذلك الإقليم أو بالممتلكات أو بالأشخاص الموجودة عليه ،متى كانت النتائج على جانب من الجسامة وأمكن إثبات الضرر بطريقة واضحة ومقنعة.²

أما بخصوص الأضرار التي تسببت فيها الأدخنة من أضرار على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية ؛ فإنه كان يوجد بعضها من قبل وبعضها كان قليلاً أو كثير الأهمية ويختلف من مكان إلى آخر حسب اختلاف نوع التربة و الزمن ،ولقد انتهت المحكمة بالنسبة لهذا الموضوع إلى الحكم بالتعويض بمقدار 78000 دولار مقابل جميع الأضرار الناتجة من أدخنة المصهر عن الفترة بين أول يناير 1932 و أول أكتوبر 1937 بفائدة 6 % عن كل سنة تأخير في دفع هذا التعويض من تاريخ إعلان الحكم.³

* الحكم الصادر في 11 مارس 1941

وفي الأصل أن الولايات المتحدة الأمريكية كانت غير راضية عن قيمة التعويض المحكوم به فطالبت بإعادة النظر وكانت على المحكمة أن تدرس هل يجب على المصهر أن يحد من تطاير الأدخنة وهل هناك التزام قانوني على المصهر بعدم تلويث البيئة ؟ وما هي الإجراءات الواجب اتخاذها في هذا الصدد؟

¹-سهير ابراهيم حاجم الهيثي،المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي،دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع ،لبنان 2008،ص47.

²-محمد حافظ غانم،المسؤولية الدولية ،معهد الدراسات العربية ،جامعة الدول العربية ،1962، ص 91.

³-United Nations, Reports of international Arbitral awards. Vol., 111, P. 1974-

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وقد حكمت المحكمة في حكمها الثاني بأن الحكم على هذه المسألة قد حاز قوة الشيء المقضي فيه هذا ولم تتوصل المحكمة إلى الإجابة على التساؤل الخاص بما إذا كان هناك التزام على كندا بالحد من الأضرار المحتملة الصادرة من مصهر تريل إلا أنها ذكرت بعض المعايير والإجراءات التي يمكن من خلالها المصهر إلى الحد من تطاير الأبخرة¹.

حيث قضت المحكمة للولايات المتحدة الأمريكية بالتعويض عن الضرر المادي الذي أصاب الأراضي الممهدة والتحسينات التي أدخلت عليها ،والضرر الذي أصاب الأراضي غير الممهدة و التغييرات التي أدخلت عليها بسبب انخفاض غلة المحصول وقيمة إيجار الأرض وتحسيناتها وكذلك بسبب إضعاف التربة ؛ ويبدو أن الحكم برفض دفع تعويضات عن أضرار أخرى كان يرجع بالدرجة الأولى إلى عدم الإثبات.

والجدير بالذكر أن قضية (مصهر تريل) تعد سابقة مهمة في مجال القانون الدولي ،حيث أنها قررت لأول مرة ،المسؤولية الدولية عن الأضرار الحاصلة لبيئة دولة أخرى ،إضافة إلى وجوب الالتزام بدفع التعويض عن الأضرار الواقعة.

أما عن طبيعة المسؤولية الدولية في القضية ،فهي في الواقع مسؤولية غير مباشرة ،وهذا يعني أن مسؤولية كندا لم تؤسس على أساس نشاطات قامت بتنفيذها أجهزتها ،بل نتيجة لإهمالها في اتخاذ الاجراءات الكافية بجعل النشاط الذي تمارسه الشركة الخاصة التي تتولى استغلال المصهر منسجما مع التزاماتها وفقا لقانون الدولي.²

3-تطبيق المبادئ العامة على حالات التلوث البحري:

تعتبر الدولة مسؤولة عن التجاوزات التي تقوم بها أجهزتها وكذلك مؤسساتها والموظفين التابعين لها والتي تعتبر خرقا للمبادئ العامة للقانون الدولي سواء أنفذت هذه الأعمال في إطار حدود الاختصاص الوطني للدولة ،أو تم تجاوز تلك الحدود.³ طالما أن الدولة قد أخفقت في ممارسة الوقاية اللازمة لمنع التلوث .

¹ - معلم يوسف،المسؤولية الدولية بدون ضرر -حالة الضرر البيئي-مرجع سابق ص 199 .

² -عباس هاشم الساعدي ،حماية البيئة البحرية من التلوث ،مرجع سابق،ص 174.

³ - Hans, Kelsen, Principles of International Law, 2nd. ed. revised and edited by Tucker, R.W. New York, -³ 1966.p196-197

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وبالرجوع إلى قضية مصهر تريل من أجل تطبيق المبادئ العامة للمسؤولية الدولية على حالات التلوث البحري ،فإن القاعدة المعلم عنها تتمثل في أن الدولة تسأل طبقاً للقانون الدولي عن النشاطات التي تسبب فيها أضرار التلوث للمياه الإقليمية التابعة لدولة أخرى ،سواء أكان مصدر الضرر إحدى السفن التي تحمل أعمالها ،أو نتيجة لعمليات استكشاف الموارد الطبيعية واستغلالها . وتطبيق هذه القاعدة لا يقتصر فقط على الأضرار التي تصيب الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية بل يتجاوز ذلك إلى الأضرار التي تمس المناطق البحرية التي تمارس عليها الدولة حقوق سيادية . أما بالنسبة لتطبيق قواعد المسؤولية الدولية بالاستناد إلى مكان مباشرة النشاط المسبب للضرر فإنها تطبق سواء حصل النشاط في المياه الإقليمية للدولة الساحلية أو في جرفها القاري أثناء التنقيب عن الموارد النفطية.¹

والجدير بالذكر لأنه يتم مساءلة الدولة عن الأضرار المادية الاقتصادية الناجمة عن التلوث والتي سببتها لدولة أخرى ولا يمكن مساءلتها عن الأضرار الأدبية.هذه الأخيرة التي يمكن لدولة ما أن تدعيها بوصفها عضواً ذا سيادة في المجموعة الدولية ، كالإساءة لشرفها و كرامتها مثلاً أو الادعاء بانتهاك لسيادتها ،إلى غير ذلك.²

أما المبادئ العامة للمسؤولية الدولية التي سبق ذكرها، تطبق فقط على حالات التلوث البحري التي تسببها نشاطات تباشر في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية للدولة .

¹-عباس هاشم الساعدي ،حماية البيئة البحرية من التلوث ،مرجع سابق،ص 176 .
²-أنظر تقارير محكمة العدل الدولية لسنة 1974 ص 477-478:بشان قضية التجارب النووية (استراليا ضد فرنسا) و (نيوزلندا ضد فرنسا) على إثر التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في جنوب المحيط الهادي ،حيث تم الادعاء بأن وصل المواد المشعة لإقليمها يصلح أساساً للادعاء بانتهاك سيادتها .إلا أن المحكمة قضت بعدم الاختصاص .
-وكذلك في قضية مصهر تريل :هنالك بعض الادعاءات التي رفضتها المحكمة في حكمها الصادر في :
ومن بينها؛الادعاء القائل بالأضرار عن المؤسسات التجارية فقد ادعت الولايات المتحدة أن رجال الأعمال عانوا من خسارة في أعمالهم ومن انحدار قيمة النفقة بهم بسبب هبوط المركز الاقتصادي لسكان المنطقة المتضررة وقد وجدت المحكمة أن هذا الضرر غير مباشر ويعيد الاحتمال وغير موثوق إلى حد يتعذر معه تقديره وأنه ليس من النوع الذي يمكن تقدير تعويض له.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وبالنسبة لنشاط السفن المسبب لضرر التلوث،فتثير المسؤولية الدولية على إثر ذلك اشكالات خاصة، نظرا للحركة الواسعة للسفن الواسعة التي تجعل التلوث في البحر غير ثابت في منطقة معينة. وفي هذا الصدد فإن إشراف الدولة على نشاطات سفنها في أعالي البحار يخضع السفينة لسلطات دولة العلم،وتخضع السفينة لسلطات دولة العلم و الدولة الساحلية في آن واحد خلال وجودها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية .

الفرع الثاني : خصائص المسؤولية الدولية

إن التطور المسجل منذ منتصف القرن العشرين (اتفاقية لندن لسنة 1954 Oil pol) في اتجاه تحسين القواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن استغلال البحار،قد أضاف على نظام المسؤولية الدولية في هذا الميدان أهمية خاصة : فالى جانب استنادها على التزامات قانونية عامة وعلى رأسها مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية ،فإنها تستند في هذا الخصوص إلى شبكة من القواعد الدولية التي تقيد سلوكية الدول لحماية البحار من التلوث على الرغم من الصعوبات التي تعترضها. ومن جملة الخصائص التي تميز مسؤولية الدول في مجال حماية البيئة البحرية :

أولاً- انتقال المسؤولية الدولية من الطابع التقليدي إلى المسؤولية المقيدة بالقواعد والمعايير الدولية.

في الماضي كان القانون الدولي يكتفي بالتأكيد على التزام الدول ببذل العناية عند ممارستها لاختصاصاتها الإقليمية أو الشخصية بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى أو برعاياها ،تاركا للدول ذات السيادة سلطة تقديرية لتحديد أساليب ممارستها لاختصاصاتها ؛ولاختيار الطرف الأنسب لمراعاة هذا الالتزام وقد كانت تلك سمة تطبع على مجمل القانون الدولي العام. ومنذ بداية السبعينات حصلت تطورات قانونية هامة بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي .

والجدير بالذكر أن هذا التطور الذي عرفه القانون الدولي للبحار ،يمكن قراءته من خلال الجهود التي بذلها المجتمع الدولي منذ إعلان استوكهولم لسنة 1972 إلى غاية إعلان ريو لسنة

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

1992. وكذلك الدور البارز الذي قامت به المنظمات والدولية العالمية والإقليمية وفي مقدمتها برنامج الأمم المتحدة للبيئة ،والذي نتج عنه مجموعة من القواعد العرفية ولاسيما مبدأ التزام الدول بعدم الترخيص لمباشرة أنشطة فوق إقليمها أو تحت ولايتها بشكل يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة التي المحيطة بالإقليم الوطني¹. وهو الشيء الذي أدى إلى تحسين مضمون التزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن الزيت وقد تمثل ذلك من ناحية أولى في تدعيم وتوسيع الالتزامات العامة بحماية البيئة البحرية. ومن ناحية ثانية في التحديد الدقيق للالتزامات الملقاة على عاتق الدول بإدخال مجموعة من الشروط و المعايير التقنية عند صياغة التزامات الدول في هذا الخصوص ،وتعيين نوع التدابير التشريعية والتنظيمية والإدارية والقضائية التي يجب على الدول الحرص على اعتمادها في أنظمتها القانونية الداخلية وتطبيقها على السفن بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث². وهذا ما دعم بالتأكيد من المسؤولية الدولية للدول في هذا الميدان، حيث انتقلت هذه المسؤولية ،بالرغم من خضوعها للنظام العام ،من مسؤولية ذات طابع تقديري إلى مسؤولية ذات طابع مقيد بمجموعة من القواعد والمعايير الدولية .

وقد تجسد ذلك من خلال محتوى اتفاقية قانون البحار 1982، وكذلك من خلال مجهودات المنظمة البحرية (IMO) والذي ساهم بشكل مباشر أو غير مباشر في انتاج مجموعة من القواعد والمعايير الدولية التي تقيد سلوكية الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث³. وفيما يلي سنبين الدور المحوري الذي لعبته اتفاقية قانون البحار 1982 ومنظمة (إيمو) في تجسيد الطابع الدولي على قواعد المسؤولية الدولية.

أ-اتفاقية قانون البحار 1982.

لقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 235 بمسؤولية الدول عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ،وذلك وفقا للقانون الدولي. ويعني

¹-Kiss Alexander-Charles, Le droit international de l'environnement,op,p:1039-1040

²-عبد الكريم سلامة ، قانون حماية البيئة ،مرجع سابق،ص 87-88.

³-محمد البزاز،حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص340.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ذلك أن البحث عن أبعاد وحدود مسؤولية الدولة في حالة مخالفة التزامها الدولي بحماية البيئة البحرية يجب النظر إليه من خلال قواعد القانون الدولي المنظمة لتلك المسؤولية بصفة عامة.¹

كما يلاحظ من خلال قراءة المادة 194 الفقرة 3(ب) من اتفاقية قانون البحار 1982²، التحديد الدقيق للالتزامات الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن ،وذلك بتفصيلها لما جاء في المادة 192 بشأن الالتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. ويعد هذا التأكيد القانوني الواضح، نتيجة مباشرة للتأثير الإيجابي الذي تركته مجموعة من القواعد الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن والحوادث البحرية وكذلك عن استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية لقاع البحر وباطنه ، وخاصة التلوث الذي ينتج عنه تسرب الزيت النفطي .

والجدير بالذكر أن اتفاقية قانون البحار قامت بالربط بين قواعدها العامة والقواعد الدولية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحار من التلوث ،أو تلك التي توصي بها المؤتمرات أو المنظمات الدولية.³ وهو ما يعنى أن الدول صاحبة الولاية على السفن الرافعة لعلمها أو الدول التي تقوم بأنشطة في البحار من شأنها أن تحدث تلوثا بمادة النفط أو بالمواد الضارة الأخرى ؛لم تعد لها الصلاحيات الواسعة لإعداد قوانينها وأنظمتها الوطنية لحماية البحار من التلوث ، وإنما أصبحت ملزمة بالحرص على أن تكون هذه القوانين والأنظمة مطابقة للقواعد والمعايير الدولية.

إن هذا الربط بين النظام القانوني الدولي والأنظمة القانونية الوطنية ،كان له تأثير إيجابي على أعمال نظام المسؤولية الدولية للدول. فكما جاء في إحدى الدراسات المرجعية فإنه " لا يمكن الفصل بين القاعدة المنصوص عليها في المادة 235 وبنود المادة 194 التي تحدد بصفة جد واضحة مختلف مجالات العناية المطلوبة من الدول والحفاظ عليها"⁴ .

¹-أنس المرزوقي،المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية،مقالة منشورة على مجلة الحوار المتمدن -دراسات وابحاث قانونية - العدد 4157 - 2013 / 7 / 18-ص1.

²-انظر المادة 194، والتي تنص على (تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه)

³- أن هذا الربط نلتسمه من خلال - الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية- الذي يحمل عنوان القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.

⁴- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية ،مرجع سابق، ص 342 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ب - مجهودات المنظمة البحرية الدولية

تأسست المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية عام 1948 ، وركزت في البداية على السلامة والملاحة البحرية. ثم في الستينات ، أصبح العالم أكثر دراية بحالات انسكاب النفط في المحيطات والبحار من خلال الحوادث ،أو كنتيجة لممارسات التشغيل الرديئة ، وكذلك نتيجة لأحداث التلوث النفطي مثل كارثة توري كانيون (Torrey Canyon) قبالة الساحل الجنوبي الغربي للمملكة المتحدة في عام 1967 وقد بدأت المنظمة البحرية الدولية في تنفيذ برنامج عمل طموح يتعلق بمنع التلوث البحري والاستجابة له،واهتمت كذلك بجوانب المسؤولية والتعويض. وكان من النتائج الرئيسية التصديق على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن في عام 1973 ،المعروفة عالمياً باسم اتفاقية(MARPOL)¹.

وتدرك اتفاقية (MARPOL) الحاجة إلى متطلبات أكثر صرامة لإدارة ما يسمى بالمناطق البحرية الخاصة وحمايتها ،وذلك بسبب بيئتها وحركة المرور البحري فيها. فقد تم تحديد إجمالي 19 منطقة خاصة ،وهي تشمل البحار المغلقة أو شبه المغلقة ،مثل مناطق البحر الأبيض المتوسط ،وبحر البلطيق ،والبحر الأسود والبحر الأحمر،ومساحات أوسع بكثير من المحيطات مثل المياه الجنوبية لجنوب أفريقيا ،ومياه أوروبا الغربية. ويمثل هذا التقدير للمناطق الخاصة ،واللوائح العالمية دليلاً واضحاً على إدراك المنظمة البحرية الدولية (IMO) والتزامها الكامل ،بالأهمية القصوى لحماية بحار ومحيطات العالم والحفاظ عليها باعتبارها نظم حيوية لدعم الحياة لجميع الشعوب².

¹ - كيتاك ليم {الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.(IMO) } دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث المحيطات العالم الناجم عن السفن والشحن البحري.مقال منشور على موقع الأمم المتحدة:<https://www.un.org>

- في عام 1997، أضافت المنظمة البحرية الدولية (IMO) مرفقاً سادساً للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL)، وهو يتناول التلوث الجوي الناجم عن السفن. كما يتناول المرفق السادس تلوث الهواء الناجم عن الكبريت و الانبعاثات الضارة الأخرى ،مثل أكسيد النيتروجين ومواد الجسيمات. وفي عام 2011، أصبحت المنظمة البحرية الدولية (IMO) أول هيئة رقابية دولية في قطاع النقل تقوم باعتماد متطلبات ملزمة لكفاءة استخدام الطاقة. ،تتطبق على جميع السفن عالمياً بصرف النظر عن نمط التجارة أو دولة العلم، وتهدف إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة في أنشطة الشحن الدولي.

² - إن اتفاقية (MARPOL) بعد أن خضعت للتوسيع والتحديث، لا تزال اليوم أهم معاهدة دولية ،والأكثر شمولاً وملائمة تتناول منع التلوث البحري والتلوث الجوي الناتج عن السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وفيما يخص الجانب المتعلق بإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث الذي تخلفه السفن هناك عدد من الاتفاقيات التي تضع على عاتق الدول التزامات فيما يخص مكافحة التلوث الصادر عن النشاطات البحرية أو تمكين المتضررين من الحصول على تعويض عادل في أنظمتها القانونية الوطنية ،وفي مقدمة هذه الاتفاقيات توجد اتفاقية بروكسيل بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة التلوث النفطي بتاريخ 29 نوفمبر 1969،حيث تفرض هذه الاتفاقية على الدول الأطراف مراعاة سلسلة من الإجراءات الإدارية والمالية¹، وتحدد الشروط والمعايير والمعلومات اللازمة لتمكين الدولة المتضررة من جراء التلوث بالمطالبة بالتعويضات اللازمة ،إلى جانب تعهد الدول بتنفيذ الأحكام القضائية المتعلقة بطلبات التعويض.

وعموما فإن هذا التطور الملموس الذي قامت به المنظمة الدولية البحرية في تحديد القواعد الدولية ذات الطابع الاتفاقي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية قد ساهم بشكل كبير في تجسيد النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية ،وخاصة التمكن من تحديد الأضرار التي يسببها التسرب النفطي ،والتعويض عنها باعتبارها إخلالا بالالتزامات الدولية.

ثانيا-ضعف تطبيق الاتفاقيات الدولية:

هناك بعض الصعوبات المتعارف عليها في تحديد ورسم الإطار القانوني لأركان المسؤولية الدولية بوجه عام ؛كتحديد المراد بالخطأ وأنواعه وحالات انتقائه وتحديد المفهوم الدقيق للضرر وشروطه وأنواعه وبيان معنى علاقة السببية وتمييزها عن الخطأ وعوارضها وتعدد الأسباب وتسلسل الأضرار .وتلك الصعوبات تبدو في كثير من الأحيان عقبة صعبة في سبيل حصول المضرور من التلوث أو غيره من مظاهر التعدي على البيئة للحصول على التعويض اللازم لجبر الضرر². و هذا ما يجعل القضاء يتردد كثيرا بل يرفض غالبا الحكم بالتعويض . وقد يؤكد موقفه باعتبار أن تلك الأضرار البيئية هي أضرار غير مرئية ،وصعبة إن لم يكن مستحيلا تقديرها ،ومثال ذلك تقدير الأضرار التي تصيب المصطافين و انصرافهم عن التمتع بالشاطئ بسبب تلوث المياه بالنفط.

¹- Pierre Marie Dupuy et M.R. Gouillod "La préservation du milieu marin,op,p1035.

²-معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر-حالة الضرر البيئي-مرجع سابق، ص 264.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ومن جهة ثانية فإن في حالة التلوث الناجم عن الملاحة البحرية تمكن الدولة الساحلية المتضررة من تحريك دعوى المسؤولية الدولية ضد دولة العلم المرتكبة للفعل من أجل مطالبتها بالتعويض عن الضرر الذي تعرضت له بيئتها البحرية من جراء هذا التلوث. لكن بالنظر للطابع العابر للحدود لهذا التلوث ،فإن المشكل الذي قد يطرح بعض التساؤلات عن كيفية تطبيق نظام المسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار التي تمس البيئة البحرية في المناطق التي تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة ساحلية : مثل أعالي البحار وقاع البحار والقطب الجنوبي مادام أن هذه المناطق ذات نظام دولي أو تعد تراثا مشتركا للإنسانية.

والجدير بالذكر في هذا الصدد ،أن التردد قد طبع مواقف الفقه خلال فترة بداية السبعينات إلا أن التطور الذي عرفه القانون فيما بعد والنتائج القانونية للمؤتمر الثالث لقانون البحار،قد جعل الفقه الدولي يجد في هذه المعطيات القانونية الجديدة سندا لبناء مواقف أكثر صلابة و وضوحا فيما يخص إشكالية عدم وجود كيان قانوني ينوب عن الإنسانية لتحريك دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس ببيئة المناطق البحرية الغير خاضعة للسيادة الوطنية ويتمثل ذلك في الحل الاتفاقي.¹ ففيما يخص منطقة قاع البحار وباطنها ،فقد أعطت اتفاقية قانون البحار 1982 لسلطة قاع البحار الصلاحية من أجل ضمان حماية البيئة البحرية من الأضرار التي تنتج عن الأنشطة التي تقوم بها الدول في هذه المنطقة.مما يحمل على الاعتقاد أن هذا الجهاز هو الذي يملك حق إثارة المسؤولية الدولية ضد الدول المتسببة في الأضرار البيئية.²

ونتيجة لهذا فإن إثارة المسؤولية عن الأضرار التي تحدث في المناطق الدولية ،يتم بشكل غير مباشر وذلك عن طريق تطبيق القواعد للعامة للقانون الدولي .

وفي الحقيقة فإنه من الواضح استقرار نظام المسؤولية الدولية ضمن قواعد القانون الدولي العام ويظهر ذلك من خلال التأكيد الاتفاقي على مسؤولية الدول عن الأضرار الناتجة عن التلوث العابر للحدود. إلا أنه وبالرجوع إلى ممارسة الدول وواقع العلاقات الدولية ،فإن هذا النظام نادرا ما يتم تنفيذه في ميدان الأضرار التي تتعرض لها البيئة البحرية من جراء التلوث الصادر عن السفن .

¹ - محمد البزاز ،حماية البيئة البحرية ،مرجع سابق،ص 347-348.

² - انظر المادة 145 من اتفاقية قانون البحار 1982.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

أما بالنسبة للتلوث النفطي الذي ينتج عن السفن ،فإن الصعوبة في إثبات العلاقة السببية بين مصدر التلوث -ونعني بذلك السفن- المتميزة بحركتها وانتقالها من منطقة بحرية إلى أخرى والأضرار التي تلحق ببيئة الدولة الساحلية . إلى جانب صعوبة تقديم الأدلة عن الأضرار التي تمس مصالح الدول وصعوبة تقدير هذه الأضرار ،بالنظر لصعوبة مراقبة أنشطة السفن،خاصة و أن ظاهرة علم المجاملة تزيد من صعوبة إجبار الدول على مراعاة التزاماتها في ميدان حماية البيئة البحرية.¹

المطلب الثاني:عناصر المسؤولية الدولية

يقصد بها حدوث فعل يترتب عليه قيام المسؤولية الدولية ،وهذه الواقعة قد تكون مشروعة ولكنها خطيرة وتترتب عليها وقوع أضرار .

وتجدر الإشارة هنا أن الحادث والضرر،هما الشرطان الأساسيان الواجب توفر لقيام المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط حسب اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 .

إلا أن ما استقر عليه الفقه الدولي من أن الشرط الهام للمسؤولية الدولية هو خرق أو انتهاك التزام دولي بفعل إيجابي أو سلبي ،و أيا كان مصدره سواء ورد هذا الالتزام في معاهدة دولية أو قاعدة عرفية أو مبدأ من مبادئ القانون الدولي ،وهو ما ذهب إليه الفقيه الفرنسي " شارل روسو" من أنه يكفي لقيام المسؤولية الدولية أن ينسب إلى الدولة عمل مخالف للقانون الدولي.

وسنقوم بتناول هذه الشروط من خلال "الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية"لنتمكن من التوصل إلى نتائج قد تكون مخالفة لما درج عليه الفقه التقليدي ،وهذه النتائج يمكن أن تحدد لنا حدود وأبعاد مسؤولية الدولة في مجال حماية البيئة البحرية.

على النحو الآتي :

الفرع الأول : أن يشكل الفعل خطرا على البيئة البحرية.

الفرع الثاني : وجود الضرر البيئي.

الفرع الثالث : العلاقة السببية .

¹ - Bourel Pierre, Un nouveau champ d'exploration pour le droit international privé conventionnel- les dommages causés à l'environnement.- in Mélanges Yvon Loussourain, Dalloz, Paris, 1994, p 93.

الفرع الأول : أن يشكل الفعل خطرا على البيئة البحرية

لكي تترتب المسؤولية الدولية لآبد من إثبات إسناد الخطأ الذي يسبب الضرر إلى شخص من أشخاص القانون الدولي العام ، وطبقا للمسؤولية المطلقة والصارمة التي اعتمدها معظم الاتفاقات البيئية الثنائية ومتعددة الأطراف فإن الخطأ يكون مفترضا بمجرد وقوع الضرر وبالنسبة للدولة فإن الخطأ الذي تسأل عنه؛ هو كل التصرفات التي تقوم بها أجهزة الدولة سواء التشريعية أو التنفيذية أو القضائية التي تخالف قواعد القانون الدولي ، والتي تسبب أضرارا للأجانب. وتسأل كذلك عن تصرفات الأفراد العاديين التي تلحق أضرارا بالأجانب إذ لم تتخذ الدولة الإجراءات اللازمة لمنع ذلك أو معاقبة من قام بذلك ، أو نتيجة عدم القيام بعمل كان من الواجب القيام به حسب قواعد القانون الدولي.¹

ويعمد الملوث البحري إلى القيام بأنشطة تتسم بالخطورة من شأنها إدخال مواد ملوثة في البيئة البحرية ؛ و يترتب على تصرفها بطريقة إدارية أو غير إرادية تغير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان ، أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية ، أو يضر بالمناطق الساحلية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر فتأثر عليها وتعطلها. ومن الأمثلة عن هذا التلوث نقل النفط الخام ، حيث أن هذه المادة تعتبر خطرة بكميات قليلة إنما تصبح خطرة في حال نقلها بكميات هائلة عن طريق الناقلات الضخمة من السفن.² وعلى الرغم من ذلك فقد اختلف في تحديد مفهوم الخطر ،حيث هناك من يرى أن "الخطر هو يعني احتمال وقوع حادث ضار ،ودون أن يؤدي ذلك بالضرورة إلى حدوث الضرر "ويرى البعض أن الخطر هو " ذلك النشاط التي تنبئ طبيعته أو الوسائل أو المواد المستخدمة فيه باحتمال إحداثه أضرارا جسيمة مهما كانت ضالة هذه الاحتمالات إذ أن تقدير هذه الضالة يخضع لمعايير السلامة التي تمارس في ظلها هذه الأنشطة ودون أن يتعلق هذا التقدير بطبيعة هذه الأنشطة الخطرة

¹ - شارل روسو؛ القانون الدولي العام ، ترجمة /شكر الله خليفة ، الأهلية للنشر والتوزيع ،بيروت،ص 197 --227

² - حولية لجنة القانون الدولي " التقرير الخامس للمقرر الخاص "1989،ص 12. الوثيقة: Doc. A/CN.4/423.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ذاتها "ثم يؤكد صاحب هذا الرأي على أن الخطورة حالة تتولد نتيجة لنشاط إنساني متعلق بأشياء خطيرة بطبيعتها¹. أو تكون خطورتها راجعة إلى المكان الذي تمارس فيه مثل الأنشطة التي تجري في مناطق الحدودية أو في مناطق ساحلية تهدد سلامة البيئة البحرية.

ومن جهتنا نرى أنه يتوجب أن يكون الخطر ملموسا وفقا لمعايير معروفة ،يعني ذلك أنه يجب أن يتعلق الخطر باحتمال كبير لحدوث ضرر عابر للحدود .ويظهر ذلك من خلال المواد التي تعتبر هدفا للنشاط .هذا الأخير الذي يحتمل أن يسبب أخطارا بيئية حالية أو من الممكن أن تظهر في وقت الحق.

وباختصار فإن الأمر يتعلق بمخاطر تحمل في طياتها امكانية وقع ضررا عابرا للحدود ولا يهم أن يكون الخطر جسيما أو بسيطا بل يكفي أن يكون ملموسا و حقيقيا، بحيث يمكن أن يرتب المسؤولية الدولية . فاستخراج النفط مثلا من باطن البحار قد يشكل خطرا ملموسا بالنظر إلى إمكانية وقوع حوادث ميدانية قد تؤدي إلى تسرب هذه المادة في البحار، خاصة إذا لم تتخذ الاجراءات الوقائية اللازمة لذلك.

ولذلك نجد أن خبراء القانون الدولي يتطلعون إلى فرض مجموعة من القواعد السلوكية الأولية التي تحمل الدولة المسؤولية قبل وقوع الضرر، وذلك على خلاف الاتجاه الموجود في نظم المسؤولية القانونية التي تضع قواعد لتحديد مسؤولية الدولة على أساس نتائج العمل الذي تقوم به الدولة، كما أن هذه المعايير الجديدة تحاول أن تحدد بوضوح الخطوات الإجرائية التي ينتظر من الدول أن تتخذها للوفاء بالتزاماتها الأساسية ألا و هي منع الأنشطة التي من شأنها الحاق الضرر بالمناطق الخارجة عن نطاق ولايتها الإقليمية.

ونذكر على سبيل المثال، ما قامت به الشركات النفطية في بلدانها لمكافحة التلوث بالنفط الناجم عن أنشطتها ، من أجل تطبيق الالتزام الرامي إلى المحافظة على البيئة من التلوث.فتأخر بناء (خط آلاسكا النفطي) على الرغم من أنه يساهم في حل مشاكل الطاقة في الولايات المتحدة

¹-معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر-حالة الضرر البيئي- مرجع سابق، ص 96 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الأمريكية¹. إلا أنه تم مراعاة العامل البيئي ،وأدى ذلك إلى تأخر المشروع. والسبب في ذلك هو أن الأثر البيئي للتقيب عن النفط والغاز كاستخدام تقنيات الاستشعار عن بعد في الاستكشاف له آثار- مهمة وكبيرة - في بناء خط الأنابيب عبر ألاسكا. حيث يمكن أن يشمل أثر التقيب عن النفط والغاز بناء الطرق، والحفر الاستكشافي وبناء خط الإمداد بالمناطق النائية، وهو ما يؤدي بشكل عام إلى التأثير السلبي على المناظر الطبيعية والموارد الموجودة فيها. إلى جانب الإضرار بالمناطق الحساسة بما في ذلك بعض البيئات الجافة وشبه الجافة و بعض المناطق دائمة الصقيع، حيث يكون التأثير فيها أكبر. ولأن تنمية حقول النفط والغاز تشمل حفر الآبار على سطح الأرض أو تحت قاع البحر فإن التخلص من المياه المختلطة بالنفط التي تجلب إلى السطح مع البترول، ونقل النفط عن طريق الناقلات أو خطوط الأنابيب ، وتحويل النفط الخام إلى منتجات مفيدة، تؤدي كل خطوة إلى توافر البراهين القاطعة على إمكانية حدوث اختلال بيئي، بما في ذلك المشكلات المرتبطة بالتخلص من المياه المختلطة بالنفط ، كانسكابات النفط العرضية، وتسرب الأنابيب في حقول النفط، وغرق الناقلات النفطية، وتلوث الهواء في مصافي التكرير ... الخ.²

ولذلك نجد أن الشركات النفطية في بلدانها تولى أهمية قصوى لحماية بيئتها ؛وذلك عن طريق تقييد حوادث التلوث التي تسببها الناقلات أو التي تنتج عن الانفجارات العرضية في الآبار وخطوط الأنابيب ،وذلك عن طريق وضع البرامج المختلفة للخفض من هذا النوع من التلوث .³ ومن هنا يأتي تطبيق المفهوم الحقيقي للخطر كعنصر أساسي للمسؤولية الدولية: و القائل بأن الخطر يعني احتمال وقوع حادث ضار دون أن يؤدي ذلك بالضرورة إلى حدوث الضرر، ويعني ذلك أن تقدير هذه الضالة يخضع لمعايير السلامة التي تمارس في ظلها هذه الأنشطة دون أن يتعلق هذا التقدير ،بطبيعة هذه الأنشطة الخطرة ذاتها.

¹ -المؤتمر العالمي المعادي للاحتكارات (النفط والبيئة والشركات الاحتكارية) في الفترة ما بين 26-30 مارس 1980 طرابلس.

² - إدوارد أكلير ، الجيولوجيا البيئية ،سلسلة الكتب الجامعية المترجمة،المملكة العربية السعودية،ص 446.

³ -على عكس البلدان النامية والمنتجة للنفط ،حيث يقتصر نشاط شركاتها على ضخ النفط إلى موانئ التصدير بأكثر كمية ممكنة وبأقل تكاليف.دون مراعاة الجانب البيئي.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وفي هذا الخصوص نجد على سبيل المثال المادة الحادية عشرة من الاتفاقية الإقليمية للكويت 1978 بشأن التعاون من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث حيث نصت على مايلي: "تعمل كل دولة على ادراج تقييم للآثار المحتملة بالنسبة للبيئة في جميع أنشطة التخطيط التي تشمل على مشاريع في نطاق إقليمها وبصفة خاصة في المناطق الساحلية ؛و التي يمكن أن تنطوي على خطر جسيم من أخطار التلوث في المنطقة البحرية"¹

أما الخطر بنظر بعض الاتفاقيات الدولية ،ف نجد أن الاتفاقية المتعلقة بآثار الحوادث الصناعية العابرة للحدود 1992 ؛قد عرفت الخطر في المادة الخامسة من الفقرة " د" بأنه : "مجموع تأثير احتمال وقوع حادث "

كذلك عرفت الاتفاقية الخاصة بالتلوث العرضي للمياه الداخلية عبر الحدود ،الخطر بأنه" مجموع الأثر الناتج عن وقوع حادث غير مرغوب فيه" ،كما عرفت النشاط الخطر بأنه" أي نشاط ينطوي بطبيعته على خطر كبير يتسبب في تلوث عرضي للمياه الداخلية عبر الحدود"².

ولكن بالرجوع إلى اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (الزيت) لسنة 1969 وكذا بروتوكولها لسنة 1992 فإنها لا تشترط لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث التلوث من سفينة ويترتب عليه ضرر، حيث يختفي عنصر الخطأ نهائيا ولا يظهر إلا عند تقدير التعويض الملزم بالشخص المسؤول؛ حيث يعتبر حادث التلوث أول ركن من أركان المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط، فهو بمثابة الحلقة الأولى من حلقات سلسلة التلوث ؛التي تبدأ بوقوع الحادث و تنتهي بالضرر الناتج عنه،³ والقول بأن حادثا بحريا في مفهوم التلوث بالزيت قد وقع فعلا -على حسب

¹ - وقد استعملت صيغة مشابهة في النص الذي اعتمده جمعية القانون الدولي في تقرير المؤتمر السنوي المنعقد من 29 أغسطس إلى 4 سبتمبر 1982 في كندا 1982 ص 54؛وقد جاء فيه: إن دول الحوض ،لابد لها أن تبلغ في الوقت المناسب سائر الدول المعنية بأنشطة المشاريع التي تنفذها في أقاليمها ،والتي من شأنها أن تشكل تهديدا خطيرا أو زيادة في تلوث المياه في أقاليم هذه الدول الأخرى.

² -محسن عبد الحميد أفكيرين،النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي -مع الإشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة- دار النهضة العربية ،القاهرة ،2008، ص 293-295.

³ -محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق،ص 14 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الاتفاقية- هو أن نكون أولاً بصدد سفينة. إذ أن للسفينة في مجال التلوث مفهوم خاص يختلف عن مفهومها في القواعد العامة¹؛ إلا أنه سرعان ما يتبين أن تطورا قد حدث في مفهوم الواقعة المادية المسببة للتلوث، و هو ما ظهر جليا من خلال بروتوكول 1992.

حيث كان لوقوع حوادث بحرية كثيرة، الأثر الواضح في كشف النقاب عن أحد أوجه النقص الواضحة والخطيرة في معاهدة 1969. وتتمثل في تعريف الواقعة المسببة للتلوث، حيث أن ضيق هذا التعريف وعدم امتداده للفترة الواقعة قبل حدوث التسرب النفطي للزيت؛ كان يمكن أن يجنب الأخطار التي قد تتعرض لها السفينة؛ويمكن أن يؤدي ذلك إلى تفادي أو على الأقل التقليل من هذا النوع من التلوث.²

لذلك، وبهدف توحيد القواعد القانونية في هذه المسألة، وبتأييد من الصناعة البترولية والملاحية معا، فإن اتفاقا سريعا قد تحقق، أثناء التحضير لتعديل المعاهدة، حول التوسع في تعريف الواقعة المنشئة للتلوث ليشمل حالات التهديد والخطر المنوط بها. وقد كان هناك بعض الجدل، أثناء مناقشات اللجنة القانونية وأيضا خلال المؤتمر، حول ما إذا كان لازما تقييد فكرة التهديد والخطر بوصف معين. وعلى الرغم من انعقاد رأى الأغلبية على وجوب ذلك، فإن خلافات شديدة قد ظهرت على السطح حول الوصف اللازم لهذا الخطر، فبينما ارتأت بعض الوفود ضرورة أن يكون التهديد "جديا"، فضلت وفود أخرى تعبير خطر "جسيم و محقق"³

وبالموازاة مع ذلك فإن الوضع في القانون الأمريكي قد اختلف قليلا،حيث أتى تعريف الواقعة المسببة للتلوث في القانون الأمريكي أكثر توسعة من تلك المنصوص عليه في معاهدة 1969 بعد تعديلها ببروتوكول 1992،و قد نص على أن الواقعة تعني: "أي حدث أو سلسلة أحداث لها نفس

¹-المادة الأولى من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت لعام 1969عرفت السفينة بأنها: "أي منشأة أو اداة بحرية، أيا ما كانت، تنقل فعلا المحروقات السائبة كبضاعة"

كما عبرت المادة الثامنة من اتفاقية 1969 عن الواقعة المسببة للتلوث بأنها: " كل حدث او سلسلة أحداث لها نفس المصدر وينتج عنها تلوث"

² - Problèmes posés par L'imputation des Frais d'assistance et/ou de remorque des perliers en difficulté, dans la lutte contre les marées noires- Aspects économique, OCDE, 1982, P. 99

³ - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 48.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

المصدر تتسبب فيها سفينة أو أكثر ينشأ عنها تصريف للزيت أو تهديد جدي به" فالمشرع الأمريكي وحيث لاتفارقه على الدوام أحداث كارثة Exxon- valdez ،أراد بهذا النص الحث على إزالة أي تهديد جدي بتسريب الزيت من السفينة إثر تعرضها للحادث، تقاديا لحدوث أي تلوث في المستقبل قد يؤدي إلى وقوع أضرار تأخذ شكل الكارثة¹.

و يسري قانون التلوث بالزيت OPA على كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من الوسائط أو الوسائل البحرية ،كما يسري هذا القانون حتى ولو اقتصر الأمر على مجرد التهديد بتسريب الزيت. ويشمل تعريف السفينة كافة أشكال المركبات Crafts التي تستعمل أو تستخدم أو تلك التي يجوز استخدامها لنقل الزيت في المياه الصالحة للملاحة الحرية Navigable Water للولايات المتحدة الأمريكية ،وذلك فيما عدا السفن العامة.² أما الوسائط البحرية فهي بصفة عامة تلك التي المنشآت والمعدات والأجهزة المستخدمة في التنقيب و النقل والتسليم والتخزين أو معالجة الزيت وحفر الآبار.³

ولذلك نجد أن المشرع الأمريكي قد أخذ بالخطر كأحد العناصر المهمة لقيام المسؤولية عن الأضرار ،وهو الشئ الذي أغفلته كل من اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992،إضافة إلى ذلك فالقانون الأمريكي لم يكتفي بالزيت المتسرب من السفن كمصدر للتلوث،بل شمل كل الوسائط البحرية ،بما في الحوادث الناتجة عن أنشطة الاستكشاف و التنقيب عن النفط.

¹-المبحث 1001 (14) من قانون التلوث الأمريكي OPA 1990 .

²- وتنص الفقرة (37) من الفصل (1001) من قانون التلوث بالزيت OPA ،على تعريف السفينة بأنها :

<<...every description of water or other artificial contrivance used Capable of being used as a means of transportation on water, other than public vessel>>

³ - Michael .J .Uda , The Oil Pollution ACT OF 1990:iS There a Bright future beyond VALDEZ Volume 10 VIRGINIA Environmental law journal.1991 ,p422.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الفرع الثاني : وجود الضرر البيئي

إن الضرر الذي يحدث نتيجة لاستخدام الأنشطة الخطرة في مجال البيئة البحرية يجعل مفهومي الخطر والضرر مفهوميين متصلين بشكل حقيقي فالضرر المستوجب للمسؤولية يكون بسبب الخطر الذي أوجده النشاط.¹ والضرر من حيث درجته قد يكون ضررا بسيطا و ينقسم إلى نوعين؛ ضرر بسيط لا يتعدى حدود الدولة ولا يرتب مسؤولية دولية، وضرر بسيط يتعدى أو يتجاوز حدود الدولة الواحدة وتترتب عليه المسؤولية الدولية، كما قد يكون الضرر جسيما و يخلف أضرارا للعديد من الدول ،كذلك فقد يكون الضرر من حيث نوعه، ضررا ماديا أو معنويا، مباشرا أو غير مباشر، وهو ما رأيناه بالتفصيل من خلال -الباب الأول من هذه الدراسة-

والضرر البيئي شرط رئيسي حسب عمومية الفقه، و لا تتحقق المسؤولية الدولية بدونه ووفقا لذلك يعد الضرر الركيزة الثانية من شروط المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين المواد الخطرة. وينسب الضرر إلى أحد أشخاص القانون الدولي" أو أحد الكيانات الخاصة التابعة للدول أما إذا كان نابعا عن الفعل أو السلوك الذي يمارسه أحد الشخص القانون الدولي فإنه يوصف بأنه غير مشروع بالنظر إلى نتيجته؛ فليس من الضروري أن يكون الفعل مخالفا للالتزام الدولي إيجابي أو سلبي لأن الضرر في حد ذاته غير مشروع، وهو وحده الذي يرتب المسؤولية ويدفع إلى المطالبة بالتعويض، ووفقا لذلك يمكن تقرير المسؤولية الدولية عن أعمال لا تعد إخلالا بالالتزام دولي، ومع ذلك تحدث أضرارا بدول أخرى مثل الأنشطة الذرية السلمية المشروعة.²

ومن الأمثلة الواضحة للتلوث الجماعي انفجار مفاعل تشيرنوبل في محطة لإنتاج الكهرباء والواقعة على بعد كيلومتر شمال مدينة كيف عاصمة أوكرانيا، وذلك سنة 1986 ولقد كان ذلك نتيجة أخطاء

¹-حولية لجنة القانون الدولي ، المجلد الأول(ألف) الدورة 44 ، نيويورك 1991.ص 20.

²- نبيل بشر. نبيل بشر :المسؤولية الدولية في عالم متغير، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة 1994 ، ص 125
ص 126 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

فنية أدت إلى انطلاق كميات هائلة من المواد المشعة ؛وامتدت لتشمل أنحاء متفرقة من أوروبا¹ وروسيا.

ولقد قامت كل من الدول الأوروبية (ألمانيا والمملكة المتحدة والسويد) بدفع التعويضات للأفراد المباشرين من رعاياها من التساقط الذري كما قام عدد من الدول بما فيها ألمانيا بحفظ حقها في المطالبة بالتعويض المناسب بعد إجراء مباحثات مع روسيا الاتحادية في هذا الشأن أما الحكومة البريطانية فقد طالبت بحفظ حقها تجاه روسيا بشأن طلب التعويض لأي ضرر قد ينتج بسبب حادث تشيرنوبل بعد أن يتم تقدير جميع الأضرار المتوقعة.²

ونظرا لأن روسيا ليست طرفا في أي من الاتفاقيات الدولية الخاصة بتعويض الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية، فإنها تكون غير مقيدة بأي التزام اتفاقي محدد يتم التعويض على أساسه لأي ضرر تسببت فيه خارج حدوده الوطنية.

وبالرغم من ذلك ،فإن اتفاقيتي باريس للمسؤولية من قبل الغير في مجال الطاقة النووية عام 1960 وفيينا للمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية العام 1963 توجهان المسؤولية عن المخاطر الناجمة عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية بوضع الإطار الذي من خلاله يتم تعويض أي شخص تأثر بضرر نووي. وكتاهما تتصان على دفع تعويض عن الضرر النووي بعد إثبات أن الضرر تم بسبب مشغل المنشأة النووية. وبينما تنشئ اتفاقية باريس الحد الأقصى للمسؤولية على المشغل، فإن اتفاقية فينا تسمح للدولة المنشأة بأن تحدد قيمة محددة لمسؤولية المشغل وللتأكد من الوفاء بقيمة التعويض فإن الاتفاقيتين تتطلبان أن يتم التأمين على المنشأة أو إتباع أي شكل آخر من أشكال التغطية المالية للتعويض.³

¹-بركات ، محمود الشعراوي ،زكي ، حماية البيئة و الاستخدامات السلمية للطاقة النووية ،أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، القاهرة ، 1992.ص22.

²-صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط،مرجع سابق ص 307 .

³-بركات ، محمود الشعراوي ،زكي ، حماية البيئة و الاستخدامات السلمية للطاقة،نفس المرجع،ص25.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ولقد جرى العرف الدولي فيما يتعلق بالأضرار من حيث نوعها إلى تقسيمها إلى أضرار مادية ومعنوية وأضرار مباشرة وغير مباشرة. أما عن أساس التعويض فيتم الاعتراف بالأضرار المادية المباشرة، وهو ما نصت عليه اتفاقية قانون البحار هذه الاخيرة التي نصت على ضرورة التعاون الدولي لأجل ضمان التعويض السريع والكافي فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية

وقد أوضح الفقيه شارل روسو خصائص الأضرار غير المباشرة بأنها أضرار ملحقة بالضرر الأساسي، فلها طابع انعكاسي، إذ أنها تصيب أشخاصا غير الأشخاص الذي لحق بهم الضرر الأساسي، بالإضافة إلى أنها- في جزء منها -وليدة أسباب خارجية، إذ لا تربطها بهذه المسؤولية سوى علاقة بعيدة.¹

ولقد اتفق الفقه والقضاء الدوليين على التعويض على الضرر المباشر، حيث قضت محكمة الحكيم بين الولايات المتحدة وبريطانيا بإلزام الحكومة البريطانية في قضية" ألاباما "بتعويض الضرر المباشر المترتب على سماحها للثوار الجنوبيين خلال الحرب الأهلية الأمريكية، ببناء وتسليح السفن الحربية في موانئها.²

أما بالنسبة للضرر غير المباشر فقد رفض القضاء الدولي- في بداية الأمر- بالتعويض عن الضرر غير المباشر ، ثم اتجهت أحكام التحكيم الدولي إلى التعويض على الضرر غير المباشر طالما تعلق الأمر مباشرة بالفعل المنشئ للمسؤولية الدولية.وهو ما تم تطبيقه في قضية مصهر تريل حيث قضت محكمة التحكيم بأن الأضرار الفعلية هي وحدها المستحقة التعويض .

