

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة البليدة 2

كلية: الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون العام

المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في: القانون العام

تخصص: قانون دولي

إشراف الدكتورة

د/أخام مليكة

إعداد الطالبة:

غداوية حورية

السنة الجامعية: 2015/2014

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة البليدة 2

كلية: الحقوق والعلوم السياسية

قسم: القانون العام

المسؤولية الدولية المترتبة عن تلوث البيئة البحرية

أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في: القانون العام

تخصص: قانون دولي

إعداد الطالبة:

غداوية حورية

أمام اللجنة المشكلة من

رئيسا	جامعة لونيبي علي البليدة 2	أستاذ	بلقاسم أحمد
مشرفا ومقررا	جامعة لونيبي علي البليدة 2	أستاذة محاضرة (أ)	اخام مليكة
عضوا مناقشا	جامعة لونيبي علي البليدة 2	أستاذ محاضر (أ)	بو بكر مصطفى
عضوا مناقشا	جامعة الجزائر 1	أستاذ	بوغزالة ناصر
عضوا مناقشا	جامعة الجزائر 1	أستاذ	بومهدي بلقاسم
عضوا مناقشا	جامعة ابن خلدون تيارت	أستاذ محاضر (أ)	عليان بوزيان

السنة الجامعية: 2015/2014

الإهداء

إلى من تقدس ذكرهما في القرآن الكريم

إلى التي لم أجد كلمة توفي بحقها أمي حبيبتي

إلى الذي أحمل إسمه بكل إفتخار أبي حبيبي

رب إرحمهما كما ربياني صغيرة

إلى روح الجميلة الهادئة ابنة أخي نورهان

رب إجعلها طيرا من طيور جنانك

إلحكم أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع

شكر

الحمد والشكر لله على فضله ومنه، الذي يسر لي إنجاز هذا العمل المتواضع، والذي أتقدم من خلاله بأسمى وأرقى معاني الشكر والتقدير إلى أستاذتي المشرفة، الدكتورة اخام مليكة

على كل ما قدمته لي من نصائح علمية قيمة وعلى كل ما منحتني من جهد ووقت.

شكري موصول إلى أساتذتي أعضاء اللجنة. ومعلمي وأستاذي مشري محمد الذي علمني حروفي الفجائية.

وإليك شهيرة شكرا خاصا.

ملخص

إن فكرة المسؤولية تلعب دورا هاما ومؤثرا، في مجال التلوث البيئي بصفة عامة، والتلوث البحري بصفة خاصة، ذلك لما تحمله من فكرة الجزاء القانوني على الصعيد الدولي والوطني.

ولذلك لا يبدو غريبا أن العصر الذي نعيشه اليوم هو عصر المسؤولية والسبب في ذلك العلوم والتكنولوجيا التي أدت نتائجها إلى تغيرات في حياة الإنسان والطبيعة، هذا ما يحتم تدخل القانون لتأمين الحماية القانونية.

وتعد مشكلة الأضرار المترتبة عن تلوث البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة من المشكلات المعقدة والدقيقة والذي ساعد على تفاقم هذه المشكلة التقدم العلمي والتكنولوجي عندما تجاوز كل قوانين الطبيعة والأعراف القانونية، بسبب الاستهلاك المفرط واللاعقلاني للموارد الطبيعية، كما أن مشكلة التلوث البحري تحتفظ بطابع إقليمي ومحلي إلى كونها مشكلة عالمية، وهنا لا بد أن تقترن الحلول القانونية العالمية بالحلول الإقليمية والوطنية فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتضمن بخصائص معينة.

إلا أن المشاكل الحاصلة في إطار القانون الدولي، غالبا ما توصف بالشمولية والتعقيد منها في إطار القانون الوطني، فتعيين الجهة المختصة في تشريع قواعد ومعايير التلوث، تعد من المشاكل المعقدة التي يواجهها المجتمع الدولي حاليا، بجميع الدول الفقيرة والغنية.

ونظرات لهذا الطابع الخاص، فقد قمنا بإعداد دراسة قانونية متخصصة في مجال المسؤولية المترتبة عن الأضرار التي تلوث البيئة البحرية والتي نالت إهتمام الدول والمنظمات الدولية علماء البيئة، ما لم تتله مشكلة أخرى من مشكلات التلوث، ويرجع السبب في ذلك إلى أن

البحار ليست وسيلة للنقل والتنقل وإنما هي مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، زد على ذلك أنها المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الإنسان، بحيث أن كافة ملوثات البيئة التي تتطلق في الهواء والأرض ينتهي بها الأمر في البحار والمحيطات.

لذلك فقد قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى بابين رئيسيين تسبقهما مقدمة مخصصة للتعريف بالموضوع والإطار المنهجي، خصصا الباب الأول إلى مضمون والأساس المسؤولية الدولية للدول والذي عرضناه في فصلين متتابعين - نبين من خلالهما الاجتهادات الفقهية المعاصر لتحديد الأساس القانوني للمسؤولية الدولية للدول، وإدراك المسؤولية الدولية لا بد من تحديد النظريات التي استند إليها لإقامة المسؤولية الدولية.

وكذا خصائص المسؤولية الدولية للدول في إطار البيئة البحرية، وكذا آثار هذه المسؤولية، حيث تبين أن التزامات الدول في مجال حماية البيئة البحرية هي التزامات مقيدة بمعايير وقواعد دولية، ثم تعرضنا في الباب الثاني لموضوع جوهري من أركان البحث، والذي يعالج الممارسات الاتفاقية الدولية للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، والذي قسمناه إلى فصلين عالجا من هلالهما آليتين إثنين لحل مشكلة التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية - فبينما في الآلية الأولى - وهي آلية المسؤولية الفردية للتعويض عن أضرار التلوث البحري- تعترضها عدة صعوبات من الناحية المادية والقانونية في وجه المتضررين، بالإضافة إلى كيفية تقدير الأضرار وكذلك المعايير التي يجب اعتمادها.

ثم أوضحنا في الفصل الثالث من هذا الباب أن القانون الاتفاقي الدولي أنشأ آلية جماعية لتعويض ضحايا أضرار التلوث البحري، وفيه نوضح أن المشرع الدولي سعى إلى توسيع مخاطر التلوث بين الصناعة الفلاحية، والصناعة البترولية وفي نفس الوقت تعويض المضررين.

ثم أنهينا هذه الدراسة بخاتمة اشتملت على نتائج البحث وتوصيات في مجال التدخل القانوني لمواجهة التلوث البحري، ومحاولة بيان جوانب نظام متكامل لمواجهة مشكلة التلوث الذي تتعرض له البحار والمحيطات، والحماية منه ثم توقيع الجزاءات القانونية عن المسؤولية الناشئة عنه. نقوم بعرض أهمها:

- أن يلجأ المشرع الدولي إلى إبرام اتفاقية شاملة لسد كل الثغرات التي توجد في هذا المجال من القانون الدولي، هذه الاتفاقية تحذو حذو القانون الفدرالي الأمريكي لسنة (1990 - OPA) لأن هذا الأخير تلا في كل الثغرات والمشاكل القانونية المتعلقة بالحدود البحرية في نظام الاتفاقيات الدولية.

- من ناحية أخرى يجب على جميع الدول وضع إجراءات لتقييم الآثار البيئية، بوضع آلية لمراقبة الأنشطة الخطرة التي من شأنها أن تلحق أضراراً عابرة للحدود تمس بيئة دولة، بالإضافة إلى إجراءات التشاور المسبق.

- لا بد من تبني إلزامية التأمين عن طريق إنشاء صناديق تأمين دولية يمولها مستغلي الأنشطة الضارة والخطرة لتعويض المتضررين، جراء تلوث البيئة البحرية، إذا لم يعرف مصدر التلوث وكذا في حالة عجز المتسبب في الضرر البيئي عن دفع تعويض الضرر الذي سببه.