ولذلك يتضح لنا مما سبق، أنه لا توجد قاعدة في القانون الدولي ، توجب التعويض عن جميع الأضرار ،وعلى هذا الأساس فقد قبلت الدول تحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار الفعلية التي تسببها أنشطتها .

¹ - Rousseau (Ch). Droit international public, op. cit., P.133, 13.

² - حولية لجنة القانون الدولي، المجلد الثاني -الجزء الأول، تقرير اللجنة عن الدورة الرابعة والأربعين 1991

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وفي هذا الإطار تهدف اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالنفط العام 1969، إلى ضمان توفير تعويض ملائم للأشخاص الذين يتكبدون ضرراً بسبب التلوث الناجم عن تسرب النفط أو تصريفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض الملائم في هذه الحالات. ما أسفر عن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط في 18 - 12 - 1971¹. وتهدف اتفاقية الصندوق إلى تكملة اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي 1969 وضمان توفير التعويض المناسب للأشخاص الذين يصابون بضرر من جراء التلوث.²

و يقصد بهذا الشرط أنّ الضرر الذي يعطي للمتضررين الحق في التعويض هو الضرر الذي يحدث خارج السفينة وبالتالي يتم استبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة وبناء على ذلك فإنّ الحق في التعويض ينحصر فقط في المتضررين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة لذا فإذا كنا أما سفينة مختلطة تنقل شحنة سائبة من المحروقات إضافة إلى أنواع أخرى من البضائع وتسببت شحنة المحروقات في تلويث تلك البضاعة الموجودة على ظهر السفينة، فإنّ ذلك الضرر لا يوجب المسؤولية لأنه لم يحدث خارج السفينة بل على متنها و داخلها، وبالتالي فهو يخرج عن مفهوم الضرر الذي نصت عليه اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992.³

كمثال على ذلك ما حدث مع الناقلّة اليابانية Tsubame Maru N- 58 حيث قامت هذه الأخيرة بتزويد سفينة صيد بزيوت الديزل الثقيل، عندما أدخل أحد أفراد الطاقم وبخطأ منه خرطوم التزويد بالنفط في حوض البضاعة بدلاً من عنبر الوقود مما أدى إلى تسرب حوالي 07 طن من المحروقات

¹ دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 16 - 10 - 1978. ثم أجرى عليها تعديلات بمقتضى بروتوكولين أبرما في لندن الأول في 19 - 11 - 1976 وبدأ نفاذه في 8 - 4 - 1981

² صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق ص 329 .

³ انظر تعريف الضرر وفقاً للمادة 1 من الفقرة 6 من اتفاقية المسؤولية 1969، والمادة 02 من الفقرة 03 من بروتوكول 1992

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

في عنبر الشحنة وتلويث حوالي 140 طن من السمك الموجود فيه ولم يحدث تسرب للمحروقات في البحر.¹

وكمثال آخر ،ما حدث مع الناقله اليابانية Hato Maro N2 حيث أنه أثناء قيام هذه الأخيرة بتزويد سفينة بضاعة جافة بزيت الوقود الثقيل في أحد الموانئ اليابانية وعلى إثر خطأ في استخدام خرطوم التزويد تسربت المحروقات على ظهر السفينة والى بضاعة الألياف التي كانت موجودة في أحواضها مما أدى إلى تلوثها دون أن يحدث أي تسرب للمحروقات في البحر؛ وقد اعتبر الصندوق الدولي للتعويض الضرر الذي تعرضت له البضاعة في هاتين الواقعتين خاضعا لمفهوم ضرر التلوث طبقا للاتفاقية الدولية لسنة 1969 وبروتوكول 1962 الملحق بها و مستحقا للتعويض باعتباره ضررا واقعا خارج السفينة الناقله للبتروول.²

والجدير بالذكر أنه قد تم حصر نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها في أضرار التلوث فقط دون تلك التي تنشأ بسبب انفجار أو احتراق المحروقات المنقولة على السفينة والمتسربة في مياه البحر.كما أنها لا تنطبق على التلوث الناجم عن الناقلات المفرغة من شحن النفط و المتمثلة بمياه التوازن .حتى في حالة وقوع حادث فإنه يمكن تجاوز المياه الملوثة بالنفط والتي توجد على مستوى هذه الخزانات.³

*الضرر البيئي في قانون التلوث الأمريكي O.P.A:

تبنى قانون التلوث بالزيت تعريفا واسعا لأضرار التلوث بالزيت . فهذا القانون حيث يقرر التعويض عن مصروفات إزالة التلوث وكذلك تكاليف تنظيف المياه من البقع الزيتية التي أنفقت في

¹ - Rapport Annuel de 1991 : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, P 42

² - Rapport Annuel de 1991: (Fipol) Ibid, P 45 à 46

³ - لذلك فقد تضمن نص المادة 235 من الفقرة 03 على أنه: " لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية ، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك.وتتعاون حينما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف مثل التأمين الاجباري أو صناديق التعويض."

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

سبيل إزاحة خطر التهديد بحصول التلوث بالزيت وإجراءات منع حصوله¹.و يتعين على المسؤول عن التلوث دفع هذه التكاليف اللازمة إلى الحكومة الأمريكية أو إلى أي الشخص المضرور .

ومن ناحية ثانية ، يسمح قانون التلوث بالزيت OPA بالحصول على التعويض عن الضرر أو الخسارة الاقتصادية الناشئة عن تدمير الأموال سواء بالنسبة لمالكيها أو مستأجريها و سواء أكانت الخسارة احتمالية أو عبارة عن ضرر حتمي.²

كما أتاح القانون للمنتفعين بالموارد والمصادر الطبيعية حق خالية بالتعويض حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيبهم في أحوالهم المعيشية بسبب التلوث حتى ولو لم يكونوا مالكين لهذه الموارد ،ومثال لك إتاحة الفرصة القبائل الاسكيمو بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الحاصلة بسبب حادثة Exxon Valder على الرغم من عدم ملكيتهم للموارد الطبيعية التي أصابها التلوث. وكذلك أتاح القانون لأصحاب مهنة الصيد وكذلك أصحاب الفنادق الموجودة في المناطق النائية والذي أصابتهم أضرار من جراء التلوث بالزيت.³

و عليه فعلى خلاف المعاهدات والاتفاقيات الدولية النافذة ، فهناك نوعين جديدين من الأضرار التي يجوز التعويض عنهما : الخسارة الاقتصادية الخالصة pure economic loss والأضرار التي تمس المصادر الطبيعية Dmage to natural resources و هي ما يطلق عليها في بعض الأحيان بالضرر البيئي Environmental damage

الفرع الثالث : العلاقة السببية

تملك الدولة وهي شخص من الأشخاص القانون الدولي حرية ممارسة كافة الأنشطة البشرية التي تراها مناسبة أو تسمح بممارستها فوق إقليمها. ومع ذلك وفيما يتعلق بممارسة تلك الأنشطة التي قد يترتب عليها حدوث أضرار للبيئة البحرية يجب أن تكون ممارسة الدولة لحريتها متوافقة مع حماية

¹Antonio .J R odriguez end Paul A.C Jaffe, The oil pollution Act of 1990, Volume 15-1
Tulane maritime law journal 1990 ,p12.

²comercial law A. F. Bessemer Clark, The U.S. Oil Pollution Act of 1990 ,Lloyd's maritime and
Quarterly .1991 ,p249 .

³جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، مرجع سابق، ص 80-81-82.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ومراعاة حقوق الدول الأخرى.¹ وإلا ترتب على ذلك قيام مسؤوليتها الدولية فالمسؤولية التي يشترط لقيامها إسناد الفعل أو الامتناع إلى الدولة ،تتحقق عندما يكون الفعل أو الامتناع ناجمين عن أجهزة الدولة وفقا لعلاقة التبعية.²

وقد تطلب الفقه القانوني الدولي لقيام المسؤولية الدولية أن يسند إنتهاك الالتزام الدولي بالنسبة للعمل غير المشروع أو الضرر بالنسبة للعمل المشروع إلى أحد أشخاص القانون الدولي ،على أساس أنه الشرط الثالث لقيام المسؤولية الدولية باعتباره العنصر الشخصي.³

فالإسناد يفيد نسبة التصرف المشروع أو الفعل غير المشروع إلى عضو من أعضاء الدولة بوصفه ممثلا لها بحكم قيامه بوظيفته أو بحكم مركزه الذي يشغله.⁴

ولا تقتصر المسؤولية على الالتزامات التي تنشأ على عاتق الدولة فيما يتعلق بإحداث ضرر ما؛ بل تشمل أيضا التزامات المتعلقة بالإخطار و الإبلاغ والتشاور مثلا . وهي التزامات تقضي إلى وضع نظام بين الأطراف كما تشمل الالتزام بالوقاية وهو الذي يحقق تجنب حدوث الخطر أو التخفيف منه أو التخفيف من الضرر الواقع عبر الحدود .⁵

والفعل الذي يرتب مسؤولية الدولة - نتيجة التسبب في تلوث البيئة البحرية - قد يتصف « بعدم المشروعية ،أو قد يكون مشروعاً في ذاته إلا أن ممارسته تتضمن خطورة استثنائية على سلامة البيئة البحرية .⁶

كذلك تناولت المادة الخامسة من مشروع لجنة القانون الدولي عن المسؤولية الدولية، ضرورة اسناد جميع الأفعال التي تصدر عن فروع الدولة إلى هذه الأخيرة فنصت على أنه" :يعتبر فعلا من أفعال

¹-جابر حسن محمد ،القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،1973، ص204

²-صليحة علي صداقة، النطان القانوني لحماية البيئة من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق ص282.

³- Oppenheim (L) International Law, David Vol, 1,Mckay Company Ing. New York, Eight Edition, 1955.

⁴ - R. Ago <<2 éme rapport sur la responsabilite des états >>in Ann CDI ,vol 11.1970, P.203

⁵-محسن عبد الحميد أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي مرجع سابق، ص259 .

⁶-CH.Roussou ,la responsabilité international ,daloz ,Paris.1960 P 12.-

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الدولة وفقا للقانون الدولي سلوك كل فرع من فروعها له نظام وفقا للقانون الداخلي لهذه الدولة، طالما أنه تصرف بهذه الصفة حسب الظاهر¹

والأصل أن الدولة لا تسأل عن الأعمال التي تصدر عن الأشخاص التابعين لها والذين لا يعملون باسمها ،ورغم ذلك فتصرفاتها قد تتسبب في أضرار للبيئة البحرية ولذلك ،ولذلك فإن مسؤولية الدولية تقع ؛إذا ثبت أن الدولة لم تقم ببذل العناية اللازمة لمنع هؤلاء الأشخاص من ارتكاب أفعال التلوث الضارة،ولم تتخذ الحيطة اللازمة لكي تحول بينهم وبين إحداث أضرار بالبيئة البحرية ، كما لو كان هناك قصور في تشريعها ،أولم تقم باتخاذ الاحتياطات والتدابير المتعلقة بتشغيل السفن والمعدات ،أو لم تقم بالرقابة الكافية للتأكد من سلامة تشغيل تلك السفن والمعدات²

فتصرفات السلطة التنفيذية التي تصدر بمخالفة الالتزام الدولي لحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها قد يكون مآذونا بها من الدولة؛ فتأخذ حكم التصرفات غير المشروعة التي تقوم بها الدولة نفسها. وقد تصدر التصرفات أثناء وبمناسبة أداء الوظيفة ولذلك فإن الدولة تتحمل تبعه المسؤولية باعتبارها مسؤولة عن كافة الأضرار التي تحدث نتيجة للأفعال التي يرتكبها موظفوها تبعا لعلاقة التبعية الوظيفية³ ، ولكن يجب عدم الخلط بين عمل الموظف الذي يصدر منه بصفته الشخصية ولا علاقة له بأعماله الرسمية وبين عمله الذي يقوم به بصفته الرسمية متجاوزا حدود اختصاصه وفي هذه الحالة فإن الموظف يتصرف باسم الدولة وتتسبب إليها أعماله مهما تجاوزت حدود اختصاصه⁴.

¹-وقد جاء النص بالانجليزية كما يلي:

“For the purposes of the present articles, conduct of any state organ having that status under the internal law of that state shall be considered as an act of the state concerned under international law, provided that organ was acting in that capacity in the case in question”

²- حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم ، دار النهضة العربية صلة 1968 ص 310.

³-عبد الواحد محمد الفار ، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق،ص 118.

⁴- صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط،مرجع سابق ص 285.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وعليه فقواعد الاسناد في نظام المسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة دوليا تقوم على أساس المعيار الوظيفي والذي يتوقف على إثبات الصلة الإدارية بين مرتكب الفعل غير المشروع و أحد اشخاص القانون الدولي و لكي يوصف بعض أنواع السلوك بأنه غير مشروع ينبغي أن يكون متناقضا للالتزام الدولي، أو عند إسناد نتيجة ما لشخص معين فلا بد من النظر في علاقة السببية التي تعتبر أحد مكونات ذلك الفعل.¹

*علاقة السببية بين الحادث والضرر في اتفاقية المسؤولية 1969:

إذا كان وقوع الحادث يمكن اعتباره العنصر الأساسي لقيام المسؤولية الدولية ، إلا أن الحادث. لا يكفي في بعض الأحوال، و معنى الحادث على هو : أي حدث أو سلسلة أحداث مصدرها واحد وينتج عنها تلوث" و قد اختلفت الآراء حول تفسير هذا النص: حيث ذهب البعض إلى أن حادث التلوث يقع على مراحل ثلاث: فعل (تصادم - اصطدام بصخرة...)، ثم تسرب النفط، وأخيرا ضرر التلوث. و لكن السؤال المطروح هل يتم الاعتراف أثناء التعويض بوقوع الحادث أو بالتسرب ؟ أجاب هذا الرأي بأن المرحلة المقصودة هي مرحلة تسرب النفط.²

فإذا وقع فقط حادث ما ،مثل اصطدام ناقلة نفطية بصخرة، وحدث تهديد بتسرب البترول فإن الإجراءات المتخذة لمنع هذا التسرب في البحر تكون إجراءات وقائية في مفهوم اتفاقية 1969، أما عندما يحدث التسرب في البحر الاقليمي لدولة ما فإن الإجراءات المتخذة لمنع أو تقليل أضرار التلوث تغطي دون نقاش، وإذا تسربت المحروقات في البحر العالي فإن الإجراءات المتخذة فيه لمنع المحروقات من الوصول إلى المياه الإقليمية ينبغي تغطيتها.

ووفقا لهذا الرأي، فإن تكاليف الإجراءات المتخذة بعد التسرب هي القابلة للتعويض، أما تكاليف ما يسمى بإجراءات ما قبل التسرب لا يعوض عنها.³

¹ - محسن عبد الحميد أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي ، مرجع سابق، ص 265-266.

² - المادة الأولى من اتفاقية 1969.

³ - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 75.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

لكن إذا تضررت الناقله وتسرب منها البترول فإن تكاليف الإجراءات المتخذة لمنع تسرب بترول أكثر في البحر هي من حيث المبدأ قابلة التعويض. وفي المقابل ذهب رأي آخر، في تفسيره للنص السابق، إلى أنه إذا كان الحادث محلا لتسرب البترول دون أن يعقبه أي تلوث بفضل الإجراءات الوقائية المشكلة بعد الحادث وبعد التسرب فإن تكلفة هذه العمليات لا يمكن ردها أو وسدادها طبقا لمفهوم المعاهدة.

إن الاختلاف بين الرأيين يكمن أساسا في أن الرأي الأول يرى في أن أساس الاستناد يكمن في تسرب البترول فقط من الناقله المعنية ؛وهو المنطلق الذي يفتح الباب للتعويض عن الإجراءات الوقائية المتخذة بعد هذا التسرب، بينما الثاني يرى أن تلك الإجراءات المتخذة حتى بعد التسرب ليست قابلة للتعويض طالما أن هذا التسرب لم يتبعه تلوث حقيقي في البحر. وجدير بالذكر أن الاختلاف في الممارسة العملية بين التفسيرين جوهري. فطبقا للتفسير الأول تعتبر كافة الاستعدادات المكلفة والمتخذة للمقاومة، كوضع حواجز عائمة مثلا، إجراءات وقائية لغرض المعاهدة، أما طبقا للتفسير الثاني فستبقى على عاتق متخذها إذا تم تدارك التلوث.¹

ويتضح لنا من خلال عرض هذه النماذج ،أن قصور قواعد المسؤولية الدولية بالنسبة للتعويض عن أضرار التلوث ، لعله يكون أحد الأسباب الرئيسية لوضع نص المادة 3/230 من قانون البحار: " لغرض ضمان تعويض كاف وسريع ،فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية ،تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم..."

¹-على أساس هذا التفسير الثاني رفض الصندوق الدولي للتعويض ؛ تعويض الاجراءات المتخذة بصدد حادث TARPENBECK: حيث كانت هذه الناقله الألمانية تنقل حوالي 1600 طن زيت التشحيم واصطدمت بإحدى السفن المساعدة في الأسطول البحري الإنجليزي في القناة الإنجليزية، وترتب على ذلك قطرها إلى مكان آمن، حيث تم ضخ كمية من الزيت المحمل على ظهرها لمنعها من الغرق بواسطة المالك وقد اتخذت السلطات الإنجليزية التدابير اللازمة لمنع التسرب الممكن من الزيت والذي يمكن أن يسبب تلوث الشواطئ.

مشار إليه في:-صلاح محمد سليمة،اجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية،مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض 2014 ص80.

-التقرير السنوي للصندوق 1983 ،ص6.

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق،ص 76.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي
والوضع في النظام الأمريكي.

المبحث الثاني:أساس المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت وموانعها

أكد أن الطابع الكارثي للأضرار التي تمس البيئة البحرية عموماً ومصالح الدول الساحلية ورعاياها بالخصوص نتيجة حوادث التلوث، قد أبرز بوضوح الحاجة إلى التقريب بين الأنظمة القانونية، من أجل توحيد الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية في هذا الميدان، هذا ما استجابت إليه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث الصادر عن السفن؛ وفي نفس الوقت فإنه بالنظر للطابع الاستثنائي لذلك فقد أرفقت هذه النصوص الاتفاقية الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية بعدد من حالات الإعفاء التي تقيد من اطلاقته .

ولهذا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول:أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي.

المطلب الثاني:موانع المسؤولية الدولية

المطلب الأول : أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي.

ويقصد بأساس المسؤولية الدولية ، « ذلك المبدأ القانوني أو النظرية التي يستند إليها في إقامة المسؤولية الدولية على كاهل أشخاص القانون الدولي ».«

و تقوم مسؤولية الدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية على أساس فكرة الخطأ وفقا للقانون الدولي العام ، ولا توجد هناك دلائل تشير إلى أن هذا القانون قد أقر فكرة المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة أو ما يطلق عليها بالمسؤولية المطلقة والتي تقوم على مسؤولية الدولة حتى ولو لم يثبت الخطأ و التقصير في جانبها، و ينبنى على ذلك من انتفاء مسؤولية الدولة عن النشاطات التي تضر ببيئة دولة أخرى من خلال تلويث بيئتها البحرية ، إذا لم يثبت الخطأ والتقصير في جانبها . فالدولة عند مباشرتها النشاطات التنقيب عن الموارد الطبيعية واستثمارها في المناطق الخاضعة لولايتها الوطنية،حيث لا تسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار الحاصلة للدولة نتيجة لانفجار آبار النفط وتدفق كميات كبيرة منه في المنطقة، ذلك لأن الدولة الساحلية ملزمة بإصدار الأنظمة واتخاذ التدابير اللازمة لاستكشاف الجرف القاري على سبيل المثال واستثمارها وفقا للمعايير الدولية المطبقة .وفي حالة تقصير الدولة أو اخفاقها في تنفيذ تلك الالتزامات فإنها تتحمل عبء المسؤولية الدولية. و كمبدأ عام فإن فكرة المسؤولية المطلقة للدولة تتحقق بقبولها وتطبيقها وذلك لتكريس حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية.

وللوقوف على الأساس الأنسب للمسؤولية الدولية عن تسريب الزيت النفطي من جراء استخدام البيئة البحرية ؛ ارتأينا تقسيم المطلب إلى ثلاثة فروع كالاتي :

الفرع الأول:قيام المسؤولية على أساس نظرية الخطأ

الفرع الثاني: قيام المسؤولية على أساس نظرية المخاطر

الفرع الثالث: المسؤولية بدون ضرر.

الفرع الأول:قيام المسؤولية على أساس نظرية الخطأ

يعد الخطأ أقدم أسس المسؤولية الدولية، فهو يرتبط ارتباطاً وثيقاً ببدء ظهور الدولة بمفهومها الحديث ، حيث كان يتم الخلط بين شخص الدولة وشخص الحاكم ، وفيما يلي نعرض النظرية : حسب نظرية الفقه والقضاء الدولي وحسب مفهوم القانون الدولي العام ، ثم مدى ملائمة أحكامها كأساس للمسؤولية الدولية عن استخدام البيئة البحرية وعن التلوث الذي تسببه تسرب النفط نتيجة الأنشطة المختلفة في البحار .

أ- نظرية الخطأ في الفقه الدولي :

لقد تأثرت فكرة المسؤولية الدولية بعوامل التطور التدريجي للقانون الدولي تبعا للظروف السياسية و الاقتصادية ، وكذا التقدم العلمي ونتائج التكنولوجيا ، ما جعلها عرضة للتبديل والتغيير لمسايرة احتياجات المجتمع الدولي وما يعتره من مستجدات. وفي هذا السياق قام الفقيه الهولندي " جروسيوس " Grotius بنقل نظرية الخطأ من القانون الداخلي إلى مجال القانون الدولي ، وذلك في نهاية القرن الثامن عشر . و تتلخص فكرة الخطأ وفق ما صاغه هذا الفقيه في أن الدولة لا تسأل عن تصرفات رعاياها ، إلا إذا نسب الخطأ أو الإهمال إلى الدولة ذاتها ، إذ تنشأ مسؤولياتها على أساس اشتراكها في وقوع الضرر نتيجة الإهمالها في منع تصرف رعاياها أو لأنها أجازت هذا التصرف ،بعد معاقبة المخطئ أو بتمكينه من الإفلات من العقاب .¹

فمسؤولية الدولة حسب هذه النظرية لا تترتب إلا إذا قامت الدولة بخطأ أضر بغيرها من

الدول ولا بد من توافر عناصر المسؤولية التقصيرية الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية.²

¹ - علي بن علي مراح ، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه جامعة الجزائر 2007-2008، ص 39.

² -عبد الرزاق أحمد السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني الجديد،منشورات الحلبي الحقوقية ،ط 3 بيروت 2000 ص576.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وقد اتفق الفقه الدولي على أن الخطأ هو السلوك الدولي الضار بدولة أخرى، والذي ينطوي على خروج عن المألوف من جانب الدولة، سواء كان هذا السلوك عمل ايجابي أو مجرد امتناع عن عمل، ولا يشترط في الخطأ أن يقع بسوء نية، إذ يستوي أن يكون مرده إلى العمد أو الإهمال أي أن مسؤولية الدولة على أساس الخطأ تتحقق حتى في تلك الأحوال التي لا يقصد فيها ممثل الدولة أو يتعمد إلحاق الضرر بالدولة الأخرى، ولكنه لا يبذل العناية الواجبة، والمقصود بالعناية الواجبة في القانون الدولي هي ما يتسم به سلوك الدولة عادة من يقظة في إدارة شئونها الداخلية للحيلولة دون وقوع أفعال ضارة.¹

ومن بين الفقهاء المؤيدين لهذه النظرية الفقيه " جورج ميل " حيث يرى في ذلك أن مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي معناه تجاوز من السلطة أو مخالفة قاعدة من قواعد القانون الدولي - ثم يضيف - بأننا لا ندرى ماذا يعني مصطلح خطأ قانونيا إذا لم يكن تصرفا مخالفا لقواعد القانون. وفي نفس الوقت ذهب " جابريل سالفيول " في المحاضرات التي ألقاها بلاهاي عام 1933 " بأنه إذا أخذ مصطلح المسؤولية بمفهومه الواسع، بمعنى الإلتزام الناتج عن عمل غير مشروع فإنه من التناقض أن نتحدث عن المسؤولية بدون خطأ ، وذلك لأن وجود عمل غير مشروع معناه وجود خطأ وأن هذا الأخير لا ينشأ إلا عند انتهاك قاعدة قانونية².

كما يرى الفقيه " روسو " أن نظرية الخطأ مازالت هي النظرية التقليدية لإقامة المسؤولية الدولية وهو يشترط في الفعل المترتب للمسؤولية بالإضافة إلى كونه مخالفا لإلتزام دولي أن ينطوي هذا الفعل على خطأ منسوب إلى الدولة ، سواء كان هذا الخطأ في صورة التقصير أو الغش أو الإهمال.³

ولقد ظل الفقه الدولي يعتبر هذه النظرية الأساس الوحيد للمسؤولية الدولية حتى ظهور النظرية الموضوعية ، والتي بلورها الفقيه الإيطالي " أنزيلوتي " ، والتي تعرضت لنظرية الخطأ بالانتقاد كالاتي:

¹-صلاح هاشم ،المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص 60.

² - Salviol (G), Les règles générales de paix recueil des cours 1933, vol, P97-98.

³ - Sirey, Paris ,Charles Rousseau, Droit international public, Les rapports conflictuels, Tome V -
1983p12.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

- أن نظرية الخطأ تستند إلى مخالفة الالتزامات الدولية، دون البحث في الجوانب السلوكية الشخصية للدولة محل المسائلة ، بدافع أن تقدير الخطأ أو الإهمال يخضع لاعتبارات شخصية ونفسية لا يمكن تجسيدها في مسلك الدولة باعتبارها شخص معنوي¹.
- أن هذه النظرية كانت أكثر ملائمة في الماضي إبان الخلط بين الدولة وشخص الحاكم².
- أنه من الصعب تطبيق النظرية على سلوك أجهزة ومؤسسات الدولة وذلك لأنها تعمل في حدود الاختصاصات التي رسمتها لها القوانين الداخلية والداستير .
- أنه من الصعب، في ظل التطورات الفنية والعلمية وتقدير معيار الخطأ ، فالاعتبارات العلمية أظهرت عدم كفاية الخطأ كمعيار وحيد يمكن بناء أحكام المسؤولية عليه .
- ومن مؤيدي هذا الرأي أيضا الفقيه "ستارك " الذي يرفض اعتماد نظرية الخطأ لإقامة المسؤولية الدولية ، وذلك لأن قواعد القانون الدولي في رأيه لا تستلزم وجود سوء نية أو الإهمال كشرط لإقامة المسؤولية.

ورغم كل هذه الانتقادات إلا أنه يمكن القول أن نظرية الخطأ، لم تفقد أهميتها وخاصة إذا تعلق الأمر بالإخلال بالتزام واجب العناية والذي ينتج عن التقصير، حيث أن فكرة الخطأ بلا جدال، هي المبرر الذي يرجع إليه القضاء عندما يأخذ بفكرة التقصير في الحرص كأساس للمسؤولية الدولية .

ج- موقف القانون الدولي من نظرية الخطأ من خلال الوثائق الدولية :

وهكذا يمكن أن نخلص إلى أن المسؤولية الدولية قد تقوم على أساس الإخلال بمصالح مشروعية أو مصالح أشخاص أخرى في القانون الدولي ، هذا الأخير الذي يعتبر بالنتائج فرغم توافر القصد فإن المسؤولية الدولية لا تقوم إذا تخلف الضرر.³

¹ - أحمد فوزي عبد المنعم سيد، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص 108.

² - محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، مرجع سابق ، ص 448.

³ - بوسلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول ، مرجع سابق، ص 147-148.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وقد تم الاستناد إلى نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية من جانب بعض المعاهدات القانونية ، والهيئات الدولية ، التي ساهمت في تقنين قواعد المسؤولية الدولية.

حيث نصت المادة السادسة من المشروع الذي أعدته الجمعية الألمانية للقانون الدولي عن المسؤولية الدولية لعام 1930 على أنه : « تسأل الدولة عن الأضرار التي تحدث في أحوال الشغب والتمرد ، والحرب الأهلية ، والحالات المشابهة ، إذا فشلت في بدل العناية الواجبة، وفق ما تقضي به الظروف، لمنع وقوع الأضرار أو إذا فشلت في منح الأجانب الحماية ، أو التعويض عن الأضرار التي تسببها لمواطنيها »¹.

أما بالنسبة للمشروع الذي أعدته جامعة " هارفارد" لتقنين قواعد المسؤولية الدولية الذي تناول مسؤولية الدولة عن أعمال الأفراد العاديين ، فقد نصت المادة العاشرة منه : « لا تسأل الدولة عن الأضرار التي تلحق بالأجنبي، إلا إذا أثبت إمتناع ظاهر من مواطنيها أو سلطاتها عن اتخاذ الإجراءات المألوفة ، لمنع وقوع هذه الأفعال. »

وعلى الرغم من الرأي الفقهي بشأن نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية، فإننا نرى أن هذه النظرية مازالت صالحة لتأسيس المسؤولية، في بعض الحالات، لكنها لم تعد أساسا وحيدا للمسؤولية الدولية مثلما كان الحال في نهاية القرن الماضي، ومطلع هذا القرن، وليس أدل على ذلك من أن نظرية الخطأ يؤخذ بها في بعض حالات مسؤولية الدولة عن الأضرار البيئية العابرة للحدود، كم هو الحال في حالة تلوث البيئة البحرية بالنفط. حينما يثبت تقصير الدولة في بذل العناية الواجبة في الحيلولة دون عبور مصدر التلوث إقليم الدولة إلى دولة أو دول مجاورة وكما رأينا سابقا أن مسألة تحديد الضرر المباشر الواقع على البيئة البحرية ،الذي يوجب المسؤولية على درجة بالغة من الصعوبة، والسبب في ذلك أن آثار الضرر الواقع على البيئة البحرية لا تظهر دفعة واحدة.²

¹ - جمال عبد الفتاح عثمان ، المسؤولية الدولية عن عمليات البث المباشر العابر للحدود في ضوء أحكام القانون الدولي مرجع سابق ،ص 188.

²-أحمد خالد الناصر ،المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، دار الثقافة، 2010،ص 103 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ومن تطبيقات هذه النظرية فكرة إقامة المسؤولية الدولية عن الضرر العابر للحدود، الذي تحدثه أنشطة الكيانات الخاصة، كأن تقوم أحد المصانع المجاورة للشاطئ في إحدى الدول بتصريف مياهها وموادها الخطرة في المياه البحرية، الأمر الذي يصل بالتلوث إلى المياه الإقليمية لإحدى الدول المجاورة، ومسؤولية الدولة هنا يمكن أن تنشأ على أساس فشلها في منع وقوع الضرر البيئي العابر للحدود، الذي تحدثه أنشطة هذه الكيانات الخاصة في نطاق ولايتها أو تحت رقابتها.¹

كما أن بعض المعاهدات الدولية الحديثة مازالت تعتمد الخطأ معياراً وأساساً لتقرير مسؤولية الدولة عن بعض أوجه النشاط و التي قد يظن أن المسؤولية على أساس المخاطر هي السبيل الوحيد لتقرير المسؤولية بشأنها.

إلا أنه من الصعب دائماً من الناحية العلمية ، إثبات نية الخطأ العمدي أو الإهمال خاصة إذا كان منسوباً إلى فرد ،أو إلى مجموعة من الأفراد لفشلهم في أداء المهام الوظيفية الموكلة إليهم بالإضافة إلى ذلك، فإن البحث في معيار السلوك الذي تنتهجه الدولة عند إثبات فعل مس بسلامة البيئة ، لا يتفق مع طبيعة الدولة كشخص اعتباري. ويخشى في ضوء الاعتبارات السابقة ،أن تصبح مسؤولية الخطأ وسيلة لتحاشي المسؤولية ،في وقت أصبح المجتمع الدولي غير قادر على تجنب الضرر. و الدليل على ذلك ، أنه عند إعداد مشروع الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي عام 1969 ، في ظل وجود اقتراح بإقامة المسؤولية على أساس الخطأ ،و آخر يستهدف إقامتها على أساس مسؤولية مطلقة ؛ نجد أن شركات التأمين في سوق لندن عرضت أن تغطي التأمينات بموجب هذه الاتفاقية بما قيمته 40 مليوناً من الدولارات إذا ما أسست المسؤولية على أساس الخطأ . وخفضت القيمة إلى 6.9 مليون دولار ،إذا ما تم تأسيس الاتفاقية على أساس المسؤولية المطلقة.

وهذا يوضح مدى ما يمكن أن تحققه مسؤولية الخطأ من مزايا لمزاوي الأنشطة الخطرة في البيئة البحرية، مما يؤدي إلى تهريبهم من المسؤولية لصعوبة إثبات خطأ.

¹ - صلاح هاشم ،المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص 113.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

لكن وفي وجود هذه الانتقادات لنظرية الخطأ، يتجه جانب من الفقه الدولي إلى تقرير إقامة مسؤولية الدولة عن الضرر البيئي العابر للحدود على أساس الخطأ، ويستند هذا الجانب في ذلك إلى ثقته في النظام القانوني الدولي.

*أساس المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت من خلال معاهدة 1969:

إن تحديد طبيعة المسؤولية عن التلوث كان من أكثر المسائل إثارة للجدل أثناء الأعمال التحضيرية لمعاهدة 1969، بل ظل الانقسام في الرأي حولها قائماً حتى الأيام الأخيرة للمؤتمر القانوني المنعقد في ذات العام. وقد ثار التساؤل آنذاك حول ما ذا كانت المسؤولية يجب أن تقوم على أساس الخطأ أم على أساس الضرر دون مراعاة للخطأ.¹

ولقد استبعد المتفاوضون، منذ البداية من نطاق البحث تماماً المسؤولية القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات، حيث وجد أن الخصائص الطبيعية للمحروقات تؤدي إلى صعوبة جمة في الإثبات يتعذر حلها. فعلاوة على سرعة تخفيفها بمياه البحر، فإن البقع التي تكونها هذه المحروقات قد تمتد، خلال عدة ساعات، إلى مساحات شاسعة نظراً لإمكانية انتقالها بفعل الرياح والتيارات؛ الأمر الذي قد يشعر معه المضرورون من التلوث بالإحباط.² فالإلزامهم بإثبات خطأ المسؤول، في مجال تلوث البحار بالنفط الذي يتوفر على صعوبات جمة في الإثبات، يعني في غالب الأحيان حرمانهم من أي تعويض .

موقف معاهدة 1969 وپروتوكول 1992 المعدل لها:

أوضحت المناقشات التي دارت أثناء المؤتمر مدى قوة وصلابة الحجج المقدمة. وقد اتفق المؤتمر في النهاية على إعتناق البديل الثاني الذي يقضي بقيام المسؤولية على أساس الضرر. وهكذا ظهرت معاهدة 1969 وقد نصت المادة 2/1 منها على "اعتبار مالك السفينة وقت وقوع حادث

¹ - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 189.

² - Despax, La Défense juridique de l'environnement, JCP. 1972. III. "Pollution" No. 187, P. 19.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

أو عندما يتكون الحادث من سلسلة الأحداث، وقت وقوع أول حدث مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته إثر الحادث.....¹

إن المالك طبقاً لهذا النص يعتبر مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي يحدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته، حتى ولو لم يكن قد ارتكب خطأً. فلكي يتمكن من الحصول على التعويض، يكفي أن يقيم المضرور من التلوث الدليل على أن ضرراً قد لحقه وأنه توجد علاقة سببية تربط بين هذا الضرر والحادث. فعلى سبيل المثال إذا ارتكبت سفينة قاطرة خطأً ملاحياً أثناء سيرها في الضباب مما تسبب عنه اصطدامها بناقلة بترول وتسرب الزيت من هذه الأخيرة فإن مالك الناقله يعد مسؤولاً عن أي ضرر تلوث يحدث نتيجة هذا التسرب.

و المسؤولية - وفقاً للاتفاقية - تقع على مالك السفينة التي تسببت في الضرر، وهي مسؤولية غير محدودة لا يلزم فيها اثبات الخطأ، و إن كان مالك السفينة يمكنه التخلص من تبعه المسؤولية²، فيما لو أثبت أن سبب الضرر يعود إلى أحد الأسباب الموضحة في الاتفاقية على سبيل الحصر. كأن يثبت أن التسرب البترولي حدث نتيجة نزاع مسلح، أو حرب أهلية أو عن ظاهرة طبيعية لا يمكن توقعها أو منعها (كالزلازل والبراكين) أو نتيجة فعل أو امتناع من الغير بقصد إحداث الضرر أو إهمال أو خطأ من جانب الدولة أو الجهة المختصة بتوفير علامات الإنارة والإرشاد في البحر وغيرها من المساعدات الملاحية.³

¹ - أنظر المادة : 1/4 من بروتوكول 1992، حيث أبقى البروتوكول على هذه المادة. ولم يتم تعديلها.

² - لقد فرض اتفاق توفالوب هو الآخر، عند اعتماده في يناير 1969، على مالك الناقله العضو في الاتفاق قرينة الخطأ إذ كان يقضي بأن هذا المالك يعد مسؤولاً، في مواجهة الحكومات عن تعويض النفقات التي تحملتها لتطهير السواحل، إلا إذا أثبت أن تسرب الزيت من ناقلته أو التهديد به قد وقع دون خطأ من جانبها. وقد ظل الوضع على هذا النحو، حتى تم تعديل الاتفاق عام 1978، على المسؤولية بدون خطأ. وعلى ذلك فإن مالك العضو، أو المستأجر المجهز، للناقله التي تتسبب في وقوع حادث، يعتبر مسؤولاً، طبقاً للاتفاق عن ضرر التلوث، بما في ذلك الإجراءات الوقائية، الناتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من ناقلته، وعن تكاليف إجراءات إزالة التهديد المتخذة نتيجة لوقوع هذا الحادث، حتى ولو لم يكن قد حدث ثمة خطأ من جانبه.

³ - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص131.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

- رؤية المشرع الأمريكي:

ساير قانون التلوث الأمريكي لعام ١٩٩٠ المعاهدات والاتفاقات الخاصة الدولية في الأخذ بنظام المسؤولية بدون خطأ. فنص على أن " ...أي شخص مسؤول عن سفينة... يضرب منها الزيت أو تنتشئ تهديدا جديا بالتسرب، في مياه البحر أو السواحل المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، يعد مسؤولا عن تكاليف الإزالة والأضرار... الناتجة عن هذا الحادث ".¹

وإذا كان الظاهر يدل على أن هذه المسألة نقطة التقاء بين النظام الدولي والقانون الأمريكي إلا أنه وهذا ما يجب التأكيد عليه، أنه يوجد فارق جوهري بينهما. فالنظام الدولي ألقى بعبء المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة وكذلك المستأجر المجهز في اتفاق توفالوب، بحيث يجيز للمضروب من التلوث إقامة دعواه ضد الغير المسؤول على أساس الخطأ طبقا للقواعد القانون الداخلي. أما القانون الأمريكي، إذا كان قد ألقى بعبء المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق مالك السفينة أو المستغل أو المستأجر المجهز²، فيعتبر الغير مسؤولا أيضا طبقا لأحكام قانون التلوث الأمريكي O.P.A- إذا كان فعله هو السبب الوحيد لهذه الأضرار. وبعبارة موجزة فإن الغير في معاهدة 1969 أو بروتوكول 1992 و اتفاق توفالوب، يسأل على أساس الخطأ طبقا لقواعد العامة، بينما تقوم مسؤوليته طبقا لقانون التلوث الأمريكي لعام 1990 دون مراعاة لأي خطأ مادام فعله هو السبب الوحيد لضرر التلوث بالنفط .

الفرع الثاني: قيام المسؤولية على أساس نظرية المخاطر

أثر النقد الذي وجهته المدرسة الموضوعية إلى نظرية الخطأ من حيث عدم إمكانية الاعتماد عليها وحدها لتطبيق قواعد المسؤولية، حيث يوصف الخطأ بالطابع الشخصي الذي يحتاج إثباته إلى تقرير وجود سوء النية أو الإهمال. لذلك كان لزاما البحث عن أساس آخر يمكن بسهولة بناء المسؤولية عليه.

يقصد بنظرية المخاطر، قيام الدولة بعمل مشروع دوليا ولا يعد انتهاكا لالتزامات دولية ولكن يترتب على ذلك العمل مسؤولية دولية إذا نتج عنه ضرر أصاب دولة أخرى.

¹ - الفقرة (A) من الفصل (1002) من قانون التلوث بالزيت OPA.

² - الفقرة (A) (1) (D) من الفصل (1001) من قانون التلوث بالزيت OPA.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وتقوم هذه المسؤولية على أساس الخطر، أي على أساس النتائج الضارة الناجمة عن النشاط الدولي، حتى وإن كان هذا النشاط ليس محظورا بموجب قواعد القانون الدولي، طالما اتسم بطبيعته الخطرة في إلحاق الضرر بالدول الأخرى.¹ حيث أدى التطور العلمي والتقني إلى ظهور أنشطة أقل ما يمكن القول عليها أنها خطيرة سواء على البيئة أو الأفراد، كل هذه الأنشطة الحديثة والمشروعة في حد ذاتها يمكن أن تحدث مخاطر مفاجئة يترتب عليها إحداث أضرار جسيمة تتعدى حدود الدولة التي سمحت بها وتستوجب مسؤوليتها الدولية.²

لذلك كان لزاما البحث عن أساس جديد للمسؤولية الدولية يخرج عن مفهوم الخطأ الذي أصبح صعب الإثبات ويخرج أيضا عن مفهوم الفعل غير المشروع دوليا والذي يعالج فقط المسؤولية عن الأفعال المحظورة دوليا. وما ينطبق على الأضرار التي تصيب البيئة البحرية من جراء تسرب الزيت النفطي، لأن هذا النشاط في الأساس يعد مشروعاً دولياً (التنقيب ونقل المواد النفطية) ولذلك أخذ الفقه بالموازاة مع الاتفاقيات والنصوص الدولية على الأخذ بهذه النظرية، وهو ما نستعرضه له كالاتي:

أ- موقف الفقه من نظرية المخاطر:

يكاد يجمع الفقه الدولي على قبول هذه النظرية، ولكن في إطار اتفاقي مسبق يتضمن تعريفا محددا للحالات التي تطبق فيها، على أن يتناول هذا الاتفاق كل حالة على حدى، وهو ما أكدته لجنة القانون الدولي عام 1981، حيث أشارت إلى أن أية محاولة لتعميم هذه النظرية دون تفاوض مسبق يعد تدخلا لا مبرر له، في حرية الدول ذات السيادة.³

ويعد الفقيه "Paul Fauchille" "بول فوشي" أول من أشار إلى إمكانية نقل فكرة المسؤولية عن المخاطر من نطاق القانون الداخلي إلى القانون الدولي وضرورة الأخذ بها على المستوى الدولي أثناء دورة القانون الدولي التاسعة في نيوشاتل في سبتمبر 1900، بمناسبة تقرير مسؤولية الدولة عن

¹ - سهى سليم جمعة، تلوث بيئة الفضاء الخارجي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2009، ص 141.

² - جمال عبد الفتاح عثمان، المسؤولية الدولية عن عمليات البث المباشر العابر الحدود في ضوء أحكام القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 251.

³ - بن حمودة ليلي، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009 ص 14.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الأضرار التي يتعرض لها الأجانب في حالة الحروب الأهلية والثورات، حيث قال "منذ بضع سنوات حلت نظرية الخطر الحديثة في دول كثيرة محل نظرية الخطأ التقليدية في مجال المسؤولية، وتطبيقاً لقاعدة مفادها أن من يحصل على فائدة من شخص أو شئ موضوع تحت سلطانه يجب أن يتحمل النتائج السيئة التي يتسبب فيها هذا الشخص أو هذا الشئ"

وقد تصاعد هذا الاتجاه على إثر التطورات العلمية الحديثة وما صاحبها من أضرار لذلك اتجه الفقه إلى ضرورة تعديل أسس المسؤولية وإدخال هذا الأساس الجديد لإحداث نوع من الملائمة بين قواعد القانون الدولي وتلك التطورات.¹

ولقد كان من الفقه المؤيد لهذه النظرية، الفقيه "روسو" حيث أنه يقر بتطبيق نظرية المخاطر في القانون الدولي باعتبارها نظرية ذات طابع موضوعي، بحيث تستند إلى فكرة الضمان بعيداً عن المفهوم الشخصي للخطأ، ويرى أن هذه النظرية تحتل الصدارة في الفقه الدولي حالياً حيث أنه فضلها على نظرية العمل الدولي الغير مشروع، حتى وإن كان لكل منها مجالاتها الخاصة في إقامة المسؤولية الدولية.²

وهكذا فإنه منذ أزيد من ثلاثة عقود تبلور اتجاه فقهي حديث يمثلته جملة من الفقهاء.³ يحاول إثراء الفكر القانوني الدولي فيما يخص موضوع المسؤولية الدولية للدول من خلال توسيع نطاقها . يجعل الدول تتحمل أيضاً تبعات أنشطة الخواص في الميادين التي تشكل أخطاراً استثنائية كاستغلال الطاقة النووية والنقل البحري لمواد ضارة وفي مقدمتها المواد النفطية. حيث انعكست أفكار هؤلاء الفقهاء على أشغال لجنة القانون الدولي، على مواقف عدد من الدول أثناء مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للقانون البحار. أين دافع هذا الاتجاه عن إيجاد أساس قانوني جديد للمسؤولية الدولية للدول في ميدان الأضرار البيئية ذات الطابع العابر للحدود والتي تترتب عن بعض الأنشطة التي جاءت بها الثورة الصناعية والتكنولوجية، وما تخلفه من مخاطر جسيمة على البيئة. لهذا فهم يطالبون

¹ - أحمد فوزي عبد المنعم سيد، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص 210.

²- Charles Rousseau, Droit international public, Tome V, Les Rapport Conflictuels, OP, cit, p 11.

³ Quoc Dinh (Nguyen) Daillier (Patrick) et Pellet (Allain): "Droit international public." LGDJ Paris -³ 1995.P749.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

بإقامة المسؤولية الدولية للدول عن أضرار التلوث على أساس نظرية المخاطر أو المسؤولية الموضوعية .¹

ب- نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية من خلال المواثيق الدولية:

تعددت الآراء المنادية بضرورة تضمين أحكام القانون الدولي، لنظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية، خاصة بعد إدراج المجتمع الدولي لعدم إمكانية الاعتماد على معيار الفعل الغير مشروع لوحده،² ومساهمتها في الأنشطة البحرية المختلفة .

وجاءت أولى المشاريع التي قننت المسؤولية الدولية بالاستناد إلى نظرية المخاطر ويتعلق الأمر بالمشروع الذي أعده "باسكال نيوز" عام 1911، حيث تضمن في مادته رقم 594 من ذات المشروع على أن تسأل الدولة مسؤولية مباشرة عن الأعمال التي تقوم بها حتى ولو كانت مشروعة، ما دامت تلحق أضراراً بدولة أجنبية أو برعاياها.³

أما في جلسة الجمعية العامة المنعقدة في 09 ماي 1973، بخصوص موضوع المسؤولية الدولية أثرت مسألة التفرقة بين مسؤولية الدولة عن الفعل غير المشروع دولياً ومسؤوليتها عن الفعل المشروع .

حيث قال: "Cairee": "إن التطورات الحالية تجعل التفرقة بين الحالتين أقل وضوحاً... كما ويثير تلوث البيئة سلسلة من المشاكل، حيث نجد أن استخدام الفضاء الخارجي ينطوي على مشاكل مماثلة".⁴ وأثناء إعداد لجنة القانون الدولي لمشروع المواد المتعلقة بالمسؤولية الدولية عام 1973 أشارت اللجنة إلى موضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة المترتبة عن أفعال لا يحظرها القانون

¹ - محمد البراز ، حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق، ص 307.

² - أحمد فوزي عبد المنعم سيد، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص 223.

³ - جمال عبد الفتاح عثمان، المسؤولية الدولية عن عمليات البث المباشر العابر للحدود في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص 266.

⁴ - محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن أفعال لا يحظرها القانون، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1999. ص 39.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الدولي حيث أقرت بأنه: "يمكن للجنة القانون الدولي، استجابة لبعض وجهات النظر، أن تضطلع بدراسة المسؤولية عن المخاطر بعد الانتهاء من دراستها للمسؤولية عن الأعمال الغير مشروعة دوليا، أو بالدراستين معا كلا على حدى"¹

وفي 15 ديسمبر 1976، أصدرت الجمعية العامة توصية بقرارها رقم 17/31 تحت فيها لجنة القانون الدولي على دراسة موضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة على أفعال لا يحظرها القانون الدولي في أقرب وقت ممكن.²

وفي دورتها التاسعة وعشرون من عام 1977، وافقت لجنة القانون الدولي على إدراج المسؤولية الدولية عن النتائج المترتبة على أفعال لا يحظرها القانون الدولي في برنامج عملها.

وأنشأت لجنة القانون الدولي في دورتها (31) سنة 1978 فريق عمل³، للاضطلاع بمهمة النظر في الطبيعة القانونية لهذا النوع من المسؤولية، حيث أقرت اللجنة بالمسؤولية عن الأنشطة المشروعة التي ترتب آثارا ضارة بالدول المجاورة. وبالنظر إلى تلك الأنشطة التي أشارت إليها اللجنة فنجدها تتصف ببعض الصفات:

أ- أن الدول التي تمارس تلك الأنشطة، تستخدم بيئتها الطبيعية إما داخل أقاليمها أوفي مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة.

ب- قد تنتج عن ممارسة هذه الأنشطة آثار ضارة داخل إقليم الدول المجاورة وبذلك فهي تتجاوز الولاية الإقليمية للدول التي تقوم بها.

ج- تترتب الآثار الضارة عن هذا النوع من الأنشطة، نتيجة ممارسة أفعال لا يحظرها القانون.

و الجدير بالذكر أنه من الثابت أن اتساع نطاق أضرار التلوث ، لاسيما مع تزايد الطلب العالمي على النقل البحري والاستعمال المكثف للسفن العملاقة الناقلة لمواد ذات طبيعة ملوثة كالمواد النفطية وغيرها سيجعل من قضية المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الناتج عن التسرب النفطي

¹ - تقرير لجنة القانون الدولي، دورة 30، الصادر في 28 جويلية 1978، ملحق رقم 10 (A/33/10)، ص 36.

² - محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، مرجع سابق، ص 40.

³ Cette équipe est composée de: Rock Quentin-Baxter en tant que président - Roberto Ago - Jorgio Castanida, Frank AX - J.S Tjainiga .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

جزءاً من القضايا المهمة بشأن إرساء أساس جديد للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية العابرة للحدود من أجل ضمان حماية قانونية أكبر لضحايا هذا النوع من التلوث¹. حيث كان الغرض من طرح المسؤولية الموضوعية هو تسهيل حصول المتضررين على التعويض اللازم وتجنبيهم تقديم الدليل عن وجود خطأ الذي يعد في الغالب مستحيلاً، أما الشخص الذي يتعاطى النشاط الخطير فهو يعد مسؤولاً بسبب المخاطر التي يحدثها. ذلك أن التقدم الصناعي واستعمال تكنولوجيا متطورة ومعقدة بشكل مكثف، يصعب على الإنسان السيطرة عليها والتحكم فيها بالرغم من الاحتياطات التقنية والتنظيمات التي يقدمها الخبراء والتقنيون بشأن سلامتها. فكانت الحاجة إلى مفهوم المسؤولية الموضوعية على الصعيد الدولي مسألة حيوية بعدما تزايدت الحالات التي تسمح فيها الدول بممارسة أنشطة تعد مبدئياً مشروعة ومن شأنها أن تولد أخطاراً كبيرة، فإن تحققت هذه الأخطار تسبب ذلك في حدوث أضرار جسيمة ليس بالنسبة لإقليم الدولة فحسب، وإنما للوسط الطبيعي وبيئة الدولة الأخرى².

وعليه، إنه في مثل هذا النظام على شخص القانون الدولي المتضرر، أن يثبت فقط وجود علاقة سببية بين الضرر الذي لحق به وبين فعل الشخص الدولي مصدر الضرر. وليس لهذا الأخير أن يتصل من مسؤوليته لمجرد ادعائه بأن تصرفه كان مشروعاً، بل عليه إذا رغب في ذلك أن يقيم الدليل على أن الضرر ناتج عن عوامل خارجية أو من فعل شخص ثالث مثلاً³ وهو ما يتم الاستناد إليه بالرجوع إلى المبدأ 21 من إعلان استوكهولم لسنة 1972. كما وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي أخذت بنظرية المخاطر؛ نذكر منها: الاتفاقيات المبرمة منذ سنة 1960 في ميدان استغلال الطاقة النووية. وفي ميدان النقل البحري للنفط: اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي الموقعة في 1969، حيث أكدت الاتفاقية

¹ - محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، رسالة دكتوراه، مرجع سابق، ص 43.

² - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، 310.

³ - لدعم آرائهم استند فقهاء هذا الاتجاه الداعي إلى أساس جديد للمسؤولية الدولية على الاجتهاد القضائي الوارد في قضية بحيرة لانو (Lac Lanoux) وقضية مصهر تريل (Fonderie de Trail)

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

على تأسيس مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري على مبدأ المسؤولية المطلقة دون البحث في مدى توافر الخطأ من جانبه.

كما أخذت بنظرية المخاطر، الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي المتوقعة في بروكسل عام 1971.

ومن الاتفاقيات الأخرى التي اهتمت بالمسؤولية الموضوعية كذلك ، اتفاقية التلوث بعيد المدى عبر الحدود لعام 1979.

وهنا يجب التذكير أن لجنة القانون الدولي منذ بداية انكبابها على موضوع تدوين قانون المسؤولية الدولية، وبالخصوص منذ تقرير الفقيه أغو (R. Ago) فإنها قد اتجهت إلى التمييز بين حالتين الالتزام بالتعويض الذي قد يكون التزاماً أولياً أو قد يكون التزاماً ثانوياً. فبالنسبة للأساس العادي للمسؤولية الدولية للدول ، فإن الالتزام بالتعويض يعتبر التزاماً ثانوياً لكونه يعد نتيجة مباشرة للإخلال بالالتزام دولي آخر. وهو ما يفرض على المتضرر تقديم الحجة عن وجود هذا الانتهاك، بالمقابل وفي إطار الأساس المبني على نظرية المخاطر والطرح الاستثنائي للمسؤولية الدولية، فإن الالتزام بالتعويض هو التزام أولي حيث يقوم بمجرد حصول الضرر دون أن يكون هذا الضرر مرتبطاً بانتهاك الشرعية الدولية.¹

*اتجاه الدول في المؤتمر الثالث لقانون البحار :

لقد شملت أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار ، مشكل المسؤولية الدولية الناجمة عن التلوث تلوث البيئة البحرية .غير أن المؤتمرين لم يتفقوا على صياغة واحدة لقواعد المسؤولية عن التلوث البحري ، وذلك لصعوبة التوفيق بين القواعد التقليدية لقانون البحار و القواعد الجديدة التي أفرزها القانون الدولي البيئي .إضافة إلى عد إيلاء الاهتمام اللازم بالمشاكل البيئية التي تتعرض لها الدولة الساحلية من جراء التلوث الناجم عن السفن ،خاصة من جانب دول العالم الثالث بالنظر

¹ -R.Ago, 2 éme rapport sur la responsabilité des états ,op cit, p 117.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

لعدم توفرهم على الامكانيات التقنية اللازمة لرصد التلوث والوقاية منه ،وهو ما يجعلها أكثر عرضة للمخاطر.¹

ولقد كشفت اقتراحات عدد من الدول في ميدان المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، سواء تلك التي تقدمت بها في إطار الجنة قاع البحار أو في إطار المؤتمر الثالث لقانون البحار عن الرغبة في تجديد قواعد القانون الدولي في هذا الميدان ، من خلال الأخذ بالتطورات التي عرفها القانون الدولي البيئي ، ولذلك اتجهت هذه الاقتراحات نحو تقبل القانون الدولي العام قيام المسؤولية على أساس المخاطر أي الأخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية حتى في الحالة التي تكون فيها هذه الأفعال أو الأنشطة غير محظورة دولياً.²

ولكن يتضح من خلال الممارسة الدولية،أن اتفاقية مونتيجويباي لسنة 1982 قد خصصت جزءا كبيرا بالتزامات الدول بشأن منع ومكافحة الأضرار التي تمس بسلامة البيئة البحرية،³ إلا أنها لم تخصص سوى جزء يسير من أحكامها لوضع قواعد بشأن المسؤولية الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية بما في ذلك الحماية من التلوث الصادر عن السفن.

وقد جاءت المادة 235 في فقرتها الأولى لتقضي بشكل واضح على:" أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وفقا للقانون الدولي." وهنا يتضح لنا أنه لأول مرة يتم تدوين مبدأ المسؤولية الدولية للدول في نص اتفاقي.

ومن خلال قراءة هذا البند يتبين أن الدول مسؤولة عن الأضرار الناتجة عن الإخلال بالتزامات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، التي توضع على عاتقها طبقا للقواعد العامة للقانون الدولي . وذلك يعني أنه لا يمكن إثارة المسؤولية الدولية في هذا الشأن إلا إذا قدمت الدولة المعنية (دولة ساحلية كانت أم دولة علم) على ارتكاب فعل غير مشروع دولياً . وهو ما يترتب عنها التزاما بالتعويض.⁴

¹ - محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق،ص 315-316.

² PM. Dupuy et M.R Guilloud: "La préservation du milieu marin." op cit .p 1038-1039

³ -خصصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، الجزء الثاني عشر "لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها "

⁴ P.Reuter: "Trois observations sur la codification de la responsabilité internationale des"

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ويعني هذا أن تمسك اتفاقية مونتيجوباي بالنظام العام للمسؤولية الدولية، يجعل الدول لا تتحمل عبء التعويض عن الأضرار التي تنتسب فيها الكيانات الخاصة و من ضمنها السفن الخاضعة لولايتها أو رقابتها، إذ لا تعد الدول مسؤولة سوى عن الأضرار الناتجة عن إخلالها بالتزاماتها الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية، وبالتالي يبقى التساؤل قائما بشأن مشكل التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية،¹ومن بينها التلوث النفطي الذي يصدر عن السفن.وخاصة التلوث الذي تخلفه مياه خزانات الصابورة والذي يكون ملوثا بمادة النفط.

ومن أجل إيجاد حل لهذا المشكل اختارت الاتفاقية الانتقال لمستوى الآليات القضائية التي توفرها الأنظمة القانونية الداخلية ، وذلك بأن تكفل للدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كافي أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن استعمال تلوث البيئة البحرية ،الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

وعلى العموم يمكن القول أن اتفاقية قانون البحار 1982 عملت على وضع أساس جديد للمسؤولية الدولية ، في ظل وجود حلقات ضعيفة بين النظام القانون الدولي والقانون الدولي البيئي.كما يمكن أن نستنتج أن الاتفاقية عملت على توجيه الدول نحو القوانين الداخلية من أجل على إرساء القواعد والآليات الكفيلة بالحصول على تعويض سريع عن الأضرار التي الناتجة عن التسرب النفطي . ويتضح ذلك من خلال الاتفاقيات التي تم ابرامها من طرف الدول في ميدان التعويض مثل اتفاقية بروكسل 1969 والمتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث النفطي ،وهو ما يضيف نوعا من التكامل بين قواعد القانون الدولي العام وقواعد القانون الدولي الخاص لحل مشاكل المسؤولية عن الأضرار البيئية.

États pour fait illicite,in Mélanges Michel Virally: "Le droit intrnational au service de la paix de justice et du développement." Pedone ,Paris. p 395 .

¹- محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ، مرجع سابق،ص 335.

الفرع الثالث : المسؤولية بدون ضرر

مما سبق يتضح أن الأضرار التي تلحق بالبيئة لا تعرف حدودا سياسة أو اقتصادية أو جغرافية ولذلك كانت الأضرار البيئية ذات طبيعة خاصة تختلف عن الأضرار التقليدية المعروفة في ظل النظم القانونية والوطنية وكما يرى السيد "جبروا" أنه لا يستطيع أن يقارن ضرر التلوث بالضرر التقليدي.

وهذه الخصائص جميعا تثير كثيرا من المشاكل القانونية خاصة فيما يتعلق بعلاقة السببية بين الضرر ومصدره وتقدير حجم الضرر ومبلغ التعويض الواجب دفعه .ولتوضيح ذلك نفترض أن عدة مصانع في دول ترمي ملوثاتها في نهر معين وتقع هذه الدول على نفس النهر وتسبب. الأمر الذي يؤدي إلى حدوث أضرار جسيمة للأراضي الزراعية الواقعة على ضفاف النهر وهو ما يدفعنا إلى التساؤل عن تحديد المصنع المسؤول عن الضرر، وبالتالي نكون أمام صعوبة كبيرة لتحديد الضرر الذي أسهم به كل مصنع في حدوث الضرر.¹

إضافة إلى هذه الصعوبات ذات الطبيعة العامة، نجد أن هنالك صعوبات من نوع خاص تعترض تطبيق المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الناتج عن التلوث النفطي الناتج عن حركة السفن في البحار والمحيطات،ويتمثل ذلك أساسا في صعوبة إثبات العلاقة بين مصادر التلوث التي هي السفن المتميزة بحركتها وانتقالها من منطقة بحرية إلى أخرى، والأضرار التي تصيب بيئة دولة ساحلية معينة. إلى جانب ذلك نلتمس الصعوبة في عدم التمكن من تقديم الأدلة عن الأضرار التي تمس مصالح الدول.²

¹-معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر-حالة الضرر البيئي-مرجع سابق ، ص178

² -Boisson Phillippe ,Dans le Monde diplomatique de décembre Des sociétés sacrifiées aux désordres économiques ,Article publier decembre 1993 ,le monde.p22.

*معالم النظرية الجديدة : (المسؤولية بدون ضرر)

إن النظرية أو الأساس القانوني الذي نسعى لاقتراحه بدل نظرية المسؤولية بدون خطأ ينطلق من فكرة المضا د أو المقابل أو كما يعبر عنه في المنهجية القانونية بمبدأ التناقض أي البحث في النقيض والمقابل، حيث لا يخفى على أحد أن مقابل فكرة المسؤولية بدون خطأ الضرر وعلاقة السببية. فإذا ما أقصينا الخطأ أصبح لدينا مسؤولية بناء على ضرر. وإذا ما أقصينا الضرر أصبح لدينا مسؤولية بدون ضرر أي بناء على الخطأ، لكن ذلك الخطأ الذي يؤدي إلى حدوث ضرر مادي واضح المعالم وملموس وكذلك مؤكد المصدر-أي أن الطرف المسؤول في هذه الحالة يكون معروفا-¹ بل إن النظرية المقترحة تختلف عن نظرية الخطأ التقليدية في عدة أمور أهمها:

- أنه ليس من الضروري إثبات وقوع ضرر حال، فطبيعة الضرر البيئي تقتضي أنه قد يتأجل ظهور الضرر البيئي ووقوعه وبالتالي فإن الدليل العلمي والطبي على الضرر الذي ينتج عن الانفجارات الذرية وهو مثال يعتبر كافيا لتأييد دعوى المسؤولية².

¹ - معلم يوسف ،تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مقالة منشورة في مجلة العلوم الانسانية العدد 31، جوان 2009، قسنطينة.ص261.

² - من أجل التعويض عن الإصابات والأضرار الناتجة عن التلوث الذي تسببه الحوادث النووية، فقد أرست الدول الأوروبية في إطار منظمة التعاون والحماية الاقتصادية (O.C.D.E) نظاما للتعويض يتكون من ثلاث مراحل: اتفاقية باريس بتاريخ 29 يوليو 1960 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية و اتفاقية بروكسل بتاريخ 21 يناير 1963 إلى حدود سقف أولي وبالتالي فإن مشغل المنشأة النووية يتحمل بمفرده المسؤولية . وما وراء هذا السقف وفي حالة إفسار المسؤول عن الضرر النووي (أي مشغل المنشأة النووية) فإن الدولة التي سلمت الترخيص لهذه الأخيرة هي التي تتكفل بالتعويض من الأضرار النووية إلى حدود سقف معين . وفي حالة تجاوز هذا السقف فإن التعويض تتحمله بالتضامن مجموع الدول الأطراف في هذا النظام الاتفاقي.

E . Du Ponitavice, La réparation des dommages causé par la pollution des mers ,op,cit ,p120-121.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

- صعوبة تحديد الجهة التي كانت وراء حدوث ضرر بيئي في حالة الضرر العابر للحدود يجعلنا مضطرين لاستغناء عن الضرر كركن من أركان المسؤولية الدولية وذلك للتوسيع من نطاق المسؤولية الدولية لاسيما في حالة الضرر البيئي وتلك هي الغاية النهائية من وراء كل النظريات.

- يجب أن نعتمد أسلوب المسؤولية التضامنية وهي مسؤولية تقصي الفاعل وتقصي طبيعة الضرر ونفترض التضامن في المسؤولية، وهو مفهوم اعتمده صناديق التعويض عن الأضرار البيئية لاسيما تلك التي تعمل في مجال تلوث البيئة البحرية.¹

*تطبيق النظرية على الضرر البيئي الناتج عن تسرب الزيت النفطي في البحار :

لقد كشفت التجربة ومعاينة التطورات التكنولوجية والصناعية في ميدان الملاحة البحرية عن المخاطر الإنسانية التي تهدد سلامة البحار والمحيطات نتيجة النقل البحري أو التنقيب عن المواد الطبيعية الملوثة كالمواد النفطية أو غيرها من المواد الضارة والخطيرة التي تشكل خطرا مستمرا على الحياة البحرية، فتعرض ناقلات النفط العملاقة للنفط مثلا لحادث بحري هو احتمال وارد دائما،وكذلك تعرض كابلات النفط الموجودة في قاع البحار إلى أعطاب ما قد يؤدي إلى تسرب نفطي كبير قد يخلق أضرارا بيئية متعددة الأبعاد وذات طابع دولي.²

من هنا فإن الوضع قد اقتضى الحال إعادة النظر في القواعد والآيات التقليدية المنظمة للمسؤولية المدنية في الميدان البحري، خاصة وأن أضرار هذا النوع من التلوث قد تكون بعيدة المدى كما قد يصعب تقديم الدليل عن الطرف المتسبب في هذا التلوث.

و هذه المخاوف التي أثارها قضايا التلوث البحري قد سبقتها ، مخاوف أخرى سببتها الأضرار النووية الناتجة عن الحوادث البحرية منذ بداية الستينات-كما سبق الإشارة إليه- فأضرار التلوث النووي قد تمس أشخاصا بعيدين عن مصدر الضرر كما أن بعض هذه الأضرار قد لا تظهر فور وقوع الحادث البحري ، ولكن قد تظهر بعد مدة قد تكون طويلة ، إضافة إلى أن قيمة التعويض الذي

¹-معلم يوسف ،تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص261.

²- محمد خيرى بنونة، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية، مؤسسة دار الشعب، القاهرة 1971، ص 97-98.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

يغطي هذه الأضرار؛قد تكون ضخمة جدا وهو واقع الحال بالنسبة للتلوث الناتج عن التسرب النفطي. وبالتالي فإن هذه النظرية تطبق أساسا عندما يستحيل معرفة الطرف المتسبب في حدوث الضرر أو عندما يصعب تقديم الدليل .

لذلك وبالنظر للأخطار الكبيرة التي يشكلها التلوث النفطي على البيئة البحرية،فإن الجهود الدولية خاصة بعدما تبين خلال عقد الستينات عدم ملائمة القواعد الدولية القائمة لمعالجة قضايا المسؤولية عن أضرار هذا التلوث. وهو ما كشفت عنه كارثة توري كانيون . فإن هذه الوضعية قد فرضت استعجالية إرساء نصوص اتفاقية تستجيب للتحديات المترتبة عن التطورات الاقتصادية والتكنولوجية السريعة في مجال استخدام واستغلال البحار والمحيطات لنقل أو للتقيب عن مواد الطاقة؛ وآثارها السلبية على سلامة البيئة البحرية، فظهرت الحاجة إلى وضع قواعد دولية استثنائية تستجيب لمقتضيات العدالة،وتكريس أساس جديد للمسؤولية الدولية لأجل ضمان حماية ضحايا التلوث النفطي.¹

أما عقب الحوادث البحرية التي عرفها عقد السبعينات والمتمثلة بالخصوص في غرق السفينة Olympic Bravery المحملة بشحنة نفطية بالقرب من السواحل الفرنسية سنة 1976 وكذلك غرق السفينة النفطية Boehlen و السفينة النفطية Gino سنة 1979 بالقرب من السواحل الفرنسية، إلى جانب الكارثة النفطية التي تسببت فيها غرق الناقلة النفطية الحاملة للعلم الليبيري Amoco Cadiz التي أحدثت أضرارا جسيمة بالسواحل الفرنسية. فقد أظهرت هذه الحوادث البحرية ثغرات في النظام القانوني القائم في ميدان المسؤولية عن أضرار التلوث.² وهو ما أدى إلى إدخال بعض التعديلات على الاتفاقية الدولية للمسؤولية لعام 1969 ، وذلك سنتي 1976 و 1984 وكذلك 1992.والغاية من ذلك هو تقديم تعويض أكثر عدالة لصالح ضحايا التلوث إلى جانب إلزام الخواص بالمساهمة

¹ - E . Du Ponitavice, La réparation des dommages causé par la pollution des mers ,op,cit ,p12

² - M . R . Guilloud , Droit maritime ,op, cit, p, 237

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

المادية في الصندوق من أجل ضمان التعويض عن الأضرار التلوث النفطي¹ - و سنتطرق إلى هذه البروتوكولات المنشئة لصناديق التعويض بالتفصيل في الفصل الثاني من الدراسة-

إن الغاية من جعل هذه الاتفاقيات تقوم من الناحية الموضوعية على أسس مشتركة ومتشابهة هو ضمان تعويض مناسب لضحايا الأضرار البيئية؛ ومن أجل التوزيع الملائم لتحمل عبء التعويض عن هذه الأضرار. حيث اعتمدت الممارسة الاتفاقية الدولية آلتين لحل هذه المسألة حتى يتسنى التعويض عن كل الأضرار التي يتسبب فيها التلوث النفطي؛ فمن ناحية أولى هناك آلية المسؤولية الفردية وهي الحالة التي يكون فيها المسؤول معلوما فتقوم هذه المسؤولية إما على أساس الخطأ أو على أساس المخاطر كمبدأ للمسؤولية الموضوعية، ومن ناحية ثانية هناك آلية التحمل الجماعي للتعويض، التي لا تقوم على فكرة الضرر بل على فكرة الضمان *garantie* عبر إنشاء صندوق دولي لتقديم تعويض إضافي وأحيانا تقديم تعويض إجمالي. وهي الحالة التي يتعذر فيها معرفة الطرف المسؤول عن هذا التلوث.

ولا يتعلق الأمر هنا باليتين منفصلتين بل متكاملتين إذ يقوم هذا النظام على توزيع التحمل المالي المترتب عن المسؤولية عن أضرار التلوث الناجم عن استغلال و استخدام البحار والمحيطات لغرض الاستفادة من أحد أهم مصادر الطاقة.

* طبيعة المسؤولية الدولية وفقا لقانون التلوث الأمريكي(O.P.A) 1990.

بما أن نقل الزيت بحرا هو من النشاطات الخطرة في حد ذاتها، فلقد اتجه المشرع الأمريكي في قانون التلوث بالزيت OPA نحو الأخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية. وبمقتضى هذه النظرية

¹-كان من بين أهم العراقيل التي منعت هذه التعديلات من الدخول حيز التنفيذ هو الموقف السلبي للولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها أكبر مستورد للمواد النفطية، بعدما قامت السلطات الأمريكية بتبني نظام المسؤولية اللامحدود بموجب قانون التلوث النفطي لسنة 1990 (Oil Pollution Act 1990). لهذا تم إعادة تحرير بروتوكولين جديدين سنة 1992 لا يتوقف على مصادقة الولايات المتحدة للدخول حيز التنفيذ. وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في 30 ماي 1996.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

يكون الشخص مسئولا عن الأضرار التي تسببها نشاطاته الخطرة حتى لو لم يصدر الخطأ من جانبه.¹ وبالتالي كان من المفروض أن تكون نظرية المسؤولية الموضوعية هي الأساس المناسب لحماية المضرورين ، فالمضرور غير مطالب بإثبات الخطأ؛ ولكن يكفي إظهار حصول الضرر أو السبب في الضرر.

وينص قانون التلوث بالزيت OPA على أن تتعدّد مسؤولية مالك السفينة أو مستغلها أو مالك المعدات البحرية أو مستغلها عن التلوث بالزيت الذي يصدر منها أو من التهديد الجدي الذي قد يحدث بسببها. زيادة على ذلك فإنه في حالة تعدد الأشخاص المسؤولين فإنهم يكونون مسؤولين فيما بينهم على وجه التضامن أمام المضرورين عن مبالغ التعويض المقررة ، ويجوز مطالبة الأشخاص المسؤولين منفردين أو مجتمعين بكامل مبالغ التعويضات المقررة قانونا.

بدون اشتراط إثبات أي خطأ أو إهمال ،فما على المضرور إلا إثبات حصول التسرب الزيتي أو التهديد الجدي بحصوله لكي تتعدّد المسؤولية عن التلوث بالزيت.²

المطلب الثاني: موانع المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت النفطي

يختلف مفهوم انعدام المسؤولية عن الاعفاء منها بحيث يؤدي الانعدام إلى عدم وجود المسؤولية منذ البداية ،وعلى هذا الأساس تنتفي مسؤولية الشخص عن الفعل إذا أثبت أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.³

أما حالات الإعفاء من المسؤولية الدولية ، فهي الأحوال التي يجعلها القانون الدولي سببا كافيا لنفي المسؤولية عن الشخص، فالضرر الذي يلحق بالمحيط البيئي للبحار يترتب المسؤولية، إلا أنه قد تنفي هذه المسؤولية ،وذلك إذا اكتنف هذا الضرر بأحوال تبرره دوليا، أي أن الشخص القائم بالنشاط البحري يجد سببا قويا إلى الدفع بانتفاء مسؤوليته عن هذا الضرر المترتب و سنتناول موانع وحالات الاعفاء التي أكدت عليها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم المسؤولية عن تلويث البيئة

¹ - Bruce B. Weyhrauch, Oil Spill Litigation: Private Party Lawsuits and Limitations, Volume XXVII -
No. 2 Land and Water Review ,1992, P,371.

² -جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، مرجع سابق ،ص-101.

³ - صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط. مرجع سابق،ص342.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

البحرية . إلى جانب حالات الإعفاء التي أوردها المشرع الأمريكي في قانون التلوث بالزيت O.P.A، من خلال ما يلي:

الفرع الأول: حالات الإعفاء وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982.

الفرع الثاني: موانع المسؤولية الدولية وفقا لاتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكول 1992.

الفرع الثالث: الإعفاء من المسؤولية الدولية وفقا لقانون التلوث الأمريكي بالزيت (O.P.A) 1990.

الفرع الأول: حالات الإعفاء وفقا لإتفاقية قانون البحار 1982.

إن موضوع المسؤولية ولو أنه يأخذ مكانه في النظام القانوني الدولي كأحد المبادئ المسلم بها

إلا أنه مازال من المسائل الغامضة المبهمة، والمثيرة للجدل والنقاش من الناحية النظرية بل ويمثل مشكلة من أوسع وأصعب المشاكل التي يواجهها القانون الدولي.

ويبدو - لأول وهلة - أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لم تحاول أن تزيل هذا الغموض أو تخفف منه، وذلك عندما أقرت في المادة 235 بمسؤولية الدول عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وذلك وفقاً للقانون الدولي.

وتعني تلك الإشارة - في الواقع - أن البحث عن أبعاد وحدود مسؤولية الدولة في حالة مخالفة التزامها الدولي بحماية البيئة البحرية، يجب النظر إليها من خلال قواعد القانون الدولي المنظمة لتلك المسؤولية بصفة عامة¹.

وعلى الرغم من ذلك، يتضح أن هناك حالات، يعترف القانون الدولي الاتفاقي فيها بانعدام المسؤولية، فهي عبارة عن ظروف وملابسات تحيط بالفعل، فتحول طبيعته القانونية لتجعله عملاً مقبولاً من الناحية الدولية وبذلك يمتنع الارتباط بينه وبين المسؤولية الدولية².

¹-أنس المرزوقي، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن البيئة البحرية، دراسات وأبحاث قانونية، مقالة منشورة في مجلة الحوار المتمدن، العدد 4157، جويلية 2013.

² - أحمد فوزي عبد المنعم سيد، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق.ص 274.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وبالتالي هي الحالات التي يثبت فيها الشخص المتسبب في الضرر أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه وخارج عن إرادته ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، وهو ما نصت عليه صراحة اتفاقية قانون البحار لسنة 1982؛ كحالة الضرورة و حالة الشدة.

1- حالة الضرورة:

وهي مجموع الظروف الخارجية التي تهدد بخطر جسيم واقع حال لا يمكن تجنبه إلا بارتكاب فعل مخالف للقانون الدولي ، وغالبا ما تكون وليدة قوى طبيعية .

بحيث يشترط لتوافر حالة الضرورة أن يكون الضرر المراد تفاديه ،أكبر من ذلك الذي يراد التضحية به. فإذا كان الضرران متساويان أو كان المضحي به أكبر من الضرر المراد تفاديه فلا نكون هنا أمام حالة ضرورة¹.

وقد عرفها البعض بأنها الحالة التي تكون فيها الدولة مهددة بخطر جسيم أو حال وشيك الوقوع يعرض بقاءها للخطر، أي نظامها الأساسي أو شخصيتها أو استقلالها، و يجب أن لا يكون لها دخل في نشوء ذلك الخطر، ولا يمكن دفعه إلا بإهدار مصالح أجنبية محمية بمقتضى القانون الدولية².

وتعرضت اتفاقية قانون البحار 1982 لحالة الضرورة، في نصوص المواد التالية:

-حيث نصت المادة (198) على أنه: "عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر ،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"

- أما المادة (221) فقد نصت على أنه: ليس في الجزء الثاني ما يمس حق الدول ؛عملا بالقانون الدولي العرفي منه و الاتفاقي، في أن تتخذ وتتخذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي

¹-أبو الليل ابراهيم الدسوقي،المسؤولية المدنية بين التقييد و الاطلاق، دار النهضة العربية، 1980.ص89.

²-غالية عز الدين ، موانع المسؤولية الدولية -حالة الضرورة -مقالة منشورة في مجلة الدراسات الحقوقية العدد الثامن ،جامعة سعيدة.ص 136 -137.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، 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 كبرى¹ وتحقيقا لهذه الغاية، تعمل الدول معا على وضع وتعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية وتتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة، وفقا لقدراتها والمنظمات الدولية المختصة، في القضاء على آثار التلوث وكذلك في منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى.² كم تجدر الإشارة إلى أن الدول ملزمة بالسعي إلى أقصى حد ممكن عمليا، و على نحو يتماشى مع حقوق الدول الأخرى، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى قياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثارة بواسطة الطرق العلمية المعترف بها.³ وعليه فإن اتفاقية قانون البحار قد اعترفت بحالة الضرورة،التي تدعو إلى انتفاء المسؤولية الدولية، وذلك وفقا لإجراءات وشروط محددة -كما سبق الإشارة إليه-

2- حالة الشدة:

و معناه وجود جهاز من أجهزة الدولة في حالة خطر لا يمكن له انقاذ نفسه أو انقاذ الأشخاص الموكلة إليه حمايتهم إلا بتصرف يخالف الالتزامات الدولية .ويختلف عن حالة الضرورة كون هذه الأخيرة يكون الفاعل مضطرا للتضحية بين مصلحتين،إحدهما جوهرية والأخرى غير جوهرية أما في حالة الشدة،فيكون الفاعل مضطرا لدفع خطر داهم يستدعي التدخل.

¹-وكان هذا المبرر لتدخل انكلترا لكي تحمي شواطئها من التلوث بالنفط الذي تسببت فيه الناقلات البييرية لتوري كانيون حيث تتوفر هذه القضية على حالة ضرورة وهي، الاختيار بين النفط غير المشتعل والناقلة وبين التلوث الخطير ، فاختارت البحرية الإنكليزية حرق النفط والناقلة لوقف التلوث. لأن المصلحة الثانية وهي حماية البيئة البحرية من التلوث أولى من الاحتفاظ بالناقلة والنفط.(حيثيات هذه القضية مذكورة بالتفصيل في المقدمة).
-وعلى العكس من ذلك، فقد رفضت محكمة العدل الدولية احتجاج انكلترا بحالة الضرورة عند انتهاكها للسيادة الألبانية في قضية مضيق كورفو 1949؛ لأن المصلحة التي جرت التضحية بها وهي سيادة ألبانيا كانت هي الجوهرية.

²- المادة 199 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³- المادة 204 من اتفاقية قانون البحار 1982(رصد مخاطر التلوث وآثاره)

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

فوجود حالة الشدة قصوى ممن صدر منه الفعل ؛كقائد الطائرة الذي يهبط على اقليم دولة أخرى دون إذن مسبق لتجنب وقوع كارثة على طائرته.

- على أن تكون الوسيلة الوحيدة لإنقاذ نفسه أو أشخاص آخرين ،هي اقدامه على ذلك الفعل.
- ألا يتوقع حدوث خطر أعظم من الذي تفاداه.¹

وأشارت اتفاقية قانون البحار 1982، إلى حالة الشدة في معرض حديثها عن معنى المرور البريء. وذلك بأن نصت المادة (2/ 18) على أن : " يكون المرور متواصلا وسريعا ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو. ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف و الرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن في حالة خطر أو شدة"

وتتحقق حالة الشدة القصوى، في هذه الحالة ، خاصة بسبب الكوارث البحرية التي تتعرض لها السفن والناقلات والجزر الصناعية البحرية وعندما تقع الكوارث بسبب عجز المساعدة أو الإنقاذ البحري والإرشاد أو سوء الأحوال الجوية أو الإهمال وعدم اتخاذ الحيطة اللازمة في القيادة أو التزام في حركة المرور البحرية ؛الأمر الذي يستلزم التدخل السريع والفوري لتلافي وقوع تلك الأخطار أو للتخفيف من حدتها، حيث يرتب القانون على ذلك التزامات قانونية معينة².

وخلاصة ذلك أن الإعفاء من المسؤولية يعني ذلك الإقرار بوجود المسؤولية كمبدأ ولكن يمكن الإعفاء منها إذا توافرت ظروف معينة نص عليها القانون الدولي الاتفاقي، كما في حالتها الضرورة

¹- وفي هذا الصدد نصت المادة 32 من المشروع لجنة القانون الدولي:

- "تنتفي صفة عدم المشروعية عن فعل الدولة غير المطابق لما يتطلبه التزام دولي عليها، إذا لم تكن لدى الشخص الذي صدر عنه التصرف الذي يشكل فعلا صادرا عن تلك الدولة، وهو حالة شدة قصوى، وسيلة أخرى لإنقاذ حياته أو حياة الأشخاص الموكلة إليه رعايتهم.

لا تنطبق الفقرة 1 إذا كانت الدول المعنية قد أسهمت في حدوث حالة الشدة أو إذا كان من المرجح أن يؤدي التصرف المعني إلى خطر مماثل أو أكثر".

²- صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط. مرجع سابق ص353-354.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

والشدة، ففي الحالة الأولى يكون فاعل الضرر مضطرا للاختيار بين مصلحتين جوهرية وغير جوهرية أما في الحالة الثانية (حالة الشدة) فإن الفاعل مضطرا لاتخاذ إجراء ما لدرء خطر داهم يستدعي التدخل.

الفرع الثاني: موانع المسؤولية الدولية وفقا لاتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكول 1992.

تعد حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 واتفاق توفالوب، بمثابة استثناءات على تركيز المسؤولية في مالك السفينة، وكذلك المستأجر المجهز وفقا لاتفاق توفالوب. ولقد مثلت هذه الاستثناءات قبل عام 1969 أخطارا غير قابلة للتأمين منها. ونظرا لأن المعاهدة تجعل التأمين من المسؤولية في حدود مبلغ معين إجباريا فقد كان أمرا منطقيا استبعاد مثل هذه المخاطر.¹

وبالرغم من أن مؤتمر 1969 قد أخذ بمبدأ المسؤولية بدون خطأ في مجال التلوث بالزيت، إلا أن خصوم المبدأ، تخلوا في النهاية عن معارضتهم له وبالمقابل نجحوا في الحصول على تنازلات كبيرة تتعلق بحالات من موانع للمسؤولية.

وفيما يلي سنعرض موانع المسؤولية وفقا لاتفاقية المسؤولية 1969 والبروتوكول الملحق بها :

أولا : حالة الحرب (Act of War)

حيث نصت المادة 03 الفقرة 02 من الاتفاقية الدولية لسنة 1969، والتي أيدها بروتوكول 1992 ولم يعدل فيها ، على أنه: "يكون مالك السفينة غير مسؤول إذا أقام الدليل على أن الضرر بسبب التلوث ناتج من عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثورة مسلحة"²

ونلاحظ في هذه الحالة أن الاتفاقية قد ساوت أعمال وأحداث الحرب الأهلية مع أحداث و أعمال الحرب الدولية، كما أنها ساوت بين أعمال الحرب وأعمال العدوان المسلح والعصيان المسلح.ويكفي أن ينتج الضرر التلوث عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة .

¹ - محمدالسيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ص،201.

² - البند (b) (B) IV من اتفاق توفالوب.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

وعلى الرغم من ذلك ينبغي عدم الخلط بين أعمال الحرب و أخطار الحرب فمثلا، إذا أجبرت إحدى ناقلات البترول، بسبب الحرب على السير منطفأة الأنوار خلف سفن أخرى تخضع لحماية سفينة عسكرية ،و حدث تصادم تسبب في وقوع ضرر تلوث. ففي مثل هذه الحالة لا يمكن لمالك الناقله التمسك بالإعفاء من المسؤولية بسبب ظروف الحرب،إنما في الواقع ضرر التلوث نتج عن تصادم وقع بسبب ظروف الملاحة في وقت الحرب، فالحقيقة أنه يوجد خطر حرب و لا يوجد عمل حربي يستدعي الإعفاء من المسؤولية¹. ومثال ذلك الناقله الفرنسية "Miguet Emile" التي غرقت أثناء الحرب العالمية الأولى بعد تركها للسفينة الذي كانت ملزمة لمتابعتها.

وعليه فإن إعفاء مالك السفينة من المسؤولية،يعود إلى كون الخطر الذي تحدثه الحرب يتعلق بعوامل خارجة عن سيطرة السفن الناقله للبترول، أضف إلى أن الدولة هي التي تضمن كافة أخطار الحرب لمواطنيها، وعليه وجب عليها تحمل تكاليف أضرار التلوث الناتجة عن هذه الحرب والتي تكون في الأغلب قيمتها باهظة.

من خلال ما سبق يلاحظ أن مالك السفينة الذي يتوقع قيام الحرب في منطقة معينة يعفي كلية من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث قد تنتج عن هذه الأعمال؛ذلك بالرغم من الخطأ الذي قد يرتكبه عندما يسمح لسفينته بالدخول في هذه المنطقة بعدم تعديل مسارها والابتعاد عنها. وإذا كانت العدالة تقضي بإعفاء الملك جزئيا من مسؤوليته في مثل هذه الحالة إلا أن إرادة واضعي المعاهدة لم تتجه لذلك وإلا كانوا قد نصوا على ذلك صراحة².

هذا الوضع يوضح في الواقع نقصا في المعاهدة والبروتوكول والاتفاق؛حيث إنه لا يعقل أن يعفى من المسؤولية في ظل هذه الظروف. وكان لابد أن يضع هذا قيد كشرط للإعفاء من المسؤولية.

¹ - Patrick Simon, La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures, Thèse - 1976, Paris, P 153.

² - محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق ،ص،204-205.

ثانيا: حالة الكوارث الطبيعية

وتكون نتيجة لظاهرة طبيعية وحتمية قاهرة يتعذر على الإنسان دفعها ولا يمكن توقعها أو تفاديها¹؛حيث تتمثل الكوارث الطبيعية في العواصف، البراكين، الزلازل و الفيضانات وهي ظواهر طبيعية استثنائية تخرج عن المعتاد ،وقد يترتب عنها حوادث بحرية تحدث مخاطر متعددة ينتج عنها إضرار بالبيئة البحرية، و الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية أعفت القائم بالنشاط البحري من المسؤولية إذا كان الضرر الذي نتج عن ظاهرة طبيعية حسب ما جاء في المادة الثانية (03)، الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل عام 1969 والتي أبقى عليها بروتوكول 1992 ولم يعدلها " يكون المالك غير مسؤول إذا أقام الدليل على أنّ الضرر بسبب التلوث ،ناتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن قهره"

طبقا لهذا النص يدخل في نطاق الإعفاء الظواهر الطبيعية والظروف الاستثنائية التي لا يمكن دفعها أو توقعها، وإذا كانت هذه المادة لم تتضمن القوة القاهرة إلاّ أنه يمكن القول بأنّها تدخل ضمن الظروف الاستثنائية التي لا يمكن توقعها أو تفاديها. وبذلك فإن كل حادث ينتج عن تدخل الإنسان لا يدخل ضمن هذه الحالة .ويجب أن تكون الظاهرة الطبيعية من طبيعة استثنائية أي أن تتضمن درجة عالية من الخطورة ولذلك يجب أن تكون السفينة قادرة على مواجهة مخاطر البحر² ولهذا لا يمكن اعتبار العاصفة أو الثلج أو الضباب أو الانجذاب نحو في مجرى بحري خطر ،ظواهر ذات طبيعة استثنائية.³ وعلى العكس من ذلك فإن الاصطدام بالأحجار النيوزكية أو الأعاصير

¹ - عاشور سامر أنور محمد :تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة عين الشمس القاهرة، 2005، ص355 .

² - C. Deuay. Déclaration lors des travaux préparatoire. OMCI. LEG. Conf, 2/CI/S.R ,1971.p19.

³- هذه الحالات المقصودة في نص المادة : تعد في الواقع أكثر تحديدا من حالة القوة القاهرة والحادث الفجائي، أو ما يطلق عليه في القانون الأنجلوسكسوني القضاء والقدر - Act of God - بمعنى أن يكون منعه خارج عن نطاق القدرة البشرية.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

المدمة مثل الإعصار الاستوائي المدمر في بحر الصين واليابان، يجب اعتبارها ظواهر طبيعية كما هو مذكور في نص المادة.¹

ثالثا: الفعل العمدي من طرف الغير

إن من ضمن الحالات التي لا يطالب فيها المتسبب في الضرر بأي إصلاح لانتفاء مسؤوليته هي إثبات أن السبب في الضرر يرجع إلى فعل الغير أو خطئه،² وهو ما نصت عليه:

المادة (2/ب) من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية لعام 1969، التي أشارت إلى براءة مالك السفينة من مسؤوليته إذا أثبت أن: «الأضرار نجمت كلية عن فعل أو تقصير طرف ثالث بنية إحداث الضرر»³

ويقصد بالغير في نص المادة السابق ذكرها واتفاق توفالوب، كافة الأشخاص الآخرين غير طاقم السفينة، وكذلك المستأجر المجهز أو وكلائه. وعليه فإن المساعدين والمنقذين والأشخاص الذين يندسون في السفينة بطريقة غير مشروعة، كالمسافر خلسة، أو هؤلاء الموجودين على متنها بموافقة المالك دون أن يكونوا من تابعيه أو وكلائه كالمسافرين أو زوجات طاقم السفينة كل هؤلاء يعدون من الغير الذي يترتب على فعله العمدي، إذا ما كان هو السبب الوحيد للضرر التلوث، فإنه يستوجب إعفاء المالك من المسؤولية.⁴

وعليه يشترط لإعفاء المالك في هذه الحالة شرطان:

- 1- يجب أن يكون الضرر قد حدث كلية بواسطة عمل أو امتناع 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 الطرف ثالث لا يشكل مبرر لإعفاء المالك من مسؤوليته. ففي حالة وقوع التصادم بين سفينة شحن وناقلة بترولية ينتج عن إهمال سفينة الشحن وحدها، فإن مالك السفينة يظل مسؤولا في إطار اتفاقية

¹ - معلم يوسف، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص 226.

² - صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط. مرجع سابق، ص 346

³ - البند (C) (B) (IV) من اتفاق توفالوب.

⁴ - محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ص 209.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

بروكسل 1969 وحقه في الرجوع على الطرف المهمل يكون حقا وهما فيجب أن يتصرف الطرف الثالث أو يمتنع عن التصرف بنية إحداث الضرر.¹

ويمكن أن نستدل في هذا الصدد بحادث الناقلّة الجزائرية (Oued Guetrini) والتي وقعت في الجزائر في 18 ديسمبر 1986، حيث طالب مؤمن مالك الناقلّة المتمثل في نادي الحماية والتعويض الانجليزي بإعفاء مالك السفينة من الأضرار المترتبة عن هذا الحادث، كون أن السبب في هذا الضرر هو الفعل العمدي لمستغل المنصة البترولية إلا أن الصندوق الدولي للتعويض رفض طلب النادي كون أنه ليس الفعل العمدي المستغل المنصة هو السبب فقط وإنما يرجع السبب في كون مالك الناقلّة لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتفريغ البترول.²

من خلال ما سبق، يمكن القول أن السبب في إعفاء مالك السفينة، في مثل هذه الحالة، يكمن في أنه من غير المجدي إدانته عن ضرر لا يعتمد على نشاطه. أضف إلى أن المشرع الدولي قد رأى في هذه الحالة ما يستدعي إعطاء الفرصة في ملاحقة المتسبب الحقيقي في وقوع الضرر التلوث

¹ - معلم يوسف، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص 226.

² - Rapport Annuel de 1989: Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures. P 24 et 26.

- بخصوص تلوث المياه الاقليمية الجزائرية: فقد أسفر ملتقى دولي بوهان حضره ممثلون عن مجموعة الـ5+5 تونس والمغرب وموريتانيا وإيطاليا وفرنسا واسبانيا والناتو: أن 30 أن بالمائة من ناقلات النفط تهدد الجزائر بتلويث بحرها بالمحروقات، و تم اعتبار السواحل الجزائرية من السواحل الأكثر عرضة لحوادث ناقلات النفط على ضفة البحر الأبيض المتوسط. حيث تم تقديم شروحات عن وضعية التلوث على مستوى البحر الأبيض المتوسط، ومخاطر حوادث ناقلات النفط التي ينتج عنها تسرب ما بين 100 إلى 150 ألف طن سنويا، والاستعدادات المخصصة لمكافحة هذا التلوث وكيفية التدخل وفقا لبروتوكول برشلونة 1976 و 2002(بروتوكول بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة).، والذي من المنتظر أن توافق على التوقيع عليه وزارة الشؤون الخارجية، كما تم تقديم اقتراح من قبل فرنسا للتعاون في هذا المجال، على اعتبار أن الجزائر إحدى دول حوض البحر الأبيض المتوسط المهدهة بالتلوث البيئي.