قائمة المحتويات

الإهداء

الشكر

ملخص

قائمة المحتويات

16 مقدمة

الباب الأول: أسس المسؤولية الدولية للدول

30 1. أسس المسؤولية الدولية للدول

الفصل الأول: الإجتهاادات الفقهية المعاصرة لتحديد مسؤولية الدول للأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية

33 1.1. الإجتهاادات الفقهية لتحديد مسؤولية الدول للأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية.

35 1.1.1. مفهوم البيئة البحرية ونطاقها الجغرافي

36 1.1.1.1. تعريف البيئة البحرية وأهميتها

37 1.1.1.1.1. تعريف البحر

37 2.1.1.1.1. أهمية البيئة البحرية

39 2.1.1.1. تحديد النطاق الجغرافي للبيئة البحرية

40 1.2.1.1.1. النظام القانوني للمجالات الخاضعة للسيادة للدولة الساحلية

40 1.1.2.1.1.1. المياه الداخلية

41 2.1.2.1.1.1. البحر الإقليمي

42 2.2.1.1.1. النظام القانوني للمجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

42 1.2.2.1.1.1. المنطقة المجاورة أو المتاخمة

43	2.2.2.1.1.1. المنطقة الاقتصادية الخالصة
45	3.2.2.1.1.1. الإمتداد القاري (الجرف القاري)
46	4.2.2.1.1. أعالي البحار
47	2.1.1. فكرة العمل غير المشروع دوليل لقيام المسؤولية الدولية كأساس لقيام المسؤولية الدولية
48	1.2.1.1. المقصود بالمسؤولية الدولية
49	2.2.1.1. العمل الدولي غير المشروع الدولي
50	1.2.2.1.1. فكرة العمل غير المشروع في فقه القانون الدولي
51	2.2.2.1.1. نظرية الفعل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية
54	3.2.1.1. إسناد الفعل إلى الدولة في الممارسات الإتفاقية الخاصة وكذا إتفاقية قانون البحار 1982
54	1.3.2.1.1. الإتفاقيات الدولية الخاصة بمعالجة التعويض عن أضرار التلوث الذي النابع عن السفن
60	2.3.2.1.1. إكتفاء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتكريس الممارسة الدولية
64	4.2.1.1. عنصر الضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية
67	3.1.1. مبدأ نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية
68	1.3.1.1. فكرة المسؤولية المطلقة (نظرية المخاطر)
68	1.1.3.1.1. نظرية المسؤولية المطلقة في الإجتهادات الفقهية
69	2.1.3.1.1. أساس نظرية المخاطر
71	3.1.3.1.1. الحجج التي يستند إليها أنصار نظرية المخاطر
74	2.3.1.1. نظرية المخاطر في إقامة المسؤولية المترتبة عن الأضرار البحرية
74	1.2.3.1.1. تبني نظرية المخاطر
76	2.2.3.1.1. توظيف نظرية المخاطر على التلوث البحري
85	3.3.1.1. قصور نظرية المخاطر كأساس للتعويض عن أضرار البيئة البحرية
86	1.3.3.1.1. أسباب غياب نص إتفاقي للمسؤولية الموضوعية للدول
87	2.3.3.1.1. مشكل إسناد الأضرار البحرية
92	4.1.1. مبدأ إساءة إستعمال الحق ومبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية

93	1.4.1.1. مبدأ عدم إساءة إستعمال الحق كأساس لقيام المسؤولية الدولية
93	1.1.4.1.1. نشأة مبدأ عدم إساءة إستعمال الحق
95	2.1.4.1.1. الطبيعة القانونية لمبدأ التعسف في إستعمال الحق كأساس للمسؤولية الدولية
96	2.4.1.1. مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية
96	1.2.4.1.1. المقصود بمبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية
98	2.2.4.1.1. مبدأ حسن الجوار في فقه القانون الدولي
99	3.4.1.1. مدى ملائمة مبدأ وعدم التعسف بإستعمال ومبدأ حسن الجوار
101	1.3.4.1.1. مدى ملائمة مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية المترتبة عن التلوث البحري
105	2.3.4.1.1. مدى ملائمة مبدأ عدم التعسف في إستعمال الحق كأساس للمسؤولية الدولية المترتبة عن التلوث البحري
108	خاتمة الفصل
	الفصل الثاني : خصائص المسؤولية الدولية للدول وأثارها
112	2.1. خصائص المسؤولية الدولية البحرية للدول وأثارها
112	1.2.1. معيار المسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة دولياً
114	1.1.2.1. تطور النظام القانوني الدولي في ميدان البيئة البحرية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
114	1.1.1.2.1. التمهيد لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار
116	2.1.1.2.1. الأحكام الواردة في إتفاقية مونتيجوي 1982
119	2.1.2.1. الجهود التنظيمية للمنظمة البحرية الدولية
120	1.2.1.2.1. القواعد الدولية المتعلقة بالجانب الوقائي
124	2.2.1.2.1. أثار الإلتزامات الدولية على نظام المسؤولية للدول في هذا الميدان
127	2.2.1. عوائق تطبيق المسؤولية الدولية للدول
128	1.2.2.1. حالات التلوث البحري العابر للحدود
128	1.1.2.2.1. فكرة التراث المشترك للإنسانية
131	2.1.2.2.1. موقف الفقه المتعلق بالنيابة في تحريك دعوى المسؤولية لصالح الإنسانية

133	2.2.2.1. صعوبة تكريس مبدأ المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الناتج عن الملاحة البحرية
134	1.2.2.2.1. عزوف الدول عن إستعمال آلية المسؤولية الدولية للتعويض عن الأضرار
136	2.2.2.2.1. صعوبة إثبات العلاقة السببية
137	3.2.1. أثار المسؤولية الدولية
139	1.3.2.1. وقف الفعل غير المشروع دوليا
139	1.1.3.2.1. التمييز بين وقف الفعل غير المشروع والتعويض العيني
140	2.1.3.2.1. الطبيعة الإستمرارية للفعل غير مشروع دوليا
142	2.3.2.1. إصلاح الضرر
143	1.2.3.2.1. إعادة الحال إلى ما كان عليه
145	2.2.3.2.1. التعويض
149	3.2.3.2.1. الترضية
152	خاتمة الفصل
	الباب الثاني: آليات الاتفاقيات الدولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية
155	2. آليات الاتفاقيات الدولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية
	الفصل الثالث : المسؤولية الفردية آلية للتعويض عن أضرار التلوث البحري
160	3.2. المسؤولية الفردية آلية للتعويض عن أضرار التلوث البحري
162	1.3.2. عناصر المسؤولية المدنية في المجال البحري
162	1.1.3.2. السفينة عنصر من عناصر قيام المسؤولية
164	1.1.1.3.2. المفهوم الضيق للسفينة
166	2.1.1.3.2. المفهوم الواسع للسفينة
168	2.1.3.2. المحروقات عنصر من عناصر قيام المسؤولية
169	1.2.1.3.2. أنواع المحروقات في إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي
170	2.2.1.3.2. أنواع المحروقات في بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969
171	3.2.1.3.2. أنواع المحروقات في إتفاقنوفالوب وملحقة
171	3.1.3.2. الواقعة المسببة للتلوث عنصر من عناصر قيام المسؤولية

172	1.3.1.3.2. المفهوم الضيق للواقعة المسببة للتلوث في اتفاقية 1969
173	1.3.1.3.2. المفهوم الواسع للواقعة المسببة للتلوث في برونوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969
174	2.3.2. ضرر التلوث (الضرر البيئي)
174	1.2.3.2. مفهوم ضرر التلوث و عناصره القابلة للتعويض
175	1.1.2.3.2. غموض مفهوم ضرر التلوث في إتفاقية 1969
175	2.1.2.3.2. المفهوم المفسر لضرر التلوث
177	2.2.3.2. عناصر الضرر البيئي القابلة للتعويض
177	1.2.2.3.2. أضرار التلوث المؤكدة والمباشرة
178	2.2.2.3.2. تكاليف التدابير الوقائية
180	3.2.2.3.2. فوات الكسب
182	4.2.2.3.2. الضرر البيئي
185	خاتمة الفصل
	الفصل الرابع : النظام القانوني للمسؤولية عن التلوث البحري
188	4.2. النظام القانوني للمسؤولية عن التلوث البحري
189	1.4.2. المسؤول عن التلوث
189	1.1.4.2. الشخص المعني بالمسؤولية
189	1.1.1.4.2. النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية المتعلقة بالأضرار النووية
190	2.1.1.4.2. النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية المتعلقة بالتلوث النفطي والكيماوي
193	2.1.4.2. تركيز المسؤولية (مفهوم التبعية)
193	1.2.1.4.2. مبدأ تركيز المسؤولية
194	2.2.1.4.2. تركيز المسؤولية في النصوص الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية
195	2.4.2. أساس وطبيعة المسؤولية المدنية في النصوص الإتفاقية لدولية
195	1.2.4.2. طبيعة المسؤولية عن التلوث
196	1.1.2.4.2. المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ

197	2.1.2.4.2. المسؤولية القائمة على فكرة الضرر
199	2.2.4.2. حالات الإعفاء من المسؤولية
199	1.2.2.4.2. أعمال الحرب
200	2.2.2.4.2. الظاهرة الطبيعية
201	3.2.2.4.2. الفعل العمدي للغير
204	خاتمة الفصل
	الفصل الخامس : آلية التحمل الجماعي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري
207	5.2. آلية التحمل الجماعي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري
208	1.5.2. الضمان الناشئ عن المسؤولية.
209	1.1.5.2. المسؤولية المحدودة لمالك السفينة في مجال التلوث
210	1.1.1.5.2. أسس تحديد المسؤولية
215	2.1.1.5.2. الاستفادة من تحديد المسؤولية
217	2.1.5.2. مسؤولية مالك السفينة في الاتفاقية الدولية عن نقل المواد الخطيرة والضرارة والاتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بوقود السفن
218	1.2.1.5.2. أحكام الاتفاقية (1996) فيما يتعلق بمسؤولية مالك السفينة
220	2.2.1.5.2. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن لسنة 2001
223	3.1.5.2. ضمان المسؤولية المحدودة
224	1.3.1.5.2. صندوق التحديد لمسؤولية مالك السفينة
227	2.3.1.5.2. ضرورة التأمين الإلزامي
230	2.5.2. الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث، ضمان مستقل عن المسؤولية
231	1.2.5.2. مناقشات حدود التعويض بين الصناعة البترولية والصناعة الملاحية في كيفية الوصول إلى إبرام الاتفاقية
234	2.2.5.2. إقرار مبدأ الملوث يدفع في أداء الصندوق و كذا بعض النصوص الاتفاقية
238	3.5.2. الصندوق الدولي للتعويض منظمة دولية

239	1.3.5.2. النظام الإداري للصندوق
240	1.1.3.5.2. نمط إدارة الصندوق (البنية التنظيمية)
241	2.1.3.5.2. تمويل الصندوق الدولي للتعويض مقارنا (بصندوق كريتال)
245	2.3.5.2. النظام الإداري للصندوق بعد تعديله ببروتوكول 1992
245	1.2.3.5.2. البنية التنظيمية
246	2.2.3.5.2. تمويل الصندوق
247	3.2.3.5.2. إلزام الدول بتعويض الصندوق
249	4.5.2. أداء التعويضات بواسطة الصندوق
249	1.4.5.2. شروط تدخل تدخل الصندوق
249	1.1.4.5.2. شروط التدخل بخصوص مفهوم السفينة
251	2.1.4.5.2. شروط التدخل بخصوص نوعية الزيوت
252	2.4.5.2. السبل المغولة لضحايا التلوث تجاه الصندوقين
253	1.2.4.5.2. التسوية الودية.
256	2.2.4.5.2. التسوية القضائية
259	3.2.4.5.2. خاصة طابع عبر وطني لصندوق (1971-1996)
260	3.4.5.2. تطبيقات عن واقع التلوث البحري
261	1.3.4.5.2. قضية مضيق كورفو سنة 1949
262	2.3.4.5.2. دعوى أستراليا و نيوزلندا ضد فرنسا
264	3.3.4.5.2. قضية مصنع MOX 2001
266	4.3.4.5.2. قضية التسرب في خليج المكسيك 2010

268	خاتمة الفصل
270	الخاتمة
278	قائمة المراجع
295	Résumé

مقدمة

البيئة من الموضوعات المشتركة بين ساكني هذا الكوكب، فلا يستطيع أحد أن يقول أنني ألوث الجزء المملوك لي وليس لأحد دخل بهذا¹، فالتلوث سواء كان أرضي أو مائي أو هوائي، لا ينحصر أثره في المكان الذي حدث فيه، بل ينتشر، ومن ثم فمن حق الجميع المحافظة عليه. ويعد السلوك الإنساني أحد العوامل الهامة المؤثرة على البيئة سواء بتلويثها أو الحفاظ عليها².

لقد أصبحت البيئة³، محل إهتمام العلماء في مختلف المجالات في الآونة المعاصرة، ولم يولد هذا الإهتمام من فراغ بل جاء نتيجة طبيعية لما تمثله البيئة من أهمية قصوى . وقد إتفق الرأي بخصوص عناصر البيئة المقصودة في القانون والمحمية بنظامه، على أنها هي العناصر الطبيعية التي لا دخل للإنسان في وجودها، "كالبهار، التربة، النباتات..." والثروات

1 - د. عبير فرحات علي- حماية البيئة في ظل العولمة مع التطبيق على مصر - مجلة مصر المعاصرة العدد 487 أبريل 2007، السنة السابعة والتسعون، ص 235.

2 - د. أمين مصطفى محمد- الحماية الإجرائية للبيئة- دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2010.

3 - إتخذت مفردة البيئة مفهوم قانوني في ظل المناخ الإقتصادي والعلمي الذي ساد العالم- حيث أصبحت البيئة قيمة جديدة ضمن قيم المجتمع التي يسعى القانون للحفاظ عليها وحمايتها من كل فعل يشكل أضرار بها وكان ينبغي أن يعترف لها بمضمون عام يمثلها كقيمة يسعى النظام القانوني للحفاظ عليها وأنها= ليست قيمة بسيطة، مثل حماية الملكية الخاصة أو العامة راجع، د. سحر حافظ- الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة- الدار العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى مصر، 1995 5 9 39 وما بعدها.

وفي هذا السياق جاء تعريف المشرع الجزائري للبيئة كالتالي :

"تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية، كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنباتات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي أشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية" المادة 04 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 2003/7/19 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية رقم 43 الصادرة بتاريخ 2003/07/20 ص 11 وقد عيب على هذا التعريف من ناحية الصياغة أنه تعريف غير دقيق وغير واضح.

المتجددة وغير المتجددة، وعنصر مستحدث الذي وضعه الإنسان لينظم حياته في الطبيعة، وبالتالي هناك عنصران أساسيان في تعريف البيئة المحمية بالقانون، فهناك العناصر الطبيعية والمشيدة، وبالتالي فإن هذا المضمون المزدوج للبيئة يوسع من المفهوم القانوني.

وإذا سلمنا بذلك واعتبرت حماية البيئة قيمة من قيم المجتمع التي يسعى النظام القانوني لتأكيدھا، فإنه يتعين على المشرع إدراك أن هذه القيمة هي قيمة مركبة.

إن فالبيئة قيمة مركبة الصفات وليست كأية قيمة بسيطة يتدخل النظام القانوني لتأكيدھا وحمايتها. ففي الحفاظ عليها حماية لمكونات الحياة الضرورية لبقاء الجنس البشري، وكافة المخلوقات الأخرى¹.