-مقال منشور، عبر -بوابة الشروق- بتاريخ 15 أكتوبر 2020، آخر تحديث 11:08

<https://www.echoroukonline.com>

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

والحصول منه على تعويض كامل عن هذا الضرر .اعتمادا على مبدأ (le poluyeur)
(peyeur)

رابعا: إهمال الحكومة

نصت (2/ج) من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية لعام 1969 على انتفاء المسؤولية إذا كانت تلك الأضرار قد نجمت كلية عن إهمال أو فعل خاطيء من قبل أية حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو أمن الملاحه في المنطقة التي وقعت فيها الحادثة .

وتتعلق هذه الحالة بالضرر الذي يصدر عن تصرف أو عمل حكومة .وتعتبر هذه الحالة للإعفاء أكثر امتدادا من الحالة السابقة عليها والخاصة بتصرف طرف ثالث بنية إحداث الضرر، حيث تشمل هذه الحالة الإهمال الصادر عن الحكومة وليس فقط التصرف المتعمد .ذلك أنه إذا ثبت صدور الإهمال عن حكومة فإن هذه الحكومة هي التي يتعين عليها أن تدفع التعويض إلى المضرورين¹

وقد ثار التساؤل في السويد عام 1980 على إثر غرق الناقله البترولية سوفيتية (tsestis) حول ما إذا كانت الإدارة السويدية أخطأت عندما لم تقم بعمل خرائط جغرافية صحيحة للملاحه البحرية. أين أجابت المحكمة العليا في السويد في 13 يناير 1983 ،بالإيجاب حيث تعد خرائط الملاحه البحرية بمثابة مساعدات بحرية ضرورية للملاحه البحرية.²

لكن ما يعاب على نص المادة السابق ذكرها؛ هو أنها لا تغطي سوى الخطأ المتعلق بصيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية الأخرى، مما يعني أن إهمال الحكومة في شئ آخر غير ذلك يترتب عليه ضرر التلوث لا يعفي المالك من المسؤولية. وإذا كانت فكرة الأنوار واضحة في هذا الصدد، فالأمر ليس كذلك بالنسبة للمساعدات الملاحية. ولذلك كانت هذه الأخيرة محلا لتفسير القضائي أثناء

¹-طبقا للمادة الأولى من اتفاقية جنيف (29 أبريل 1958) والمتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، تمارس الدولة الساحلية على البحر الإقليمي المحيط بسواحلها سيادة كاملة. وهذه الأخيرة تجعل الدولة تباشر على السفن التي تبحر في هذه المنطقة حقوقا و اختصاصات تسعى بها إلى ضمان أو تأمين سلامة النقل والملاحه فيها. وينطبق النص على بعض نصوص اتفاقية قانون البحار 1982 (المواد 43-44-45)

²- Bomassies (P) la responsabilité par pollution en droit maritime et en droit international de l'environnement -Economica-Paris- 1987. P. 295

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

نظر إحدى الدعاوى المقامة أمام المحاكم السويدية. على إثر جنوح الناقلة البترولية السوفيتية¹(tseis)

وعليه فإذا ثبت خطأ الدولة التي ارتكبت خدماتها إهمالا، فإنها تكون ملزمة بدفع التعويض وهو ما يرتب إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الإهمال. وعلى عكس حالة فعل الغير العمدي، فإن المضرورين من التلوث لن يتعرضوا هنا لخطر إفسار الغير المخطئ بل يستفيدون من تحصيل تعويضاتهم من الدولة نفسها والتي لا يمكنها التملص من دفع قيمة التعويض. إلا في الحالة التي قد يكون فيها المسؤول عن صيانة الأنوار أو تقديم المساعدات الملاحية مؤسسة خاصة.²

خامسا: خطأ المتضرر

تنص المادة 03 الفقرة 03 من اتفاقية 1969 على أنه: "إذا أقام المالك الدليل على أن الضرر بالتلوث ناتج بكليته أو في جزء منه إما من عمل الشخص الذي تحمله لكونه قد تصرف أو أهمل التصرف بقصد إحداث ضرر وإما من تهاون هذا الشخص، فإنه يعفى من كل أو بعض مسؤوليته نحو هذا الشخص"

تطبيقا لهذا النص فإن هذه الحالة تخص الأشخاص الذين يباشرون أفعال عمدية أو يمتنعون عن تصرف ما، مما يرجع عليهم بالضرر شخصيا وهذا ما يسمى خطأ المتضرر في هذه الحالة فإن

¹ - محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ص211.

² - كما حدث في اسبانيا عام 2002، عندما طلبت الناقلة (برستيج) من الحكومة الاسبانية منحها ملاذا آمنا في سواحل (Galicia)نتيجة تعرضها لرياح عاتية بسبب سوء الأحوال الجوية وقد رفضت السلطات الاسبانية استجابة طلب السفينة في منحها الملاذ الآمن، مما أدى إلى غرق الناقلة وتحطمها وتسرب البترول في الساحل الاسباني وتلوث الساحل ومراكب الصيد بالبترول، وقد توجه المضرورين والحكومة الاسبانية بإقامة دعوى ضد المكتب الأمريكي للشحن (ABS) الذي صادق على سلامة الناقلة وصلاحياتها للرحلة البحرية، وقد رفضت المحكمة الأمريكية تلك الدعوى في (2/ يناير 2007)على أساس أن مالك السفينة معفى من المسؤولية عن أضرار التلوث كون أن حادثة التلوث نجمت كليا عن فعل الغير ،وقد أيدت محكمة استئناف الدائرة الثانية في نيويورك في(29/ أغسطس/ 2013) الحكم الأصلي الذي يقضي أن المكتب الأمريكي للشحن غير مسؤولا عن أضرار التلوث بالبترول وبالتالي يعفى مالك السفينة من المسؤولية عن تلك الأضرار .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

مالك السفينة يعفى من المسؤولية طبقاً لاتفاقية 1969 وبرتوكول 1992 الملحق بها في مواجهة الشخص المتضرر .

وما تجدر إليه هو أن إثارة الحالات السابقة للإعفاء يتم في مواجهة الكافة، أما في الحالة الأخيرة فلا يمكن إثارتها إلا في مواجهة المضرور المخطئ ولكن مالك السفينة يظل مسئولاً أمام كل الضحايا الآخرين¹. وعليه فالمسؤولية هنا هي أقرب ما تكون إلى المسؤولية المطلقة منها إلى المسؤولية الموضوعية.

الفرع الثالث: الإعفاء من المسؤولية الدولية وفقاً لقانون التلوث الأمريكي بالزيت (O.P.A)

.1990

تميز القانون الأمريكي للتلوث بالزيت بالشدة فيما تعلق بالمسؤولية ،عن أضرار التلوث بالزيت من حيث مسؤولية المالك ، المستأجر والمستغل بدون اشتراط وجود الخطأ من جانبهم².

فإذا كان مالك السفينة (هو كل شخص له سيطرة فعلية على السفينة كمالك المسجل أو المستعير أو المستأجر أو المنتفع، فكل شخص تكون السفينة تحت تصرفه يكون هو المسؤول عما تحدثه من ضرر) ³ فإن قانون التلوث بالزيت الأمريكي لسنة 1990، جاء بمفهوم واسع لمالك السفينة، إذ شمل المالك المسجل والمستأجر والمستغل والمجهز، فقد نص في المادة (2702/أ) على أن (كل شخص مسؤول عن سفينة يتسرب منها الزيت أو تنشئ تهديداً جسيماً بالتسرب في أو على

¹ - بمعنى أن إعفاء المسؤول من التعويض أو من المسؤولية يمكن أن يكون مطلقاً أو جزئياً، فإذا تسبب المتضرر بكامل الضرر لنفسه وكانت إرادته متجهة لذلك فالإعفاء من المسؤولية يكون مطلقاً ، أما إذا كان خطأ المتضرر وتسبب بجزء من الضرر بالإضافة إلى خطأ المسؤول فعندئذ لا يعفى المدعى عليه إلا بمقدار ما سببه المتضرر لنفسه.

- منصور أمجد: النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، دار الثقافة، عمان، الأردن، ط 1، 2007، ص346.

² -صالح محمد سليمة ، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية والتعويض، مرجع سابق ص،291.

³ -المادة 3/1 من اتفاقية بروكسل للمسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار الزيت النفطي 1969.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

المياه البحرية أو السواحل المجاورة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة يُعدّ مسؤولاً عن تكاليف الإزالة والأضرار التي تنتج عن هذا الحادث)، وأن مفهوم المسؤول عن التلوث وفقاً لنص الفقرة يعطي معنى واسعاً فقد يكون المسؤول مالك السفينة، وقد يكون المستأجر لأنه عندئذ يكون هو مسؤولاً عن إدارتها أو القائم باستغلالها، وقد بين القانون ذاته مفهوم الشخص المسؤول بقولها (...أي شخص يمتلك السفينة أو يستغل أو يستأجر السفينة)¹

أجاز القانون الأمريكي،المتعلق بالتلوث بالزيت لعام 1990 للشخص المسؤول (مالك السفينة أو المستأجر المجهز أو المستغل) التخلص من المسؤولية التي يفرضها عليه هذا القانون إذا أثبت أن تسرب الزيت من السفينة أو التهديد به ،وكذلك الأضرار وتكاليف الإزالة المتولدة عن ذلك قد انتجت كلياً بسبب القضاء والقدر أو عمل الحرب أو فعل الغير أو إهماله أو بسبب اجتماع هذه الحالات معاً²

1-القضاء والقدر Act of God

وهو كل عمل استثنائي لا يمكن توقعه، أو تفاديه، ولم يرد النص على توضيح هذه العبارة في القانون الأمريكي، كما لم يرد النص على الظواهر الطبيعية الاستثنائية، كما هو الحال بالنسبة اتفاقية المسؤولية المدنية، كما لم يرد النص على القوة القاهرة في السبب الأجنبي.³

2-أعمال الحرب Act of Ware

يدخل في أعمال الحرب، الحرب المسندة، و الأعمال العدائية، والثورات، والتمرد والعصيان ، و الحرب الأهلية مهما اتخذت من أشكال .

وأن يكون التسرب راجعاً إلى فعل أو إهمال من جانب الغير⁴. ويجب إعفاء المسئول في هذه الحالة أن يكون التسرب راجعاً كلياً لعمل أو الإهمال الكثير ولم يشترط القانون توافر العمد و قصد إحداث

¹-O.P.A Sec 1002.

²-O.P.A Sec 1003(a)

³- صلاح محمد سليمة ، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية والتعويض، مرجع سابق ص،291.

⁴-O.P.A Sec A 1003

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

الضرر كما هو الحال في اتفاقية سنة 1969، وإنما يكفي أن يكون الغير هو محدث التسرب هذا التسرب نتيجة الأعمال الحربية.

وقد اشترط القانون احتجاج الشخص المسؤول بأحد تلك الدفوع؛ أن يكون التسرب الزيتي أو التهديد الجدي به وليد أحد الأسباب المذكورة ، فمثلا ، يتعين أن تكون الأعمال الحربية هي السبب الوحيد للتلوث أو للتسرب الزيتي لكي يتمكن مالك السفينة أو مستغلها من التنصل من المسؤولية أما إذا لم تكن الأعمال الحربية هي السبب الوحيد ، امتنع على الشخص المسؤول عن دفع المسؤولية كما لو كان فعله أو فعل أحد تابعيه قد ساهم إلى جانب الأعمال الحربية في إحداث أضرار التلوث بالزيت. ومع ذلك يجوز للشخص المسؤول دفع مسؤوليته بالاستناد إلى مزيج من أسباب دفع المسؤولية المذكورة بالقانون ، كأن يدفع مسؤوليته بناء على الأعمال الحربية وفعل الغير أو بناء على القوة القاهرة وفعل الغير .. الخ¹

3-حالة مسؤولية الغير

يكون الغير مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت ، ومصاريف إزالة أو تطهير مخالفات التلوث إذا كان الحادث راجعا إلى عمل أو لإهمال الغير .

طبقا للقانون التلوث الأمريكي بالزيت لسنة 1990، الذي انفرد بفكرة مسؤولية الغير عن أضرار التلوث بالزيت عن الإتفاقيات الدولية وكذلك القوانين الوطنية التي عالجت مسألة التلوث البحري بالزيت.حيث حدد المقصود بالغير تحديداً واضحاً، والغير طبقا لقانون التلوث الأمريكي بالزيت لسنة 1990 (هو أي شخص غير تابعي أو وكلاء الشخص المسؤول عن السفينة الملوثة، وأي شخص ليست له علاقة تعاقدية مع الشخص المسؤول كما نص على مسؤولية الغير عن أضرار التلوث الى جانب مالك السفينة المسجل، أو المستأجر المجهز أو المستغل طبقا لأحكام هذا القانون دون حاجة لإثبات خطئه، فيكفي لنشأة مسؤوليته عن أضرار التلوث بالزيت أن يثبت الشخص المسؤول (مالك السفينة المسجل أو المستأجر المجهز أو المستغل) أن تسرب الوقود الزيتي أو التهديد به حدث كليا بسبب القيام بعمل أو متناع من جانب الغير.²

¹ - جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص110.

O.P.A Sec 1003 A/3/A-2

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

إذ يعد الغير مسؤولاً طبقاً لأحكام هذا القانون إذا كان فعله هو السبب الوحيد لحادثة التلوث، وبالتالي إذا ما ساهم بفعله في وقوع حادثة التلوث فلا يعد مسؤولاً طبقاً لهذا القانون بل طبقاً للقواعد العامة على أساس الخطأ الذي ارتكبه. فإذا صدمت سفينة (أ) سفينة (ب) وتسبب ذلك التصادم بتسرب وقود السفينة (ب)، فإن المسؤول عن السفينة (ا) يعد من الغير طبقاً لأحكام هذا القانون، فإذا أثبت المسؤول عن السفينة مصدر التلوث (ب)، أن تسرب الوقود الزيتي أو التهديد به يرجع كلياً الى فعل أو إهمال من جانب المسؤول عن السفينة المصادمة، فإن هذا الأخير يعد مسؤولاً عن أضرار التلوث دون حاجة لإثبات خطئه¹.

ويشترط لكي يتمكن الشخص من دفع مسؤوليته عن الفعل الصادر من الغير أو أي امتناع من جانبه ألا يكون الغير من العاملين لدى الشخص المسؤول أو وكلائه أو من يرتبطون به بأي علاقة تعاقدية . كما يتعين لكي ينجح الشخص المسؤول في التمسك بهذا الدفع لدفع مسؤوليته اثبات أنه قد مارس العناية اللازمة لمنع تسرب الزيت مع الأخذ في الاعتبار الظروف الأخرى المحيطة ، وأنه قد اتخذ كذلك التدابير والاحتياطات لمواجهة الأفعال المتوقعة التي قد تصدر من الغير وأنه قد وضع الاحتياطات لمواجهة مثل هذه الأفعال والنتائج المتوقعة بناء عليها.² إلا أن هذا الطرح الذي وضعه القانون قد يجعل الدفع بالمسؤولية صعب الاستناد إليه من الناحية العملية³

¹ - عصمت عبد المجيد، مصادر الالتزام في القانون المدني، المسؤولية التقصيرية والعقدية، الطبعة الأولى، المكتبة القانونية بغداد، 2007، ص257.

² - جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص111.

³ - ومثال ذلك ، لو ثبت أن السبب الوحيد في حصول حادث التلوث بالزيت كان لوجود عيب في آلة توجيه السفينة والنتائج عن عيب في الصناعة من جانب الشركة التي تولت بناء السفينة ، فإن مالك تلك السفينة لن يتمكن من دفع مسؤوليته عن التلوث على أساس الفعل الصادر من الغير، إذ إنه بقيامه بطلب بناء السفينة يكون قد ارتبط بعلاقة تعاقدية مع الشركة التي تولت عملية البناء. وينطبق نفس الحال ، فيمتنع على المالك الاستناد إلى الدفع الخاص بالغير في المثال المذكور للتصل من المسؤولية حتى في الحالة التي لا يكون المالك هو طالب البناء المباشر، كأن يكون المالك الثاني للسفينة الذي قام بشرائها من مالكة الأصلي.

- جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، نفس المرجع 112.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي.

ومن جهة أخرى يسمح قانون التلوث بالزيت OPA لمالك السفينة أو مستغلها بدفع المسؤولية في حالة الخطأ المشترك مع المضرور، وبشرط أن يكون الخطأ الواقع من المضرور من قبيل الخطأ الجسيم أو الخطأ الإرادي. ويعني ذلك أنه لا يجوز لمالك السفينة دفع مسؤوليته محتجا بخطأ المضرور، إذا كان ما ينسب لهذا الأخير هو مجرد إهمال ساهم في حصول تسرب الزيت.¹

وفي جميع الحالات السابقة، لا يعفى الشخص المسؤول من المسؤولية :

- 1- إذا رفض الإبلاغ عن الحادث في الوقت الذي كان فيه على علم به .
- 2- تقديم أي تعاون أو مساعدة تطلبها السلطات المختصة والمعنية بأنشطة إزالة الزيت.
- 3- التقيد بخطة الطوارئ الوطنية دون سبب كاف.²

ويستخلص مما سبق أن المشرع الأمريكي ، قد كان أكثر تشددا من المشرع الدولي في شروط الاستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية، الأمر الذي يقلل من استخدامها ويجعل مسؤولية الشخص المسؤول أقرب إلى المسؤولية المطلقة عن المسؤولية الموضوعية. وفي ذلك ضمانة أكيدة للمضرورين من التلوث .

ومع ذلك فلم يوضح القانون الأمريكي حل المشكلة التي يمكن أن تنشأ في الحالة التي يقع فيها حادث التلوث كليا بسبب فعل الغير وحده،³ وبالتالي يصبح هو المسؤول عن الضرر في الوقت الذي يستطيع فيه مجهز السفينة الملوثة التمسك بإحدى حالات إعفائه من المسؤولية لعدم وفائه بالشروط المتطلبية لذلك.

¹- وفي ذلك تنص الفقرة (ب) من الفصل 1003 من قانون التلوث بالزيت على أنه :

"A responsible party is not liable under section 1002 to a claimant, to the extent that the incident is caused by the gross negligence or willful misconduct of the claimant".

²- OPA Sec 1003 (c)

³- محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، ص261-262.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الفصل الثاني: الآثار العامة والخاصة عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت النفطي

بعد وضوح قواعد المسؤولية المترتبة على مخالفة النظام الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية سواء من طرف الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين التابعين لتلك الدول؛ يتضح أن تلك القواعد هي تم وضعها في مواجهة الأضرار والأخطار البيئية الناتجة عن التسرب النفطي والتي تعد ذات طبيعة خاصة؛ الشيء الذي أدى إلى تطوير تلك القواعد على النحو الذي يحقق حماية فعالة للمضررين من الأنشطة البيئية الضارة سواء فيما يتعلق بالأساس القانوني للمسؤولية أو فيما يتعلق بنظم دفع التعويض مثل التأمين أو صناديق التعويض .

ولذلك فإن معرفة طرق التعويض عن هذه الأضرار هو أمر ضروري لتغطية جانب هذه الدراسة واستكمالها موضوعيا .وسنقسم هذا الباب إلى فصلين كالآتي:

المبحث الأول: : نظام التعويض كآلية لجبر الضرر البيئي.

المبحث الثاني: الآثار المميزة لقيام المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المبحث الأول: نظام التعويض كآلية لجبر الضرر البيئي.

إن الهدف من إقرار أحكام المسؤولية البيئية عن التلوث بالزيت و الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية والوقاية من التلوث ككل .كما أن ترتيب المسؤولية ما هو إلا وسيلة علاجية لجبر هذا الضرر الحاصل بالبيئة البحرية و كذا تعويض المتضررين من جراء التلوث الحاصل.

و الالتزام بالتعويض عن الضرر الواقع على البيئة البحرية أكدت عليه مختلف الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، و التزمت به الدول بمقتضى المادة 235 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 والتي أكدت على اللجوء إلى القضاء من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية. وعليه سنتناول هذا المبحث من خلال مطلبين كالآتي:

المطلب الأول : أشكال التعويض .

المطلب الثاني: دعوى التعويض.

المطلب الأول : أشكال التعويض

وبداية ولكي نبرز أهمية وخصوصية التعويض في مجال البيئة، لا بد من الإشارة إلى أعمال المجلس الأوروبي بشأن تعويض الأضرار الناشئة أثناء ممارسة الأنشطة الخطرة. فقد تم تشكيل لجنة منبثقة عن المجلس في 1987 مشكلة من وزراء مجلس الاتحاد الأوروبي. وتم تكليف اللجنة بوضع برنامج لتطوير البيئة هدفه الأساسي " وضع مجموعة من القواعد التي تكفل وجود تعويض فعال عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال أو بالبيئة. ويعد التعويض وسيلة إصلاح للضرر وليس وسيلة للمحو التام والفعلي للضرر.¹

وثبتت المسؤولية الدولية يفرض على عاتق الطرف المخالف التزاماً بالتعويض ويقصد بالتعويض عامة القيام بجبر الأضرار الناشئة عن ارتكاب فعل مخالف للقانون الدولي أو إصلاحها فهو مصطلح قانوني هدفه إزالة الأضرار التي أصابت أحد أشخاص القانون الدولي بسبب الفعل الدولي الذي ارتكبه شخص آخر.²

وطبقاً لما هو مستقر عليه في القانون الدولي ، فإن التعويض المترتب على ثبوت المسؤولية الدولية ،نتيجة لمخالفتها لقواعد حماية البيئة يمكن أن تتخذ صورتين وهو ما سنتناوله من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول :التعويض العيني(إعادة الحال إلى ماكان عليه)

الفرع الثاني : الالتزام بالتعويض النقدي.

¹ A. RAINAUD: Le droit des risques industriels, à la recherche d'une branche du droit, thèse, Nice, 1993, p. 307.

² -سعيد السيد القنديل، آليات التعويض عن الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص15 .

² -محمد عبد القادر الفقي، البيئة قضاياها ومشاكلها وحمايتها من التلوث، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1999 ص45.

الفرع الأول :التعويض العيني(إعادة الحال إلى ماكان عليه)

والمقصود بالتعويض هو جبر الضرر الناتج عن فعل جسيم عابر للحدود وناجم عن أحد الأنشطة التي تباشرها الدولة ،أي أن الضرر يجب ألا تتحمله الضحية البريئة وحدها . وهذا المبدأ يعتبر من أهم المبادئ التي وردت في مفهوم المسؤولية الدولية . وهو أحد نتائجها المتمثلة في إصلاح الضرر (التعويض) وهذا من منطلق أن الضرر ليس نتيجة لفعل غير مشروع وإنما هو النتيجة المتوقعة لنشاط مشروع ينطوي تقييمه على عدة معايير؛ وأهمها هو الكسب الذي يمكن أن تحققه الدولة المتأثرة من هذا النشاط على وجه الخصوص .¹

و التعويض العيني ، يجب أن يفهم على أن المقصود منه هو العودة إلى حالة وظيفية للمال تكون معادلة بشكل ما أقل أو أكثر للحالة التي كان عليها قبل الضرر؛وهذا التحليل يعد تطبيق لمبدأ التعويض الكامل². وهو الحكم بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع حادثة الضرر ويعد هذا النوع هو الأفضل لأنه يعمل على محو الضرر وإعادة الوضع المضرور إلى ما كان عليه قبل حدوثه .والأصل في التعويض هو تنفيذ الالتزام تنفيذاً عينياً ولا يصبح هذا عوضاً إلا إذا استحال التنفيذ العيني.³

ولقد أقر القضاء الفرنسي هذا المبدأ في العديد من أحكامه ،يضاف إلى ذلك أن القضاء الفرنسي قد أقر حق المدعي في أن يطلب التعويض العيني وأن يطلب كذلك من القاضي وقف الأنشطة غير المشروعة التي تلحق به الضرر .ولقد كان ذلك سبباً في انقسام الفقه الفرنسي بين من يجعل من المطالبة بالتعويض العيني هو الأصل الذي يتعين على القاضي أن يحكم به .وفريق آخر يرى أنه من

¹ -- محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي،المرجع السابق،ص349.

² E. Du PONTAVICE et P. CORDIER : L'indemnisation dits « indirects » en matière de pollution dans différents pays et au plan international,op,cit,p 28.

³ --أحمد شرف الدين،أحكام الالتزام،دار النهضة العربية، 2003،ص43.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الأفضل ترك الأمر لقاضي الموضوع لاختيار وسيلة التعويض الأكثر ملائمة حسب الحالة المعروضة عليه.¹

تمثل التعويض العيني إحدى صور إلزام الدولة المسؤولة من أجل إعادة الأوضاع الى سابق عهدها. أي بإعادة الحال الى ما كانت عليه قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث ، و ذلك عن طريق إلزام الدولة بإزالة كافة آثار التلوث ،أو وقف ما تقوم به من أنشطة أو أفعال تسبب التلوث أو القيام بعمل تكون قد تقاعست عن القيام به في مجال مكافحة أو رقابة التلوث كوضع التشريعات والنظم الوطنية التي تكفل حماية البيئة البحرية ،أو ضرورة الاعتداد بالمعايير والنظم السائدة دوليا في مجال مكافحة التلوث .²وهو ما يجب الوقوف عليه بالتفصيل:

أولا:وقف النشاط غير المشروع

إن إجراء وقف النشاط المسبب للضرر قد أثبت فاعلية في إزالة الاختلالات البيئية و تفادي تكرارها مستقبلا، فالمسؤول عن الضرر يتعين عليه أن يقوم باتخاذ الاحتياطات اللازمة و الضرورية لمنع حدوث الضرر مرة أخرى، أو منع تفاقمه و خاصة عندما يكون الضرر ذو طبيعة مستمرة .³ ولذلك يجب فيتعين التمييز بين الوسائل التي تهدف لإزالة الضرر و تلك التي تهدف لإزالة مصدر هذا الضرر .بالنسبة للوسائل الهادفة إلى إزالة الضرر فهي تتعلق مباشرة بالضرر .أما الوسائل الوقائية فهي تتعلق بسبب الضرر أي تبحث عن مصدره للقضاء عليه.⁴

و هناك العديد من المصالح التي يحميها القانون الدولي والتي تتلاءم طبيعتها مع الإعادة العينية وذلك مثل احتلال دولة لإقليم دولة أخرى أو إعادة سريان المياه في إقليم الدولة المجاورة فالدولة المسؤولة في هذه الحالات لا تتخلص من المسؤولية الدولية بدفعها مبلغا من النقود كتعويض مالي لإصلاح ضرر الدولة المدعية.

¹-معلم يوسف ، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص 123 .

²-عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 146

³- سعيد السيد القنديل، آليات التعويض عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 18.

⁴-M.E. Roujou De Boubee : Essai sur la notion de réparation, L.G.D.J., 1974, p. 211-212.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

و لا ينطبق جبر الضرر في مثل هذه الحالات على تلك التي تنطوي على ارتكاب الفعل غير المشروع؛ وهذا ما سارت عليه أحكام التحكيم في النزاع البلغاري اليوناني حول غابات إقليم "Lentral Rhodope"، حينما أشار المحكم في قراره الصادر في هذه القضية أنه لا يمكن إلزام المدعي به بإعادة الغابات التي تم قطعها بطريقة غير مشروعة. لأنه لا يستحيل ذلك. فوضع الغابات وقت الفصل في النزاع يختلف عنه عند الاعتداء. وأنه ليس للطرف المضرور سوى حق المطالبة بالحكم بنوع آخر من أنواع وإصلاح الضرر.¹

وعليه فإن وقف بعض الأنشطة كإحدى صور التعويض؛ تعتبر وقاية بالنسبة للمستقبل فقط وليس محوا للضرر الحادث بسبب هذا النشاط. فإذا كان الضرر قد وقع بالفعل فوقف النشاط المتسبب فيه لا يعوضه في بعض الحالات؛ ولكنه يمكن أن يمنع فقط وقوع أضرار جديدة في المستقبل. ومثال ذلك عندما تقوم أحد المصانع بإلقاء مواد ملوثة في مصدر مياه مستعملة، فإن هذا المصنع يصبح ملزماً بعدم تكرار هذا الفعل الضار مع تقدير الضرر والتعويض عنه ناهيك عن وقف هذا النشاط.² وهذا لا يعد تعويضاً عن الأضرار التي أصابت البيئة البحرية، بل يتم تقديرها بعيداً عن التزام صاحب المصنع بوقف النشاط الذي أحدث الضرر، ويكون ذلك عن طريق وقف أو سحب الترخيص منه.³

و قد يحدث ما يؤدي إلى الحيلولة دون تنفيذ الدولة المسؤولة لالتزامها بإعادة الحال إلى ما كان عليه وذلك بسبب الاستحالة المادية والقانونية للشيء ذاته وتكون الاستحالة مادية بسبب تلف الشيء مما يتعذر إصلاحه وإعادته إلى أصله أو بسبب التغير الواقعي في طبيعته، ففي التلوث البحري بالمواد السامة أو المشعة تهلك العناصر الحية في البيئة البحرية وتتغير خواص المياه. وتتحقق الاستحالة القانونية بما قد يواجه الدولة المسؤولة من تعارض بين تنفيذ الالتزام وبين ما تفرضه

¹ - عبد السلام منصور الشويبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، مرجع سابق ص 37-38.

² - معلم يوسف، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص 125.

³ - سعيد السيد القنديل، آليات التعويض عن الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 18.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

عليها قواعد قانونها الداخلي. وفي كلتا الحالتين لا يبقى أمام الدولة إلا اللجوء إلى حالات التعويض الأخرى.¹

ولكن يمكن الاستفادة من إجراء وقف النشاط الملوث حتما؛ إذا لم يكن هناك ضرر لحق بالبيئة البحرية خاصة إذا كان هذا النشاط قد ينتج عنه تلوّثات آتارها الضارة متأخرة الظهور أما إذا تحقق الفعل الضار نتيجة النشاط الملوّث فيجب إتباع إجراءات و تدابير لمنع تفاقم الضرر و انتشاره وهذا عن طريق اتخاذ وسائل الحماية عقب وقوع فعل الضرر مباشرة وهذه الوسائل قد تتخذها الدولة في بعض الأحيان²، من خلال السماح لبعض التجمعات المتخصصة في هذا المجال للمطالبة القضائية سواء بمنع ممارسة النشاط غير المشروع والذي يشكل تهديد فعلي للبيئة أو أن تطلب من القاضي أن يأمر مستغل المنشأة باتخاذ كافة الوسائل و الاحتياطات اللازمة لمنع تكرار أي عمل قد يترتب ضرر للبيئة.

أومن خلال السماح بتدخل أشخاص متخصصين سواء بشكل تلقائي أو بناء على طلب في الوقت الذي يكون تدخلهم أمرا مرغوبا فيه ؛طبقا للمادة 26 فقرة 01 من اتفاقية لوجانو .

كما نصت اتفاقية بروكسل سنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالزيت على أنه يتم التعويض عن الوسائل التي يتم اتخاذها لمنع و تفاقم و انتشار الضرر، بعد القيام بعمل أو مجموعة أعمال تكون منشئة للتلوث قد حدثت فعلا.

لكن ما يعاب على نص الاتفاقية ،أنها لم تتعرض للتعويض إلا عندما يكون هناك فعل منشئ لتلوّثها قد حدث فعلا وليس فقط في حالة وجود تهديد بإمكانية وقوع التلوث محتمل .ففي هذه الحالة لا تكون هناك فائدة من عملية من التدخل³.

¹-صليحة علي صداقة،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط،، مرجع سابق ص336.

²- المادة 18 من اتفاقية لوجانو" الصادرة في 21 يونيو 1993 و المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة

³-معلم يوسف، معلم يوسف ، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص128.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ولقد كان هذا الوضع محلا للنقد حيث أنه بهذا التحليل لا يشجع وسائل الوقاية ويكون عقبة في مجال الحماية حيث أنه يؤجل انتظار حدوث الفعل المهدد للتلوث ، ثم بعد ذلك يدعو إلى التدخل للحفاظ على الحق في التعويض.

وهو ما استدعى تعديل هذا النص عن طريق البروتوكول الخاص بالاتفاقية في عام 1984 والذي أجاز التعويض عن الوسائل التي تتخذ للحماية حتى في حالة التهديد الجسيم والحال بخطر التلوث .¹

ثانيا: إعادة الحال إلى ما كان عليه

و يقصد بإعادة الحال لما كان عليه ؛ التعويض العيني ويعتبر صورة مثلى من الصور التي من خلالها يتم إصلاح الضرر. ونجد ذلك في مجال المسؤولية الدولية الناتجة عن تلوث البيئة البحرية، حيث أن إزالة الآثار الناتجة عن المساس بالسلامة البحرية تقتضي الحد من الضرر والعمل على إزالة أسباب الضرر حتى لا تحدث آثار متراكمة في البيئة البحرية وتسبب أضرارا قد تصيب البيئة البحرية عامة ومصالح المجتمع الدولي والتي قد يتعذر إزالتها بأي تعويضات مالية مهما بلغت لأن ضرر البيئة البحرية يترك آثارا على المدى البعيد لا يمكن تداركها.²

وتأكيدا لهذا، فإن الكتاب الأخضر الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال الأنشطة البيئية قد أوصى بأن "إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة" كما أن التعليمية الأوروبية الصادرة من المجلس الأوروبي في 21 أبريل 2004 المتعلقة بتعويض عن الأضرار البيئية أشارت إلى أساليب و إمكانيات تعويض الأضرار البيئية ومن بينها التعويض في صورة إعادة الحال إلى ما كانت عليه واستبعاد التعويض المالي متى كان التعويض العيني ممكنا.³

¹-المادة 8 من الفقرة الاولى ، من بروتوكول 1984 .

²- سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم ، دار الكتاب،القاهرة، 1976،ص 111.

³- بن قو أمال، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، مخبر البحث في تشريعات حماية النظام البيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابن خلدون، تيارت، العدد السابع، جوان 2015

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

وكذلك اتفاقية لوجانو ، نصت على وسائل إعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض. ولضمان التنفيذ المؤثر لإعادة الحال إلى ما كان عليه في حالة عدم تنفيذ المسؤول للالتزامه،و يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ هذا الالتزام. وكذلك فعند عدم تنفيذ الالتزام في موعده، يجوز الحكم عليه بغرامة تهديديه لحمله على التنفيذ، أو إلزامه بأن يضع كفالة بين أيدي حسابات الجهة العامة.¹ حيث اعتبرت اتفاقية لوجانو 1993 أن إعادة الحال إلى ما كان عليه هو كل وسيلة معقولة ؛يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المتضررة . وكذلك الوسائل التي يكون القصد منها إنشاء حالة من التعادل إذا كان ذلك ممكنا للعناصر المكونة للبيئة.²

إلى جانب هذا فقد أكدت الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطرة لسنة 1989 ؛على التعويض عن طريق إعادة الحال إلى ما كان عليه على فيما يخص الأضرار البيئية حسب قيمة الوسائل المعقولة التي يتم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كانت عليه؛ بالنسبة للمكان الذي لحقه ضرر .

ولكن يجب أن نأخذ في اعتبارنا أن الوسائل المستخدمة لا يشترط أن تكون متناسبة مع ما حدث من نتائج .حيث لا يمكن تعويض إلا الوسائل المعقولة والمناسبة التي تم اتخاذها في سبيل إزالة التلوث وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث هذا التلوث فالعبرة بمعقولية الوسيلة بصرف النظر عن النتيجة³ .

ففي حالات أخرى تتعلق بالضرر الذي يلحق بالبيئة في حد ذاتها، لا يكون من اليسير إثبات الوضع. فبعض جوانب البيئة تعتبر عموما أملاكا مشتركة (res commitonis onentium) غير متاحة للحيازة الخاصة، وذلك خلافا لما لا يملكه أحد (res mutlises) أي ما لا يعود لأحد ولكنه يكون

J. BIGOT : L'indemnisation des dommages nés de la pollution st l'assurance, OCDE-¹
1981, p. 140.

²-المادة 8 من الفقرة الثانية من اتفاقية لوجانو، الصادرة بتاريخ 11 جوان 1993.

³- معلم يوسف ، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق،ص132.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

متاحا للحيازة الخاصة. وليس للشخص حق فردي في هذه الأملاك المشتركة ولا يتمتع عادة بوضع يمكنه من المطالبة بالتعويض عن ضرر لحق بتلك الأملاك.¹

فانسكاب النفط مثلا، قبالة الساحل قد يؤدي على الفور إلى خسائر في قطاعي السياحة وصيد السمك في منطقة الحادث. وقد أدى هذا النوع من الضرر إلى مطالبات بالتعويض وإعادة الحال إلى ما كان عليه، مقابل الخسائر الاقتصادية التي يتكبدها الخواص - هذا الطرح في الماضي لم يكلل بالنجاح - غير أن بعض نظم المسؤولية القانونية باتت تسلم بهذا النوع من الأضرار الخاضعة للتعويض.²

وإضافة إلى ذلك، ليس من السهل دائما، معرفة من قد يعانون من فقدان قيم إيكولوجية أو جمالية أو يتضررون نتيجة لذلك. أما الدول فيجوز لها أن تكون وصية على تلك الأملاك وفي العادة تمنح السلطات العامة. لذلك فقد اتفقت القوانين المحلية بالموازاة مع النصوص الدولية على وصف هذه التدابير بأنها أية تدابير معقولة ترمي إلى تقييم أو إصلاح أو استعادة العناصر المتضررة أو التالفة من عناصر البيئة، أو ترمي، في حال تعذر ذلك، إلى القيام عند الاقتضاء بإضافة ما يعادل هذه العناصر إلى البيئة.³

¹ -مقرر خاص للجنة القانون الدولي ، الدورة 30 ، سنة 1978 :حول "المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي" ص 83.

² - إن الفقرة (د) من المادة 2 من البروتوكول المتعلق بالمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن الآثار عابرة الحدود للحوادث الصناعية على المياه عابرة الحدود 2003 . والفقرة 2 من المادة 2 من بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود تشملان الخسارة في الدخل الناتج مباشرة عن مصلحة اقتصادية في أي استخدام للبيئة، والمتكبدة من جراء إلحاق ضرر بالبيئة "

³ - التكاليف القابلة للاسترداد هي تكاليف يمكن تحملها على وجه المعقول ... لإصلاح أو إعادة تأهيل البيئة في المنطقة المتأثرة بما يعيدها إلى حالتها السابقة أو إلى أقرب ما يمكن إليها ،دون تكبد نفقات تخرج بشكل صارخ عن الحدود المناسبة. ويجب أن يكون موضع التركيز في تحديد هذا النوع من العلاج هو الخطوات التي يمكن أن تتخذها سلطة عليا أو وكالة للتخفيف من الضرر الذي سببه التلوث، مع الانتباه إلى عوامل معينة من أمثال الجدوى التقنية، والآثار الجانبية الضارة، والانسجام أم الازدواج مع عملية التجدد المتوقعة طبيعياً، ومدى احتمال أن تصبح الجهود التي تجاوز نقطة معينة إما فائضة عن الحاجة أو عالية التكلفة على نحو مفرط.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

واستخدام كلمة "معقولة" في وصف التكاليف يقصد به ألا تكون تكاليف التدابير المتخذة غير متناسبة على نحو مفرط مع النفع الذي تعود به ¹.

والواقع أن هذا الجزاء -إعادة الحال إلى ما كان عليه-يمثل أهمية بالغة في درء الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي بالنفط بصفة عامة، حيث أن معطيات التكنولوجيا الحديثة، وما يكشف عنه العلم والأبحاث العلمية من مواد وآلات يمكن بها إعادة الحال إلى ما كان عليه.

و رغم أن التعويض العيني عن طريق إعادة الشيء إلى ما كان عليه يعتبر وسيلة ناجعة لتعويض عن الأضرار البيئية التي تمس بسلامة البيئة البحرية .إلا أنه لا يمكن أن ننكر بأن إعادة الحال إلى ما كان عليه يتطلب أموال باهظة ،مما يؤدي إلى إتقال كاهل المتسبب في الأضرار البيئية ؛ كما أنه قد يكون مستحيلا في بعض الحالات و الاستحالة هنا تكون بسبب التغيير الذي يحدث في طبيعة البيئة التي لحق بها الضرر بالمواد السامة . حيث يؤدي ذلك إلى القضاء على العناصر الحية وتغيير في خواص المياه، مما يصبح إعادة الوضع لما كان عليه أمرا مستحيلا. وفي كلتا الحالتين لايبقى أمام الدولة إلا اللجوء إلى التعويض النقدي.

الفرع الثاني : الالتزام بالتعويض النقدي

والتعويض النقدي هو إلزام المتسبب في الضرر بدفع مبلغ من المال للمضرور على سبيل التعويض عن الضرر الذي أحدثه له .وهو أيضا بديل عن التنفيذ العيني في حالة تعذر الوفاء به وذلك شأن المسؤولية التقصيرية، حيث لا يجد القاضي مفرأ من الحكم بالتعويض نقديا.

-المقرر الخاص للجنة القانون الدولي لعام 1978،مرجع سابق، ص 84 .

¹ - وتشير الفقرة 6 من المادة 1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي إلى "إفساد البيئة بخلاف فقدان الكسب نتيجة لهذا الإفساد"، وتحدد أن التعويض عن هذا الإفساد يقتصر على تكاليف التدابير المعقولة لإعادة البيئة إلى وضعها السابق، المتخذة فعليا أو التي ستُخذ".

وكذلك الفقرة 2(ج) و(د) من المادة 2 من بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود؛ والمواد 2 و7(ج) و8(و) من اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن أنشطة خطيرة على البيئة؛ والفقرة 2(د) من المادة 2 من البروتوكول المتعلق بالمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن الآثار عابرة الحدود للحوادث الصناعية على المياه عابرة الحدود.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ويعد التعويض المالي أكثر صور إصلاح الضرر شيوعا بل يعتبر الصورة العادية التي ينسجم مع التطبيق العملي إذ أن دفع مبلغ من المال للطرف المضرور يحقق الهدف من المطالبة الدولية جبر الضرر.¹

وينبغي أن يماثل التعويض الضرر مماثلة حقيقية ، بحيث لا يقل ولا يزيد .كما ينبغي أن يشمل كافة ما لحق بالدولة ضحية الأضرار المباشرة والغير مباشرة.²

فإذا كانت إعادة الحال إلى ما كانت عليه مستحيلة أو كانت الإعادة العينية غير كافية في جبر الضرر فإنه يتم إصلاح الضرر كله عن طريق التعويض النقدي ولا يمكن أداء التعويض المالي إلا إذا كان من الممكن تقويم الضرر بالنقود كما يقول جيروسيوس Grotius {قيمة الأشياء هي المعيار العام لتقدير الأشياء}³

فالتعويض النقدي يعد تعويضا احتياطيا يلجأ إليه القاضي عند استحالة تنفيذ التعويض العيني بسبب عدم التمكن من إعادة الحال إلى ما كان عليه ، أو بسبب أنه يكلف نفقات باهظة قد تتجاوز قيمتها قيمة الأموال المضرورة قبل التلوث. ونظرا لصعوبة إعطاء قيمة نقدية تجارية للعنصر الطبيعي، ذهب جانب من الفقه إلى إمكانية وضع قيمة شبه فعلية وذلك من خلال معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر البيئية؛ وبعض الحالات التي لها خصائص مشابهة لتلك العناصر التي أصابها التلوث حيث يسترشد بها القضاء عند تقدير التعويض.⁴

¹-- وقد أشارت إلى ذلك محكمة التحكيم الدائمة في قرارها بتاريخ 1912/11/11 في قضية تعويضات الحرب التركية التي دفعت لروسيا حيث ذكرت أنه " لا تكون بين مختلف مسؤوليات الدول فروق جوهرية بل تسوي كلها أو يمكن أن تنتهي بتسوية تقوم على دفع مبلغ من المال.

- عبد السلام منصور الشيوى ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ،مرجع سابق،ص38.

²- عبد الواحد محمد الفار،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابقص 146.

³- عبد السلام منصور الشيوى ،التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام،نفس المرجع ،ص38.

⁴- ويطبق هذا النوع من التقدير في الولايات المتحدة الأمريكية ،حيث تضمنت اللائحة التنفيذية لقانون CERCLA بشأن الاضرار البيئية تقديرا نقديا على هذا الأساس ويتطبيق قاعدة التكاليف الأقل، بمعنى أن يتم التقدير على أساس أقل قيمة نقدية للعناصر والحالات المشابهة، حيث طبقت المحكمة الفدرالية هذه القاعدة.

-سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الاضرار البيئية،مرجع سابق، ص39.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ولتقدير قيمة التعويض لابد من معرفة تاريخ محدد لنشوء الدين في ذمة المسؤول لمصلحة المضرور،وقد اتفق غالبية الفقه أن يوم وقوع الضرر هو تاريخ تحديد نشوء الحق في التعويض إلا أن تقييم الضرر الذي الحق بالمحيط البحري بصفة خاصة، و المحيط البيئي بصفة عامة ليس بالأمر السهل.

ومن بين الأساليب التي يتم بموجبها تقدير قيمة التعويض النقدية للثروات الطبيعية :
الاعتماد على حساب القيمة السوقية للعنصر الطبيعي وتتضمن أسلوبين،وذلك عن طريق تقييم العنصر الطبيعي على أساس قيمة الاستعمال الفعلي له، ويعتبرها البعض القيمة الاقتصادية الاجمالية للأصول البيئية حيث تعتمد على قيمة الاستعمال للشيء التالف، إلى جانب الأخذ بالاعتبار تلك النفقات التي تنفق لإزالة التلوث.¹

أما الأسلوب الثاني الذي يمكن الاعتماد عليه؛فيقوم على أساس القيمة التي تعتمد على قياس الفرق بين الحد الأقصى للرغبة في الدفع مقارنة بالحد الأدنى للرغبة في القبول عند المجتمع للعنصر الطبيعي ، بمعنى آخر يعتمد هذا التقدير على أساس تقدير قيمة وجود الشيء في الطبيعة بالنسبة للمجتمع بغض النظر عن استعماله أو إمكانية استعماله، وواضح أن هذا التقدير يدخل فيه العنصر الشخصي لكل فرد أو مجموعة من الأفراد لكونه يعتمد قيمة نسبية بحسب الرغبة والقبول.²

أما الأسلوب الثالث، فيعتبر أكثر الطرق عملية وذلك من خلال حساب تأثير فقدان العنصر الطبيعي على التوازن البيئي والمجتمعي وقيمة الخسارة التي سببها هذا الفقدان على المستوى الاقتصادي وكذلك على النظام البيئي.³

¹ - Shaw (W.Douglass), And Marta Wlodarz: Ecosystems, Ecological Restoration and Economics, Texas A&M University, February, 2012, p. 4.

² - Shaw (W.Douglass), And Marta Wlodarz: Ecosystems, Ecological Restoration and Economics,op,cit,p4.