هذه الأهمية لم يدركها الإنسان عندما تجاوز كل قوانين الطبيعة والأعراف القانونية والمقاصد الدينية²، بسبب إستهلاكه المفرط للموارد الطبيعية بإعتماد التكنولوجيا الحديثة والتطور الصناعي، مما أدى إلى إنتشار الفضلات الكيماوية والنووية الناتجة عن ذلك فظاهرة تفكير طبقة الأزون، وارتفاع حرارة الكرة الأرضية، وإنخفاض طبقة المياه الجوفية وارتفاع درجة حموضة التربة، وتلوث الهواء، وتغير نوعية مياه المحيطات، وإنخفاض مستوى البحر، وإنخفاض مادة الأكسجين فيه، بسبب تغير المكونات الأساسية للمنظومة البيئية، هذه جملة الأضرار البيئية التي أصبحت الآن الوباء الذي إنتشر في الأ هواء، والماء.

لكن الضرر الذي أصاب البحار والمحيطات، هو أخطر هذه الأضرار جميعها بل يمكن إعتباره المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الإنسان الآن، بحيث أن كافة ملوثات

1 - د. محمد إبراهيم محمود الشافعي- السياسة البيئة وتأثيرها على الوضع التنافسي للصادرات الصناعية المصرية- مجلة العلوم القانونية والإقتصادية- العدد الثاني السنة السادسة والأربعون سنة 2004 4 245 0.

2 - د. عبد الرزاق مقري- مشكلات التنمية والبيئة والعلاقات الدولية، الطبعة الأولى دار الخلدونية- - 2008 ص 5.

البيئة التي تنطلق في الهواء وعلى الأرض، ينتهي بها الأمر إلى المحيطات التي ظلت منذ القدم المستودع العام لجميع النفايات التي خلفتها الحضارة الإنسانية.

فقد ينشأ هذا الضرر جراء أنشطة تجري في البر وفي الجو أو من خلاله، أوفي قاع البحار. وإلى وقت قريب كان الإنسان يعتبر البحار والمحيطات مكانا طبيعيا للتخلص من كل أنواع فضلاته، معتقدا بقدرتها غير المحدودة على التنظيف الذاتي.

غير أن البحوث العلمية أثبتت أن استخدام البحار والمحيطات لأغراض معينة، كاستخدامها لأغراض النقل، وإستخراج الموارد المعدنية من قيعانها يعرض بيئتها للخطر.

وفي الواقع فقد تعددت مصادر التلوث البحري، بتعدد الأنشطة الإنسانية، غير أنه يظل أبرز مصدر لتلويث البيئة البحرية، والأكثر إنتشارا، هو إستعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن، وهذا ما حصل فعلا، إثر وقوع بعض حوادث التلوث الكارثية كإنفجار ناقلة النفط الليبيرية (Torrey canyon) وناقلة (Amoco cadiz) وحوادث التصادم أو الإرتطام (Abordage) بين سفينتين بحريتين أكثر أو بين سفينة بحرية واحدة وغيرها من مراكب الملاحه¹، لسبب الأحوال الجوية أو سبب خاطئ في الإرشاد، أو جراء عطب لحق السفينة وهو خطر بحري كثير الوقوع، لاسيما بعد أن زاد عدد السفن التي تجوب البحار وتضاعف سرعتها فتتجم عنه أضرار جسيمة للأموال والأشخاص².

وقد تتسبب هذه الحوادث في تسرب المواد المشعة والكيماوية والنفطية.

1 - د. محمد ماجد محمود أحمد- المسؤولية عن التصادم البحري القانون الدولي الخاص- رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1990 9 0 206.

2 - د. مصطفى كمال طه- القانون البحري- دار المطبوعات الجامعية- الإسكندرية 2006 6 0 402.

وهناك نوع آخر من التلوث البحري الناتج عن السفن، أخطر وأكثر فتكا بالوسط البحري، ونقصد به التلوث الناجم عن⁽¹⁾ توفر القصد في صب مخلفات صهاريج نقل السلعة، وهو عملية تقنية تتم على متن السفن التجارية، وتعد عملية إلزامية لتأمين السير الحسن لهذه السفن أثناء إبحارها.

فهذه العملية تتمثل في صب للمواد البترولية الناتجة عن إستعمال المحركات، وكذلك الزيوت القادمة من قعر غرفة المحركات إضافة إلى الزيوت الأخرى، التي تكون ذات درجة لزوجة عالية (كالطمي) وكذلك تتضمن هذه العملية صب مياه الصابورة المتعلقة بسفن ناقلات البترول، الناتجة عن عملية غسل الصهاريج التي يتم تفريغها عند ملئ صهاريج السفن بالبترول وملؤها عندما تكون صهاريج السفن فارغة للحفاظ على توازن وإستقرار السفن في البحر، حيث يتحتم عليها الحفاظ على مستوى مقبول للملاحة بصورة آمنة².

فهذا التسرب لهذه المواد من السفن وما أحدثته من تلوث البيئة البحرية، خاصة حوادث ناقلات النفط كـ (Exyon valdez) و (ERIKA) فقد تعلق هذه الأسماء بمعاني مصطلح (البقع

1 - المفهوم الإصطلاحي للتلوث : تضمنت إحدى وثائق مؤتمر استوكهولم تعريفا بسيطا للتلوث مفاده: "تؤدي النشاطات الإنسانية بطريقة حتمية إلى إضافة مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة على نحو يتزايد يوما بعد يوم، وحينما تؤدي إضافة تلك المواد أو تلك الطاقة إلى تعريض صحة الإنسان ورفاهيته وموارده للخطر، أو يحتمل أن تؤدي إلى ذلك مباشرة أو بطريقة غير مباشرة، فإننا نكون بصدد تلوث".

د. سحر حافظ مرجع سابق ص 90.

أما تعريف التلوث البحري فقد صاغته المادة 4/1 من إتفاقية قانون البحار أنه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية- بما في ذلك مصاب الأنهار- بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن يتجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالموارد الحية والحماية البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والإستخدامات المشروعة الأخرى للبحار وإفساد صلاحية مياه البحر للإستعمال والإقلال من وسائل المتعة".

2 - أ. رابحي عبد القادر- معالجة مياه الصابورة: واقع الموانئ الجزائرية حقائق وأفاق ملئقي حول دور الدولة في المحافظة على المحيط البحري، المدرسة العليا البحرية تمنفوست 2010 23.

(السوداء)، ما أدى إلى تغير جذري في نمط التوازن الإيكولوجي المتنوع للكائنات المائية والحياة البحرية بصورة خاصة، وكذا الأنشطة الاقتصادية المرتبطة به.

ولأن البحار تغطي 71% من المساحة الكلية لكوكبنا الأرض، وتقوم بدور كبير في بقاء الإنسان والحيوان والنبات.

فقد تنبأ علماء البيئة وخبرائها منذ الستينيات من القرن الماضي، بتلك الأخطار التي سوف تهدد البيئة وتلحق الأضرار الجسيمة بها¹ إنتهوا إلى وضع مختلف التوصيات، لمواجهة التلوث والحفاظ على سلامة البحار، كما كانت هذه الظاهرة موضوع عناية المنظمات الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية في كثير من البحار في العالم وما بحثنا هذا إلا جزءا صغيرا من تلك الإهتمامات التي تعالج هذه الظاهرة الخطيرة.

ونظرا لأن سيادة البحار تخضع في مناطقها الإقليمية لسيادة للدول، أما أعالي البحار فهي خارج نطاق التشريعات الداخلية للدول، لذلك فكان لابد من أن يحال الأمر إلى فقهاء القانون الدولي، لوضع القواعد والأنظمة الكفيلة بإقامة تعاون دولي يضمن حماية البحار من التلوث.

هناك فكرتان أساسيتان هما، فكرة سيادة الدولة التي تدعو إلى تقييد حركة السفن الأجنبية وحريتها، وفرض المزيد من القيود والقوانين الوطنية عليها من جهة، ومن جهة أخرى فكرة حماية مصالح المجتمع الدولي، التي تدعو إلى منح السفن المزيد من حرية الحركة والتنقل، والخضوع إلى قواعد دولية بعيدة عن التأثير الوطني للدول².

1 - د. علي سعيدان - حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري. الطبعة الأولى دار الخلدونية ، 09 0 8 2008.

2 - د. سعيد بن سليمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، 1994. ص04.