³ - وقد اعتمدت هذه الطريقة الوكالة الوطنية للمحيطات والأجواء في الولايات المتحدة الأمريكية في العام 1995، وتم اعتماده أيضا هناك ضمن قانون حماية الحيد البحري المرجاني الصادر في 23 ديسمبر 2000 في الولايات المتحدة الأمريكية.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ويمكن استعمال هذين الأسلوبين الأخيرين بشكل متكامل.¹

حيث اتجه الكتاب الأبيض الأوروبي لعام 2000 إلى استخدام إحدى طريقتين، الطريقة الأولى تعتمد على تكاليف إعادة الحال إلى ما كانت عليه، ويتم في هذه الطريقة حساب التكاليف المعقولة والمتناسبة التي يمكن من خلالها إصلاح الضرر، ما لم تتجاوز هذه التكاليف الفائدة التي تعود على البيئة، وهي تعتمد بشكل أساسي على تحليل القيمة الحقيقية للعنصر البيئي المتضرر وتعادل قيمة فقد الفائدة نتيجة الخلل البيئي و تعرضه للتلوث.²

والحالة الثانية عندما لا يمكن إعادة الحال فيها إلى سابقتها، فيمكن البحث عن بدائل مناسبة مماثلة للحالة الأولى و تقدير قيمتها، وخصوصا إذا كانت تكلفتها أقل، وتهدف هذه الحالة إلى تعويض الموارد الطبيعية التالفة أو المتضررة.

وعلى الرغم من ذلك، يبقى تقييم الضرر الذي الحق بالمحيط البحري بصفة خاصة و المحيط البيئي بصفة عامة أمرا صعبا و أمام صعوبة التقدير للأضرار البيئية تلجأ النظم القانونية إلى التركيز على التكاليف التي يمكن التنبؤ بها والتي تجعلها قابلة للتأمين، غير أنه لا بد من وضع معايير تحدد الحد الأدنى لهذه التكاليف³، لذلك عملت بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري على تحديد قيمة موحدة لبعض الأضرار البيئية. حيث وضعت الاتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1963 أقصى للتعويض عن الحادث النووي الواحد، والمقدر بمبلغ 1500 مليون فرنك، و إذا كان مشغل السفينة قد ترتب عن خطأ من جانبه أو كانت له صلة بهذا الخطأ التي تسببت في الحادث النووي فإنه لا يستفيد من إجراءات الإعفاء.⁴

¹ -وقد استخدمت وكالة NOAA الأمريكية، الطريقتين بشكل متكامل عند معالجة تقييم الضرر البيئي الناتج عن البقعة النفطية في جزر ايلاندز في العام 1996، وذلك لأجل تقدير التعويض لعمليات الصيد الاستجمامي على تلك الشواطئ.

² -FAURE (Michael G.): Environmental Liability, Tort Law and Economics, Edward-
Elgar, ed. Cheltenham, 2009, p. 256.

³ -Faure (Michael G.): Environmental Liability, Op, Cit, P112.

⁴ -محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، مرجع سابق ص226.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أما الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي لسنة 1969 و التي عملت على ضمان حصول المضرورين عن حوادث التلوث النفطي على تعويض عادل و ملائم، وفي نفس الوقت تظل هذه التعويضات في الحدود التي لا تعوق مسار نشاط نقل النفط بحرا، و كذلك تستهدف توحيد القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن آثار التلوث النفطي، فقد وضعت حدا أقصى للتعويض عن أي حادثة بمبلغ لا يتجاوز 2000 فرنك لكل طن حمولة السفينة، مع مراعاة أن لا يتجاوز إجمالي التعويضات في الحادث الواحد ما يعادل 210 مليون فرنك.¹

أما بالنسبة لبروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية 1969، فقد أدخل تعديلات على مبلغ التعويض حيث حدده بثلاثة ملايين لكل سفينة لا تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، أما بالنسبة للسفن التي تتجاوز حمولتها خمسة آلاف طن، فيقدر مبلغ التعويض بثلاثة ملايين يضاف إليها مبلغ 420 وحدة من وحدة السحب D.T.S والتي تعادل 1 . 20 دولار أو 12.5 فرنك ، أما بالنسبة للسفن البترولية التي تزيد حمولتها².

وقد انتقد جانب من الفقه فكرة تقييم كل عنصر من عناصر الطبيعة على حدى، نظرا إلى أنه لا يمكن اعتماد تقييم عالمي موحد لتقييم الأضرار البيئية، لذلك فعند استخدام التقييم الموحد يجب الأخذ بالاعتبار موقع التلوث، وتقدير الضرر أو التلوث الحاصل، وإمكانية خفض تكاليف المعالجة باستخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لذلك بإضافة إلى أن تكلفة إعادة الإصلاح قد يصعب معرفة

¹ - المادة 05 من الفقرة 01 من الاتفاقية.

² - وفي تطبيق لتقدير التكلفة النقدية للضرر البيئي، فقد حكم القضاء الفرنسي بإدانة مقاول لمخالفة تلويث المياه وإلزامه بدفع مبلغ 25000 فرنك كتعويض كامل عن الضرر البيئي. وفي قضية Exxon Valdez، أين طلب سكان ألاسكا المتضررين التعويض عن حياتهم وسكنهم ومعيشتهم، وقد احتارت المحكمة في اعتماد أي طريقة لتعويضهم عن الأضرار التي وقعت لهم، فعند حساب التعويض على أساس القيمة غير السوقية لتقييم الضرر بلغت التعويضات لهم حوالي 80 إلى 100 مليون دولار، وعند حساب التعويض على أساس قيمة الإخلال بلغت حوالي عشرين مليون دولار، لذلك اعتمدت المحكمة القيمة الأقل وهي عشرين مليون.

- THOMPSON DALE B, Valuing the environment, Court s struggles with natural resource damage, Published in Environmental Law, Volume 32, 2002, p. 9.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

قيمتها ، مع الأخذ بعين الاعتبار كيفية معرفة أن الحال قد عاد إلى ما كان عليه خصوصا في حالات التلوث لمياه نهر أو مياه المحيطات نتيجة التلوث بالنفط.¹

لذلك فقد اعتمد الفقه طريقة التقدير الجزافي والتي حققت مزايا هامة من بينها أنه لا يتم تجاوز أي ضرر بيئي إلا ويتم تعويضه، طالما أن كل عنصر بيئي قد وضع له تقدير مسبق ويعتمد هذا النظام على معلومات وإحصائيات ودراسات بيئية مسبقة وجاهزة تحين في جداول يسترشد بها القاضي لتقدير التعويض (أو العقوبة) المناسبة، بحسب حجم الضرر الحاصل.²

وقد تم اعتماد هذا الأسلوب في حادث ناقله نفط American Trader سنة 1990 الولايات المتحدة الأمريكية؛ والذي تسبب في أضراراً بيئية كبيرة بأحد الشواطئ، وقد تم تقدير التعويض تقديراً جزافياً بالاستناد إلى أن التلوث سبب إغلاقاً للشاطئ لمدة طويلة، وقد تدخل في التقدير خبراء من كلا الطرفين المتقاضيين حيث تم عمل موازنة بين دراسة كانت أجريت على حساب قيمة اليوم على شاطئ فلوريدا وبين تكلفة اليوم بالمقابل على شواطئ كاليفورنيا. وتم تقدير التعويض جزافياً بعدد أيام الإغلاق التي سببها الضرر لشاطئ كاليفورنيا.³

وفي جميع الحالات لا بد أن يتناسب التعويض، مع الضرر. كما ينبغي أن يشمل كافة ما لحق الدولة-الضحية- من خسائر وما فاتها من كسب.

ولعل صور التعويض السابق، على الرغم من أهميتها فهي لا تتلاءم مع التطورات الحديثة في قانون البحار خاصة بالنسبة لقواعد تقييم الضرر، وكذا بالنسبة التعويض العيني والتعويض

¹ - EDWARD (H.P Brans), Liability for damage to normal resources, Erasmus University, Rotterdam, 1997

² - وقد اعتمد المشرع الفرنسي لأول مرة عام 1990، طريقة التقدير الجزافي وذلك في قانون حماية الغابات حيث قرر غرامة مالية على كل من يتعدى على الغابات على أساس المتر المربع من الأرض الملوثة أو التي تم قطع أشجارها .

- المادة ل/ 313 / 1 معدلة في 23 يناير 1990 من قانون حماية الغابات الفرنسي.

³ - عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2011، ص918

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المالي. ذلك أن الأضرار التي يمكن أن ترتب على كارثة بحرية واحدة قد تفوق آثارها ما لا يمكن أن يخطر على بال -وهو ما أثبتته الوقائع والحوادث البحرية على مر السنوات- بل ومن المؤكد أن الدول النامية جميعها سوف تقف عاجزة عن تحمل تبعه المسؤولية الدولية والالتزامات الناجمة عنها، من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وكذا تسوية النزاعات القضائية. وهو ما يدعو إلى وضع معايير و إجراءات لدفع تعويض مثل: التأمين الإجباري و صناديق التعويض .

المطلب الثاني:دعوى التعويض عن الضرر البيئي

ونتيجة لعدم الوضوح الذي تتسم به قواعد المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلويث البيئة البحرية ،فإن احتمال قيام المنازعات والادعاءات بين الدول في هذا الصدد، تعتبر من الأمور المؤكدة ،¹و بالتالي فإن معرفة طرق تسوية تلك المنازعات والادعاءات ،هو أمر ضروري لتغطية جوانب هذه الدراسة واستكمال عناصرها الشكلية.

حيث تختلف العواقب الناجمة عن تلويث البيئة البحرية بحسب النتائج التي يتوصل إليها أطراف النزاع لمعالجة هذا التلويث، فإذا أرادت الأطراف تحاشي اللجوء إلى المحاكم الدولية فإنها تبتغي من وراء ذلك التوصل إلى حل ودي من شأنه أن يحول دون الإدانة والحكم بالتعويض.

أما إذا تعذر الاتفاق الدولي فإن اللجوء إلى المحاكم الدولية من شأنه أن يحسم النزاع بتطبيق القانون وذلك بإدانة الطرف المسؤول عن التلويث.² والنتائج التي تتجم عن الحكم بالإدانة إما بإثبات المسؤولية والتعويض الإصلاح الضرر وإما الحكم بالغرامة، إضافة إلى التعويض أو بدونه حسب الظروف وتبعاً لجسامة الفعل الضار والضرر الناجم عنه.وسنقسم هذا المطلب إلى فرعين كالآتي:

الفرع الأول:الجهات المختصة في النظر في المنازعات البحرية .

الفرع الثاني:شروط قبول دعوى التعويض.

¹ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص135.

² صليحة علي صداقة،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط..، مرجع سابق ص 320 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الفرع الأول :الجهات المختصة في النظر في المنازعات البحرية.

في الواقع إن الدولة المتأثرة بالتلوث أو الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين التابعين لها لهم الحق في اللجوء أمام المحاكم في حالة وقوع ضرر ما بسبب ممارسة أي نشاط معين ؛وفي نفس الوقت يتطلب فض النزاع عن طريق المفاوضات بين الدول ،استفاد جميع سبل الانتصاف الوطنية في الدولة مصدر النشاط ؛و الدولة لها أن تسلك أحد الخيارين إما الطريق الدبلوماسي لتسوية المنازعات المتعلقة بالتعويض وإما أن تلجأ إلى طريق القضاء.¹

و لما كانت أحكام مكافحة التلوث البحري تعتبر جزءا لا يتجزأ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،فإن طرق تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ،تسري بطبيعة الحال على قواعد مكافحة التلوث البحري .²

ويأتي في مقدمة تلك الطرق ،الالتزام بتسوية المنازعات بالطرق السلمية، حيث نصت المادة 279 من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار على أن : " تسوي الدول الأطراف أي نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية وفقا للفقرة 3 من المادة 2 من ميثاق الأمم المتحدة، وتحقيقا لهذا الغرض تسعى إلى إيجاد حل بالوسائل المبينة في الفقرة 1 من المادة 33 من الميثاق والوسائل المشار إليها هنا هي « المفاوضات والتحقيق والوساطة والتوفيق والتسوية القضائية ،أو أن يلجأوا الى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها" واختيار إحدى تلك الوسائل هو أمر يخضع لمحض إرادة الأطراف المتنازعة ،وقد أكدت الاتفاقية على أنه :يجوز أن تتفق الأطراف المتنازعة في أي وقت على تسوية نزاع بينها بأية وسيلة سلمية من اختيارها.³

¹ - محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، مرجع سابق، ص361.

² - تنص الاتفاقية على طرق تسوية المنازعات المتعلقة بتفسيرها أو تليتها في المواد من 279-299.

- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 135.

³ - تنص المادة 280 على تسوية المنازعات بأية وسيلة سلمية، وقد جاء فيها:

" ليس في هذه المادة ما يخل بحق أي من الدول الأطراف في أن تتفق في أي وقت على تسوية نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، بأية وسيلة سلمية من اختيارها"

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ومن جهة أخرى ، إذا لم يتم التوصل إلى تسوية النزاع عن طريق إحدى تلك الطرق السلمية فإنه من الواجب تسويته عن طريق اللجوء الى القضاء.

1- اللجوء إلى المحاكم الوطنية:

إن المظهر الأساسي لتحريك المسؤولية القانونية هو اللجوء إلى القضاء. و من الطبيعي أن يكون اللجوء إلى القضاء الداخلي إجراء يتبع في إطار التنظيم القانوني الداخلي للنظر في أي شكوى أو إدعاء بوقوع ضرر نتج عن تلوث بحري ؛ في المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة.وذلك وفقا لقواعد الاختصاص الإقليمي والشخصي والموضوعي للقضاء الوطني¹ و ما أشارت إليه اتفاقية قانون البحار 1982 بنصها: "تتكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها"² و لا اختلاف على أنه في حالة انعدام النص الاتفاقي فإن اختصاص محكمة مكان النشاط البيئي يثير صعوبة بالنسبة للأضرار البيئية بوجه خاص .

فقد يكون مصدر التلوث مشتركا بين مجموعة من الدول ،وهذا الوضع مألوف في مجال تلوث البيئة البحرية ،أضف إلى ذلك أنه يصعب تحديد محكمة مكان تمام النشاط الضار بالنسبة للأنشطة التي تتم في المناطق التي لا تخضع للسيادة الإقليمية لدولة معينة،فهل تختص محكمة دولة علم السفينة

والمادة 281 /1:وتتعلق بالإجراء الذي يتبع عند عدم توصل الأطراف إلى تسوية :

" إذا كانت الدول الأطراف التي هي أطراف في نزاع ،حيث يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها وقد اتفقت على السعي إلى تسوية النزاع بوسيلة سلمية من اختيارها، لا تنطبق الإجراءات المنصوص عليها في هذا الجزء إلا عندما لا يتم التوصل إلى تسوية باللجوء إلى هذه الوسيلة أو عندما لا يستبعد الاتفاق بين الأطراف أي إجراء آخر"

¹ - صليحة علي صداقة،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق ص320.

² - المادة 235 من الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري أم محكمة موطن مالك السفينة أو تلك التي تحمل علم
المعاملة.¹

هنا تشير العديد من الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف إلى أن المحاكم والسلطات المحلية
هي السلطات المختصة بالنظر في مسألتها المسؤولية والتعويض ومن بينها ؛ الاتفاقية الدولية المتعلقة
بالمسؤولية من قبل الغير في مجال الطاقة النووية 1960 ،التي تجعل الولاية فقط لمحاكم الدولة
المتعاقدة التي توجد في أراضيها المنشآت النووية والمشغل المسؤول و السلطات المختصة وذلك بعد
وقوع حادث نووي خلال عملية النقل مالم يتقرر غير ذلك .²

و طبقا لاتفاقية بروكسل 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط فإن
الدعاوى بمنازعات حماية البيئة البحرية ترفع أمام محاكم الدولة التي حدثت في إقليمها أضرار التلوث
أو التي اتخذت فيها التدابير الوقائية لمنع أو تخفيض أضرار التلوث .³

وما نلاحظه من خلال الاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 الملحق بها
أنها لم يراعي عي الأخرى جنسية السفينة، وبالتالي الاتفاقية لم تطبق القواعد العامة في إقامة
الدعوى أمام محكمة موطن المدعى عليه، والهدف من ذلك هو تخفيف العبء عن كاهل المتضررين
في إيجاد الجهة المختصة للنظر في دعوى التعويض، فضلا عن التيسير عليهم لإيجاد الأدلة
للتعويض، كما أن إعطاء الاختصاص لمحكمة الدولة التي أصابتها أضرار من التلوث تكون أقدر من

¹ - عبد السلام منصور الشوي ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ،مرجع سابق
250ص-251.

² - محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي،مرجع سابق
ص362.

³ - طبقا للمادة 9 من الاتفاقية فإنه " : عندما يسبب حادث ضرر تلوث في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة
أو أكثر أو إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث في مثل هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي يمكن
رفع دعاوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة أو هذه الدول المتعاقدة ويخطر المدعى عليه في الوقت المناسب
بهذه الدعوى.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

غيرها من الدول الأخرى في تقدير التعويض، إلا أن منح الاختصاص لمحاكم موقع تحقق الضرر يعاب عليه عدم الإنصاف وعدم التزام الحياد في النظر في هذه الدعاوى.¹

أما على صعيد الأحكام القضائية نلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية، أبدت رغبتها في تسوية دعاوى التعويض المقامة ضدها نتيجة للتجارب النووية التي أجريت في جزر مارشال والتي خضعت في الماضي لإدارة الولايات المتحدة كمنطقة خاضعة لوصاية الأمم المتحدة لمدة أربع عقود وحصلت على الاستقلال في سنة 1986. و قد تم بالفعل رفع قضايا التعويض أمام محاكم الولايات المتحدة.²

وقد أثرت هذه المسألة في قضية الباخرة الليبيرية توري كانيون عام 1976 أمام الشواطئ الإنجليزية و بالنظر لدراسة ملابسات القضية ، فإن بناء السفينة تم في الولايات المتحدة الأمريكية و معظم أفراد طاقمها من الإيطاليين ولقد استأجرت شركة Barracuda Tanker السفينة من الشركة الأم في الولايات المتحدة (Union oil Company of California) وفي لحظة وقوع الكارثة كانت السفينة محملة بزيت البترول من الكويت لحساب شركة البترول الإنجليزية. حيث قد ذهبت اللجنة المشكلة من قبل الحكومة الفرنسية إلى قرار مسؤولية شركة Barracuda باعتبارها الشركة المسؤولة عن تشغيل الباخرة وذلك بموجب عقد تسجيلها الموجود في برمودا . وكذلك توصلت أيضا إلى عدم اختصاص المحاكم الفرنسية بنظر النزاع وذلك استنادا إلى وقوع الكارثة بالقرب من الشاطئ الإنجليزي في مناطق تعتبر في عرض البحر؛ وأن خطر الكارثة امتد إلى الشواطئ الفرنسية من خلال المد الأسود الذي نتج عن الحادث مما جعل الحكومة الفرنسية ليست مختصة بنظر الدعوى المرفوعة ضد السفينة .

¹-المادة 9 من الفقرة 1 من اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 ،والمعدلة بالمادة 8 من بروتوكول 1992.

²- من 1946 حتي 1958، تم تجربة 67 اختبار للأسلحة النووية في جزر مارشال يشمل أكبر اختبار نووي أجرته الولايات المتحدة من أي وقت مضى . وفي عام 1956، اعتبرت لجنة الطاقة الذرية جزر مارشال بـ"الأكثر تلوثا في العالم إلى حد بعيد." وقد وصلت قيمة التعويضات إلى أكثر من 4 بلايين دولار لجبر الضرر الذي أصاب سكان جزر بكيني وقد ظلت أكبر جزيرة يعيشون فيها على وقع الأنشطة الإشعاعية لمدة عقدين من الزمن أين طالبوا مؤخرا بتعويض قدره 450 مليون دولار . و ستزوّد الولايات المتحدة ملايين الدولارات سنويا إلى جزر المارشال حتى سنة 2023 لاحتضانها أهم القواعد العسكرية الأمريكية في المحيط الهادئ، كما كانت مركزاً للتجارب النووية.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ولهذه الأسباب فقد رأت اللجنة إقامة دعوى الحكومة الفرنسية على الشركة المدعى عليها BarraCuda في الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها موطن الشركة الأم مالكة السفينة وهي شركة Union Oil.¹ كما رأت اللجنة أن ليبيا وهي الدولة التي تحمل السفينة علمها مجاملة؛ لا تتحمل أي مسؤولية عن الحادث.

وقد تبين من خلال إجراءات التحري أن السفينة لم ترتكب أي عمل غير مشروع وفقاً لأحكام القانون الدولي. كما أن طاقمها كان على مستوى كاف من الكفاءة والتدريب.

وعليه يتضح أن القضاء المحلي يختص بتقرير مسألة المسؤولية والتعويض شأنه في ذلك شأن المعاهدات الدولية. ولكن في حالة فشل الأطراف المتنازعة في حل النزاع بالطرق الدبلوماسية أو في حالة عدم التوصل لحل النزاع أمام المحاكم المحلية فيتم اللجوء في مثل هذه الأحوال إلى المحاكم الدولية أو هيئات التحكيم.

2-اللجوء إلى القضاء الدولي:

أ-هيئات التحكيم:

ويتميز التحكيم الدولي بأنه مرحلة وسط بين الوسائل الدبلوماسية والقضائية حيث أنه في الحقيقة لا يعتبر اتفاق محض ولا قضاء محض بل هو نظام يمر بمراحل متعددة، فهو اتفاق في أوله وإجراء في أوسطه وفي آخره حكم.²

ولذلك تعد الأحكام التي تختص بتسوية المنازعات في المعاهدات متكاملة من حيث المبدأ والأحكام الرامية إلى الامتثال لأي اتفاق؛ويمكن أن يتوقف الشكل المناسب لآلية تسوية المنازعات على الأحكام الواردة في الاتفاق البيئي متعدد الأطراف وعلى طابع النزاع، حيث أكدت المادة (178)

¹ - عبد السلام منصور الشيبوي ، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام ،مرجع سابق،ص 197-201.

² - سامية محمد راشد ، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة ،منشأة المعارف ،الإسكندرية ،1984، ص 2.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

¹ من اتفاقية الأمم المتحدة القانون البحار لعام 1982 على اختيار الإجراء المناسب بحيث تعد هذه الاتفاقية ،المرجع القانوني الأساس الذي يعتد به في أي اتفاق لاحق بخصوص البيئة وتلوث المياه.

وبالرغم من كون اللجوء إلي التحكيم الدولي اختياريا، حيث يقوم الأطراف المتنازعة بالاتفاق على اللجوء إلى المسائل السلمية لتسوية النزاع القائم بينهم، وعلى هذا الأساس فإنه يجب على الأطراف المتنازعة الاتفاق أولا على إحالة النزاع إلي محكمة التحكيم، إلا أن بعض الاتفاقيات قد نصت على شرط التحكيم والذي يحل محل اتفاق الأطراف مما يؤدي إلى انعقاد اختصاص المحكمة للفصل في النزاع ، ويكون قرار المحكمة ملزم لأطراف النزاع.²

ويعد القرار التحكيمي الصادر من محكمة التحكيم الدولية في قضية الخلاف الذي نشأ بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا بخصوص (trail Smelter) الذي سبب ضررا للمزارعين هو من أوائل القرارات الذي وضع حجر الأساس للقانون الدولي للبيئة .وكان ذلك في النزاع عام 1938 الذي انتهى الى التعويض وترك مبلغ التعويض الى الاتفاق بين الحكومتين وبالتالي تعد هذه التسوية التي توصلت إليها المحكمة بحد ذاتها ؛سابقة جديرة بالاهتمام لأنها أعلنت عن مبدئين أساسيين:

- مسؤولية الدولة عن أعمال التلوث التي تؤدي إلى إلحاق ضرر بالدول الأخرى .
-إقرار قاعدة قانونية دولية تحظر التلوث من خلال استتباط الحكم في إطار مستقبلي حول بذل المزيد من التعاون بين الدول.³

و نظام التحكيم الخاص - وفقا لما هو متفق عليه - يقوم على أساس وضع قائمة من الخبراء والاختصاص في مجالات معينة : (1)مصائد الأسماك (2) حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (3)

¹- تنص المادة على أن :تكون الدولة عند تو ثيقها أو مصادقتها أو انضمامها إلى الاتفاقية في أي وقت بعد ، حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها: أ- المحكمة الدولية للفنون البحار المنشأة وفقا للمرفق السادس - محكمة العدل الدولية - محكمة التحكيم مشكلة وفقا للمرفق السابع-محكمة تحكيم خاصة ،مشكلة وفقا للمرفق الثامن.

²- سامية محمد راشد - التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة ،مرجع سابق ص2-3.

³-نوري رشيد نوري الشافعي ، البيئة وتلوث الأنهار الدولية،مرجع سابق،ص 229 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

البحث العلمي البحري (4) الملاحه بما في ذلك التلوث من الصادر من السفن و عن طريق الإغراق...¹

وفي هذا الصدد، أثبتت قضية شركة روستشوك (أكتوبر 1965) وتتلخص وقائع هذه القضية في أن السلطات العسكرية المجرية كانت قد أمرت خلال الحرب العالمية الأولى بإغراق سفينتين نهريتين مملوكتين لإحدى شركات السكر البلجيكية وذلك لأسباب تتعلق بعمليات القتال العسكرية وتوقعا لاحتمال محاولة القوات الحربية عبور نهر الدانوب ونتيجة لتطور ظروف القتال بعد ذلك ،فقد حاولت القوات المجرية انتشال السفينتين الغارقتين لاستخدامهما بمعرفتها ونجحت بالفعل في انتشال إحداهما واستخدامها حتى نهاية الحرب . وقد أدى هذا الوضع إلى لجوء شركة السكر البلجيكية المعنية إلى محكمة التحكيم المختلطة البحرية البلجيكية طالبة الحكم لها بالتعويض عن الخسائر التي أصابتها. و خلصت محكمة التحكيم في قرارها الصادر في 29 اكتوبر 1965 إلى أن إغراق السفينتين المملوكتين للشركة البلجيكية عمل حربي ،لا يمكن الحكم بالتعويض عنه. كما انتهت إلى الحكم للشركة المذكورة بالتعويض عن حرمانها من استغلال السفينة خلال الفترة من تاريخ انتشال السلطات المجرية لها إلى حين إعادتها إلى الشركة المالكة .²

ب -**محكمة العدل الدولية:** يشير ميثاق الأمم المتحدة إلى محكمة العدل الدولية بوصفها أحد الأجهزة الرئيسية للمنظمة.³ حيث أنشأت عام 1945 لتحل محل محكمة العدل الدولية الدائمة التي كانت قائمة ضمن نطاق نظام عصبة الأمم المتحدة، حيث تعتمد التسوية القضائية مبدأ أساسيا وهو

¹-المادة الثانية من المرفق الثامن الخاص بالتحكيم الخاص.

²-محمد سامي عبد الحميد ،الاثراء بلا سبب في القانون الدولي العام، 1981،ص 87.

³-المادة السابعة في فقرتها الأولى من ميثاق الأمم المتحدة.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أن التقاضي في الشؤون الدولية أمامها حصرا منوط بإرادة الدول. أي يشترط الموافقة المسبقة من قبل الدول التسوية المنازعات عن طريق القضاء الدولي.¹

وطبقا لذلك يستطيع أطراف الدعوى من أشخاص القانون الدولي عرض قضاياهم على محكمة العدل الدولية إذا قبلوا ولايتها، ووفقا للقواعد المنظمة لاختصاص المحكمة فبإمكان المحكمة أن تفصل في منازعات البيئة البحرية المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وقد منح لها الاختصاص العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، ومن بين هذه الاتفاقيات: اتفاقية لندن سنة 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالبترول وهذا في مادتها 13² والملحق الخاص باتفاقية فيينا لسنة 1963 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد منحت الاختصاص لمحكمة العدل الدولية بفض النزاعات التي تثور حول حماية البيئة البحرية من التلوث.³

وهناك عدة أحكام قضائية صدرت عن محكمة العدل الدولية تؤكد على الالتزام بعدم إلحاق الأضرار بالأقاليم الأخرى : ومنها النزاع بين كل من دولتي أستراليا و نيوزلندا و الدولة الفرنسية بخصوص التجارب النووية التي قامت بها فرنسا في المحيط الهادي سنة 1973، غير مبالية بالدول الأخرى. حيث تم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية و التي أكدت في حكمها الصادر على أن ممارسات فرنسا تعتبر غير شرعية و تحدث أضرار معتبرة بمصلحة المجموعة الدولية من خلال

¹- تختلف محكمة العدل الدولية عن محكمة العدل الدولية الدائمة باعتبار الأولى جهازا من أجهزة الأمم المتحدة وليست منظمة مستقلة مثل محكمة العدل الدولية الدائمة التي مقرها في لاهاي وتستطيع أن تعقد جلساتها في مكان آخر عندما ترى ذلك مناسبا .وللمحكمة العدل الدولية اختصاصان رئيسيان أولهما إصدار الأحكام في المنازعات التي تقع بين الدول وهذا ما يسمى بالقضاء الدولي والثاني هو إبداء الرأي في المسائل القانونية التي تعرض عليها من أجهزة الأمم المتحدة.

-المادة 22 من النظام الأساسي العدل الدولية.

²-أنظر المادة 13 من هذه الاتفاقية.

³- تنص المادة 287 الفقرة 01. و التي تنص على أن: " تكون الدولة عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك صارت أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحد أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها محكمة العدل الدولية .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المساس بسلامة المحيط و التأثير على الثروات البحرية، و ألزمت السلطات الفرنسية بالتوقف عن هذه التجارب في البحر في قرارها الصادر سنة1974 .¹

ج : المحكمة الدولية لقانون البحار:

من بين الأحكام المستحدثة في قانون البحار الجديد الحكم الخاص بإنشاء المحكمة الدولية لقانون البحار، ولقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 287 باعتبار المحكمة الدولية لقانون البحار إحدى الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية المتعلقة بتفسير أو تطبيق أحد أحكامها. وجميع الطلبات المحالة إليها وفقا للاتفاقية ، وجميع المسائل المنصوص عليها تحديدا في أي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة²

و إذا كانت المادة 34 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية قد جعلت حق التقاضي أمامها يقتصر على الدول فقط ، فإن التقاضي أمام المحكمة الدولية لقانون البحار ، متاح أمام الدول الأطراف ، وكذلك متاح لكيانات أخرى غير الدول الأطراف.

ومن ضمن غرف المحكمة ، نجد غرفة تسوية المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية، وقد تم إنشاءها في 14 فبراير 1997، وتتكون هذه الغرفة من سبعة أعضاء من بين الأعضاء الواحد والعشرون للمحكمة و يتم اختيارهم لمدة ثلاثة سنوات، مع مراعاة أن يكون هؤلاء الأعضاء من المتخصصين في المنازعات المتعلقة بالبيئة البحرية.³

وغرفة تسوية المنازعات المتعلقة بقاع البحار، خاصة في ظل الاهتمام الكبير من جانب الدول بالتقيب واستخراج مادة النفط والمعادن الأخرى من باطن قيعان البحار وما ينتج عنه من تلوث وإضرار بسلامة البيئة البحرية(حيث أصبح لغرفة منازعات قيعان البحار إلى جانب الاختصاص القضائي

¹ - محسن أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، مرجع سابق، ص426.

² -المادة 21 من النظام الأساسي للمحكمة.

³ -عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، الطبعة الأولى 1999 ،ص359.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

اختصاص استشاري وذلك من خلال إبداء آراء استشارية في المسائل القانونية التي تنشئ داخل نطاق أنشطتها وتصدر بصورة مستعجلة)

وتتميز المحكمة الدولية لقانون البحار، بتمتع القضاة التابعين لها بالخبرة اللازمة في مجال المنازعات البيئية الدولية، حيث أن الطبيعة الفنية للمشكلات البيئية تمثل مشكلة حقيقية أمام القضاة نظرا لكونها تتطلب خبرات خاصة بطبيعة المشكلات البيئية.

إلا أن نشاط المحكمة لم يخلو من الانتقادات خاصة،عندما يتعلق الأمر بعدم وجود آليات مناسبة تضمن تنفيذ أطراف النزاع للأحكام الصادرة عنها، فعلى الرغم من تمتع الحكم الصادر من المحكمة الدولية لقانون البحار بالصفة الإلزامية، إلا أن تنفيذ ذلك الحكم يتوقف على الدولة الصادر ضدها الحكم، حيث أن الاتفاقية أو النظام الأساسي للمحكمة لم ينص على أية آليات تجبر تلك الدولة على التنفيذ،¹ وفي تلك الحالة يجب على الدولة الصادر لصالحها الحكم اللجوء إلى الطرق الدبلوماسية لتنفيذه أو ممارسة بعض الضغوط الاقتصادية والسياسية على الطرف الذي صدر ضده الحكم.

الفرع الثاني: شروط قبول دعوى التعويض

إن الثابت في القانونين الداخلي والدولي، أنه لكي تقع المسؤولية الدولية والحق في التعويض، لا بد من وجود ضرر يلحق بشخص له مصلحة يحميها القانون، ويكون لذلك الشخص صفة في رفع دعوى المسؤولية.

ولا توجد مشكلة بالنسبة لموارد البيئة الإقليمية، فإذا لحقها ضرر من أنشطة معينة، فيكون للدولة صاحبة الاختصاص الإقليمي صفة في رفع دعوى المسؤولية ضد من قام بتلك الأنشطة من أجل إصلاح الضرر.²

¹ -حامد صلاح الدين محمد خليل زغلول،المسؤولية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من أضرار التلوث،رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه،جامعة عين شمس ، القاهرة ، 2009، ص254.

² -محمد بواط،فعالية المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث،مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الانسانية والاجتماعية ، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ، جامعة حسينية بن بوعلـي- الشلف-العدد 15، جانفي 2016، ص172.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

وذلك ما أشارت إليه المادة (2/235) من اتفاقية قانون البحار 1982 بنصها: «تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو أية ترضية....»¹

أما بالنسبة للموارد البيئية المشتركة (والتي يطلق عليها المشاعات الدولية) فإن التساؤل يثار حول من له الصفة في تحريك دعوى المسؤولية ضد من قام بأنشطة أضرت بها. إن هذا التساؤل، في الواقع يثير مسألة الحق في رفع دعوى نيابة عن الجماعة الدولية أو البشرية لأن-هذه الأخيرة هي الشخص المضرور- فمن هو ممثل تلك الجماعة الدولية أو البشرية؟² لقد حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن تعالج هذه الحالة في المادة عندما رخصت للسلطة الدولية مهمة ضمان حماية البيئة البحرية عن أنشطة الاستكشاف والاستغلال وهو الأمر الذي يفهم منه أن هذا الجهاز يمكنه تحريك دعوى المسؤولية ضد الدول التي تخالف القانون الدولي للبيئة.³

ويفهم من هذا النص، أن اختصاص القضاء الوطني بالنسبة للمسائل المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري يتطلب توافر شروط معينة تتعلق بأطراف الدعوى، أو بموضوع الدعوى وكذلك بالقانون الواجب التطبيق .

كما تناولت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث البحري بعض الأحكام الإجرائية الخاصة بدعوى المسؤولية عن الإضرار بالبيئة البحرية ،حيث وضعت مواعيد سقوط و انقضاء الدعوى وكذا الإجراءات التحفظية . إلى جانب مشكلة شرط الصفة في دعوى المسؤولية الدولية عن الإضرار بالموارد البيئية المشتركة الموجودة في المنطقة الدولية .والتي تنظر فيها المحاكم الدولية وهو ما سنراه فيما يلي:

¹-صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط،مرجع سابق ص321.

²- محمد بواط،فعالية المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث،نفس المرجع ،ص172.

³-المادة 154 من اتفاقية قانون البحار 1982.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

1- شروط قبول دعوى التعويض: وحيث أن دعوى التعويض هي دعوى مسؤولية، فيجب قبل اللجوء إليها من توافر أركان المسؤولية في جانب المتسبب في التلوث، ولكي تقبل دعوى التعويض فلا بد أن يتوافر أولاً أهلية الإدعاء لدى القضاء والمصلحة في جانب المدعى.

أ- أهلية الأداء:

إن أهلية التقاضي تمثل الشرعية الخارجية للدعوى، ولذلك فعندما يكون الشخص قاصراً أو ليس لديه ترخيص بالتصرف، فيتم استبعاده من الدعوى. وبمعنى آخر، نكون بصدد حالة عدم قبول نهائي لهذه الدعوى. هذا كما أشار إليه أحد الفقهاء الفرنسيين.¹

وعموماً، لا يقبل مثل أي طرف أمام القضاء إلا إذا توافرت لديه الأهلية التي حددها القانون لممارسة الحق في التقاضي.

ولأن النشاط البيئي يتعلق في أغلب الأحيان بالأنشطة التي تمارسها الشركات النفطية سواء تلك التي تقوم بتأمين السفن الناقلة للنفط، أو الشركات التي تعمل على التنقيب عن النفط واستخراجه من أعماق البحار. ولهذا يمكن التساؤل عن أهلية شركة تحت التأسيس أي في مرحلة الإنشاء فقط وهل يحق لهذه الشركة الإدعاء القضائي أم لا؟

وقد أجاب على ذلك القضاء الفرنسي حينما قرر مبدأ إمكانية ممارسة الإدعاء القضائي باسم شركة في مرحلة التكوين². فقد يمتد الاختصاص القضائي الوطني إلى أي شخص آخر طبيعي كان أو معنوي حتى ولو كان أجنبياً بشرط أن يكون خاضعاً في نشاطه أو عمله (وفقاً لنص المادة 2/235 من اتفاقية قانون البحار) لولاية الدولة المختصة بنظر النزاع، بغض النظر عن مكان وقوع فعل التلوث.

وحتى تكون الدعوى مقبولة، فإلى جانب توافر أهلية التقاضي، يجب أن تتوفر المصلحة.

¹ - C. HUGLO : La qualité pour agir de la victime d'un dommage de pollution, JCP, éd, E.,

1999, p. 17.

² - معلم يوسف، تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر، مرجع سابق، ص136.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

ب- شرط المصلحة:

يشترط بالنسبة للمدعى عليه في دعوى المسؤولية أن يكون المتسبب في التلوث شخصا طبيعيا أو معنويا خاضعا لولاية الدولة المزمع رفع النزاع أمام محاكمها. وهذا يعني عدم الاكتفاء بالاختصاص المبني على العلم الذي تحمله السفينة أو الطائرة أو رابطة الجنسية بالنسبة للأشخاص الطبيعيين.¹

ووجود الرابطة القانونية (رابطة الجنسية) يعني ذلك أن الدولة تفعل ذلك نيابة عن الشخص الذي ينتسب إليها والذي تطالب له بالتعويض، حيث يشترط الفقه والقضاء الدوليين أن يكون المطالب له بالتعويض من رعايا الدولة التي ترفع دعوى المسؤولية الدولية نيابة عنه والتزام الدولة بحماية رعاياها يعني حرصها على منع الدول الأخرى من الاعتداء على حقوقهم والإضرار بهم؛² وقد ذكر القاضي (هاكويرث) بهذا الخصوص في رأيه المخالف لحكم محكمة العدل الدولية في قضية مضيق كورفو 1949: "إن الطلب الذي تتقدم به إحدى الدول في مواجهة الدول الأخرى على أساس الضرر الذي لحق أحد رعايا الدولة المطالبة؛ يقوم على نظرية أن الدولة نفسها قد أصابها الضرر الذي لحق رعاياها"³

وتتعلق المصلحة أساسا بموضوع الدعوى، وتشير اتفاقية قانون البحار في المادة 235 إلى أنها تكتفي بالنسبة لدعوى المسؤولية بوقوع الضرر الفعلي لكي تتاح للمتضررين فرصة اللجوء إلى المحاكم الوطنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر؛ الذي لا يتطلب بالضرورة إثبات وجود خطأ أو وقوع انتهاك

¹ - عبد الواحد الفار، الالتزام الدولي، مرجع سابق، ص، 123.

² - خلاف لذلك فإنه وفقا للمواد (31 و 5 / 42 من اتفاقية قانون البحار 1982) تترتب المسؤولية الدولية على عاتق دولة علم السفينة الحربية والسفن العامة المخصصة لخدمات عامة غير تجارية نتيجة ما ترتكبه من مخالفات لأحكام الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي والخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها فيما يتعلق بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، سواء ما يتعلق بالمرور في البحر الإقليمي أو في المضائق الدولية .

³ - صليحة علي صدقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق ص322.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

لأحكام الاتفاقية وإنما حدوث الضرر في حد ذاته هو المعيار الأساسي لقبول الدعوى من الناحية الموضوعية حتى لو كان ذلك الضرر قد نجم عن أفعال أو أنشطة مشروعة كما في الاستخدامات السلمية للطاقة النووية أو القيام بالتنقيب على مادة النفط ونقلها عبر الناقلات الضخمة. ويتضح أن اتفاقية قانون البحار 1982، لا تعدد بالضرر المحتمل، إنما وقوع الضرر الفعلي هو شرط جوهري لتحقيق المصلحة في رفع دعوى التعويض أمام القضاء.

إلى جانب هذا فإنه من الثابت في القانونين الداخلي والدولي، لكي تقع المسؤولية والحق في التعويض، أن يوجد ضرر يلحق بشخص له مصلحة يحميها القانون، ويكون لذلك الشخص صفة رفع في دعوى المسؤولية.

ولكن قد يجتبي من له مصلحة في إثبات الضرر بعض الصعوبات، خاصة عندما يتعلق الأمر بانتشار آثار التلوث و انتقاله إلى مناطق أخرى، مما لا يشجع المتضررين أنفسهم على رفع دعاويهم خشية تعرضها للرفض. نتيجة المعوقات التي من شأنها أن تصعب إثبات شرط المصلحة، إذ أن الضرر الحقيقي الذي يصيب البيئة هو ذلك الذي يصيب توازنها الطبيعي وبذلك تتعرض كل المصالح الجماعية للمجتمع الدولي للضرر، بل و في بعض الأحيان يتأخر ظهور الضرر والاعتداء على حقوقهم إلى الأجيال المستقبلية.¹

*مشكلة شرط الصفة في دعوى المسؤولية عن الإضرار بالموارد البيئية المشتركة

الصفة هي السلطة التي بمقتضاها يمارس شخص الدعوى أمام القضاء، و تكون عادة لصاحب الحق المدعي به ، كما تكون لمن يمثل صاحب الحق أو لمن أحله القانون محله في الادعاء و تعد الصفة شرطا لازما لوجود الحق في الدعوى، شأنها في ذلك شأن المصلحة و ينتج عن تخلفها عدم وجود الحق في الدعوى و هو ما يجري عليه العمل بعدم القبول.²

¹ Gilles J. Martin, Réflexion sur la définition du dommage à l'environnement: le dommage écologique "pur", collection de laboratoire de théorie juridique, volume 7, presse universitaire France, 1995, P 247.

² بوضياف عادل، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج 1، إصدار كليك للنشر، ط 1، الجزائر

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

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، وفي المقابل تخرج عن نطاق ممارسة الاختصاص الوطني لدولة معينة، العناصر أو الموارد الدولية المشتركة ومنها موارد أعالي البحار وباطنها والفضاء الخارجي ، وتشكل ما يسمى بالتراث المشترك للإنسانية.

فمن 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 .

استنادا إلى هذا تعترف القوانين و الدساتير الحديثة للإنسان بالحق في بيئة سليمة و نظيفة و خالية من التلوث باعتباره حقا من حقوق الإنسان، كما أن المواثيق و الإعلانات الدولية قد أقرت بذلك الحق ، و ليس أدل على ذلك مما ورد بالمبدأ الأول من إعلان ستوكهولم عام 1974 من أن " لكل إنسان حق أساسي في الحرية و المساواة و الظروف الملائمة للحياة في بيئة من نوعية تسمح بحياة كريمة و ملائمة" ، و حق الإنسان في البيئة هو حق كل إنسان في العيش في وسط حيوي أو بيئي متوازن و سليم و التمتع و الانتفاع بموارد الطبيعة على نحو يكفل له حياة لائقة و تنمية متكاملة لشخصيته دون إخلال بما عليه من واجب صيانة البيئة و مواردها و العمل على تحسينها و تنميتها، ومكافحة مصادر تدهورها و تلوثها.¹

ولكن يرى يقول جانب من الفقه أنه يتمتع على الدول أن ترفع دعوى على أسس عامة بغرض منع التلوث الضار بالبيئة .فلا يجوز لدولة معينة 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 أساسا قانونيا لقبول الدعوى.²

¹ - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقرنا بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربي، الطبعة الأولى، القاهرة، 1996 ، ص 76.

² - لقد حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982 أن تعالج هذه الحالة في المادة 145 عندما رخصت للسلطة الدولية مهمة ضمان حماية البيئة البحرية عن أنشطة الكشف والاستغلال، وهو الأمر الذي يفهم منه أن هذا الجهاز يمكنه تحريك دعوى المسؤولية ضد الدول التي تخالف القانون الدولي للبيئة .أما إذا لم يوجد مثل هذا النص

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

وبشأن الدعوى المرفوعة من أستراليا ونيوزيلندا ضد فرنسا، بخصوص تجارها النووية في جنوب المحيط الهادي عام 1973 م، أمام محكمة العدل الدولية، حاولت أستراليا وكذلك نيوزيلندا، التمسك بنوع من فكرة الدعوى الجماعية أو الشعبية المشار إليها، بقولها " إن أستراليا ولشعبها الحق بالاشتراك مع الدول الأخرى وشعوبها، أن تكون في مأمن من تجارب الأسلحة النووية التي تجربها أي دولة" . وأن تدخل السفن والطائرات في أعالي البحار والفضاء الجوي الذي يعلوها وتلوث أعالي البحار بالإشعاعات يشكل انتهاكا لحرية أعالي البحار وانتهاكا لحقوق كل أعضاء الجماعة الدولية، يجوز لأية دولة مناهضته.

وإذا كانت محكمة العدل الدولية لم ترد على هذا القول، فإن بعض الآراء الاستقلالية لقضاة المحكمة رفضت صراحة فكرة الدعوى الشعبية، فيقول القاضي " دي كاسترو " إن المدعي ليس له أية صفة قانونية تسمح له بأن يتصرف كمتحدث باسم المجتمع الدولي ويطلب من المحكمة إدانة سلوك فرنسا"¹

أما الاتجاه الثاني: فيمثله البعض من الفقه الدولي . و ينتقد الاتجاه السابق على أساس أنه لا يستجيب لمقتضيات العمل من أجل الحفاظ على البيئة و حمايتها، و يرى أن الطريق ليس مغلقا تماما أمام قبول ما يسمى بالدعوى الجماعية أو الشعبية، على المستوى الدولي. ويستدلون على ذلك بأن محكمة العدل الدولية لم تتخذ موقفا رافضا رفضا مطلقا لفكرة الدعوى الشعبية، لأنها اعترفت في دعاوى أخرى بأن هناك أنواعا من الحقوق تهم المجتمع الدولي كافة. فتصبح لكل دولة المصلحة و الصفة القانونية في الدفاع عنها و تحريك المسؤولية ضد الدولة المعتدية و هو ما يصدق على

فإنه يصعب الرد على مثل هذا السؤال بالإيجاب في ظل المرحلة الحالية للقانون الدولي نظراً لعدم اعتراف هذا القانون بالدعوى الشعبية.

¹ I.C.J, Repport of judgments Advisory Opinions and Orders (Nuclear Test Case), 1974
Australia v. France, p. 390.

<<The applicant has no legal title authorizing it to act as a spokesman for the international community and ask the court to condemn France's conduct. >>

-معلم يوسف، تطور مفهوم المسؤولية الدولية، مرجع سابق، ص271.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

عناصر و الموارد البيئة التي لا تخضع لسيادة أي دولة و التي يمكن أن تضار بفعل بعض الأنشطة¹. وخاصة تلك التي تشكل أخطارا بيئية جسيمة على المدى البعيد.