وحسب غلبة هاتين الفكرتين يطبق القانون الوطني أو القانون الدولي على نظام الملاحة في البحار، فكلما إقتربنا من الساحل زاد تأثير حكم القانون الوطني، وكلما إبتعدنا عن الساحل قل تأثير السيادة الوطنية، وزاد حكم القانون الدولي.

ولا نعني بالأنظمة القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، الفصل بين مختلف مصادر التلوث البحري، وإنما كون الإهتمام الدولي لحماية البيئة البحرية الناتج عن الملاحة يعد من أقدم وأهم مظاهر إنشغال المجتمع الدولي بحماية البيئة.

كما أن الكثير ممن تناول هذا الموضوع، يرى أن التلوث الصادر من السفن يظهر على رأس قائمة الأخطار التي تهدد البحار، وأن هذا النوع من التلوث، هو الذي يثير أكثر قضايا ذات الطابع الدولي، ويكون مصدر نزاع بين الدول.

حقيقة أن البحر، حظي بإهتمام المشتغلين بالتجارة الدولية من دول وأشخاص منذ القدم، وفي فترة لاحقة أصبح موضوع عناية علماء البحار وفقهاء القانون الدولي، من أجل وضع قواعد قانونية جديدة، تحل محل القواعد العرفية، التي كان يجري التعامل بها في البحار، فكان طبيعياً أن يتدخل القانون الدولي ليتجاوب مع هذه الإنشغالات بهدف تغيير هذه المظاهر السلبية وبالفعل، فقد تم إرساء قواعد قانونية لحماية الوسط البحري من هذه الظواهر، بصياغة أنظمة ومعايير دولية معقدة بالنظر لتعدد أبعاد ومشاكل وخطورة التلوث البحري، لكن بقيت هذه القواعد دائماً في إطار القانون الدولي.

كما أن مشكلة التلوث البحري تحتفظ بطابع إقليمي ومحلي بالإضافة إلى كونها مشكلة عالمية، وهنا لابد من أن تقترن الحلول القانونية العالمية بالحلول الإقليمية والوطنية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة، تجعل منها أكثر المناطق تأثراً بالملوثات وهذا ما عكسته المؤتمرات العالمية المتعلقة بالتلوث البحري حينما تولت وضع الحد الأدنى من المعايير

والقواعد الخاصة بالتلوث تاركة، التفاصيل للمعايير الإقليمية والوطنية، التي تستجيب لمشاكل التلوث الخاصة في المناطق الإقليمية.

غير أن المشاكل الحاصلة في إطار القانون الدولي، غالبا ما توصف بالشمولية والتعقيد منها في إطار القانون الوطني، فتعيين الجهة المختصة في تشريع قواعد ومعايير التلوث وتنفيذها، وإرساء الأحكام المتعلقة بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي يخلفها التلوث، تعد من المشاكل المعقدة، التي يواجهها المجتمع الدولي حاليا، بجميع الدول الفقيرة والغنية.

وفعلا فقد تمخض عن المجهودات الدولية، صياغة أنظمة ومعايير دولية متعددة بتعدد أبعاد مشاكل التلوث.

والمتفق عليه أن من ميزات البيئة وخاصة الوسط البحري، أنه لا يعرف الحدود المرسومة، وعليه إذا حدث مشكل بيئي داخل الحدود الوطنية أواخرها، فإن المسألة تتطلب حولا موحدة. وبالتالي فإن معالجة هذا النوع من القضايا، يقتضي تداخل متبادل بين القانون الدولي والقانون الداخلي، جاهلا ذلك الفصل التقليدي بين القانونين.

لهذا نجد أن هذه الدراسة جمعت بين القانون الدولي العام، في شروط قيام المسؤولية الدولية، لتحديد الشخص الدولي المسؤول، وعند غياب هذا الأخير، في معظم الكوارث الطبيعية، التي عرفها الوسط البحري إبتداء من كارثة (Torrey Canyon) وجب اللجوء إلى تحديد الشخص المسؤول في إطار القوانين الوطنية، ولكن وفق معايير دولية، بسبب طبيعة التلوث وبالتالي طبيعة الضرر، نحلها في الباب الثاني من هذه الدراسة.

ولأن البيئة وحدة متجانسة ومتكاملة، ومهددة بخطر التلوث، أصبحت الحاجة ملحة لتطوير قواعد القانون الدولي المتعلق بحماية البيئة والمحافظة عليها.

فنشأت مجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية والإتفاقية بين الدول للمحافظة على البيئة وحمايتها من التلوث¹، عرفت هذه القواعد بالقانون الدولي للبيئة. هدفه السيطرة على التلوث البيئي العابر للحدود الوطنية، وكذا إيجاد نظام قانوني لإصلاح الأضرار الناشئة عن التلوث. والمسؤولية الدولية هي الوسيلة القانونية لحماية البيئة الدولية من التلوث بحيث تطالب بإصلاح الضرر بعد وكذا إصلاحه، ورغم ذلك فإن الإتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الشأن لم تضع قواعد متعلقة بالمسؤولية الدولية للإنتهاكات التي تمس بحق الوسط البحري، سواء الإتفاقيات الأولى التي وصفت بالجيل الأول عند بعض الباحثين، أو تلك التي وصفت بالجيل الثاني، أو إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي إهتمت أكثر مما سبقتها، بوضع تقنين كامل للقواعد المنظمة لإستعمال وإستغلال البحار.

بحيث نجحت في وضع تقنين كامل للقواعد المنظمة لإستعمال وإستغلال البحار، والتصديق عليها يعد نجاحا للقانون الدولي والنظام العالمي ككل .

بحيث لأول مرة ينظم بصورة مباشرة موضوع حيوي يهم كل الجنس البشري، أي موضوع يهتم بالإنسانية التي يجب أن تكون هي موضوع القاعدة القانونية الدولية².

تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (320) مادة تتوزع على سبعة عشر (17) قسما نظمت من خلالها كافة جوانب قانون البحار، وتعتبر المادة 235 المادة الوحيدة التي تعالج موضوع المسؤولية، إلا أنها أحالت الموضوع إلى القواعد العامة في القانون الدولي في فقرتها

1 - د. بدرية العوضي- النظام القانوني لمكافحة التسرب النفطي من حقل النورز في الخليج العربي، جمعية حماية البيئة الكويت 1983 3 9 3.

2 - Saad-eddine SEMMAR, les délimitations internationales de l'espace et la question des fonds marins, édition DAHLAB, p 118 et suite

الأولى¹ هذه الإحالة لم تف بالمطلوب، مقارنة بالكوارث التي تتعرض لها البحار والمحيطات، والتي عادة ورائها شخص ليس من أشخاص القانون الدولي العام، كما سنرى في هذه الدراسة.

تدور مشكلة هذا البحث، في محاولة الإجابة على عدد من المسائل القانونية المتعلقة "بالمسؤولية الدولية التي تقام عندما تتعرض البيئة البحرية للتلوث" والمبادئ المعتمدة في القانون الدولي التي يجب أن تستند إليها المسؤولية الدولية، كالخطأ والذي لم ندرجه في هذه الدراسة، كما فعل الكثير مما سبقونا في هذا الموضوع، وذلك للمنظور الجديد لمسؤولية الدول عن الضرر البيئي العابر للحدود بحيث أن كل الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار بما فيها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعرف فيها الإلتزامات الدولية تعريفا محددا، وذلك لإجتناّب وقوع الضرر البيئي العابر للحدود، بحيث تبين المتطلبات التي يجب على الدولة مراعاتها "كمواصفات بناء السفن، خاصة الناقلات البترولية، والمراقبة المستمرة للسفن لدى شركات المعاينة، ومنح رخص الإبحار من طرفها..."

والأساس الثاني الفعل غير المشروع دوليا الذي يقيم فكرة تقيم فكرة المسؤولية الدولية على عناصر ثلاثة وهي وقوع عمل غير مشروع دوليا منسوب إلى دولة وأن يترتب عن هذا العمل ضرر، ووفق هذه النظرية فإن خرق قاعدة قانونية دولية يترتب عنه مسؤولية شخص القانون الدولي الذي ينسب إليه هذا الخرق.