والدليل على ذلك أن بيانات محكمة العدل الدولية قد حسمت بإطلاق موقفها الراض للدعوى الجماعية أو الشعبية. عندما تقبل إحدى الدول على إقليمها ؛ ففي قضية برشلونة للقوى المحركة قضت المحكمة: " بأنه عندما تقوم الدولة إستثمارات أجنبية من طرف رعايا أجنب سواء كانوا أشخاصا طبيعيين أو قانونيين" فهي ملزمة بأن تمت تغطيتهم بالحماية القانونية ومع ذلك فإن هذه الالتزامات ليست مطلقة ولا غير موصوفة .حيث يجب التفرقة بين واجبات الدولة تجاه المجتمع الدولي ككل وبين واجباتها تجاه دولة أخرى في مجال الحماية الدبلوماسية .إن الواجبات الأولى تخص بطبيعتها كل الدول .وبالنظر إلى أهمية الحقوق المرتبطة بتلك الواجبات فإن كل الدول يمكن اعتبارها ذات مصلحة قانونية في حمايتها فهي التزامات في مواجهة الكافة "Erga omnes"².

ويمكن القول أيضا أن الحق الذي تمنحه اتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار من أجل التخلص من خطر التلوث بالنفط ؛ الناتج عن الحوادث البحرية ،حتى ولم تكن هذه الدولة طرفا في الحادث.ما هو إلا إقرار ضمني بضرورة حماية الموارد البيئية التي لا تخضع لسيادة الدول .من أجل ضمان سلامة البيئة البحرية ككل.

*القانون الواجب التطبيق:

الجدير بالذكر هنا،أنه إذا لم تكن الدولة قد سبق لها الارتباط بأية اتفاقيات دولية ثنائية (أو متعددة الأطراف) لتنظيم قواعد المسؤولية الدولية وبيان كيفية تعويضها، ففي هذه الحالة سوف تطبق أحكام قانونها الوطني. وهذا يعني أنه قواعد المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث التي يتسبب فيها الأشخاص الطبيعيون و الاعتباريون في كثير من دول العالم سوف تتعدد وتختلف بتعدد الدول واختلاف تشريعاتها الداخلية

¹-بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ، ودور التأمين ،رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في

القانون الخاص،جامعة أبي بكر بلقايد 2015-2016، تلمسان.ص 132.

²- International Court Of Justice. Reports Of Judgments, Barcelona traction case,1970, p32.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

إذا كانت الدولة قد سبق لها الارتباط بموجب اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف لتنظيم قواعد المسؤولية المترتبة على حالات التلوث البحري وتقييم الأضرار الناتجة عنها وبيان كيفية تعويضها فإن الاتفاقيات الدولية التي ارتبطت بها الدولة تصبح بمثابة القانون الواجب التطبيق في كل ما يتعلق بالمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري، إعمالاً لقاعدة أولوية القانون الدولي الاتفاقي على القانون الداخلي،¹ وأن المستفيد من تطبيق تلك الاتفاقيات هم مواطنو الدول الأطراف فيها. وفي هذا الإطار، يتم تحديد مبلغ التعويض بموجب نصوص العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتطبيق قواعد المسؤولية الدولية، وكذا وضع الأطر الخاصة ببعض صناديق التعويض. و هو ما سنراه من خلال المبحث الثاني.

¹ - صليحة علي صدافة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص 327-328.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المبحث الثاني: الآثار المميزة لقيام المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط

إن اتفاقية قانون البحار، أقرت على ضرورة تطبيق نظام خاص يكفل ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية ، وهذا النظام تم تفعيله قبل إبرام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ، وذلك في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث بالنفط . و يتمثل هذا النظام كما أوضحت المادة 235 فقرة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في التأمين الإجباري، وصناديق التعويض.

حيث كان لزاما على الدول، وضع نظام قانوني دولي يكفل حماية الأطراف المتضررة من التلوث النفطي؛ عن طريق تحصيل مبالغ التعويض عن طريق إنشاء صندوق دولي للتعويض إلى جانب وضع أنظمة تعويضية تكميلية.وبالمقابل نجد أن بعض الدول وعلى رأسها الوم.أ لجأت إلى استحداث صناديق تعويض عن طريق تشريعها الداخلي.
وهو ما سنتناوله من خلال هذا المبحث كالاتي:

المطلب الأول: وسائل ضمان التعويض المالي .

المطلب الثاني:أنظمة التأمين التكميلية الاختيارية وضمن التعويض وفقا لقانون O.P.A

الأمريكي .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المطلب الأول: وسائل ضمان التعويض المالي.

الملاحظ في الوقت الحالي أن معظم الأنظمة الحديثة تتطلب وجود تأمين أو أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الأضرار البيئية فوفقا لاتفاقية لوجانو فإن وجود الضمان المالي شرط إجباري مع ترك تحديد شكل هذا الضمان للقوانين الداخلية للدول أعضاء الاتفاقية.¹ حيث أصبح التأمين في حالة الخطر إجباريا ،لأن قيام المسؤولية عن التلوث بالزيت على أساس الضرر دون الحاجة لإثبات خطأ الطرف المسؤول قد يؤدي .إلى عدم ضمانة تعويض عن الأضرار الناتجة عن فعل التلوث ؛ ناهيك عن خطر إفسار هذا المسؤول. ولذلك فقد استحدثت النصوص الدولية على إثر هذا،آليات مكملة لضمان تعويض ضحايا التلوث البحري بالنفط ، في حالة تجاوز التعويضات قدرات المسؤول المالية أو لصعوبة التقاضي وتعقيدات إجراءات الدعوى.

وستناول في هذا المطلب:

الفرع الأول: صور التأمين عن الضرر البيئي الناتج عن النفط.

الفرع الثاني: الصندوق الدولي للتعويض FIPOL.

¹—أنظر المادة 12 من الاتفاقية.

الفرع الأول: صور التأمين عن الضرر البيئي الناتج عن النفط.

إن ثبوت المسؤولية في مجال التلوث بالنفط لا يحقق أثرا إيجابيا كبيرا في حماية المتضررين من التلوث ،فإذا كان المدعى عليه غير قادر على سداد التعويضات المحكوم بها عليه، فتوفير مثل هذه الحماية أمر غير مضمون في ظل إمكانية تعرض المتضررين لإعسار المسؤول، لا سيما وأنه من المتصور جدا أن تحدث خسائر وأضرار هائلة نتيجة وقوع كارثة واحدة فقط.¹

وتنقسم صور التأمين عن أضرار التلوث بالزيت إلى صورتين:

الأولى : التأمين الإجباري وهو ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية

من أضرار التلوث بالزيت سنة 1969 وبروتوكول 1992 وكذا القوانين الداخلية.²

الصورة الثانية : نوادي الحماية والتعويض لضمان المسؤولية.

1- التأمين الإجباري:

تهدف أحكام المسؤولية إلى تعيين الشخص المسؤول عن تعويض المضرورين من آثار التلوث وكذلك إصلاح الوسط البيئي المضرور ؛إلا أن الإقرار بذلك في ظل عدم وجود نظام يضمن الكفاءة المالية للطرف المسؤول من أجل تحمل مخلفات الأضرار التي ترتبت عن أفعاله يكون ضمان نظري بحث دون تحقيق أية حماية فعلية للمضرورين.³

ونظام التأمين الإجباري يقدم بعض المزايا المهمة :فهو يضمن أولا للمضرور تعويضه ويحميه من خطر إعسار المسؤول عن الضرر .كما يسهل هذا النظام كذلك دور القاضي في الحكم بالإلزام

¹ -بن طيفور عبد الباسط، درويش مريم ،المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي،مرجع سابق، ص165.

² -صلاح محمد سليمة ،تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق، ص699.

³ - P. STEICHEN ; Les sites contaminés, de la police administrative au droit économique thèse, Nice,

1994, p. 310.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المسؤول بتعويض المضرور وكذلك قبول تحديد مقدار هذا التعويض نظرا لوجود شخص ميسور في ذمته المالية.¹

ولقد أصبح التأمين في حالة الخطر إجباريا² ، فقيام المسؤولية عن التلوث بالزيت على أساس الضرر زيادة على التأمين من هذه المسؤولية³ يعدان في الواقع وجهتين لعملة واحدة، إذ أن وقوع ضرر التلوث دون الحاجة لإثبات خطأ المدين المسؤول لا يمثل في حد ذاته ضمانا للمتضررين طالما أن خطر إعسار هذا المدين قائم وكبير .

*التأمين الإجباري وفقا لاتفاقية بروكسل 1969 و بروتوكول 1992.

و فيما يخص أضرار التلوث النفطي أو التلوث الكيماوي وغيرها من المواد الضارة والخطيرة، فقد قررت القواعد الاتفاقية بشأن المسؤولية المدنية بالتزام السلطات المختصة بتسليم شهادة تأمين أو أي ضمانات مالية أخرى من طرف الدولة التي سجلت فيها السفينة ويجوز لأي دولة أن تمنع أي سفينة ترفع علمها من الإبحار ، إذا لم تدلي بشهادة التأمين ضد التلوث. سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أم لا.⁴ حيث تنصّ اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت على أنه: "يجب على كل صاحب سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتتنقل أزيد من 2000 طن من المحروقات المشحونة كحمولة أن يكتتب في تأمين أو في كل ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو شهادة مسلمة من قبل صندوق دولي للتعويض ويبلغ قدرها القدر المحدد بواسطة تطبيق حدود المسؤولية"⁵

¹ – J. BIGOT : L'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance, in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981, p. 143.

² – بومدين محمد المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين عن السيارات، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أدرار، الجزائر، العدد 01، أبريل 2013، ص 45.

³ – الحميدي سعيد عبد الله محمد المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة، ط1، مصر 2008، ص 612.

⁴ - Emmanuel - Du Pontavicer ,La réparation des dommages causé par la pollution ,op-cit.p 139.

⁵ -المادة 07الفقرة 01 من اتفاقية1969

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

والملاحظ أنه أثناء الأعمال التحضيرية لاتفاقية 1969 ،دار جدل واسع حول هذه الفكرة منذ

إثارتها ،وقد ظل هذا الجدل قائماً أثناء انعقاد المؤتمر؛إلى أن تم الاتفاق على بنود الاتفاقية ¹.

كما اعتنق بروتوكول 1992 نفس المادة السابقة من اتفاقية 1969 ، وطبقا لما ورد في

مضمونه، فإن نظام التامين الإجباري لا يتم فرضه على كل السفن الناقلة للزيت في شكل شحنة
و إنما على سفن معينة في ضوء الكمية التي تحملها².

الملاحظ أن اتفاقية 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لها ،حددا قيمة التعويض على أساس كمية
النفط التي يتم إلقاؤها في البحر و ما لها من تأثير على صلاحية المياه، و على الأحياء المائية
و الثروات الطبيعية الموجودة بها، من دون أن يحدد هذا الضرر الذي يستحق التعويض، لأن الضرر
الذي يصيب البيئة البحرية و عناصرها لا يمكن تغطيته و التعويض عنه إلا بإحيائها
و باستعادتها على نفس الحال السابق قبل إصابتها بالضرر ،و على هذا الأساس فإن المسؤول عن
الأضرار الناتجة عن التلوث البحري يلتزم بدفع مبلغ مالي مقابل الضرر الذي أحدثه نشاطه الملوث
وهذا من أجل تعويض المضرورين سريعا، والجدير بالذكر هنا ،أنه على خلاف الوضع بالنسبة
للأضرار النووية ،فإنه طبقا لقواعد الاتفاقية المتعلقة المسؤولية المدنية من أضرار التلوث النفطي
تكون دولة العلم غير ملزمة بأداء التعويض والحلول محل الملوث، في الحالة التي يكون فيها التامين

¹ -بن طيفور.ع ، درويش.م، المسؤولية البيئية الناتجة عن النفط،مرجع سابق،ص165-166.

انقسمت الآراء بين مؤيد ومعارض ومعارض لضرورة التامين الإجباري، وقد استند أنصار الرأي المؤيد للتأمين الإجباري
(الوفد الفرنسي، ووفد الولايات المتحدة الأمريكية والوفد الاسباني) إلا أنه يعد بمثابة إجراء أساسي وضروري بنظام التأمين
الاجباري لتكملة نظام المسؤولية المتخذة كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت، وضمانا لحصول المتضررين على
التعويض. أما المعارضين فكانت أسبابهم عدم قدرة سوق التأمين على هذه التغطية و عدم تماثل الضمانات المقدمة بسبب
اختلاف القواعد القانونية المتضمنة للتأمين من دولة لأخرى، زيادة على القيمة الباهظة للتأمين الإجباري على المستوى
الدولي لتغطية المخاطر البحرية.

² - وهذا حسب ما جاء به بروتوكول 1992 حيث نصت المادة 07 الفقرة 01 منه على: "تمنح كل سفينة شهادة تفيد بأن

هناك تأمينا أو ضمانا ماليا آخر ناقد المفعول وفقا لأحكام هذه الاتفاقية بعد أن تقرر السلطة المختصة لدولة متعاقدة

،وبالنسبة لسفينة مسجلة في دولة متعاقدة تمنح هذه الشهادة وتصدق من قبل السلطة المختصة لدولة تسجيل السفينة... "

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أو غير كافي. وبالتالي تكتفي هنا دولة العلم بالتحقق من أن المسؤول المعين قانونيا قد تحصل فعليا على شهادة التأمين.¹

ومن ميزات التأمين كذلك الذي جاءت به إتفاقية بروكسل 1969 ؛ أن المتضرر من التلوث يمكن له رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الشخص الآخر الذي قدم ضمانا ماليا عن التلوث، ومع ذلك فإن المؤمن أو الضامن لم يترك هكذا محروما من أي دفاع، فالمادة السابقة تعطي له الحق في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة، وهو حق مطلق بمعنى أنه يمكن التمسك به.² حتى في حالة الخطأ الشخصي لمالك السفينة أو المؤمن له. علاوة على الدفع التي يحق للمالك التمسك بها يجوز للمؤمن التمسك بالخطأ العمدي لهذا المالك للإعفاء من الالتزام الواقع عليه، كما أعطت المعاهدة للمؤمن الحق في طلب انضمام المالك المؤمن له في الدعوى المباشرة المقامة ضده .

و نظرا لأهمية فكرة التأمين الإجباري، نجد أن المسؤولية البيئية من أكثر التطبيقات النموذجية لاستخدام هذه الفكرة للحد من أضرار التلوث و تغطية المسؤولية الناشئة عنها، وذلك لأن المسؤولية البيئية تتحقق فيها كافة شروط و اعتبارات تطبيق التأمين الإجباري، و ذلك لضخامة الأضرار التي لا يمكن تغطيتها فرديا و لا حتى جماعيا لذا يجب دخولها تحت المظلة التأمينية لتوفير التغطية الضرورية لمواجهة مخاطر هذه المسؤولية.³

2- نوادي الحماية والتعويض لضمان المسؤولية .

ترتب المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ،أثارا هامة على عاتق المسؤول وتتمثل هذه الآثار في التعويض الذي يتقل كاهل المسؤول في بعض الحالات ،لذلك كان لابد من اللجوء إلى نظام التأمين .وغالبا ما تعجز أو ترفض شركات التأمين العادية عن تغطية هذه المسؤوليات فكان لابد من إيجاد البديل وهو نوادي الحماية والتعويض P&L clubs.⁴

¹ - P. M Dupuy et M.R Gouilloud: "La préservation du milieu marin" op cit,p 954

² - المادة 7 من الفقرة 8 من الاتفاقية.

³ - GENEVIÈRE.VINEY: la faute de la victime d'un accident corporel le présent et l'avenir -
J.C.P.1984,p 155.

⁴ - صلاح محمد سليمان ،تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق، ص699.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

تضم نوادي التعويض التعاونية ،مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموعة الاشتراكات المدفوعة من طرفهم¹، وتعتبر نوادي الحماية والتعويض P&L clubs (Protection and Indemnity Clubs) أحسن مثال عملي عن تعاونيات التأمين تلك التي تؤمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية، والتي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية من المخاطر التي تتسبب فيها السفن الناقلة للنفط والمنصات البحرية الضخمة التي تستخرج النفط من أعماق البحار .

ويوجد على مستوى العالم حاليا 31 ناديا رئيسيا للحماية والتعويض²، كل نادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة ب "المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض International Group of P&L Clubs التي تتكفل أساسا بمهمة إعادة التأمين والتعاون بين جميع هذه النوادي في مواجهة طلبات التعويض الضخمة التي قد تتعرض لها أي منها.

وتتمثل أهمية التأمين عن أضرار تلوث البيئة البحرية ،في التزايد المستمر للحوادث البحرية المتسببة في تسرب النفط إلى مياه البحر خلال السنوات الأخيرة ؛حيث أصبح حجم المسؤولية والأضرار التي

¹-مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006 ، ص396 .

²-ومن بين هذه النوادي:

- Assuranceforeningen Gard ;
- Assuranceforeningen Skuld ;
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited ;
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association ;
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ;
- The North of England Protection & Indemnity Association ;
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) ;
- The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited ;
- The Swedish Club ;
- United Kingdom Mutual Steam Ship Insurance Association (Bermuda) Limited ;
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

تترتب على حادث واحد فقط ،مثل حادث السفينة "أكسون فالديز Exxon Valdez" يتجاوز فيها حجم التعويض مليار دولار¹.وهو ما يوضح أهمية التأمين لتغطية مثل هذه الأضرار .

*الأخطار التي تغطيها نوادي التعويض:

تتعلق هذه المخاطر أساسا بكل الأنشطة البحرية التي قد تمس سلامة البيئة البحرية وتؤثر على خصائصها الحيوية ،المتعلقة باستخراج النفط ونقله عبر البحر .وهي:

1-الأخطار المتعلقة بناقلات النفط العملاقة:

تضمن نوادي الحماية والتعويض حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار ، إضافة إلى دورها الفعال في تشجيع الجانب الوقائي لتفادي وقوع حوادث التلوث،² وحث مجهزي ناقلات النفط على تطبيق القواعد الدولية بشأن السلامة البحرية ،تلك الهادفة إلى الوقاية من التلوث البحري خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن.

¹-محمد أحمد السيد شعلان، دور التحكيم الدولي في تفعيل الإلتزامات الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث،رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه ،جامع عين شمس ، القاهرة،2018،ص115.

²-من بين الأمثلة العملية لنوادي الحماية والتعويض:

-حادثة السفينة الصهرجية « 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.

-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 .

- كارثة « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر 1999 بحيث قام نادي الحماية والتعويض « Steamship Mutual Association » بالتعاون مع إدارة الصندوق الدولي التعويض لسنة 1992 بفتح مكتب بمدينة « Lorient » الفرنسية من أجل استقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفا فاعلا في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات. و يقتضي التنكير أن هناك سقفا ماليا لتدخل هذه النوادي لتعويض الضحايا يتمثل في مبلغ 1 مليار دولار أمريكي بالنسبة للحادث الواحد، حيث دخل العمل بهذه القيمة حيز التنفيذ بداية من 20 فيفري سنة 2001.

- بن طيفور.ع درويش.م، المسؤولية البيئية الناتجة عن النفط،مرجع سابق،ص170.

الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

2- الأخطار المتعلقة بالمنصات النفطية البحرية:

تأمين السيطرة على الآبار يغطي التكلفة المتكبدة أثناء محاولة السيطرة على حفرة البئر بعد حدوث "انفجار". ويمكن أن تشمل التغطية تكلفة إعادة الحفر أو التسرب أو التلوث مما ينتج عنه إصابة جسدية أو ضرر مادي لطرف ثالث وتكاليف التنظيف البيئي.

تأمين على المسؤولية المدنية اتجاه الغير يغطي هذا التأمين المسؤولية القانونية عن المطالبات التي تتقدم بها أطراف ثالثة (الغير) عن: الخسارة أو الضرر الناتج عن حوادث للممتلكات التي تخص طرف ثالث أو الإصابات البدنية أو الوفاة لطرف ثالث.

التأمين ضد التلوث البيئي يغطي المؤمن عليه في حالة التلوث الذي ينتج عنه إصابة جسدية أو ضرر مادي لطرف ثالث وتكاليف التنظيف البيئي بعد التلوث.

التأمين الخاص بتعويض العمال المؤمن عليه يعوض في حالة وقوع حادث يتسبب في إصابة أو وفاة موظف أثناء أدائه لواجبه.¹ عادة ما يتم تغطية المخاطر من خلال التأمين التبادلي أو شركات التأمين المتخصصة التي تحصل على إعادة التأمين من الأسواق الدولية، وبشكل رئيسي في لندن.² وهذه النوعية من أسواق التأمين صعب العمل بها حيث أنه بالإضافة إلى المتطلبات الفنية، فإن القدرات المادية المطلوبة مهمة. فبالنظر إلى حجم مبالغ التأمين، يتم

¹ Revue Atlas Magazine, L' Assurance des plates-formes pétrolières offshore: développement, formes et couverture -L'actualité de l'assurance dans le monde, Numéro 79- mars 2011.

² غالباً ما يضطر المشغلين أو أصحاب المنصات إلى اللجوء إلى تغطية تأمينية غير تقليدية، ولا يتم تأمينها إلا من قبل نوادي P&I. تقدم بعض هذه الأندية المتخصصة Standard Club (، G.A.R.D.، إلخ) تأميناً محدداً للمنصات البحرية المتنقلة ووحدات تخزين الإنتاج والتفريغ. على عكس الوثائق التي تقدمها شركات التأمين التقليدية و فبعد نشاط إعصاري قوي في عام 2000 قبالة ساحل كاليفورنيا، عدلت شركات التأمين شروط وأحكام العقود. وتم رفع تكاليف التأمين بحيث أن بعض شركات البترول، وخاصة في خليج المكسيك، أصبحت تفضل التأمين الذاتي. كما أنه بسبب التعقيد التقني، يمكن أن تستغرق الفترة بين وقوع الخسارة والتعويض عدة سنوات. كما تقدر كارثة 20 أبريل 2010 وهو أكبر تسرب بترولي بحري في التاريخ، والذي نجم عن انفجار منصة بترول ديب ووتر هورايزون وكانت حصيلة القتل 11 قتيلاً و 17 جريحاً والخسائر المادية أكثر من 14 مليار دولار أمريكي

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

استخدام حدود الطاقة الاستيعابية لإعادة التأمين بشكل أسرع مما هي عليه في باقي أنواع التأمين.

عموما يتم تغطية جميع مخاطر الأضرار المادية المباشرة بشكل عام ، بما في ذلك هياكل الحفر والتشغيل ،والمعدات والبيئة المحيطة في حالة حدوث حوادث بحرية، ولكن يخضع ذلك لشروط وأحكام ؛حيث يتم أخذ ضمانات إضافية من طرف L&P CLUBS من أجل ضمان الحماية المتبادلة والتعويضات.وذلك عن طريق الامتثال لعدد من المعايير السلامة البحرية.¹

والواضح من خلال ماسبق؛أن نوادي الحماية والتعويض قد قامت بتغطية الحالات التي لم تغطيها نصوص اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 وبروتوكول 1992،كما كان لها الفضل في خلق نظام خاص من أجل تأمين ضحايا التلوث البحري بالنفط عن طريق إنشاء نظام الصناديق الدولية التي تختص بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت النفطي، فيما عدا التغطية التأمينية للتلوث بالزيت في المياه الأمريكية .بسبب الشدة التي تميزها القانون الأمريكي O.P.A.

* دور نوادي التعويض في تغطية المسؤولية عن التلوث بالزيت إذا كانت المسؤولية تخضع

لل قانون الأمريكي O.P.A

يتميز القانون الأمريكي بالشدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت،من حيث اشتراط القانون لعدة شروط من أهمها:

- فإذا كان الشخص يستغل عدة سفن فلا يلتزم باستصدار شهادة ضمان مالي عنها جميعا. وإنما يقتصر التزامه في ذلك على السفينة الأكبر حجما ويفرض القانون عقوبة عن مالك السفينة عند عدم استيفاء شروط الحصول على هذه الشهادة ، إذ يحكم عليه بغرامة قد تصل إلى مبلغ 25000 دولار عن كل يوم تأخير.كما يجيز قانون التلوث بالزيت OPA للمضرور أن يقيم دعواه مباشرة ضد الضامن أو المؤمن طبقا لشهادة الضمان المالية ، ولكن لا يلتزم المؤمن بأن يدفع أكثر من مقدار المبلغ المقرر بتلك الشهادة²، حتى ولو تجاوزت الأضرار الحاصلة هذا المبلغ. كما لا يجوز للمؤمن

¹ - Revue Atlas Magazine, L' Assurance des plates-formes pétrolières offshore,op-cit.

² -جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق،ص126.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أن يدفع مطالبات المضرورين إذا كان التسرب بالزيت راجعا إلى الخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم للشخص المسؤول.¹

ولقد أدت هذه الشدة إلى اعتراض نوادي التعويض، لأن ذلك يخرجها عن وظيفتها الأساسية وهي تأمين الخسارات وليس تأمين المسؤولية.

الفرع الثاني: الصندوق الدولي للتعويض FIPOL

إن صناديق التعويض هي " عبارة عن نظام يتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها"² والجدير بالذكر أن صناديق التعويض تتمتع بكيان قانوني ذات شخصية معنوية، حيث تظهر في قيام مشروع تعاوني لتعويض كل مضرور عن تلوث البيئة . هذا الوضع يسمح لها باستعمال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة والإسهامات المالية الأخرى من الأشخاص العامة أو الخاصة لذلك يجب أن تتوفر شروط النشأة لهذه الشخصية الاعتبارية من خلال وجود شرط المصلحة الاجتماعية الذي تسعى إلى تحقيقه والذي يتطلب نشأتها لأنها من جهة أقدر على تحقيقه من الفرد العادي الطبيعي، ومن جهة أخرى أن الشخص المعنوي يتميز بالدوام والاستمرار عكس الأفراد الطبيعيين.³

وقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بتعويض مضروري التلوث البحري، وهذا يعد بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعافي ضحايا التلوث البحري، فهناك صناديق إقليمية

¹ - A.F. Bessemer Clark, The U.S. Oil Pollution Act of 1990, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1991, P 252.

² - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 553 .

³ - قايش ميلود، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية -صناديق التعويض نموذجاً، مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسبيبة بن بوعلي، الشلف، العدد 19-جانفي 2018، ص 137.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

للتعويض تم إنشاؤها بموجب اتفاقية إقليمية، كما هناك صناديق عالمية أنشأت بموجب اتفاقيات دولية. وأهمها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الذي دعت إليه المنظمة البحرية الدولية.

(أ) الأساس الإتفاقي للصندوق الدولي للتعويض FIBOL:

- تأسس الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط بموجب اتفاقية المكملة لاتفاقية 1969، وهي اتفاقية بروكسل لصندوق أضرار التلوث بالزيت و التي أبرمت بتاريخ 18 ديسمبر 1971 وقد فرضت الضرورة إدخال تعديلات على اتفاقية بروكسل لسنة 1971¹ المنشئة للصندوق بموجب بروتوكول سنة 1984 ، إلا أنه لم يدخل حيز التنفيذ، أين تم اعتماد تعديلاته ضمن بروتوكول آخر تم إبرامه بتاريخ 27 نوفمبر 1992² والذي دخل إلى حيز التنفيذ في 30 ماي 1996 وأهم ما اشتمل عليه التعديل هو رفع الحد الأقصى لما يمكن أن يدفعه الصندوق كتعويضات مستحقة لمن يضر من التلوث البحري بالزيت. والهدف الرئيسي من إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري بالزيت عندما لا يتم تعويضهم وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية المدنية وبذلك يتدخل الصندوق عندما يتوافر في حق مالك السفينة سبب من أسباب إعفاءه من المسؤولية وفقا لنصوص اتفاقية المسؤولية المدنية.³

¹- يشترط في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي (الذي يسمى اختصارا بصندوق الفيبول) أن تكون كل دولة عضو في الصندوق طرفا في اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC)

²- جدير بالإشارة إلى أنه طبقا للمادة 28/ فقرة 4 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992، فإن الدول الأطراف في بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي 1969، هي فقط من يخول لها الحق في أن تصبح طرفا في صندوق 1992.

³-المادة 4 الفقرة 1/أ من الاتفاقية المنشئة للصندوق.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

وبالتالي أصبح بروتوكول تعديل اتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، يسمى بالاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض. وأصبح ساري المفعول عندما اكتمل النصاب المطلوب لدخوله حيز التنفيذ منذ 30 ماي 1996.¹

وقد أفضت هذه التعديلات إلى وجود صندوقين في ميدان التلوث النفطي:
أحدهما ينظمه الاتفاق المعدل من خلال بروتوكول سنة 1992، أما الصندوق الثاني (صندوق سنة 1971) فظل خاضعا للاتفاق الأصلي بالنسبة للدول التي لم تصادق على بروتوكول سنة 1992. وبعدها أظهرت التطورات القانونية انسحاب الدول من صندوق سنة 1971 (مثل حالة الجزائر)² والالتحاق بصندوق سنة 1992، فإن الوضع الحالي جعل هذا الأخير يحل محل سابقه لهذا سنعمد إلى استعمال كلمة -**الصندوق الدولي للتعويض**- بصيغة المفرد دون تمييز بين الحالتين بعدما أصبحت التعديلات التي أدخلها بروتوكول 1992 على اتفاقية 1971.³

(ب)حالات تدخل الصندوق:

حسب الاتفاقية الدولية لسنة 1971 فصندوق التعويض يشمل على ثلاث (03) أجهزة هي:
الجمعية، السكرتارية، واللجنة التنفيذية، ثم جاء بروتوكول 1992 الملحق والمعتل للاتفاقية الدولية

¹-بتاريخ 14 أبريل 2001، كانت هناك 26 دولة فقط عضو في صندوق 1971، وبعد تعديل 1992،التحقت بالصندوق عدد من الدول ليصبح عددها 64 دولة، اعتبارا من ماي 2013 فقد صدقت 111 دولة على الاتفاقية وهو ما يساوي 91.2% من إجمالي الأسطول التجاري في العالم. بوليفيا وكوريا الشمالية وهندوراس ولبنان ومنغوليا لم تصادق على المعاهدة.

<https://ar.wikipedia.org/>-

²-الاتفاقية الدولية لسنة 1971 المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب الزيت،المعدّة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971، تمت المصادقة عليها من قبل الجزائر بموجب الأمر رقم 55 - 74 المؤرخ ماي 1974.

و للتذكير فإن الجزائر انسحبت من صندوق 1971 و انضمت إلى صندوق 1992 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أبريل 1998.

³-محمد البزاز، حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق،ص394.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

لسنة 1971 فألغى اللجنة التنفيذية وأبقى فقط على الجمعية والسكرتارية.¹

تتنوع حالات تدخل هذه الصناديق لتعويض المتضررين و تظهر شروط تدخل صندوق 1971 في التعريفات التي تضمنتها المادة الأولى من الاتفاقية. ف فيما يتعلق بشرط السفينة، من الملاحظ أنه على الرغم من أن اتفاقية إنشاء صندوق التعويض لعام 1971 أحالت في تعريفها للسفينة إلى تعريف هذه الأخيرة في اتفاقية بروكسل لعام 1969 إلا أن هناك مسألة واحدة بين الاتفاقيتين تستدعي التوضيح ، حيث أنه سبق أن رأينا أثناء دراستنا للنطاق الجغرافي لضرر التلوث على ضوء اتفاقية بروكسل العام 1969، كيف أن هذه الأخيرة لم تشترط لتطبيق قواعدها أن تكون السفينة المتسببة في الحادث مسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أو ترفع علم هذه الدولة، إذ يكفي فقط لإعمال أحكامها أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة. و إذا كانت هذه الفكرة مستوعبة في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1969، فالأمر ترتب عنه اختلاف في التفسير طبقا لاتفاقية عام 1971، حيث أنه يتضح أن هذه الأخيرة تشترط لتدخل الصندوق المنشأ بواسطتها ،أن تحمل السفينة جنسية إحدى الدول الأطراف فيها أو على الأقل أن ترفع علمها .² أما فيما يتعلق بتدخله لتعويض المضرورين فلا يلتفت إلى جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه.

-من أهم شروط تدخل الصندوق كذلك ،اقتصارها على الأضرار الناتجة عن الزيوت الثقيلة³
ذات الأصل المعدني(بما فيها الزيت النفطي) و قد استبعدت من نطاق تطبيق أحكامها كافة الزيوت

¹ Rapport Annuel de 2012: Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la-
pollution par les hydrocarbures, Royaume-Uni, P 28.

²-محمد السيد أحمد الفقي،المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت،مرجع سابق، ص395-396.

³-المادة الأولى ، الفقرة 2 من الاتفاقية المنشأة للصندوق.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الأخرى ذات الأصل النباتي أو الحيواني.¹

- يغطي الصندوق الحالات التي لا يقدم فيها التأمين التعويض الكافي ،وفقا لاتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالبترول لسنة 1969 ، إما بسبب انعدام المسؤولية عن الضرر المدعى به أو بسبب أن مالك السفينة المسؤول عن الضرر وفقا للاتفاقية عام 1969 غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالتزاماته كاملة،² أو لأن الضمان المالي المقرر طبقا لاتفاقية 1969 لا يغطي أو لا يكفي لتغطية كل الأضرار الواجب تعويضها³.

¹- من أمثلة حوادث التلوث التي رفض فيها صندوق 1971 تعويض المتضررين بسبب عدم تطابق نوع المحروقات المتسربة فيه مع تعريف اتفاقية عام 1971 للمحروقات المعدنية الثقيلة، نجد حادث السفينة البنمية « MARITZA SAYALERO » الذي وقع في أحد الموانئ النفطية لدولة فنزويلا بتاريخ 8 جوان 1998. فبينما كانت هذه السفينة بصدد تفريغ حمولتها من الجازولين المتوسط، أدى ثقب أصاب أنابيب الضخ إلى تسرب حوالي 262 طن من هذه البضاعة و إحدات تلوث كبير على مستوى الميناء. و بعد دراسة القضية، استبعدت اللجنة التنفيذية للصندوق إمكانية تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الواقعة و ذلك لسببين: أولهما لأن الحوادث المترتبة بسبب وجود خطأ عند تفريغ بضاعة المحروقات لا تندرج ضمن مفهوم اتفاقية بروكسل لعام 1969 و اتفاقية عام 1971 للواقعة المسببة للتلوث و أن الحادث لم يقع أثناء قيام السفينة برحلتها البحرية في نقل المحروقات. ثانيهما أن هذه الاتفاقيات تنطبق فقط على أضرار التلوث الناجمة عن تسرب المحروقات الثقيلة، و أن الجازولين المتوسط غير معني بتطبيق أحكام هذه الاتفاقيات باعتباره من المحروقات الخفيفة، و بالتالي فإن الصندوق ليس ملزما بدفع أي تعويض للضحايا.

Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les -
hydrocarbures (FIPOL): rapport annuel de 2000, p. 89

²- من حالات التلوث التي تدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طبقا للصورة الأخيرة لغرض تحمل جزء من العبء المالي المفروض على عاتق مالك السفينة، نشير إلى حادث غرق السفينة الصهرجية اليابانية «SUNEHISA MARU N» ، على مستوى ميناء "Osaka" في اليابان بتاريخ 26 أوت 1984، مما أدى إلى تسرب حوالي 30 طن من المحروقات منها و إحدات تلوث على مستوى الميناء. و على إثره قام مالك السفينة بإنشاء صندوق تحديد مسؤوليته تطبيقا لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، حيث قدرت حصيلة الصندوق ب 964 . 800 ين ياباني. و للإشارة فإن صندوق 1971 استقبل فقط طلبات تعويض تتعلق بتكاليف عمليات تطهير آثار التلوث و بعد استيفاء الضحايا المبلغ المودع في صندوق تحديد المسؤولية، تكفل صندوق 1971 من جهة بدفع مبلغ 16.610.200 ين ياباني كتعويض للمتضررين فيما وراء حدود مسؤولية مالك السفينة، و من جهة أخرى قام في شهر جويلية 1985 برد قيمة 241.200 ين للمالك .

FIPOL: rapport annuel de 1985, op-cit., pp. 16-17.-

Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurrier, droit international de l'environnement, 2^{ème}-³
édition, édition Pedone, 2000 , France .PP 155 , 156

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

- كما يلعب الصندوق دورا هاما في ضمان التعويض في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب استبعاد عقد التأمين¹.

* موقف الصندوق الدولي للتعويض من نقل النفط عبر خطوط الأنابيب

بحثت الجمعية الخاصة بصندوق التعويض الدولي في دورتها الأولى غير العادية لسنة 1980 في مفهوم نقل النفط وانتهت إلى أن المقصود بذلك هو: هو باستلام الزيت في أحد الموانئ أو المنشآت البترولية في دولة متعاقدة ،مهما كانت هذه المنشآت أو وضعها سواء كانت صهاريج أو خطوط أنابيب أو خلافة. وقد ذهب مدير الصندوق إلى أن الالتزام بدفع الاشتراكات يقع على عاتق المستلم الفعلي للزيت، وأن تلقي الزيت عبر خطوط الأنابيب يعتبر استلاما ماديا للزيت وبالتالي تخضع كمية الزيت التي تمر في خط الأنابيب للاشتراكات.²

(ج) تمويل الصندوق:

يرتبط نظام تمويل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي بالمساهمات المالية التي تصب من الجهات الخاصة في مجال الملاحة ، وهو ما يؤدي إلى إقامة علاقة مباشرة بين الملزمين بالمساهمة والمنظمة الدولية. وتتشكل مداخيل الصندوق من المساهمات التي تسدها الشركات المنتمية للدول الأعضاء التي تنقل بحرا شحنات ذات آثار ملوثة. ولا يشترط أن يكون النقل في مثل هذه الحالة نقلا دوليا، حيث يدخل في نطاق تعويق الصندوق كذلك التنقل بين مينائين تابعين الدولة واحدة.³

ويتم تمويل هذا الصندوق من خلال اشتراكات تفرض على كل شخص استلم داخل موانئ وأرصفة الدول المتعاقدة أكثر من 150000 طن من البترول الخام أو الزيوت الثقيلة عن طريق النقل

¹ - محمد شكري سرور، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، بدون طبعة، القاهرة، 1986، ص 13

² - Rapport Annuel de 1993: (Fipol), OP.cit, P 17.

³ -Boisson(Philippe): "La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses." DMF n°565 ,Novembre,1996 .p982-983

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

البحري خلال السنة الواحدة .والاشتراك المطلوب يتفاوت حسب الكمية التي حصل عليها الممول في خلال السنة الواحدة .ويدفع الاشتراك مباشرة للصندوق.¹

وطبقاً للقواعد الاتفاقية المنصوص عليها في اتفاقية عام 1971 وبروتوكول عام 1992 المعدل لها تقوم الجمعية بتحديد مبلغ الاشتراكات السنوية الواجب أدائها إزاء الصندوق الدولي للتعويض مع الأخذ بعين الاعتبار التعويضات التي قدمت خلال السنة الفارطة. غير أنه لا يتم تسديد مبلغ الاشتراك بالكامل، فالتسديد يتم عبر مرحلتين: الأولى يتم فيها تسديد جزء من الاشتراكات أي ما يسمى التسديد القبلي، والثانية يتم فيها تسديد الجزء المتبقي وذلك بعد وقوع حادث التلوث أي ما يسمى التسديد البعدي.²

ويتحدد نطاق صندوق التعويض في إقليم الدولة المتعاقدة، باتخاذ كل التدابير الوقائية للتقليل من التلوث؛ غير أنه ثمة حالات يعفى منها الصندوق الدولي عن التعويض عن أضرار التلوث النفطي، فالمصدر المجهول لتسرب المحروقات يمثل إحدى حالات إعفائه من الالتزام بالتعويض.³ و ما يلاحظ حول هذا الصندوق أنه يتوفر على الصلاحيات التي تتمتع بها المنظمات الدولية كما حددتها الاتفاقية المنشئة له يسعى إلى تغطية الأضرار التي يعجز عنها نظام المسؤول، ذلك أن تأمين المسؤولية محدد بحد أدنى لا سيما في مجال أضرار التلوث البترولي وبالتالي فإن المبلغ الذي يتحمله الصندوق هو ذلك المبلغ الذي يزيد عن تلك المبالغ التي حددتها اتفاقية بروكسل 1969 مما يجعله نظاماً مستقلاً عن نظام المسؤولية المدنية بإمكانية تغطية العديد من الأضرار المتعلقة بالتلوث مهما بلغت جسامتها بل حتى وإن فاقت مبالغ معينة فإن صناديق التعويض قادرة على تغطيتها .

¹ - وفي ظل الأزمة الصحية العالمية التي يعيشها العالم بسبب وباء كورونا- كلوفيد-19، نشر الصندوق الدولي للتعويض عن النفط عبر موقع الرسمي: <https://iopcfunds.org/fr> مقالاً يعبر فيه عن مواصلته العمل عن بعد من أجل تسلم الاشتراكات والتعويض عن الأضرار؛ تحت عنوان:

Les FIPOL continuent de travailler à distance: Publié: 12/03/2020. Catégories: Actualités – Politique générale: " Par mesure de précaution dans le contexte de la pandémie mondiale de COVID-19, le Secrétariat des FIPOL travaille actuellement à distance et s'efforcera de fournir les services habituels et de répondre à toutes les demandes de renseignements en temps utile".

² -محمد البزاز ،حماية البيئة البحرية ،مرجع سابق،ص398.

³ -محمد السيد أحمد الفقي،المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ،مرجع سابق،ص441 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

من خلال ما سبق نستنتج كذلك، أن دور الدولة المتعاقدة يتمثل في مساعدة الصندوق فالدولة تعد أداة في خدمة الصندوق تسمح له بضمان انتظام العمل فيه، كما أن هذا الدور الذي تقوم به الدولة يمثل أهمية كبرى لدى الصندوق، حيث أن هذه المعلومات والبيانات تقيده كثيرا عند قيامه فيما بعد بحساب الاشتراكات وزيادتها وقت اللزوم، وقد كان من الضروري لحث الدولة المتعاقدة على أداء دورها؛ أن يفترن هذا الالتزام بجزء عند عدم قيامها به أو التباطؤ فيه، وهو ما كان مفقدا في ظل الاتفاقية الدولية لسنة 1971، أين تم استدراك هذا النقص في ظل بروتوكول 1992 الملحق والمعدل للاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1971.

المطلب الثاني: أنظمة التأمين التكميلية الاختيارية و ضمان التعويض وفقا لقانون

O.P.A الأمريكي

لقد أثبتت بعض الحوادث كحادثة Erika وحادثة Prestige ضعف حدود التعويض في بروتوكول 1992، لذلك وتحت تأثير من الاتحاد الأوروبي تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف المنظمة البحرية الدولية IMO إلى جانب إنشاء نظام اتفاقي إرادي يطلق عليه اسم نظام « Topai 2006 » و « نظام 2006 Stopia » من طرف نادي المؤمنین بلندن.

ومن أهم أوجه وسائل التعويض التكميلية لتغطية الأضرار الناتجة عن التسرب النفطي، هو وجود صناديق التعويض الخاصة. وذلك بالنظر لجسامة هذا النوع من الضرر. و أهم التشريعات التي انتهجت هذه السياسة هناك الصندوق الأمريكي المعروف باسم 1980 super fund و الذي بقي ساري المفعول إلى غاية إنشاء صندوق cercla الذي أنشئ بمقتضى قانون التعويض بمقتضى قانون التلوث بالزيت لعام 1990 وهو يعد من أهم الوسائل التكميلية لتغطية و إصلاح الضرر البيئي الناتج عن التلوث بالزيت، على المستوى الداخلي و على هذا الأساس فقد منحه المشرع الأمريكي الشخصية المعنوية حتى يتسنى له أداء مهامه في مجال التعويض.

وسنتناول في هذا المطلب:أوجه التعويض التكميلية التي استحدثها المشرع الدولي بعد التماس النقص من الصندوق الدولي للتعويض.إلى جانب نطاق عمل الصندوق الأمريكي للتعويض

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

كنموذج للتشريع الداخلي - بما أنه يعتبر بمثابة أهم تشريع في هذا المجال- لإظهار التجربة الأمريكية ومساهمتها في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

الفرع الأول:الصناديق التكميلية للتعويض.

الفرع الثاني: الصندوق الأمريكي للتعويض.

الفرع الأول: الصناديق التكميلية للتعويض.

تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف المنظمة البحرية الدولية IMO إلى جانب إنشاء نظام اتفاقي إرادي يطلق عليه اسم نظام « Topai 2006 » و « نظام 2006 Stopia » من طرف نادي المؤمنین بلندن كنظام تكميلي لتغطية أوجه النقص التي تعتري الصندوق الدولي للتعويض:

أولا : الصندوق التكميلي لسنة 2003

إثر الاجتماع الدبلوماسي للمنظمة البحرية الدولية IMO الذي انعقد من 12 إلى 16 ماي 2003، توصل الحاضرون إلى اتفاق يقضي بإنشاء صندوق تعويض تكميلي يسمح للدول المصادقة عليه بالاستفادة من حد تعويض أفضل.

حيث أصدرت المنظمة البحرية الدولية IMO بروتوكول في 16 ماي 2003 الذي بموجبه تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي،و يعد هذا الأخير مكملا لتعويض الصندوق الدولي للتعويض.¹

تم تبني هذا الصندوق من طرف 11 دولة عضو في البروتوكول المنشئ لصندوق التعويض الدولي 1992،² ويهدف هذا الصندوق إلى وضع مستوى ثالث إضافي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت والانضمام إلى هذا الصندوق هو أمر اختياري ومفتوح لكل الدول الأعضاء.¹

¹-اشتترطت المادة 21 من الفقرة الأولى من بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة 2003 لدخوله حيز النفاذ مرور 3 أشهر على أن: - أن تتم المصادقة عليه من قبل ثمانية دول على الأقل .

- أن يصل حجم المحروقات المستوردة في السنة الأقل 450 مليون طن.

²- وتتمثل هذه الدول في: ألمانيا، الدنمارك ، اسبانيا، فلندا، فرنسا، إيرلندا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال، السويد:

Rapport Annuel de 2005: Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Royaume-Uni, P 19.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

يعمل الصندوق التكميلي لسنة 2003 بأجهزة مشابهة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 Fipol، ويتكون من جمعية وأمانة يديرها مدير الصندوق.

ويوفر الصندوق التكميلي تعويض إضافي فيدخل هذا الأخير عندما يتجاوز حجم الأضرار الناتجة عن الحادث؛سقف التعويض المحدد في بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 المتعلق بصندوق بإنشاء الصندوق ، كما أن الهدف الأساسي له هو رفع المبلغ الإجمالي للتعويض عن أضرار التلوث ليصل إلى 750 مليون وحدة سحب خاصة أي ما يعادل 1047 مليون دولار،و أحد أهم فوائد الصندوق التكميلي ،أنه في أسوأ حوادث التلوث نادرا ما يتعين أن تكون ثمة حاجة إلى تخفيض التعويضات عن أضرار التلوث في الدول الأعضاء في الصندوق بشكل تناسبي. فينبغي أن تتوفر إمكانية أن يستلم المطالبون 100 % من قيمة طلباتهم المثبتة منذ البداية².

ومن أهم شروط الاشتراك في صندوق التعويض 2003،هو ضرورة أن يتلقوا على الأقل 01

مليون طن من النفط كحد أدنى خلال السنة التقويمية السابقة.