غير أن توظيف هذه النظرية يصدق في حالات نادرة إذا ما قورنت بحالات التلوث البحري الناتج عن ممارسة الدولة لحقوقها، أو سبب ما تقوم به من أنشطة مشروعة في البحار، لذا برزت الحاجة إلى المسؤولية الموضوعية.

1 - المادة 1/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 " الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

تكمن الإشكالية فيما يلي:

هل اكتفى "المشرع الدولي" في إقامة المسؤولية على الشخص الدولي المتسبب في إلحاق الضرر بالوسط البحري، مستندا إلى المبادئ المعتمدة في قواعد القانون الدولي العام.

أم لجأ إلى صياغة قواعد اتفاقية لتحديد المسؤولية ومخالفة مشاكل التعويض البحري؟

نحاول في هذه الدراسة تسليط الضوء على تحديد الشخص المسؤول في إطار قواعد القانون الدولي ومدى خصوصية الضرر البيئي، وكذا قواعد القانون الخاص، أي نقل معالجة هذه القضايا من مستوى العلاقات بين الدول إلى مستوى العلاقات بين الخواص، من خلال العلاقة المباشرة ما بين الملوث والمتضرر من التلوث، أي الانتقال من ميدان القانون الدولي العام حيث تتم تسوية المنازعات الدولية بالمعنى الدقيق، إلى ميدان القانون الخاص وهذا الانتقال طرح مشاكل عدة، لخصوصية التلوث العابر للحدود، أساسها إختلاف القوانين الوطنية، لهذا جاءت عدة إتفاقيات بقواعد خاصة وإستثنائية لتنظيم المسؤولية عن أضرار التلوث البحري.

تكمن أهمية هذه الدراسة، كون الماء هو الوسط الطبيعي المناسب لحياة كثير من الكائنات التي خلقها الله لخدمة الإنسان، قال سبحانه وتعالى: ﴿وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها﴾. ﴿وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون﴾¹.

والماء هو المحيط الملائم لسير السفن التي تجوب البحر تحقيقا لخير الناس

هذا المحيط الذي وضعت له حدود جغرافية وإتفاقات جنيف لعام 1958 وإتفاقية الأمم المتحدة 1982 بهدف إستخدامات النقل والتنقل وكذا بسط السيادة الكاملة على المياه الداخلية والإقليمية، وإرساء مبدأ حرية الملاحة، وما إلى ذلك، إستطاعت هذه الإتفاقيات الدولية إيجاد نظام قانوني لكل ما يتعلق بإستغلال وإستخدام والمحافظة والمس ببيئة البحار والمحيطات، إلا أن طبيعة التلوث

البحري لا يعرف الحدود الجغرافية والسياسية وبالتالي نجد أن موضوع التلوث البحري من المواضيع التي مزجت بين الأعمال بقواعد القانون الدولي العام وفي نفس الوقت قواعد القوانين الداخلية للدول، ونعتقد أن هذا إجتهد من طرف "المشرع الدولي"، في تحديد المسؤول عن التلوث مهما كانت صفته.

والأهم أن موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث موضوع هام وحساس إلا أن الدراسات، في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث والمسؤولية عن الأضرار المترتبة عنه لم تلق إهتماما واسعا، الأمر الذي دعا إلى البحث في هذا المجال والإهتمام به بشكل كاف.

لهذا البحث يحاول تحقيق الأهداف التالية :

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان قصور المبادئ التي يستند إليها في قيام المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري، بالإحاطة بتشعب تصرفات الدولة وكياناتها من جهة، وخصوصية الضرر البيئي عبر الوطني من جهة أخرى.

وكذا تبيان قصور الإتجاه التقليدي للمسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، والبحث عن إتجاه آخر يحقق تعويض عادل للمتضررين بيئيا.

تهدف هذه الدراسة كذلك إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، من خلال وجود حلولاً قانونية مستوحاة من الإتفاقيات الدولية.

إستندت هذه الدراسة إلى مجموعة من المراجع، وكذلك دراسات سابقة في الموضوع، والإتفاقيات الدولية وبعض وثائق الأمم المتحدة. ومراجع عامة ذات صلة بالموضوع وبعض أطروحات دكتوراه ورسائل ماجستير، مقالات ووثقويتا با الاتفاقيات الدولية التي لها علاقة مباشرة بموضوع الدراسة، وبعض المداخلات لمجموعة من الباحثين.

اعتمدت في تحرير الدراسة على المنهج الوضعي التحليلي القائم على جمع المعلومات من مصادر مختلفة وتحليلها.

لقد تم العثور على عدة دراسات تناولت الموضوع من جوانب مختلفة البعض بحث الموضوع في إطار القانون العام، والبعض الآخر في إطار القانون الخاص، حفزنا هذا التنوع على تناول الموضوع من زاوية مختلفة، خاصة في إستنادنا على الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية، في إطار القانون الدولي وهذا هو واقع التعامل مع الأضرار البحرية.

قسمت البحث إلى بابين وخاتمة

ضمنت الباب الأول أسس المسؤولية الدولية للدول، وفيه بينت الاجتهادات الفقهية المعاصرة لتحديد الأساس القانوني للمسؤولية للدول، ولإدراك المسؤولية الدولية لا بد من تحديد النظريات التي استند إليها لإقامتها هذا في الفصل الأول، أما في الفصل الثاني تناولت خصائص المسؤولية الدولية للدول في إطار البيئة البحرية، وكذلك آثار هذه المسؤولية.

حيث بينت أن إلتزامات الدول في مجال حماية البيئة البحرية هي إلتزامات مقيدة بمعايير وقواعد دولية.

أما الباب الثاني قمت بمعالجة الممارسات الإتفاقية الدولية للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

في الفصل الأول بينت أن آلية المسؤولية الفردية للتعويض عن أضرار التلوث البحري تعترضه عدة صعوبات من الناحية المادية والقانونية في وجه المتضررين ، بالإضافة إلى صعوبة كيفية تقدير الأضرار. وكذلك المعايير التي يجب إعتمادها .

وفي الفصل الثاني ومن خلاله تعرضت إلى النظام القانوني للمسؤولية في هذا المجال بتبيان الشخص المعني بالمسؤولية في النصوص الإتفاقية، وأساس وطبيعة هذه المسؤولية الملقاة على عاتق الملوث وحالات الإعفاء منها.

أما الفصل الثالث وضحت أن القانون الإتفاقي الدولي أنشأ آلية جماعية لتعويض ضحايا أضرار التلوث البحري ، من خلاله بينت "المشرع الدولي" سعى إلى توزيع مخاطر التلوث بين الصناعة الملاحية، والصناعة البترولية، وفي نفس الوقت تعويض المضرورين. وتنتهي الرسالة بخاتمة تضم بعض النتائج والإقتراحات التي توصلت إليها.

الباب الأول

أساس المسؤولية

الدولية للدول

1. أساس المسؤولية الدولية للدول

نعني بأساس المسؤولية الدولية، ذلك الأساس أوالمبدأ الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية على عاتق أشخاص القانون الدولي.

كما نعني به كذلك السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر، الذي وقع على عاتق شخص معين.

ولقد كانت المسؤولية الدولية قديما مسؤولية جماعية تقوم على أساس التضامن المفترض بين كافة الأفراد المكونين للجماعة التي وقع من أحد أعضائها الفعل الضار، فكان من شأن فعل أحد الأفراد المكونين لجماعة معينة أن يحدث ضررا لأحد الأفراد المكونين من جماعة أخرى، بحيث يصبح جميع الأفراد المكونين للجماعة الأولى مسؤولين بالتضامن عن تعويض هذا الضرر، وكان التعويض بأن يلجأ الفرد المتضرر إلى السلطات المختصة في دولته ليحصل على ما يسمى بخطاب الضمان، وهو وثيقة من السلطات المختصة من دولة الفرد موضوع الضرر، تخول له الحكم في إقتضاء التعويض المناسب جراء ما ألم به ضرر من أي فرد، من ذات جنسية الفرد محدث الضرر، يتصادف وجوده على إقليم الدولة الصادرة عنها الخطاب، وفي الاستعانة بالسلطات العامة في هذه الدولة في سبيل الوصول لهذا الهدف¹.

وأما عن أساس المسؤولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية فلقد ظهرت العديد من النظريات الفقهية، التي تنظم أساس هذه المسؤولية في القانون الدولي. إلا أن بعضها لا تعالج مشكلة التلوث البحري بصورة مباشرة.

1 - د. محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق جامعة القاهرة 1995. ص 10.

وفي هذا الإطار إجتهد فقهاء القانون الدولي، في وضع النظريات الفقهية التي تنظم أساس المسؤولية في العلاقات الدولية، وقد تعددت نظرياتهم وفق معايير التغيير والتطور الذي يشهده العالم خاصة في العشریات الأخيرة لاسيما صور الأنشطة الممارسة وطبيعتها، ومن أهم صول التغيير هو التقدم العلمي والتكنولوجي الذي يشهده العالم.

ورغم تعدد النظريات التي تناولت أساس المسؤولية الدولية فإن الفقه الدولي وكذا الممارسات الدولية لم تستقر على أساس موحد لها.

وواقع الأمر أن متطلبات وطبيعة العلاقة القانونية، وكذا نوعية النشاط الممارس للضرر، تفرض نفسها على الفقه والقضاء الدوليين لإختيار الأساس الأنجع الذي يحكم العلاقة القانونية. وعليه سوف نتعرض لشرح ذلك من خلال الفصلين الآتيين نحدد في الفصل الأول أهمية البحار والمحيطات مع تبيان التقسيمات القانونية الخاضعة لها في إطار القانون الدولي للبحار وكذا الأسس القانونية التقليدية والحديثة لإقامة المسؤولية الدولية.

أما في الفصل الثاني نتعرض من خلاله إلى الخصائص المميزة لهذه المسؤولية وما يترتب عنها من آثار قانونية.

الفصل الأول

الاجتهادات الفقهية لتحديد

مسؤولية الدول للأضرار

اللاحقة بالبيئة البحرية

1.1. الاجتهادات الفقهية لتحديد مسؤولية الدول للأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية

إن المسؤولية الدولية كعلاقة قانونية بين دولة وأخرى، لا تقوم - كقاعدة عامة - إلا على الأفعال الصادرة عن أجهزتها أو عن الأشخاص الذين يمارسون إمتيازات السلطة العامة، أي أن الدولة لا تتحمل مسؤولية التصرفات الصادرة عن الخواص، وعليه لا يجوز تحريك المسؤولية الدولية، ضد دولة ما، إلا إذا كانت هذه الأفعال الصادرة عن الدولة، فيها إنتهاك لإلزام دولي، وهذا ما إصطلح عليه في إجتهادات لجنة القانون الدولي، بنظرية الفعل غير المشروع¹، والتي تجعل من هذه النظرية الأساس القانوني العام للمسؤولية وهو ينطبق في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.

كما أن موضوع الإلتزام في هذا المجال، هو حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث². وبالتالي فإن المسؤولية الدولية هي مسؤولية عادية، تقوم على أساس الفعل غير المشروع. لكن واقع المجتمعات ذات الإقتصاد الحر، نجد أن الدول تحجم عن مزاوله الأنشطة ذات الطابع الإقتصادي، وتفتح هذا المجال للكيانات الخاصة لممارسة هذه الأنشطة الكبرى، كعمليات إستكشاف وإستغلال الموارد المعدنية، وإنتاج الطاقة، وكذا عمليات التنقيب عن النفط وإستغلاله ونقله بحرا، ورغم ضخامة حجم إستثمار هذا النشاط، فإنه خاضع لمبادرة الخواص.

1 - د/ محمد البزاز - حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف : الإسكندرية 2006 ص 306.

2 - المادة 4/1 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مرجع سابق.
وكذا الدكتور عبد الواحد محمد الفار - الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية 1985 5 9 18.

وهذا النشاط قد يؤدي بشكل أو بآخر إلى الإضرار بالبيئة البحرية، وعليه فإن هذا الطرح للمسؤولية الدولية على الأضرار البيئية التي تحدثها هذه الأنشطة الخاصة، قد يترتب عنه حرمان المتضررين من الحصول على تعويض مناسب¹.

وفي الواقع لا تقتصر الأنشطة التي تمارس في البيئة الإنسانية، على تلك التي يقوم بها أشخاص القانون الدولي من خلال موظفيها وممثليها، وإنما تتم معظم الأنشطة، عن طريق كيانات خاصة تنعكس سلباً على سلامة البيئة.

لذا إنقسم الفقه الدولي، بشأن مدى المسؤولية الدولية للدول عن الأضرار البيئية، ومدى إمكانية إسناد هذه الأنشطة إلى الدول التي تخضع لسلطتها هذه الكيانات الخاصة، وأولى الدول التي توجد تحت سيطرتها.

وعليه فإن التمسك بالطرح العادي للمسؤولية الدولية في ميدان البيئة ككل، يؤدي إلى وضع سيء، لا يتلاءم مع خطورة الضرر البيئي العابر للحدود، والذي غالباً ما تحدثه أنشطة كيانات خاصة².

وهكذا حاول بعض الفقهاء إثراء الفكر القانوني الدولي، فيما يخص المسؤولية الدولية للدول، بتوسيع نطاقها، بحيث يجعل الدول تتحمل تبعات أنشطة الخواص في المجالات التي تشكل خطورة إستثنائية، كنقل المواد النفطية بحراً، وإستغلال الطاقة النووية.

وقد إنعكست هذه الأفكار على أشغال لجنة القانون الدولي، وكذلك على مواقف بعض الدول، أثناء مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، بحيث دافع هذا الإتجاه على إيجاد

1 - د/محسن عبد الحميد أفكرين - مرجع سابق، ص 48 وما بعدها.

2 - د/ صلاح هاشم - المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية - مكتبة سعيد رأفت القاهرة 1991= ص 489-490.

أساس قانوني جديد للمسؤولية الدولية للدول في ميدان الأضرار التي تلحق بالبيئة، ذات الطابع العابر للحدود، والمترتبة عن التكنولوجيا الحديثة، وما تخلفه من مخاطر بيئية.

لهذا فهم يطالبون بإقامة المسؤولية الدولية للدول، عن أضرار التلوث على أساس نظرية المخاطر (تحمل التبعة)¹، من أجل حماية قانونية أفضل لضحايا هذا النوع من الأضرار، وإستجابة إلى هذه الحاجة، فقد إجتهد هذا الإتجاه الفقهي، في نقل هذه النظرية إلى النظام القانوني الدولي، من أجل الإستفادة من الفوائد التي توفرها.

كما تناولت الدراسات القانونية الدولية، إشارات لمبدئين هامين من المبادئ القانونية المستقرة في الفقه والممارسة الدولية، وهما مبدأ تحريم إساءة إستعمال الحق، ومبدأ حسن الجوار كذلك أشار فقهاء دوليون إلى إمكانية تأسيس المسؤولية الدولية على كل هذين المذهبين.

هذا ما سوف نتعرض له في هذا الباب، بتبيان موقف الفقهاء والممارسات الدولية، ومدى إمكانية اللجوء إلى أي من هذه النظريات لإقامة المسؤولية الدولية المترتبة عن التلوث البحري.

1.1.1. مفهوم البيئة البحرية ونطاقها الجغرافي

بدأت الإشارات القانونية الأولى المتعلقة بالبحر، بالظهور ضمن شريعة حمورابي أو ما يعرف بـ " شريعة بابل " التي يعود تاريخها إلى 2250 سنة قبل الميلاد² وكانت لها دورا كبيرا في ظهور الأعراف البحرية منذ أقدم العصور البشرية، فقد مارس السوماريون نشاطا تجاريا، عن طريق مرافئ جنوب الرافدين من قواعدهم البحرية التجارية، ينطلقون منها إلى سواحل الهند وشرق إفريقيا³.