*إدارة الصندوق

الصندوق التكميلي لسنة 2003 يعمل بأجهزة مشابهة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992

Fipol، يتكون الصندوق التكميلي 2003 من جمعية وأمانة يديرها مدير الصندوق³،

¹-من جانبه قال (جوس مورا) رئيس الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي في إطار حلقة العمل بتنظيم من وزارة البيئة والشؤون المناخية العمانية بالتعاون مع الصندوق الدولي للتعويض عن الحوادث النفطية، : " إن بروتوكول الصندوق التكميلي 2003، والذي ينطبق على تسرب النفط من ناقلات النفط، يقدم تعويضات لضحايا التلوث وتكاليف إعادة البيئة البحرية إلى حالتها الطبيعية من خلال التسوية الودية، ويُمول من قبل مالكي السفن من خلال شركات التأمين للحماية والتعويض I&P وشركات النفط في 115 دولة من خلال تطبيق موحد في جميع الدول الأعضاء وتتراوح المبالغ المتاحة لكل حادثة من 127 مليون دولار إلى 1.06 مليار دولار أمريكي حسب الاتفاقيات السارية في البلد،"

-مقال منشور في جريدة عمان ،تحت عنوان: أكثر من 5000 ناقلة نفط تمر عبر مضيق هرمز كل عام على الساحل العماني وخطر التلوث النفطي يشكل تهديدا حقيقيا،بتاريخ 15 نوفمبر 2018.

²- نشرة صادرة عن الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث(persga)، دليل المطالبات(OPC Funds) : اعتمده جمعية صندوق 1992 في أبريل 1998 وتم تعديله في أبريل 2016 من مجلس إدارة الصندوق 1992، ص 13.

³-نص المادة 16 من بروتوكول 2003

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

وهذا حسب نص المادة 16 من بروتوكول 2003؛و تتكون الجمعية من ممثلي كل الدول الأعضاء في الصندوق التكميلي لسنة 2003.

أما أسلوب عن العمل بين صندوق 1992 وصندوق 2003 يجب أن يكون يتسم بروح من التعاون المتبادل والأهداف المشتركة بين المنظمتين.

يتضح أن الفرق الوحيد الموجود بين الأجهزة المشكلة التنظيم الداخلي للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 و كل من صندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يتمثل في عدم توافر هذين الأخيرين على جهاز اللجنة التنفيذية.

*تمويل الصندوق:

تشتمل المبالغ المستحقة بموجب بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية وبروتوكول 1992 المنشئ لصندوق 1992 الخاص بتعديل حدود التعويض التي تقدر ب 203 مليون من حقوق السحب الخاصة، أي ما يعادل 283000 000 دولار أمريكي¹.

و الصندوق التكميلي لسنة 2003 لا يعوض إلا عن أضرار التلوث الواقعة بعد دخول بروتوكول 2003 المنشئ للصندوق التكميلي لسنة 2003 حيز التنفيذ، والعضوية مفتوحة لأي دولة عضو في صندوق 1992.

حيث تدفع الاشتراكات للصندوق التكميلي كل سنة، من طرف كل عضو فيه وهذا عن كل طرف تلقى في المجموع خلال السنة أكثر من 150000 طن² من المحروقات المنقولة بحرا في الموانئ وفي المنشآت النهائية لهذه الدولة، ويختلف نظام الاشتراك في الصندوق التكميلي لسنة 2003 عن صندوق التعويض الدولي فيبول (Fipol) لسنة 1992، حيث قام بروتوكول 2003 بوضع تدابير تحت الدول الأطراف لتسهر على تغطية جيدة للاشتراكات. فإذا حصل ولم تلتزم أي دولة بتقديم تقرير عن حجم المحروقات المستلمة من طرف مستوردها ، يتوقف الصندوق التكميلي عن

¹ -بن طيفور .ع، درويش.م، المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي، مرجع سابق، ص174.

² - تنص المادة 10 الفقرة 01 من بروتوكول 2003 المنشئ للصندوق التكميلي ، على:

"Les contributions annuelles au Fonds complémentaire sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11, paragraphe 2 a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes"

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

دفع التعويضات إلى غاية تقديم التقارير و دفع الاشتراكات، وإن استمر الوضع إلى غاية السنة الموالية ، فكل طلب تعويض عن أي حادت التلوث في هذه الحالة سيرفض. وكما سبقت الإشارة إليه فإن هذا الصندوق التكميلي يقدم تعويضا يضمن تغطية أفضل؛ و بالتالي يضمن تعويضا أكبر للمتضررين من هذا التلوث.

يعتبر بعض الفقه أن الحد الأقصى لتدخل الصندوق الدولي التكميلي طبقا لهذه القيمة، يمثل أحد التطورات الهامة لبروتوكول سنة 2003، كما يعد خطوة جبارة في مشوار التكفل الشامل بتعويض معظم أضرار التلوث البحري بالمحروقات.¹

* حالات إعفاء الصندوق الدولي التكميلي السنة 2003 من تنفيذ التزامهما بالتعويض:

بالنظر إلى الدور التكميلي الذي يؤديه الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، في تعويض المتضررين من التلوث في حالة عدم استيفائهم تعويضا كاملا عن الأضرار في ضوء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فإنه أمر بديهي القول أنه عندما تتوافر حالة من حالات إعفاء هذا الأخير من التزامه بالتدخل لتقديم تعويض لضحايا التلوث، فإن الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 يعفى أيضا من ذات الالتزام.

حيث يعفى الصندوق من أي التزام بالتعويض في الحالات التالية:

أ- إذا أثبت أن ضرر التلوث وقع نتيجة لعمل حرب، أعمال عدوانية، حرب أهلية أو نتيجة التمرد، أو إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينة حربية أو سفينة أخرى مملوكة للدولة أو مستغلة بواسطتها بشرط أن تكون لحظة وقوع الحادث مخصصة فقط لخدمة غير تجارية.

ب- إذا لم يستطع المدعي إثبات أن ضرر التلوث ناتج عن سفينة أو أكثر.

ج- إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم كليا أو جزئيا عن عمل أو امتناع عن عمل مرتكب بنية إحداث الضرر من طرف الشخص المتضرر من التلوث، أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق يمكن أن يعفى بشكل كلي أو جزئي من التزامه بتعويض هذا الشخص. ولا يعفى الصندوق في جميع الأحوال من التزامه بالتعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية.²

Yvonne Lambert-Faivre, Risques et ¹ -assurance des entreprise ,3ème édition,Dalloz Paris, 1991 P,576.

²-المادة السادسة من الفقرة الثانية من بروتوكول 2003.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أخيرا يمكن القول أن الصندوق التكميلي لسنة 2003 سواء من حيث إدارته أو تمويله و حتى شروط تدخله فإنه تقريبا مطابقا للصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992، ودليلنا في ذلك هو أن معظم بنود هذا البروتوكول تحيلنا إلى بروتوكول الصندوق سنة 1992.

إلا أن الشيء الجديد الذي جاء به هو رفعه لقيمة التعويض مقارنة بالصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992.

ولذلك يمكن القول أن الصندوق التكميلي لسنة 2003 سواء من حيث إدارته أو تمويله و حتى شروط تدخله فإنه تقريبا مطابقا للصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992، ودليلنا في ذلك هو أن معظم بنود هذا البروتوكول تحيلنا إلى بروتوكول الصندوق سنة 1992.

إلا أن الشيء الجديد الذي جاء به هو رفعه لقيمة التعويض مقارنة بالصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992

***إجراءات الحصول على التعويض من الصناديق الدولية المنشئة بواسطة بروتوكولي:
(1992،2003)**

يستوفي ضحايا التلوث من الصناديق الدولية ،تعويضاتهم بطريقة ودية¹ ، أين يتم قبول طلباتهم من طرف الصناديق بعد دراسة مدى قابليتها للتعويض².

أما إذا لم تتجح مساعي التسوية الودية، و لم يتم التوصل إلى اتفاق حول قابلية الفصل في طلبات التعويض بين الصناديق الدولية للتعويض و المتضررين من التلوث ، فإنه صار لزاما على

¹ - فيما تتعلق بطلبات التعويض التي تم تسويتها بطريقة ودية بين طالبي التعويض و الصناديق الدولية للتعويض، إذ نذكر من بينها ما حدث في قضية ناقلة النفط السويدية «5 THUNTANK»، التي تعرضت لحادث جنوح بالساحل الشرقي للسويد في 21 ديسمبر 1986، مما أدى إلى تسرب كمية تتراوح بين 150 و 200 طن من حمولة زيت الوقود الثقيل التي تنقلها. و على إثر هذه الواقعة وجهت الحكومة السويدية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طلب تعويضها عن التكاليف المبذولة في عمليات تطهير المناطق المتضررة بفعل تسرب الزيت. و بعد توصل إدارة الصندوق مع الحكومة السويدية إلى أرضية اتفاق حول المبلغ الفعلي الذي صرف في هذه العمليات، قرر المدير تعويضها بالقيمة المالية المقدرة ب 2.291.257 جنيه إسترليني، حيث تم تسديد هذه الأخيرة بتاريخ 2 نوفمبر 1989.

- FIPOL: rapport annuel de 1989 ,p. 26-28.-

² -أحمد خالد الناصر ،المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ،مرجع سابق،ص87.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

هؤلاء اللجوء إلى رفع دعوى قضائية من أجل إجبار إحدى هذه الصناديق على دفع تعويض عن أضرار التلوث طبقا لما نصت عليه القواعد الواردة في كل من إتفاقية إنشاء صندوق عام 1971 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها و بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.¹

و على الدول المتعاقدة وفقا للقواعد الإتفاقية للصناديق الدول كل الإجراءات اللازمة لتمكين كل صندوق من التقدم كطرف متدخل في أية متابعة قضائية ضد مالك السفينة أو ضامنه، حيث يحق لكل طرف في الدعوى، و بعد مراعاة الإجراءات القانونية المنصوص عليها في القانون الوطني لتلك الدولة، أن يخطر الصندوق بتلك الدعاوى، و بالطريقة التي يصبح فيها الصندوق في وضع حقيقي يمكنه من التدخل فعليا باعتباره طرفا في الإجراءات القانونية. و لذلك يتم إلزام الصندوق بالحكم الصادر في دعوى التعويض في حالة إخطاره بالدعوى بالرغم من عدم اتخاذه أية أما في حالة عدم إخطاره فإنه يكون غير ملزم بتنفيذ الحكم الصادر في دعوى التعويض.²

إلى جانب ضرورة اعتراف الدول المتعاقدة بهذه الصناديق كأشخاص قانونية ، وبمدير كل صندوق كممثل قانوني له.³

وعموما فإن هذه الصناديق تمثل محطة استرداكية متاحة أمام المتضررين من التلوث البحري بالمحروقات من أجل الحصول على تعويض عادل يكفل لهم علاج الأضرار اللاحقة بهم على الرغم من النقائص التي توشبها، حيث أنها لا تأخذ في عين الاعتبار تعويض الأضرار البيئية التي تصيب العناصر الطبيعية نفسها باعتبار أنه لا يمكن تقييمها من الناحية المادية، في الوقت الذي ينحصر

¹ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, LibrairieGénérale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.

² - رفض مدير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، تسديد أي تعويض فيما يتعلق بأضرار التلوث الحاصلة على إثر حادث السفينة البنمية « ROSE GARDEN MARU » في الإمارات العربية المتحدة بتاريخ 26 ديسمبر سنة 1985، لعدم إخطار إدارة الصندوق بالدعوى القضائية تطبيقا لنص المادة 7/ فقرة 6 من إتفاقية إنشاء الصندوق.

- FIPOL: rapport annuel de 1988, p. 71-72.

³ -المادة 2/2 من الإتفاقية المنشئة لصندوق 1971.

-المادة 2/2 من البروتوكول المنشئ لصندوق سنة 1992 .

-المادة 2/ فقرة 2 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

تعويض هذه الأضرار فقط في تكاليف الإجراءات المعقولة التي يتخذها الشخص لغرض إعادة المنطقة المصابة بالتلوث إلى الحال الذي كانت عليه قبل وقوع الحادث. فضلا عن أن مقدمي طلبات التعويض يشكون من أنهم ينتظرون مدة زمنية طويلة بين الفترة الممتدة من تاريخ إجراء الخبرة الميدانية على أضرار التلوث اللاحقة بهم و تاريخ قبول هذه الصناديق تعويضهم عن تلك الأضرار.

ثانيا:الاتفاقيتان الإختياريتان TOPIA 2006 و STOPIA 2006

قام نادي لندن للحماية والتعويض الذي يسمى بـ London Clubs P&I¹ بوضع نظام إرادي للتعويض بموجب اتفاقات وهما:

الاتفاق الأول: ويتعلق بالتعويض في حالة التلوث بالمحروقات من طرف ناقلات البترول ذات الحجم الصغير، ويطلق عليه مصطلح stopia 2006 .

الاتفاق الثاني: ويتعلق بالتعويض أيضا في حالة التلوث بالمحروقات المتسربة من ناقلات البترول ويطلق عليه بدوره مصطلح Topia 2006 .

ولقد ظهر عند إنشاء الصندوق التكميلي لسنة 2003 نوع عدم التوازن المتعلق بتغطية الأضرار الناتجة عن السفن الصغيرة في إطار نظام التعويض المعمول به في مجال التلوث البحري بالنفط على أساس طوعي ، مقدار الحد المطبق على مثل هذه الناقلات بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992. ينطبق العقد على جميع الناقلات التي يبلغ وزنها الإجمالي 29,548 حمولة أو أقل التي تم إدخالها في أحد أندية I&P الأعضاء في المجموعة الدولية وإعادة التأمين عليها.

وقد دخل هذان الاتفاقات حيز النفاذ بتاريخ 20 فيفري 2006، ويستمر كل من صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1992 وصندوق التعويض التكميلي لسنة 2003 في تعويض المتضررين من الحوادث التي يطبق عليها اتفاقي Topia 2006 و Stopia 2006.²

¹-: LONDON CLUBS P&I هذا النادي متكون من 13 مؤمن مشترك، والذين يمنحون لأنفسهم تأمينا من المسؤولية بحوالي % 693 من الحمولة الدولية للتلوث بالمحروقات.

²- الجدير بالإشارة؛ أن اتفاقي Topia 2006 و Stopia 2006 لا يعدلان في أي شيء من بروتوكول الصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992 و كذا الصندوق التكميلي لسنة 2003، وإنما يبقى كل واحد منهما مستمر في أداء التعويضات اللازمة للمضرورين عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات
-بن شريف زهير ،دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مرجع سابق ،ص96.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

فهذان الصندوقان ملزمان بتعويض المتضررين من التلوث بالمحروقات وبعد ذلك يقوم مالك السفينة بتعويضهما طبقا لاتفاقيتي Topia 2006 و Stopia 2006.¹

1- اتفاق stopia 2006

هو نظام تأميني يشمل فقط السفن الناقلة للبتترول ،ذات الحجم الصغير التي تصل الحمولة الصافية فيها ما يعادل أو يقل من 29548 طن من المحروقات، و التي تتسبب في إحداث أضرار لدى إحدى الدول الأعضاء في صندوق 1992 .²

وحدد المبلغ الأعلى للتعويض 20 مليون من حقوق السحب الخاصة (DTS) أي 30.5 مليون دولار أمريكي بالنسبة للأضرار التي تصيب ناقلات النفط - التي تساوي أو تقل حمولتها عن 29548 طن -التي تخص إحدى الدول الأعضاء في صندوق التعويض الدولي عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لسنة 1992.

و يتلقى هذا الصندوق Fipot لسنة 1992 من مالك السفينة تعويضا مساويا للفرق بين مبلغ تحديد المسؤولية المقرر بموجب بروتوكول 1992 المعدل اتفاقية الصندوق لسنة 1971 .أي مايزيد عن هذا المبلغ يتحمله صندوق 1992.³

مع ضرورة إجراء مراجعة بعد عشر سنوات ، .وبعد ذلك تقلص المدة إلى خمس سنوات بالتشاور مع صندوق 1992 والصندوق التكميلي وممثلي الشركات النفطية ، لتحديد النسب التقريبية للقيمة الإجمالية للتلوث النفطي ،والتدابير التي يمكن اتخاذها من طرف أصحاب السفن بغية تجنب الحوادث.⁴

¹-حنان عميور ،حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت النفطي ، مرجع سابق،ص300.

²-للإشارة فإنه تم تطبيق ستوبيا 2006 حتى الآن على ثلاث حوادث. وحتى 1 مايو 2019 ، لم يكن هناك أي حادث يغطيه TOPIA 2006.

³- Günther Handl , Managing the risk of offshore oil and gas accidents- international legal dimension, Published by Edward Elgar Publishing,U.S.A,2019.P397.

⁴ - البند الثامن من اتفاق STOPIA 2006.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

2- اتفاق Topia 2006: الذي يهدف إلى توفير آلية لأصحاب السفن لدفع مساهمة متزايدة في تمويل النظام الدولي للتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن السفن ، كما حددته المسؤولية المدنية لعام 1992، واتفاقية الصندوق لعام 1992 وبروتوكول الصندوق التكميلي لعام 2003. ويعكس المخطط رغبة مالكي السفن في دعم الجهود لضمان استمرارها بإنجاح هذا النظام الدولي .كما يعكس الالتزام الذي أعطوه للجمعية للصندوق الدولي للتعويض عن التلوث النفطي لعام 1992 ، في دورته العاشرة في أكتوبر 2005 ،لوضع مخططات تعاقدية ملزمة لضمان انخفاض التكاليف الإجمالية للمطالبات عن طريق تقاسم داخل هذا النظام بالتساوي تقريبا مع ناقلات النفط TOPIA . ويهدف أيضا إلى تشجيع التصديق على الملحق التكميلي على أوسع نطاق ممكن لبروتوكول الصندوق ، وقد تم وضعه اعترافاً بالعبء الإضافي المحتمل التي يفرضها البروتوكول على ناقلات النفط. بحيث تقدم TOPIA لمالكي السفن لتعويض الصندوق التكميلي 2003 عن 50 % من التعويض .¹

¹- تعديلات 2017 على STOPIA و TOPIA.

خلال المراجعة ، تم إجراء العديد من التعديلات على اتفاقيات 2006 من أجل معالجة كليهما إدخال تشريع العقوبات وإجراء المراجعات المستقبلية. هذه التعديلات سيكون لها تأثير على :

1. حماية ملاك السفن وأندية المجموعة الدولية في الحالات التي تكون فيها لأسباب خارجة عن إرادتهم ، فإنهم ممنوعون من تعويض صندوق 1992 و أو الصندوق التكميلي 2003 نتيجة لذلك يمنع ملاك السفن و / أو شركات التأمين من دفع المدفوعات التي من شأنها تقع ضمن نطاق أي نظام سارٍ .زيادة على ذلك ضمان مواءمة المراجعات المستقبلية مع فترة المراجعة الأصلية التي تبلغ عشر سنوات بدلا من مراجعة بيانات المطالبات في المستقبل على مدى خمس سنوات فقط كما هو منصوص عليه في اتفاقيات 2006 .²

²- STOPIA 2006 and TOPIA 2006 – review and amendments for 2017, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited 17 February 2017 ,P1.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

من خلال ما سبق يتوضح لنا ،أن كل من صناديق الدولية للتعويض لسنة 1971 Fipol المعدلة ببروتوكول الصندوق لسنة 1992 وبروتوكول 2003 المنشئ للصندوق التكميلي لسنة 2003. إلى جانب إتفاقيي 2006 ؛ تهدف إلى تعزيز التعاون الدولي في مجال تعويض المتضررين من جراء التلوث البحري بالنفط.عن طريق توزيع العبء المادي بين الصناعة النفطية وصناديق التأمين.

الفرع الثاني: الصندوق الأمريكي للتعويض.

من المؤكد أن نظام صناديق التعويض عن أضرار الكوارث الطبيعية يعد حدثا هاما في مجال التعويض ، إذ يسهم بشكل ملموس في التحول من نظام المسؤولية المدنية الفردية إلى نظام المسؤولية المدنية الجماعية ، فضخامة الأضرار الناجمة عن الكوارث الطبيعية تتطلب مواجهتها بوسائل استثنائية مختلفة عن الوسائل القانونية التقليدية التي وضعت من حيث الأصل لمواجهة الأضرار العادية التي تتحقق على نطاق أفراد أو مجاميع صغيرة من الأشخاص ، ولما كان الأمر كذلك فالدولة تبحث في البداية مدى كفاية القواعد العامة في مواجهة الأضرار الكارثية، فإذا وجدت أنها غير كافية فإنها تتجه حينها للبحث عن قواعد أخرى يمكن لها أن تواجه بها ما ينجم عن تلك الكوارث من أضرار، ومن هنا بادرت الدول إلى إنشاء صناديق التعويض عن أضرار الكوارث الطبيعية لتواجه بطريقتها الأضرار المذكورة في الحالات التي يعجز فيها المتضرر عن إقامة المسؤولية المدنية على شخص معين عن الضرر الذي يدعيه .¹

ولقد أدت حوادث التلوث المتتالية ،على خطورتها ،سواء تلك التي وقعت في المياه الأمريكية أو في خارجها، إلى استشعار الكونجرس ضرورة وضع تشريع مستقل يعالج التلوث البحري ، وخاصة بعد الازدياد الملحوظ لاعتماد الولايات المتحدة على استيراد البترول والزيوت الخام من دول أخرى .² وقد تميز القانون الأمريكي بالشدة فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث

¹ - محمد عبد الصاحب الكعبي ،دار التعليم الجامعي،المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية،دار التعليم الجامعي ،العراق،2019، ص523.

² David P. Berschauer, Oil and water don't mix : Federal private causes of actions for oil spill -
damages, Volume 20 Southwestern University Law Review 1991, p. 395

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

بالزيت،حيث صدرت في أمريكا عدة قوانين للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث وتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت والتعويض عنها. ومن ضمن هذه القوانين:قانون المياه العميقة الموائى لسنة 1973 The Deepwater Pro Act "وقانون خطوط أنابيب البترول في ألاسكا والمعروف ب" TAPAA" 1973 والمتضمن تنظيم المسؤولية عن أضرار التوت بالزيت الناتج عن عملية استخراج البترول .¹

والقانون الفيدرالي للسيطرة على التلوث بالزيت Federal Water pollution Control act 1980 و هذا القانون تضمن حظر إلقاء الزيت في المياه البحرية الأمريكية؛ كما تضمن النص على المسؤولية المترتبة على إلقاء الزيت في المياه الأمريكية و أحيانا يعرف هذا القانون بقانون المياه النظيفة Clean water act 1980، إلى جانب قانون تنظيف البيئة البحري الواسعة (المسؤولية و التنظيف) الصادر سنة 1980.

². C.E.R.CLASSE And Liability Act The Comprehensive Environmental Response Clean Up والمعروف أن قانون الصندوق الكبير ،بموجب القانون الأمريكي Cercla، الصادر في عام 1980 و الخاص بتعويض المضرورين من جراء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة، يتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على الشركات الملوثة و بصفة خاصة شركات البترول الخام و المواد الكيماوية، و يتم تمويله كذلك عن طريق رسم عام ضد التلوث مفروض على كل الشركات الأمريكية.³

ولهذا نجد أن القوانين قد تعددت قبل إنشاء قانون التلوث (O.P.A)1990،وهو ما أدى إلى وجود تداخل عند التطبيق ،وكان من شأن هذا الوضع خلق جو من عدم الاستقرار .

ولعل حادثة Exxon Valdez خير مثال على التعقيدات التي نشأت عن التداخل في تطبيق القوانين السابقة على قانون التلوث بالزيت OPA فلقد كان على الحكومة الأمريكية استخدام جميع الاختبارات والبدائل في ظل القوانين المختلفة لكي تتمكن من استرداد التعويضات عن الخسائر التي أصابت مصادر البيئة الطبيعية . فمثلا ، كان قانون (أنابيب ألاسكا) يقرر وفقا لقواعد الصندوق

¹-صلاح محمد سليمة ،تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق، ص681-682.

²-صلاح سليمة ، تأمين المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق ، ص682.

³- Kiss Alexadre, Droit international de l'environnement, op.cit, p 385.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الخاص به بأن الحد الأقصى للتعويض هو مائة مليون دولار،¹ و ما زاد على ذلك من أضرار ينبغي التعويض عنها وفقا للتشريعات الأخرى المتعلقة بالتلوث . والطريف في الأمر أن قانون أنابيب ألاسكا نفسه كان يقضي بإلغاء أحكام القوانين الأخرى فيما يخص أي حدود تعويضية تزيد على المبلغ الذي حدده القانون المذكور، ومن ثم فإن المضرورين وكذلك الحكومة كانوا يدورون في حلقة مفرغة ، فبينما يحيل قانون أنابيب ألاسكا إلى غيره من القوانين للحصول على تعويضات أعلى، كان ذلك القانون ذاته يلغي أي قوانين أخرى في هذا الخصوص .

والجدير بالإشارة أن مبالغ التعويض التي تقرها القوانين السابقة لا تعبر عن حقيقة الأضرار الحاصلة بسبب التلوث بالزيت . فمثلا كانت مبالغ التعويض القصوى التي قد يلتزم بها مالك السفينة أو مستغلها هي أربعة عشر مليون دولار أمريكي وفقا ل(قانون أنابيب ألاسكا) أضف إلى ذلك أن أقصى مبلغ يقدره صندوق (قانون الصندوق الكبير) كان حده مائة مليون دولار، وهي مبالغ لم تكن كافية لعلاج آثار التلوث وخاصة في حوادث التلوث الضخمة.²

كما تمثل القصور كذلك في تردد الحكومة الأمريكية في اتخاذ القرارات الحاسمة في ظل تلك القوانين السابقة على قانون 1990. أضف إلى أنه كان يتعين صدور القرار من الرئيس نفسه أو من يفوضه لتحديد عدم كفاية إجراءات مكافحة التلوث المتخذة من جانب المتسببين في إحداث التلوث قبل مباشرة الحكومة في مباشرة إجراءاتها.³ وهو ما يؤدي إلى البطء في مكافحة التلوث البحري الناتج عن تسرب النفط.

ولذلك نجد أن قانون التلوث بالزيت (O.P.A) 1990، قد صدر على إثر وقوع حادثة الناقله Exxon Valdez على سواحل ألاسكا ،حيث تميز هذا القانون بتوحيده للقواعد القانونية للتلوث بالزيت على مستوى الفيدرالية ،كما تميز بالشدّة في تنظيمه لقواعد المسؤولية .ولذلك تم إنشاء صندوق التعويض عن المسؤولية عن التسرب بالزيت في يناير 1990 .

¹-جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،مرجع سابق،ص41.

²- Michael J. Uda, The Oil Pollution Act of 1990: Is There a Bright Future Beyond Valdez? Volume 10 Environmental Law Journal ,1991,P 418.

³-جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،مرجع سابق،ص44-45.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

*نطاق عمل الصندوق الأمريكي للتعويض:

تم إنشاء صندوق للتعويض في عن المسؤولية عن التلوث بالزيت عام 1990 ، بموجب قانون التلوث بالزيت OPA Oil Liability Spill Trust Fund (OLS TF) ولقد أضفى هذا القانون على الصندوق الشخصية الاعتبارية¹ حتى يتمكن من القيام مباشرة أعماله واتخاذ ما يلزم لتغطية التعويضات عن حوادث التلوث بالزيت وحتى مبلغ مليار دولار عن الحادث الواحد وبشرط ألا يزيد المقدار المدفوع من هذا المبلغ لتغطية أضرار المصادر الطبيعية على مبلغ 500000 دولار .

ويتحدد نطاق تدخل الصندوق الأمريكي للتعويض في الحالات التي يعفى فيها الشخص المسؤول من المسؤولية ، أو في الحالة التي لا يكفي فيها التعويض الملزم بدفعه لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف الإزالة.² وبالتالي يمكن القول أن الصندوق يلعب دورا مهما في حصول المتضررين على التعويض خاصة فيما يتعلق بمصروفات إزالة الأضرار ، ويتم دفع هذه التعويضات بقرار من رئيس الصندوق.³

*تمويل الصندوق:

ويتم تمويل الصندوق أساسا من فرض ضريبة مقدارها خمسة سنتات⁴ عن كل برميل من الزيت يتم نقله من أو إلى الولايات المتحدة الأمريكية، علاوة على المبالغ التي يتم تحميلها من الجزاءات المالية وفقا للقانون وكذلك مبالغ التعويضات التي يستردها الصندوق من الأشخاص المسؤولين أو من

¹-الفصل 1015 ، الفقرة أ من قانون التلوث بالزيت .

- جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،مرجع سابق،ص117.

²-الفصل 6/ 1012

³-الفصل 1220/أ

⁴- انتهت صلاحية الضريبة الأصلية البالغة 5 سنتات للبرميل في نهاية عام 1994 ، أو أعاد قانون سياسة الطاقة لعام 2005 مرة أخرى الضريبة واعتبارًا من أبريل 2006 كما مدد قانون تحسين وتمديد الطاقة لعام 2008 ضريبة الإنتاج للبرميل حتى ديسمبر 2017 وزاد ضريبة الإنتاج للبرميل من 5 سنتات إلى 8 سنتات من 2009-2016 إلى 9 سنتات في 2017.

-الموقع الرسمي لخفر السواحل الأمريكي:<https://www.uscg.mil/Mariners/National-Po>

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

الضامنين لهم.وتعتبر الفوائد التي تحتسب على المبالغ القائمة بالصندوق من المصادر الرئيسية أيضا لتمويله.¹

ويتم دفع هذه المصروفات إلى الإدارة المركزية الفيدرالية، أو إحدى الولايات أو إحدى القبائل الهندية، ويجب أن تكون هذه المصروفات معقولة.²
ومن المصادر الأساسية كذلك لتمويل الصندوق، نجد :

استرداد التكاليف : ويعني ذلك استرداد التكاليف التي أنفقتها الصندوق من الأطراف المسؤولة عن حوادث النفط، و إيداعها في الصندوق.

العقوبات : بالإضافة إلى دفع تكاليف التنظيف،قد تتحمل الأطراف المسؤولة غرامات وعقوبات مدنية بموجب OPA ،وقانون مكافحة تلوث المياه الفيدرالي ،وقانون ميناء المياه العميقة وقانون ترخيص خطوط الأنابيب عبر ألاسكا. حيث تتراوح الإيداعات الجزائية في OSLTF بشكل عام بين 4 ملايين دولار و 7 ملايين دولار سنويًا.³

والجدير بالإشارة أنه في ظل نظام التعويض بصندوق التعويض الأمريكي قد تم ضم المبالغ التي كانت تصب في الصناديق السابقة على إصدار قانون O.P.A. إلى جانب هذا فإنه من المتاح اقتراض من طرف الصندوق في حد أقصاه مبلغ مليار دولار لصرف التعويضات اللازمة.⁴
وقد تم تقسيم الصندوق إلى جهازين فرعيين :

الأول :ويسمى صندوق الطوارئ ، و لا تزيد المبالغ فيه على خمسين مليون دولار سنويا.
ويقوم بثلاث وظائف أساسية وهي : تقدير الخسائر الحاصلة للموارد الطبيعية، دفع التعويضات لإزالة التسرب النفطي ،مساعدة ولايات الفيدرالية من خلال إمدادات الصندوق للقيام بأعمال إزالة مخلفات التسرب الزيتي . ولقد تولى هذا الصندوق على مدار السنوات الماضية تمويل العديد من حالات التسرب بالزيت .

¹-A.F Bessemer Clark, The U.S.Oil pollution Act of 1990 ,ibid ,p 251.

²- صلاح سليمة ، تأمين المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق ،ص693.

³-National Pollution Funds Center , The Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF) Ibid.

⁴- جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،مرجع سابق،ص118 .

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

أما الصندوق الثاني ،فيخصص للوفاء بكامل التعويضات عن أضرار المصادر الطبيعية وتكاليف استعادتها وإحيائها .وكذلك سد المطالبات التعويضية الغير مدفوعة عن الإزالة والتنظيف ،وكذلك المصروفات اللازمة لبعض الهيئات الفيدرالية ،إلى جانب هذا فتستخدم أموال هذا الصندوق في دفع التعويضات الناتجة عن أضرار التسرب الزيتي الصادر من الوسائط البحرية غير الشاطئية الأجنبية.¹ والجدير بالإشارة أنه وعلى خلاف الصندوق الدولي للتعويض ، يتدخل الصندوق الأمريكي للتعويض بشكل مطلق ،إذ لا يستفيد² من أي حالة من حالات الإعفاء التي يتمتع بها الشخص المسؤول ، إلا فيما تعلق بالإهمال الجسيم أو الخطأ الإرادي للمضروب .

* السبب في تردد الولايات المتحدة في الانضمام إلى المعاهدات الدولية في مجال التلوث بالزيت:

عقدت لجنة العلاقات الخارجية مجلس الشيوخ الأمريكي اجتماعا في عام 1973 للنظر في التصديق على كل من معاهدة المسؤولية المدنية ،وعلى معاهدة الصندوق ،وتلقت اللجنة تقريرين أحدهما يريد الانضمام إلى المعاهدتين ، والآخر يعارض .

حيث رأى أنصار الرأي القائل بالانضمام إلى هاتين المعاهدتين إلى أن المصادقة يعني خلق نظام موحد للمسؤولية والتعويض في حوادث التلوث بالزيت، وبالتالي إزالة التناقض الموجود في ظل قوانين الولايات المختلفة في هذا الخصوص .أما المعارضون فقد أبرزوا قلقهم على مدى دستورية المسؤولية .ذلك أن المعاهدتين تضعان نظاما استشاريا للمسؤولية يمنع إقامة أي دعوى ترفع من الضرورين .³ طالما التزم المسؤول عن التعويض في الحدود المتفق عليها.مما يعني إغفال الأضرار الثانوية التي تظهر مستقبلا.

ولم تقم الولايات المتحدة الأمريكية بعد ذلك بأي خطوة إيجابية من أجل الانضمام إلى المعاهدتين الدوليتين ،إلى غاية سنة 1974. حيث قامت وزارة النقل الأمريكية وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية بصياغة مشروع لتعديل كل من معاهدة المسؤولية 1969 CLC ومعاهدة الصندوق لكي يتم التوافق مع التوجهات الأمريكية، وقد عقد المؤتمر الدولي للمسؤولية والتعويض عن الأضرار

¹ - جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت،مرجع سابق،ص 120.

² -محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ،مرجع سابق، 467.

³ - جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، نفس المرجع،ص45-46.

الباب الثاني:المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي

المرتبطة بنقل المواد المنقولة بحرا في لندن عام 1984، حيث وقعت فيه الولايات المتحدة الأمريكية صيغة لتعديل كل من معاهدتي المسؤولية المدنية ومعاهدة الصندوق . وعرف هذا التعديل ببروتوكول عام 1984¹ لكن لم يتم مجلس الشيوخ بالمصادقة عليه. وبالتالي لم يصبح هذا الصندوق نافذا على المستوى الدولي.²

¹ - طبقا للبروتوكول ، فإن مالك السفينة يلتزم بتعويض حده الأقصى مبلغ 3 ملايين وحدة حسابية أي ما يعادل 4 320000 دولار للحادثة الواحدة عن السفينة التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية خمسة آلاف طن .

وطبقا لبروتوكول الصندوق يضاف مبلغ مقداره 135 مليون وحدة أو ما يعادل 194.4 مليون دولار لتعويض ضحايا التلوث .

- جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق،ص47-48.

² - رأى معارضوا البروتوكول في الوم .أ أن الانضمام إليه من شأنه الانتقاص من سيادة الوم أ في سن تشريعات خاصة بها لحماية مواطنيها من أضرار التلوث بالزيت.باعتبار أن هذا البلد أكبر مستورد للنفط في العالم.وبالتالي يكون أكبر عرضة للمخاطر الناتجة عن الحوادث البحرية . وهو ما دفع إلى استحداث تشريع O.P.A. 1990 .

خلاصة الباب الثاني:

يعد الهدف من إقرار أحكام المسؤولية البيئية عن التلوث بالنفط ؛هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية أو الناتجة عن استغلال واستخراج هذه المادة. كما أن ترتيب المسؤولية ما هي إلا وسيلة علاجية لجبر الضرر الحاصل بالبيئة البحرية و كذا تعويض المتضررين من جراء هذا التلوث.

أما بالنسبة للقواعد الاتفاقية ،فإنها تطرح صراحة مسألة الالتزام العام المفروض على الدول بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث عامة ،ومن التلوث النفطي خاصة وذلك من خلال تكريس أحكام المسؤولية الدولية ؛وأهم الاتفاقيات التي اهتمت بنظام المسؤولية الدولية عن التلوث الناتج عن النفط ،اتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969.

وقد لجأت العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بالتعويض ،وهذا بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري، فهناك صناديق إقليمية للتعويض تم إنشاؤها بموجب اتفاقية إقليمية، و هناك صناديق عالمية أنشأت بموجب اتفاقيات دولية. وأهمها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الذي دعت إليه المنظمة البحرية الدولية.

ولقد أدت حوادث التلوث المتتالية ،على خطورتها ،سواء تلك التي وقعت في المياه الأمريكية أو خارجها، إلى استشعار الكونجرس بضرورة وضع تشريع مستقل يعرف ب قانون التلوث بالزيت(O.P.A) 1990 ، وخاصة بعد الازدياد الملحوظ لاعتماد الولايات المتحدة على استيراد البترول والزيوت الخام من دول أخرى . وقد تميز القانون الأمريكي بالشدة والدقة فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت،.ولذلك تم إنشاء صندوق التعويض عن المسؤولية عن التسرب بالزيت في يناير 1990.

الخاتمة

الخاتمة:

في نهاية بحثنا هذا خلصنا إلى أن ظاهرة التلوث البحري بالنفط، لها من الأهمية القدر الكبير باعتبار أن التلوث البحري، هو تلوث عابر للحدود. لذلك كان من الضروري أن تشمل هذه الدراسة الإطار المفاهيمي للتلوث عامة والتلوث النفطي على وجه الخصوص، للبحث في لب المشكلة باعتبار أن البيئة البحرية ملازمة لإقليم الدولة، وهو ما يجعل حمايتها أحد أولويات الدولة الساحلية بفعل الأنشطة الملوثة وما تسببه من تدهور للموارد الطبيعية وأضرار بمياه البحار واستنزاف للثروات البحرية؛ هذا ما يؤثر بشكل سلبي على التوازن الإيكولوجي وعلى الدولة الساحلية ومصالحها الحيوية والاقتصادية في هذا المجال. ما دفع بالدول للإجماع على ضرورة تضافر الجهود من أجل الالتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلوثها وذلك من خلال وضع قواعد للمسؤولية من أجل إصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط.

ويجدر بنا القول، أن الدراسة المعمقة لموضوع تلوث البيئة من التسرب الذي ينتج عن الزيت النفطي، والحماية القانونية التي تكرسها الدول في هذا المجال؛ قد أفضت إلى عدة نتائج أساسية يمكن تقسيمها إلى جزئين من منطلق البحث الذي تم تقسيمه إلى بايين:

الجزء الأول:

1- أن طبيعة الأضرار البيئية تختص بامتداد آثارها السلبية من دولة لأخرى، أضف إلى الآثار البالغة التي يمكن أن تتحقق على المدى البعيد. ناهيك عن أن النفط يتميز بقدرته العالية على التفاعل و الانتشار بعدة أشكال والوصول إلى الهواء وإلى التربة وإلى المياه العذبة و البحار و المحيطات .

فوقوع الضرر يستحيل منعه كلياً، أولاً بفعل طبيعة الزيت الطافية فوق الماء والذي يختلط بحبيبات الرمل زيادة على خصائص مياه البحر التي تساعد في سرعة انتشار التسرب النفطي بفعل الرياح والأمواج.

2- أخذ التلوث بالنفط عدة صور للانتشار، إرادياً لأغراض عسكرية أو نتيجة لإفراغ مياه الاتزان من خزانات السفن العملاقة، ولا إرادياً نتيجة لوقوع كوارث طبيعية خارجة عن إرادة الانسان أو نتيجة الإهمال كالذي ينجم عن عدم مراعاة القواعد والإشارات البحرية المعمول بها دولياً؛ لتفادي وقوع الكوارث البحرية

كجنوح أو تصادم السفن أو بسبب تحطم المنشآت النفطية أو اصطدام السفن بهذه المنشآت أو نتيجة لأعطاب في الأنابيب الممتدة في أعماق البحار. وهذا سبب كاف للإيلاء الدول العناية الخاصة بالجانب الوقائي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، خاصة في ظل عدم نجاعة عمليات المكافحة الآلية والتي تتطلب في الغالب مبالغ ضخمة.

3- لجوء الدول إلى التعاون في هذا المجال من أجل احتواء خطر التلوث بالنفط باعتباره مبدأ رئيسياً؛ سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي. حيث نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ضرورة التعاون الدولي على المستويين العالمي والإقليمي من أجل وضع المعايير والقواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث.

4- على الصعيد الإقليمي أكدت الصكوك الدولية العامة والخاصة على مبدأ التعاون بين الدول بالنظر إلى كونه مبدأ ذو طابع إجرائي كان أساس وضع شبكة من القواعد والمعايير الدولية الهادفة إلى الوقاية من التلوث الناتج عن النفط. إلى جانب هذا يعد الإخطار في حالة حدوث تلوث أو خطر وشيك من شأنه أن يهدد السلامة البيئية للدولة الساحلية الأقرب إلى ذلك؛ من أجه التعاون الإقليمي بكل ما يقتضيه ذلك من اتخاذ تدابير مشتركة وفعالة لمواجهته.

5- أما بالنسبة للتعاون على المستوى العالمي، فقد تم منح المنظمة البحرية الدولية دوراً محورياً في صياغة وتنفيذ المعايير الدولية المعتمدة لأجل تجسيد مبدأ التعاون، والتي تعد مظهراً من مظاهر التعاون على المستوى العالمي لمكافحة التلوث. وقد لجأت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل، نتج عنه إقرار اتفاقيتين:

الأولى: الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط.

الثانية: الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت سنة 1969 من أجل تدارك النقص الموجود على مستوى التقنين الدولي، خاصة بمواجهة حالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار.

6- يتم التماس قصور يشوب نصوص الاتفاقيات السابقة وخاصة اتفاقيات بروكسل 1969 الخاصة بالتدخل في أعالي البحار، لأنها اقتصرت فقط على حالات التلوث الناجمة عن السفن حيث أنه لا ينطبق حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار إلا في حالة التلوث الذي يكون مصدره

-حادث بحري - وهو كل ما تتعرض له السفينة من تصادم أو جنوح أو أي حادث بحري آخر يقع على متن السفينة؛ من شأنه أن يخلف ضررا ماديا؛ أو يشكل خطر وشيك يهدد بحدوث تسرب للنفط .

مع استبعاد تطبيقها على السفن الحربية والحكومية في أعالي البحار، وإن كان بهدف الحماية من التلوث. كما أغفلت كلتا الاتفاقيتين الحوادث البحرية التي تحدث أثناء استخراج النفط من أعماق البحار أو في حالات التسرب النفطي التي يكون سببها أعطاب في أنابيب النفط الممتدة في أعماق البحار .

7- إن النقص الوارد في اتفاقي بروكسل بشأن الأضرار البيئية التي تصيب البيئة البحرية بسبب أنشطة النقيب واستخراج النفط من أعماق البحار؛ تم تداركه من خلال المهمة التي أسندت السلطة الدولية لقاع البحار التي تم إنشائها في ظل اتفاقية، من أجل التعاون لتنفيذ القواعد الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من جراء نشاطات استكشاف قيعان البحار وباطنها خارج حدود السيادة الوطنية للدولة. كما نلتمس اهتمام اتفاقية قانون البحار 1982 بالأنشطة أعماق البحار، من خلال نص المادة 115 التي تحث على ضرورة "تعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم للتعويض عن الخسارة المتكبدة لتفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة "

8- أما في الجزء المتعلق بتدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الاقليمي من أجل حماية -سواحلها ومصالحها المرتبطة- فالملاحظ في هذا الصدد أن نص المادة 220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، قد اكتفت بإعادة نفس الصياغة الواردة في اتفاقية بروكسل 1969؛ دون اللجوء إلى استعمال المفهوم الأكثر استقرارا في الممارسات الدولية ويتعلق الأمر بمصطلح-حماية البيئة البحرية-لأن أضرار التلوث في البحر (وخاصة أضرار التلوث النفطي) التي لا يمكن قياسها بالنطاق الجغرافي فهي لا تعترف بالحدود وإنما بتأثيرها الايكولوجي والاقتصادي.

* وعليه فمن خلال هذه النتائج الأساسية المستوحاة من الدراسة في جزءها الأول، نرى بأن نسيج الاتفاقيات الدولية التي أشرفت على إبرامها منظمة IMCO البحرية تعتمد أساسا على الجانب الوقائي، من أجل اعتماد واقتراح حلول متجددة لاحتواء التلوث الناتج عن التسرب النفطي. إلا أن تحقيق الأمن البيئي في ظل الانتشار السريع لظاهرة التلوث بالنفط الذي يشهده العالم إلى حد اليوم، هي غاية مستحيلة.

وهذا ما يتطلب المرور إلى الجانب الإصلاحية، من خلال صياغة قواعد للمسؤولية الدولية لتقييد سلوكيات الدولية وتعويض كل الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط.

وهذا ما تجسد من خلال النتائج التي خلصنا إليها من خلال دراستنا في جزئها الثاني:

1- المتأمل في النظام القانوني القائم الذي يحكم قواعد المسؤولية الدولية الناتجة عن الأضرار التي يسببها التلوث بالنفط، يلاحظ المجهود الجبار الذي بذله المجتمع الدولي للانتقال من حالة الفراغ القانوني في بداية الخمسينات إلى ما بعد حادثة الناقل النفطية الليبيرية "توري كانيون" والتي كانت سببا كافيا لقيام نظام المسؤولية الدولية. فهذه الوضعية فرضت استعجالية إرساء نصوص اتفاقية تستجيب للتحديات المترتبة عن استخدام واستغلال البحار والمحيطات في مجال النقل أو التنقيب عن مواد الطاقة وأثار ذلك على سلامة البيئة البحرية .

2- يتضح لنا أن اتفاقية قانون البحار 1982، خصصت جزءا كبيرا بالتزامات الدول بشأن منع ومكافحة الأضرار التي تمس بسلامة البيئة البحرية، إلا أنها لم تخصص سوى جزء يسير من أحكامها لوضع قواعد بشأن المسؤولية الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية، بما في ذلك الحماية من التلوث الصادر عن السفن.

3- إذا كانت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، تهدف إلى ضمان تعويض عادل للمتضررين من التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفن لم يكن موجودا في أرض الواقع قبل هذا التاريخ، إلا أنها لم تستطع تقديم التعويض الكافي في كل الحالات .

4- إذا كنا قد خلصنا إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية هي أولى الدول التي دعت إلى المصادقة على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية الدولية الناتجة عن التلوث بالنفط، إلا أنها سرعان ما بادرت إلى وضع تشريع خاص بها . والمعروف بتشريع O.P.A. لإحساسها بخطورة الوضع الأضرار البيئية التي تتعرض لها سواحلها.

5- يتسم تشريع O.P.A الأمريكي بالدقة والصرامة، ويسري على كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من الوسائل البحرية التي تتمثل بصفة عامة في كل المنشآت والمعدات والأجهزة المستخدمة في التنقيب والنقل والتسليم والتخزين أو معالجة الزيت وحفر الآبار ، كما يسري هذا القانون حتى ولو اقتصر الأمر على مجرد التهديد بتسريب الزيت .

وهو الشئ الذي أغفلته كل من اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992، إضافة إلى ذلك فالقانون الأمريكي لم يكتفي بالزيت المتسرب من السفن كمصدر للتلوث، بل شمل كل الوسائط البحرية ، بما في الحوادث الناتجة عن أنشطة الاستكشاف و التنقيب عن النفط. و بالرجوع إلى اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار

التلوث بالنفط (الزيت) لسنة 1969 وكذا بروتوكولها لسنة 1992؛ فإنها لا تشترط لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث التلوث من سفينة ويترتب عليه الضرر دون التطرق إلى مصادر التلوث بالنفط الأخرى. حيث يختفي عنصر الخطأ نهائياً ولا يظهر إلا عند تقدير التعويض الملزم بالشخص المسؤول.

6- في الواقع، نرى أن المشرع الأمريكي قد أصاب في عزوفه عن تبني النظريات السابقة، وبتبنيه لنظرية المسؤولية الموضوعية، يكون الشخص مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها أنشطته الخطرة حتى لو لم يصدر الخطأ من جانبه. وبالتالي كان من المفروض أن تكون نظرية المسؤولية الموضوعية هي الأساس المناسب لحماية المضرورين، فالمضرور غير مطالب بإثبات الخطأ؛ ولكن يكفي وقوع الضرر.

7- من الواضح؛ أن الاتفاقية الدولية لسنة 1969 وكذا بروتوكول 1992 الملحق بها قد أرست نظاماً للمسؤولية يسمح للدولة والأشخاص على السواء بالحصول على تعويض سريع ومضمون نسبياً وهو ما أدى إلى إنشاء صندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط بموجب الاتفاقية الدولية لسنة 1971، والذي يتميز بأنه يهتم بالتعويض عن أضرار تسرب النفط عبر خطوط الأنابيب، إلى جانب مصادر التلوث بالنفط الأخرى.

8- رغم كل الآليات المستحدثة للتعويض على المستوى الدولي من أجل كفالة تعويضات كافية عن أضرار التلوث النفطي، إلا أن القانون التلوث الأمريكي 1990 OPA كشف عن الثغرات الواضحة في النظام الدولي المتعلق بالمسؤولية أو بالتعويض عن أضرار التلوث بالنفط التي تفوق بكثير ما نصت عليه أي اتفاقية دولية. خاصة وأن الصندوق الأمريكي للتعويض يتدخل بشكل مطلق لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف الإزالة والتنظيف.

9- إن الولايات المتحدة الأمريكية هي الأقدر على فرض نظامها على الجماعة الدولية، نظراً لاعتماد شركات نقل النفط، بنسبة أكبر على نقل هذه المادة لهذه الدولة، مما يجعلها أكثر عرضة للمخاطر الناتجة عن الحوادث البحرية لأنها تعتبر أكبر مستورد ومصدر للنفط عالمياً ولعله أحد أهم الأسباب الذي دفع بها إلى استحداث تشريع 1990 O.P.A. والذي يتسم بقوته بالنظر إلى كونه قانون فيديريالي.

10- من المتوقع أن يكون لتشريع 1990 O.P.A. تأثير كبير في المستقبل، خاصة وأن الحوادث البحرية قلت بكثير في المياه الأمريكية بعد استحداث هذا القانون. بالإضافة إلى كون كبرى الدول تسعى إلى الاقتداء بالتجربة الأمريكية عن طريق إصدار قوانين داخلية، ككندا وألمانيا و ما يؤثر على حركة التشريع الدولي وفعاليتها في هذا المجال مستقبلاً، كما يؤدي ذلك إلى النيل من جدوى

صندوق التعويض الدولي الذي يعتمد أساساً على مساهمات الدول الرائدة في مجال التنقيب عن النفط و نقله عبر البحار.

ولذلك كان من الضروري وضع جملة من المقترحات بناءً على الدراسة المعمقة لهذا البحث، وهي كالتالي:

- 1- تفعيل مبدأ التعاون الدولي عن طريق الأخطار السريع، في حالة وقوع حادث بحري أو خطر وشيك من شأنه أن يهدد السلامة البيئية لدولة الساحل الأقرب من الخطر.
- 2- ضرورة الالتزام بالحماية لتمتد كافة العناصر البيئية بدءاً من سطح البحر، إلى عمود البحر وقاعه خلف أعلى درجات الجزر. عن طريق فرض آليات ميكانيكية ناجعة وفعالة لإزالة آثار التلوث بعد وقوعه والإسراع في احتواءه.
- 3- الاهتمام بوضع نظام قانوني للمسؤولية الدولية، في مجال التنقيب عن النفط في أعماق البحار وهو ما غاب عن اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط 1969 والتي اهتمت فقط بالتلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن.
- 4- بخصوص أحكام التلوث، عن طريق الجزر الاصطناعية التي تعمل كمنصات لاستخراج النفط حيث لم تتناولها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بشكل مفصل، إنما اقتصر على تحديد طبيعة الاختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية عليها، وهو الأمر الذي يتطلب إبرام اتفاقيات في هذا الخصوص. من أجل تكريس الحماية اللازمة للبيئة البحرية من جراء التلوث الناجم عن هذه المنصات.
- 5- إخضاع السفن وناقلات النفط إلى فحوصات دورية للتأكد من ملائمتها لتدابير الوقاية، مع محاولة إيجاد حلول تقنية من طرف المختصين تتعلق بصرف مياه الاتزان للسفن في البحار والتي تكون مختلطة بالزيت النفطي بعد التفريغ.
- 6- اعتماد شرط بناء هياكل خارجية مزدوجة للسفن و ناقلات النفط للتقليل من احتمال التسرب في حلة الحوادث البحرية، و تفعيل ذلك عن طريق معاهدات دولية اقتداءً بالقانون الأمريكي O.P.A
- 7- تمديد اختصاص الدولة الساحلية في أعالي البحار، والتي تملك فقط حق التدخل في هذه المنطقة في حالة الحادث البحري، وفقاً لما نصت عليه الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات

الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط 1969. لتشمل حالات التلوث بالنفط الأخرى كالتسرب الناجم عن الأتاييب مثلا نتيجة الأعطاب.

8- ضرورة تعديل الاتفاقيات الدولية ، لكي تتوافق مع الحاجات الملحة لحماية البيئة البحرية ، عن طريق سد الثغرات التي تعثر بها في مجال المسؤولية أو التعويض، وتعويض تلك النقائص اقتداء بالتجربة الأمريكية. بما فيها اتفاقية قانون البحار 1982.

9- حث منظمة أوبك على توحيد السياسات النفطية للبلدان الأعضاء، من أجل وضع برامج مكلفة لتحسين الأثر البيئي الذي تتسبب فيه، بمحاولة اعتماد تكنولوجيات أسلم وأنظف في عمليات الحفر والتكرير والنقل. خصوصا وأن حكومات هذه الدول تعتمد في مداخيلها على الطاقة النفطية.

10- محاولة الضغط على الولايات المتحدة الأمريكية للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية ، بما أنها أكبر قوة اقتصادية في مجال تصدير واستيراد النفط، وذلك لتوحيد الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت النفطي. خاصة وأن كبرى الدول الصناعية اليوم، تسعى إلى الاقتداء بالتجربة الأمريكية في استحداث تشريعاتها الخاصة ، المتعلقة بالحماية والتعويض عن أضرار التسرب النفطي.

وفي نهاية بحثنا هذا ، يمكن القول أن ظاهرة التلوث بالنفط ، كانت ولا زالت من المواضيع المهمة التي تستوجب الدراسة. بالنظر إلى المتغيرات العلمية والتطورات التكنولوجية الكبيرة المستغلة في مجال استخراج النفط ونقله عبر البحار. هذا لا يقلل من أهمية مصادر التلوث الأخرى التي تتعرض لها البيئة البحرية، فمن خلال بحثنا صادفنا تلك المصادر التي يمكن أن تكون مواضيع للبحث: كدراسة التلوث الناجم عن تعدين قيعان البحار والمحيطات، التلوث الناجم عن إغراق النفايات في البحار.

وفي مجال التلوث بالنفط، يمكن دراسة المسؤولية الدولية عن التلوث الناجم استخراج النفط من أعماق البحار والمحيطات.

* هذه الدراسات نترك مهمة إنجازها لباحثين قادمين.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً-المصادر والمراجع باللغة العربية:

أ- المصادر:

1-الاتفاقيات الدولية

- ميثاق الأمم المتحدة.
- اتفاقيات جنيف الأربع بشأن قانون البحار لسنة 1958.
- اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث بالنفط لعام 1969.والبروتوكول المتعلق بها 1992.
- الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط 1969 .
- اتفاقية بروكسل لصندوق أضرار التلوث بالزيت : أبرمت بتاريخ 18 ديسمبر 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها.
- اتفاقية ماريول الموقعة سنة 1973 وتم تعديلها في سنة 1978.
- الاتفاقية الإقليمية للكوييت بشأن التعاون من أجل حماية البيئة البحرية 1978 .
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 .
- بروتوكول 16 ماي 2003 الذي بموجبه تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي.
- اتفاقي : Topia 2006 و Stopia 2006(20 فيفري 2006)
- اتفاقية لوجانو الصادرة في 21 يونيو 1993 و المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة.

2-قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة:

- القرار رقم 1314 (د-13) المؤرخ في 12 كانون الأول/ديسمبر 1958.
- القرار رقم 1803 (د-17) المؤرخ في 14 ديسمبر 1962
- القرار رقم 2340 الصادر في 18 ديسمبر 1967.
- القرار 2625 (د-25) المؤرخ 24 أكتوبر 1970.
- القرار رقم 2997(27)المؤرخ في 15 ديسمبر لعام 1972.

- القرار رقم 2749 الدورة (25) ديسمبر 1980.

3- النصوص الداخلية:

- الأمر 17-72 المؤرخ في 7 جويلية 1972. الذي بموجبه صادقت الجزائر على اتفاقية المسؤولية
1969 .

- المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أبريل 1998 الجريدة الرسمية ، العدد 25
المؤرخة في 26 أبريل 1998. الذي بموجبه انضمت الجزائر إلى بروتوكول 1995 المعدل لاتفاقية
المسؤولية 1969.

- الأمر رقم 55 - 74 المؤرخ ماي 1974 :الذي بموجبه تمت مصادقة الجزائر على الانضمام إلى
الصندوق الدولي للتعويض 1971.

- المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أبريل 1998: الذي بموجبه انسحبت الجزائر من
صندوق 1971 و انضمت إلى صندوق 1992

- القانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 جويلية 2003، متعلق بحماية البيئة في إطار التنمية
المستدامة، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 43.

- مرسوم رئاسي رقم 127 - 04 المؤرخ في 19 أبريل 2004 ، الجريدة الرسمية للجمهورية
الجزائرية، العدد 26 المؤرخة في أبريل 2004 الذي بموجبه صادقت الجزائر على اتفاقية حدود المسؤولية
عن المطالبات البحرية المبرمة 1 نوفمبر 1976 بلندن.

II- المراجع:

1/ الكتب:

- إبراهيم محمد العناني- مبدأ التعسف في استعمال الحق في القانون الدولي العام -دار الفكر
العربي، القاهرة. 1958.

- أبو الليل ابراهيم الدسوقي، المسؤولية المدنية بين التقيد و الاطلاق، دار النهضة العربية
القاهرة، 1980.

- أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية ،مفهوم ومصادر، الجزء الأول ، جامعة بن
عكنون، 2011-2012.

- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- أحمد عبد الكريم سلامة ، قانون حماية البيئة ، جامعة الملك سعود لنشر العلمي والمطابع الرياض، 1997.
- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي مقارنة بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربي الطبعة الأولى، القاهرة، 1996.
- أحمد شرف الدين، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
- أحمد فوزي عبد المنعم سيد، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي عبر الأقمار الصناعية في ضوء أحكام القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
- أحمد مدحت إسلام، التلوث مشكلة العصر، دار المعرفة، الكويت، 1990.
- إدوارد أكلير ، الجيولوجيا البيئية ، سلسلة الكتب الجامعية المترجمة، المملكة العربية السعودية، 2014.
- الحفناوي مصطفى ، قانون البحار في زمن السلم ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، 1962 .
- الخطيب محمد السعيد، الوضع القانوني للبحر الاقليمي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
- السيد المراكبي ، الحماية القانونية للبيئة من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010 .
- السيد مصطفى أبو الخير ، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، الدار الهندسية الطبعة الأولى، القاهرة، 2012.
- الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية القاهرة، 1974 .
- الفقي محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 1998 .
- الفقي محمد السيد أحمد ، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، لبنان ، 2001.
- الحميدي سعيد عبد الله محمد المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2008.

- الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث ،دار النهضة العربية ،القاهرة 1985.
- الهيثي سهير ابراهيم حاجم ،المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي،دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع لبنان 2008.
- بن حمودة ليلي، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر 2009.
- بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2010 .
- بوضياف عادل، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج 1 ،إصدار كليك للنشر ط1، الجزائر، 2012 .
- توفيق محمد قاسم، التلوث مشكلة اليوم والغد،الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1999.
- جابر ابراهيم ، القانون الدولي للبحار:وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982،دار الكتب والوثائق،بغداد . 1989 .
- جابر حسن محمد ،القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1973.
- جلال وفاء محمدين ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2001.
- جمال الدين محي الدين،القانون الدولي للبحار،الطبعة الأولى ،دار الخلدونية للنشر والطبع 2009،الجزائر .
- حافظ محمد غانم، النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية،القاهرة ، 1960.
- حسن داود،الإجراءات الوقائية لحماية البيئة البحرية من التلوث، دارا لنهضة العربية،القاهرة 2002 .
- حلمي نبيل أحمد، الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث ،دار النهضة ،القاهرة ، 1991.
- حميدة جميلة ، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع الجزائر ، 2011 .
- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث-في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية-دار الفكر الجامعي-الإسكندرية، 2011.

- راتب السعود، الانسان والبيئة،دراسة في التربة البيئية،دار الحامد للنشر والتوزيع،عمان 2004.
- رشيد الحمد و محمد الصبريني : البيئة و مشكلاتها ، المجلس الوطني للثقافة و الفنون و الآداب ط 2 الكويت1984 .
- رياض صالح أبو العطاء ،دور قانون الدولي العام في مجال حماية البيئة ،الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية مصر ، 2008.
- سامية محمد راشد - التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ،1984.
- سعيد السيد القنديل ،آليات التعويض عن الأضرار البيئية ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية 2004.
- سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم دار الكتاب ،القاهرة ،1976.
- سعيد سالم جويلي ، مواجهة الأضرار البيئية بين الوقاية و العلاج، دار النهضة العربية، القاهرة 1999.
- سلطان حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، الطبعة السادسة، القاهرة 1976.
- سهى سليم جمعة، تلوث بيئة الفضاء الخارجي، دار المطبوعات الجامعية، مصر ، 2009.
- شارل روسو؛ القانون الدولي العام ، ترجمة /شكر الله خليفة، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت.1982.
- صلاح الدين عامر،القانون الدولي للبيئة،دار النهضة العربية ،القاهرة ،1982.
- صلاح محمد سليمة،اجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية،مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، 2014.
- صلاح محمد سليمة ، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض،دار الفكر الجامعي ،الاسكندرية،2007.
- صليحة علي صداقة ،النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط،منشورات جامعة قاز يونس دار الكتب العربية ، ط1، بنغازي ، 1996 .
- عائشة راتب ، العلاقات الدولية العربية، دار النهضة العربية، القاهرة،1970.

- طلعت ابراهيم الأعرج، التلوث المائي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999.
- عباس هشام الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث - مشكلة التلوث في الخليج العربي-دراسة قانونية، المكتبة الوطنية لدار المطبوعات الجامعية ، 2002 ، درنة.
- عبد الحميد محمد سامي، القانون الدولي العام ، منشأة المعارف ،الإسكندرية ،2004.
- عبد الحميد محمد سامي ، أصول القانون الدولي العام ، الطبعة 5 ، مؤسسة الثقافة الجامعية 1980
- عبد الواحد محمد الفار،الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دار النهضة العربية، القاهرة،1980.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني الجديد،منشورات الحلبي الحقوقية ،ط 3 بيروت 2000.
- عبد السلام منصور الشتيوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام،دار النهضة العربية القاهرة 2014 .
- عبد السلام منصور الشتيوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث،دار النهضة العربية،القاهرة،2010.
- عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف الاسكندرية،الطبعة الأولى،1999.
- عصام نور ، الإنسان والبيئة في عالم متغير،مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية 2003.
- عصمت عبد المجيد، مصادر الالتزام في القانون المدني،المسؤولية التقصيرية والعقدية، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى،بغداد، 2007.
- عطا سعد محمد حواس، المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البيئي في نطاق الجوار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- محسن عبد الحميد أفكيرين ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة،دار النهضة العربية،القاهرة، 2007.
- محمد أحمد المنشاوي، لنظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية: دراسة مقارنة،المنهل،2014.

- محمد توفيق سعودي ، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، القاهرة 2001.
- محمد حافظ غانم، المسؤولية الدولية ،محاضرات أقيمت على طلبه الدراسات العربية ،جامعة الدول العربية،1962.
- محمد حافظ غانم،المسؤولية الدولية ،معهد الدراسات العربية ،جامعة الدول العربية ، 1962 .
- محمد خيرى بنونة، القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية، مؤسسة دار الشعب، القاهرة، 1971.
- محمد صلاح هاشم المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت للطباعة، القاهرة 1991
- محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف،القاهرة 1975 .
- محمد عبد الرحمن الدسوقي، الالتزام الدولي بحماية طبقة الاوزون في القانون الدولي، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2002.
- محمد عبد الصاحب الكعبي ،دار التعليم الجامعي،المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية،دار التعليم الجامعي، العراق،2019 .
- محمد عبد القادر الفقي، البيئة قضاياها ومشاكلها وحمايتها من التلوث ،الهيئة العامة للكتاب القاهرة، 1999.
- محمد سعيد الدقاق،، مصطفى سلامة ،القانون الدولي العام ،دار الهدى للطبوعات الإسكندرية،2007.
- محمد شكري سرور، التأمين ضد الأخطار التكنولوجية، دار الفكر العربي، القاهرة 1986 .
- محمود جاسم نجم الراشدي ، ضمانات تنفيذ اتفاقيات حماية البيئة ، دار الفكر الجامعي ،الطبعة الأولى، مصر، 2014.
- مسلم ابراهيم أحمد، التلوث ، مطابع الجمعية العلمية الملكية، الطبعة الأولى ،عمان،1985 .
- مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،2006 .

- معمر رتيب محمد عبد الحافظ ،القانون الدولي البيئية وظاهرة التلوث،دار النهضة العربية القاهرة،2007
- مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دار غريب للطباعة ، القاهرة ، 1977.
- نبيل أحمد حلمي، الامتداد القاري والقواعد الدولية الحديثة، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1977.
- نوري رشيد نوري الشافعي، البيئة وتلوث الأنهار الدولية، المؤسسة للكتاب الطبعة الأولى طرابلس،2011.
- يونس محمد مصطفى ، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، 1990 .

2/الرسائل الجامعية:

- أبو الخير أحمد عطية ، الالتزام الدولي بحماية ابيئة البحرية والمحافظة عليها ، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1995.
- التركاوي عمار ،مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة عين شمس.القاهرة 2007.
- بوفلجة عبد الرحمن، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ، ودور التأمين ،رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص،جامعة أبي بكر بلقايد 2015-2016، تلمسان.
- حامد صلاح الدين محمد خليل زغلول،المسؤولية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من أضرار التلوث،رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه،جامعة عين شمس ، القاهرة ، 2009.
- صالح عطية سليمان العرجومي ، أحكام القانون الدولي في تأمين البيئة البحرية ضد التلوث رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ،جامعة الاسكندرية ، 1980.
- علي بن علي مراح ، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه جامعة الجزائر 2007-2008.

- عاشور سامر أنور محمد: تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة عين الشمس القاهرة، 2005.
- عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان الأردن، 2010.
- عبد الوهاب محمد عبد الوهاب ، المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن تلوث البيئة ، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه كلية الحقوق ، جامعة القاهرة 1994.
- عميور حنان ، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة الفضائية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون دولي عام ،كلية الحقوق ، جامعة منتوري ،قسنطينة ،2013-2014.
- محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن أفعال لا يحظرها القانون، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1999.
- محمد أحمد السيد شعلان، دور التحكيم الدولي في تفعيل الالتزامات الدولية بحماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه جامعة عين شمس ، القاهرة، 2018.
- معلم يوسف ،المسؤولية بدون ضرر -حالة الضرر البيئي- أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الدولي العام جامعة الإخوة منتوري ، قسنطينة ، 2011-2012.
- نبيل بشر :المسؤولية الدولية في عالم متغير، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة 1994.

3/المقالات:

- ابراهيم محمد العناني ، دراسات في القانون الدولي للبحار،مقالة منشورة في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية،مطبعة جامعة عين شمس،العدد الأول، 18 جانفي 1976-1978.
- ابراهيم محمد العناني،البيئة والتنمية-الأبعاد القانونية الدولية، مقالة منشورة في مجلة السياسة الدولية جمهورية مصر العربية عدد 10 أكتوبر 1992.
- أحمد عبد الكريم سلامة ، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية في الاتفاقية الخليجية 1978، مقالة منشورة في مجلة التعاون التي تصدر عن مجلس التعاون لدول الخليج العربي ،العدد 1993، 23.
- أحمد نجيب رشدي ، قواعد مكافحة التلوث البحري ، مقالة منشورة في المجلة المصرية للقانون الدولي ،المجلد 33 ، 1977 .

- أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر-مقالة منشورة في مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، العدد 12، 2013.
- أنس المرزوقي، المسؤولية الدولية عن الاضرار الناتجة عن البيئة البحرية، دراسات وأبحاث قانونية مقالة منشورة في مجلة الحوار المتمدن ، العدد 4157، جويلية 2013.
- بن قو أمال، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مقالة منشورة في مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد السابع، جامعة ابن خلدون، تيارت، جوان 2015.
- بومدين محمد المسؤولية عن تعويض أضرار حوادث المرور بين القانون المدني وقانون إلزامية التأمين عن السيارات، مقالة منشورة في مجلة القانون والمجتمع، جامعة أدرار، الجزائر، العدد 01، أبريل 2013.
- رمضان الكندري، التلوث الهوائي والأبعاد البيئية والاقتصادية ، مقالة منشورة في مجلة العربي ، العدد 5.4 ، أوت 1992 .
- زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية ، قسم العلوم الاقتصادية و القانونية، العدد 21، الصادر في جانفي، 2019، جامعة حسيبة بن بوعلی الشلف.
- صلاح الدين عامر ، مقدمات القانون الدولي ، مقالة منشورة في مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، عدد خاص، جامعة القاهرة، 1983.
- عميور حنان ، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت النفطي، مقالة منشورة في مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد خاص، جوان 2018.
- عيساوي عبد النور ، تكريس مبدأ الحيطة لحماية البيئة البحرية من التلوث في اتفاقية برشلونة، مقالة منشورة في مجلة القانون، معهد العلوم القانونية، العدد رقم 6، المركز الجامعي أحمد زبانه، جوان 2006 غيليزان.
- قايش ميلود، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية -صناديق التعويض نموذجاً، مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية ، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ، جامعة حسيبة بن بوعلی ، العدد 19، الشلف جانفي 2018.

- قحطان عدنان عزيز، محمد حسين كاظم، النظام القانوني للمنطقة الدولية، مقالة منشورة في مجلة جامعة كربلاء العلمية كلية القانون، جامعة بابل، العدد 4، ديسمبر 2007.
- غالية عز الدين ، موانع المسؤولية الدولية -حالة الضرورة -مقالة منشورة في مجلة الدراسات الحقوقية، العدد الثامن ،2017، جامعة سعيدة.
- محمد بواط، فعالية المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مقالة منشورة في مجلة الأكاديمية للدراسات الانسانية والاجتماعية ، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية ، جامعة حسبية بن بوعلوي ، العدد 15، جانفي ، 2016، الشلف.
- مصطفى كمال طه، أضواء على مشروع قانون حماية البيئة البحرية، مقالة منشورة في المجلة البحرية المصرية، العدد الرابع، 1987.
- معلم يوسف ،تطور مفهوم المسؤولية الدولية - المسؤولية بدون ضرر ، مقالة منشورة في مجلة العلوم الانسانية العدد 31 جوان 2009، قسنطينة.
- يوسف محمد عطاري ، القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط-عرض المشكلة-مقالة منشورة في مجلة دراسات، علوم الشريعة والقانون، المجلد 33 ،العدد1، كلية الحقوق، الجامعة العربية الأمريكية، جنين فلسطين. 2006 .

4/الملتقيات والندوات:

- فهمي الشرقاوي ، المركز الفني لحماية البيئة ، دورة تلوث الشواطئ، ليبيا، 1994.
- مها لطف جمول، الآثار البيئية للتلوث بالنفط: الواقع و خطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق،-سلسلة غير دورية تعالج قضايا راهنة. العدد الرابع عشر ديسمبر 2019.

5/المؤتمرات الدولية :

- المؤتمر العالمي المعادي للاحتكارات ، المنعقد في الفترة من 26-30 مارس 1980"النفط والبيئة والشركات الاحتكارية"مطبوع على الآلة الكاتبة طرابلس ليبيا، 1980.
- بركات ، محمود الشعراوي زكي ، حماية البيئة و الاستخدامات السلمية للطاقة النووية ،أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، القاهرة ، 1992.

6/ حوليات لجنة القانون الدولي:

- حولية لجنة القانون الدولي " التقرير الخامس للمقرر الخاص "1989، الوثيقة. A/CN.4/42
- حولية لجنة القانون الدولي ، المجلد الأول(ألف) الدورة 44 ، نيويورك 1991.
- تقرير لجنة القانون الدولي، دورة 30، الصادر في 28 جويلية 1978، ملحق رقم 10 (A/33/10)
- مقرر خاص للجنة القانون الدولي ، الدورة 30 ،سنة 1978 :حول "المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي"

7-تقارير المنظمات الدولية :

- تقرير المنظمة العربية للتنمية الزراعية ، جامعة الدول العربية ، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري في الوطن العربي، جويلية 2008

8-المواقع الالكترونية الرسمية:

- <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp>:مجلة الحوار المتمدن
- <https://www.kotc.com.kw> : شركة ناقلات النفط الكويتية
- <https://www.un.org> موقع الأمم المتحدة
- <https://ar.wikipedia.org> ويكيبيديا هي موسوعة رقمية، متعددة
- <http://www.atlas-mag.net/en/article/insurance-of-offshore-oil-platforms>
مجلة الاطلس
- <https://www.uscg.mil/Mariners/National-Po> الموقع الرسمي لخفر السواحل الأمريكي
- <https://ara.reuters.com/article> : موقع رويتر الإخباري
- <https://www.echoroukonline.com>:موقع بوابة الشروق الاخباري
- <https://iopcfunds.org/fr>: الصندوق الدولي للتعويض عن النفط

II-المراجع باللغات الأجنبية:

1/الكتب:

- Bard Kifferstein-David Krants ,Water pollution society-First addition,Florida, 1996.
- Abecassis end Jarashow ,Oil pollution from ships ,International united Kingdom and united states law and practice, Stevens end Sene, London ,1985.
- Alexandre-Charlse Kiss, Droit international de l'environnement, Pedone Paris,1989.
- Alexander Kiss, Danah-Shelton , Traite de Droit Européen de l'environnement, édition frison roche 1995
- Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurrier, droit international de l'environnement, 2ème édition, édition Pedone, 2000 , France
- Charles Rousseau, Droit international public, Les rapports conflictuels Tome V, Sirey, Paris 1983.
- BURDEAU, G., Droit constitutionnel, LGDJ(La Librairie générale de droit et de jurisprudence), Paris, 1998.
- Bomassies (P) la responsabilité par pollution en droit maritime et en droit international de l'environnement -Economica-Paris- 1987.
- Bourel Pierre, Un nouveau champ d'exploration pour le droit international privé conventionnel- les dommages causés à l'environnement.- in Mélanges Yvon Loussourain, Dalloz, Paris, 1994.
- Boisson de Chazournes (laurence) des gagné (Richard) et (Cesar), protection international de l'environnement, Pedone, 1998.
- Ch. Kiss,Droit international de l'environnement, éd. A, Pedone, Paris 1988
- Colliard Albert Claude, Cours de droit international public,Paris, 1974.
- CH.Roussou ,la responsabilite international ,dalloz ,Paris.1960.
- CH.S. Pearson , International environmental policy, The Economic Dimension, Jhon Hopkins University press, London , 1975.
- E. Du Pontavice P. Cortier ,Droit de la mer-Probleme actuels- Tome 1 PUF, Paris 1984.
- EDWARD (H.P Brans), Liability for damage to normal ressources, Erasmus University, Rotterdam, 1997.

- Gerald Moore , " Legal Aspects of Marine Pollution Control " , in Marine Pollution ed . R Johnston , Academic Press , London - New York , 1976 .
- Dinh Nguyen Quoc; Patrick Daillier; Alain Pellet , Droit international public ,5 éme éd, Libr. générale de droit et de jurisprudence,Paris,1995
- DUPUY RENE JEAN ,L'océan partagé,Pedone,Paris,1979.
- FAURE (Michael G.): Environmental Liability, Tort Law and Economics Edward Elgar, ed. Cheltenham, 2009.
- Hans, Kelsen, Principles of International Law, 2nd. ed. revised *and éditée* by Tucker, R.W. New York, 1966 .
- G.Gidel,Le droit international public de la mer, vol 3 ,Sirey,Paris, 1934.
- J.Schneider,Word public order of the environnement, Stevens end Sens,London,1979.
- J.W.Doerffer- Oil spill response in the marine environment pergamon press.Rauyaume-un, 1992
- Kiss (Alexandre Charle), Beurier (Jean Pierre) ,Droit international de l'environnement , 2°eme Edition Pedone, Paris ,2000
- Michel Lasomble, Droit international public, Dalloz, 1996.
- Oppenheim (L): International law, Eight David Edition, Vol 1, New York 1955.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.
- Patrick Daillier- Alain Pellet ,Droit international public , 5eme Edition Paris 1996
- Pierre Marie. DUPUY, Les grands textes de droit international public, 4ème éd., Dalloz, Paris, 2004.
- Piere Marie Dupuy, La responsabilité international des états pour les dommages causes par les activités technologiques et industrielles ,Paris,1978.
- S.Oda ,The law of the sea in our time -1,New développements,(1) 1966-1975 Sijthoff, Leyden -1977.
- Sonia Zaid,Prichard, Oil pollution ,Croom Helm,london,1987.
- Yvonne Lambert-Faivre, Risques et assurance des entreprise ,3ème édition,Dalloz Paris, 1991.

2/المقالات :

- A. F. Bessemer Clark, The U.S. Oil Pollution Act of 1990 ,Lloyd's maritime and comercial law, Quarterly ,Review is produced by The Berkeley Electronic Press,1991 .
- Andrassy ,J, les relation international de voisinage , RCADI - Cours de l'Académie de Droit International de La Haye(RCADI) V.79.1951.
- Antonio .J R odriguez end Paul A.C Jaffe, The oil pollution Act of 1990 Volume 15, Tulane maritime law journal 1990.
- Basdevant.J, Règles générales du droit de la paix, R.C.A.D.I, TOME8 5,1936.
- Boisson Phillipe ,Dans le Monde diplomatique de décembre Des sociétés sacrifiées aux désordres économiques ,Article publier décembre 1993 ,le monde.
- Boisson(Philippe): "La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dmmages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses." DMF n°565 ,Novembre,1996
- Boyle, Alan E. "Marine pollution under the Law of the Sea Convention " American Journal of International Law. The American Journal of International Law, Vol. 79, No. 2 Published By: Cambridge University Press (Apr., 1985)
- Bruce B. Weyhrauch, Oil Spill Litigation: Private Party Lawsuits and Limitations, Volume XXVII No. 2 Land and Water Review ,1992.
- C. HUGLO : La qualité pour agir de la victime d'un dommage de pollution JCP, éd, E., 1999.
- Claude.Douay ,Le droit de la mer et la préservation du milieu marin, RGDIP Tome 84 , 1980.
- David P. Berschauer, Oil and water don't mix : Federal private causes of actions for oil spill damages, Volume 20 Southwestern University Law, Review 1991 .
- DUPUY Pierre-Marie, Où en est le droit international de l'environnement à la fin du siècle ?, Revue générale de droit international public, la Société française de droit international, France, N° 04, 1997.
- DU PONTAVICE EMMANUEL, Les pavillons de complaisances, Revue du droit maritime français, N°345, éd. société du journal de la marine marchande, Paris, 1977.

- Gilles J. Martin, Réflexion sur la définition du dommage à l'environnement: le dommage écologique "pur", collection de laboratoire de théorie juridique volume 7, presse universitaire France, 1995.
- Günther Handl and, Kristoffer Svendsen , Managing the risk of offshore oil and gas accidents international legal dimension, Published by Edward Elgar Publishing,U.S.A, 2019 .
- J. BIGOT , L'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance in, indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE, 1981.
- Jeff B. Curtis, Vessel-Source Oil Pollution and MARPOL 73/78: An International Success Story?, 15 ENVTL. L. 679, 692 (1985).
- Krueger Robert .B ,International and national regulation of pollution from off shore oil production in San Diegol, Rev 7, 1970.
- Lévy ,Jean Pierre,La prévention et le contrôle de la pollution des mers, La Troisième Conférence sur le droit de la mer ,A.F.D.I XVII,1971.
- Lawrence I Kiern , The oil pollution act of 1990 and the national pollution fund center, Volume 25,NO .4, Journal of Maritime Law and commerce 1994.
- L. LUCCHINI - "Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers" - Journal du Droit International. no: 4 1974 .
- M. DESPAX, La défense juridique de l'environnement, Réflexions à propos de quelques décisions de jurisprudence concernant la pollution de l'eau et de l'atmosphère : J.C.P G, I, n° 11.1970.
- Michael J. Uda, The Oil Pollution Act of 1990: Is There a Bright Future Beyond Valdez? Volume 10 Environmental Law Journal ,1991
- Pierre Le Hir, La pollution chimique gagne les abysses, article Publié le 13 février 2017, Le monde.
- R. Ago <<2 éme rapport sur la responsabilité des états >>in Ann CDI vol 11.1970.
- Salviol (G), Les règles générales de paix recueil des cours, dans le Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye , vol, 1933.

- Shaw (W.Douglass), And Marta Wlodarz: Ecosystems, Ecological Restoration and Economics, Texas A&M University, February, 2012.
- THOMPSON DALE B, Valuing the environment, Court s struggles with natural resource damage, Published in Environmental Law, Volume 32, 2002.
- Tullio Treves, La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international, AFDI(Annuaire Francais du droit international) Volume 24, Numéro1, 1978
- STOPIA 2006 and TOPIA 2006 – review and amendments for 2017, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited 17 February 2017.
- V.M. Raugel "Le plateau continental dans la convention de 1982 sur le droit de la mer "RCADI,1985.

3/ الرسائل الجامعية:

- A. RAINAUD: Le droit des risques industriels, à la recherche d'une branche du droit, thèse, Nice, 1993.
- Azziz Abed Hadi, l'action juridique internationale contre la pollution atmosphérique, Doctorat soutenue de l'université de Lyon ,France ,1981
 - Anne Bado-Nilles , Effets De Pollutions Par Hydrocarbures Sur les capacités de défense d'organismes marins, Thèse soutenue pour l'obtention du grade de Docteur , Spécialité : Sciences de l'environnement et le développement durable L'université de LA ROCHELLE,2008.
- Dhimni Nassef, Droit de passage inoffensif, Thèse pour l'obtention du doctorat d'etat en droit ,Faculté de sciences économiques et de gestion Université de Rouen 1989.
- Kiss (Ch) "L'abus de droit en droit international public" thèse1953,Paris.
- Lila Bouali. La protection de la mer méditerranée ,Thèse de doctorat contre la pollution - le système de Barcelone, Thèse de doctorat, Université de Pais 1- Panthéon- Sorbonne, 1980
- O, P. STEICHEN ; Les sites contaminés, de la police administrative au droit économique thèse, Nice, 1994.
- Palvic (f)et autres, La réparation du dommage écologique ,Mémoire soutenue en (DEA) paris,1988. droit international

- Patrick Simon, La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures, Thèse 1976, Paris.
- ROUX Jean- Marc, Les pavillons de complaisance, thèse soutenue pour l'obtention du doctorat en droit ,1959, Paris.

4/الملتقيات:

- E.Franckx, Evolution récentes du droit de la mer dans ses relations avec l'environnement, colloque "L'actualité du droit de l' environnement "Buylant Bruxelles 1995 .
- HABIB SLIM, Les pavillons de complaisance, in Le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pedone, 2008
- Molin j.y La pollution des mers au regard du droit international <La protection de l'environnement en droit international> ,Colloque de l'académie de droit international. Sijgoff Leiden.1975 .
- Vignes Daniel ,Le navire et les utilisations pacifiques de la mer :La juridiction de L'état du port et la navire en droit international "Le navire en droit international "Colloque de TOULON ,Pedone ,PARIS,1991-1992.

5/النصوص الدولية والداخلية:

- OMI:Convention international de 1990 sur la préparation ,la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Londres,1991.
- Oil Pollution Act of 1990

6/تقارير الأمم المتحدة:

- UN.Economic and social council, E/4073 Jun.10,1965
- ENPE :United nation environnement programme,brief,no5,1991.
- Rapport de l' Organisation mondial de la sante :La sante et l'environnement en développement durable ,Genève,1997.

7/تقارير المنظمات الدولية وصناديق التعويض:

- Problèmes posés par L'imputation des Frais d'assistance et/ou de remorque des pétroliers en difficulté, dans la lutte contre les marées noires- Aspects économique, OCDE, 1982.
- REPPORT OF: Spill Liability Trust Fund (OSLTF)1986.
- Rapport annuel de 2000: Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)
- Rapport Annuel de 1991 : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- Rapport Annuel de 2012: Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Royaume-Uni .
- Rapport collectif rédige, Institut scientifique et technique des pêches maritimes, CONTRAT CEE/ISTPM: BG/82/614(629)
- La commission des communauté européennes :Législations communautaires en matière d'environnement." Organisation supranationale"1975.
- l 'Annuaire de l'institut de droit international 1969.
- FIPOL: rapport annuel de 1985 .
- FIPOL: rapport annuel de 1989
- Rapport Annuel de 2005: Fonds internationaux d'indemnisation pour les - dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

الفهرس

الفهرس:

رقم الصفحة	العنوان
2	المقدمة
13	الباب الأول: القواعد العامة للتلوث الناتج عن الزيت النفطي والجهود الدولية للحد من ذلك.
14	الفصل الأول: التلوث الناتج عن الزيت النفطي وآليات مكافحته.
15	المبحث الأول: مفهوم ضرر التلوث ونطاقه
16	المطلب الأول: مفهوم التلوث
16	الفرع الأول: تعريف ضرر التلوث
21	الفرع الثاني: صور الضرر
25	المطلب الثاني: النطاق الجغرافي للضرر والمبادئ التي تحكم مكافحة التلوث
26	الفرع الأول: ضرر التلوث بين البحر الاقليمي وأعالي البحار
33	الفرع الثاني: المبادئ التي تحكم مكافحة التلوث
42	المبحث الثاني: التلوث النفطي وآثاره على البيئة و آليات مكافحته
43	المطلب الأول: التلوث النفطي ومصادره
43	الفرع الأول: مفهوم التلوث بالنفط
48	الفرع الثاني: مصادر التلوث النفطي
58	المطلب الثاني: مخاطر وآثار التلوث النفطي على البيئة البحرية وآليات مكافحته
59	الفرع الأول: مخاطر وآثار التلوث بالزيت النفطي على البيئة البحرية
67	الفرع الثاني: آليات مكافحة التلوث بالزيت النفطي

75	الفصل الثاني: الجهود الدولية المكرسة لأجل احتواء خطر التلوث البحري بالزيت النفطي
76	المبحث الأول: اختصاصات الدولة الساحلية في المناطق البحرية للسيطرة على التلوث النفطي
77	المطلب الأول: سيطرة الدولة على التلوث ضمن حدود مياهها الوطنية
77	الفرع الأول: اختصاصات الدولة الساحلية
90	الفرع الثاني: سلطة دولة الميناء في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن.
95	المطلب الثاني: السيطرة على التلوث خارج حدود المياه الوطنية .
96	الفرع الأول: اختصاص دولة العلم لاحتواء التلوث الناجم عن السفن
105	الفرع الثاني: حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار .
116	المبحث الثاني: التعاون الدولي للحماية من التلوث بالنفط الصادر عن السفن وعن استغلال قيعان البحار والمحيطات
117	المطلب الأول: آليات التعاون الدولي في مجال الحماية من التلوث بالنفط الناجم عن السفن.
118	الفرع الأول: التعاون الدولي على المستوى الاقليمي
127	الفرع الثاني: تعزيز التعاون على المستوى العالمي
135	المطلب الثاني: السيطرة على التلوث الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات
137	الفرع الأول: النظام القانوني النافذ الذي يحكم التلوث الناجم عن استغلال قيعان البحار والمحيطات.
143	الفرع الثاني: الجهود الحديثة المبدولة بغية السيطرة على التلوث الناجم عن أخطار الاستغلال

149	خلاصة الباب الأول
150	الباب الثاني: المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي والوضع في النظام الأمريكي
152	الفصل الأول: أحكام المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية.
153	المبحث الأول: النظام القانون للمسؤولية الدولية.
154	المطلب الأول: المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث في ضوء المبادئ العامة للقانون الدولي
155	الفرع الأول: تطبيق القواعد العامة للمسؤولية الدولية للقانون الدولي على حالات التلوث البحري
161	الفرع الثاني: خصائص المسؤولية الدولية.
167	المطلب الثاني: عناصر المسؤولية الدولية
168	الفرع الأول: أن يشكل الفعل خطراً على البيئة البحرية
174	الفرع الثاني: وجود الضرر البيئي
179	الفرع الثالث: العلاقة السببية.
184	المبحث الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت النفطي وموانعها
185	المطلب الأول: أساس المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي
186	الفرع الأول: قيام المسؤولية على أساس نظرية الخطأ
193	الفرع الثاني: قيام المسؤولية على أساس نظرية المخاطر
202	الفرع الثالث: المسؤولية بدون ضرر
207	المطلب الثاني: موانع المسؤولية الدولية عن التلوث بالزيت النفطي

208	الفرع الأول: حالات الإعفاء وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982.
212	الفرع الثاني: موانع المسؤولية الدولية وفقا لاتفاقية بروكسل 1969 وبروتوكول 1992.
219	الفرع الثالث: الإعفاء من المسؤولية الدولية وفقا لقانون التلوث الأمريكي بالزيت 1990(O.P.A).
224	الفصل الثاني: الآثار العامة والخاصة عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت النفطي
225	المبحث الأول : نظام التعويض كآلية لجبر الضرر البيئي
226	المطلب الأول أشكال التعويض
227	الفرع الأول: التعويض العيني(إعادة الحال إلى ماكان عليه)
234	الفرع الثاني: الالتزام بالتعويض النقدي.
240	المطلب الثاني : دعوى التعويض عن الضرر البيئي.
241	الفرع الأول: الجهات المختصة في النظر في المنازعات البحرية
250	الفرع الثاني: شروط قبول دعوى التعويض
259	المبحث الثاني: الآثار المميزة لقيام المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط
260	المطلب الأول: وسائل ضمان التعويض المالي
261	الفرع الأول: صور التأمين عن الضرر البيئي الناتج عن النفط
269	الفرع الثاني: الصندوق الدولي للتعويض FIPOL
276	المطلب الثاني :أنظمة التأمين التكميلية الاختيارية و ضمان التعويض وفقا لقانون O.P.A الأمريكي

277	الفرع الأول: الصناديق التكميلية للتعويض
286	الفرع الثاني: الصندوق الأمريكي للتعويض
291	خلاصة الباب الثاني
293	الخاتمة
301	قائمة المصادر والمراجع
321	الفهرس

الملخصات:



باللغوية



بالانجليزية



بالفرنسية

المخلص:

أصبحت مشكلة تلوث البيئة البحرية واحدة من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه البشرية ذلك لأن البحار تغطي اغلب مساحة الكرة الأرضية وهي في اتصالها و تداخلها واختلاط مياهها تبدو وكأنها وحدة طبيعية؛ مما يجعل الأضرار المترتبة على تلوثها تمتد على كل جزء منها بصرف النظر عن النظام القانوني الذي يعمل على تقسيم مناطقها .

ويأتي النفط في مقدمة الملوثات التي تشكل خطورة كبيرة على البيئة البحرية، نتيجة لأعمال التنقيب و الاستخراج والتكرير والنقل والتي تنتهي أحيانا بكوارث حقيقية، بسبب العديد من الحوادث البحرية لبعض ناقلات النفط العملاقة . علاوة على ما تقذفه هذه الناقلات في البحر من مياه التوازن المختلطة بالنفط المتبقي بعد التفريغ.

ولكن الإشكال قد ينحصر في فعالية التشريع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية في الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من التلوث بالزيت النفطي؛ ووجود الاتفاقيات الدولية الخاصة في حالة ترتب المسؤولية الدولية وفشل الإجراءات الوقائية عندئذ؛ والتعويض عن الأضرار البيئية لإصلاح الضرر و إعادة توازن العناصر البيئية. وكذا عزوف بعض الدول الكبرى إلى الانضمام إلى أهم الاتفاقيات الدولية التي تحكم مجال المسؤولية الدولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت النفطي .

الكلمات الإفتتاحية: التلوث، البيئة البحرية، الحماية، الزيت النفطي، المسؤولية، التعويض.

ABSTRACT:

The problem of pollution of the marine environment has become one of the most important and dangerous problems facing mankind, because the seas cover most of the Earth's area and it is in its contact, overlapping and mixing of its waters as a natural unit, which makes the damages resulting from its pollution extend to every part of it regardless of the legal system that operates To divide their regions.

Oil is at the forefront of pollutants that pose a great danger to the marine environment as a result of exploration, extraction, refining, and transport activities, which sometimes end in real disasters due to many marine accidents of some giant oil tankers, in addition to what these tankers throw into the sea from the balance water mixed with the remaining oil after unloading.

However, the problem may be limited to the effectiveness of international legislation in the field of protecting the marine environment in preserving the safety of the marine environment from oil-oil pollution and the feasibility of international agreements related to this in the event that international responsibility arises and preventive measures fail then and compensation for environmental damage to repair the damage and rebalance the environmental elements. The reluctance of some major countries to join the most important international agreements that govern the field of international responsibility and compensation for damages resulting from oil oil pollution.

key words

Pollution, marine environment, protection oil, responsabilité, compensation.

Résumé:

Le problème de la pollution du milieu marin est devenu l'un des problèmes les plus importants et les plus dangereux auxquels l'humanité est confrontée, car les mers couvrent la majeure partie de la surface de la Terre et c'est dans son contact, le chevauchement et le mélange de ses eaux comme une unité naturelle, ce qui fait les dommages résultant de sa pollution s'étendent à chaque partie de celui-ci quel que soit le système juridique qui opère pour diviser leurs régions.

Le pétrole est à la pointe des polluants qui constituent un grand danger pour le milieu marin en raison des activités d'exploration, d'extraction, de raffinage et de transport, qui se terminent parfois par de véritables catastrophes en raison de nombreux accidents maritimes de certains pétroliers

géants, en plus des ce que ces pétroliers jettent à la mer à partir de l'eau d'équilibre mélangée avec le pétrole restant après le déchargement.

Cependant, le problème peut se limiter à l'efficacité de la législation internationale dans le domaine de la protection du milieu marin pour préserver la sécurité du milieu marin contre la pollution par les hydrocarbures et à la faisabilité d'accords internationaux y relatifs en cas de responsabilité internationale. et les mesures préventives échouent alors et la compensation des dommages environnementaux pour réparer les dommages et rééquilibrer les éléments environnementaux. La réticence de certains grands pays à adhérer aux accords internationaux les plus importants qui régissent le domaine de la responsabilité internationale et de l'indemnisation des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures.

mots clés:

Pollution, milieu marin, protection, pétrole, responsabilité, compensation.