1 - د / محمد البزاز، مرجع سابق، ص 306-307.

2 - Neil . Hutlon, the Origin development, and future of maritime liens and the action in rem, T.L.M .J Vol 28, 2003, p 82.

3 - د. صلاح الدين الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي، عمان 1982 □ 3.

ولما ظهر الإسلام أعلن مبدأ حرية السعي في الأرض برا وبحرا، طلبا للرزق دون فساد في الأرض¹.

لما زخر الفقه الإسلامي بقواعد فقهية بحرية تضمنت أحكاما للفقيهين المالكي والحنفي بشأن تأجير السفن، والمساهمة في الخسائر الناجمة عن الإلقاء في البحر والمسماة اليوم بالخسائر المشتركة، وكذا موضوع التصادم البحري².

نحاول في هذا المبحث تبيان أهمية البحار من خلال القانون الدولي للبحار وكذا تحديد مجالاتها.

1.1.1.1. تعريف البيئة البحرية وأهميتها

تشكل البحار والمحيطات نسبة 70% من مساحة الكرة الأرضية، ولوتم توزيع هذه المياه على سطح الكرة الأرضية الذي يبلغ مساحة 510 ملايين كلم²، لغطت المياه الأرض بطبقة مائية تبلغ ارتفاعها 2,3 كلم فهي تشارك في دورة المياه في الطبيعة من خلال الإشعاع الشمسي الذي يبخر المياه، ثم يحدث التكاثف في الجو عند حدوث ظروف طبيعية مغيرة وتشكل السحب التي تسقط على شكل أمطار وتلوج، وتعود مرة أخرى إلى الأرض وإلى البحار والمحيطات، وهذا يدل على ارتباط البحار والمحيطات باليابسة وتأثير كل منها على الآخر³.

1 - د. صلاح الدين الناهي، مرجع سابق □ 40.

2 - د. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان 2004 4 0 50.

3 - أ. محمد حسين هيجل أهمية البحار والمحيطات وتأثيرها على البيئة والحياة مجلة الوعي الإسلامي قطر، العدد 532، 2010.

1.1.1.1.1. تعريف البحر

المياه البحرية هي المسطحات من المياه المالحة التي تشكل مع اليابسة القشرة التي تغطي الكرة الأرضية¹. ووفق هذا التعريف فإن البحر يشمل المحيطات والبحار المفتوحة.

أما من الناحية القانونية، فإن فقه القانون الدولي لا يأخذ بالتسميات والمصطلحات المتداولة لدى الجغرافيون على أجزاء البحر العام من محيط وبحر، لذلك تطلب القانون عدة شروط لاعتبار المياه من البحار، فتخضع للقواعد القانونية الخاصة بالبحار، وقد تطلب القانون توافر ثلاثة شروط لكي تخضع هذه المياه لقانون البحار:

- أن يكون هناك مساحة شاعة.

- من المياه المالحة

- وتوجد في وحدة طبيعية واتصال طبيعي².

كما يهتم القانون الدولي للبحار بقاعها المكون من الرمال والصخور أو الطين أو أي مادة أخرى. بالمقابل هناك مساحات شائعة من المياه العذبة في وحدة إتصال طبيعي، إلا أن القانون يعتبرها أنهاراً، وقد جرى العرف والقانون على تسميتها بالمجاري المائية، كما أن القنوات والبحيرات لا تعد من البحار لأنها تحدها اليابسة أما القنوات فهي إصطناعية.

2.1.1.1.1. أهمية البيئة البحرية

ورد في القرآن الكريم أن الماء أساس الحياة، فقد نصت الآية الكريمة: ﴿أَوَلَمْ يَرَ الَّذِينَ كَفَرُوا أَنَّ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ كَانَتَا رَتْقًا فَفَتَقْنَاهُمَا وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ أَفَلَا يُؤْمِنُونَ﴾³ هذه عبارة بليغة

1 - د. حازم حسن جمعة، أحكام القانون الدولي العام، الزقازيق 2000 0 0 128.

2 - د. نبيل أحمد حلمي ود. سعيد سالم جويلي، محاضرات في مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، 2005 0 5 199.

3 - سورة الأنبياء، الآية 30.

عبر عنها القرآن الكريم، فالماء لا غنى عنه في استمرار الحياة، مما يعني أن البحار والمحيطات التي تشكل 70% من مساحة الأرض لولاها ما كانت الحياة.

ولقد لخص الفقهاء أهمية البحار والمحيطات فيما يلي:

- أن للبيئة البحرية أهمية حيوية، حيث أن توسعها وإحاطتها باليابسة جعلها تؤثر عليها وعلى ما يعلوها من طبقات الجو.

كما أن للبحار قدرة كبيرة في إمتصاص الحرارة التي تأتي من أشعة الشمس، كما أن التيارات البحرية تجعل درجة حرارة البحار والمحيطات مستقرة، بحيث توزعها توزيعاً متجانساً¹.

وتتميز البحار والمحيطات بقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أوكسيد الكربون من الجو، من خلال عملية الكلوروفيلي التي تقوم بها نباتات البلانكتون العالقة في مياه البحار.

كما أن للتيارات البحرية القدرة على إمتصاص غاز ثاني أوكسيد الكربون وغازات أخرى لها دور في تدفئة الجو، إلا أنها لا بد أن لا تتزايد معدلاتها².

- وللبحار أهمية اقتصادية حيث تعتبر مراكز للصيد، ومكان الثروة الحيوانية والنباتية والثروات المعدنية، وعالم البحار والمحيطات أشبه بعالم اليابسة من حيث المحاصيل لذلك نجد النشاط البشري يتركز على السواحل بمصائد الأسماك والصناعة السمكية المتطورة، إضافة إلى الدور الأساسي في عملية النقل البحري.

وقد أثبت العلم أن البحار والمحيطات بها آلاف أصناف الأسماك مما جعل الدول تتسابق على توسيع بحارها الإقليمية وخلق مناطق إمتداد لها تباشر فيها إختصاصات معينة غير إختصاصاتها في البحر الإقليمي، والمبدأ العام هو أن الصيد حر لرعايا كافة الدول.

1 - د. أنور عبد العليم، ثروات جديدة من البحار، دار الكتاب العربي القاهرة، 1967 11

2 - U.N.E.P. The State of the world Environment.1987. Doc.G.C 1416 Nairobi 1987 P10.

إذ بلغ إجمالي المنتج عام 1985 حوالي 84 مليون طن¹.

هذا ويعتبر البحر وسيلة للنقل والتنقل، بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الضخمة بالإضافة إلى أن البحار والمحيطات تترخر بكميات ضخمة من المعادن والأملاح الذائبة التي تبلغ كمياتها بنسبة 85% من إجمالي كميات الأملاح الذائبة في البحر، وتستهلك الدول أكثر من 35 مليون طن سنوياً².

هذا ويحتوي قاع وباطن البحار والمحيطات على كميات كبيرة من النفط والغاز الطبيعي الذي يتزايد إنتاجه بدرجة كبيرة إذ بلغ إنتاجه من البحار والمحيطات عام 1973 ما يعادل 10% من الإنتاج العالمي³. كما تزايد معدل إنتاج النفط بشكل مذهل هذا بالإضافة إلى أن البحار والمحيطات مجال للنزهة والترفيه.

2.1.1.1. تحديد النطاق الجغرافي للبيئة البحرية

إن المناطق البحرية المختلفة التي إستقرت في القانون الدولي تختلف طبيعتها القانونية من منطقة لأخرى، فمنها مناطق تخضع وفقاً للقانون الدولي للبحار لسيادة الدولة الساحلية، ومنها مناطق لا تمارس فيها الدولة الساحلية السيادة، وهناك مناطق وسط حيث لا تمارس فيها الدولة الساحلية السيادة، بل تمارس فيها حقوقاً سيادية، ولهذا السبب تتأثر الملاحة البحرية من منطقة إلى أخرى حسب طبيعة الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في كل منطقة.

1 - U.N.E.P. The State of the world Environment.1987. Op.cit p 21

2 - د. أنور عبد العليم، مرجع سابق، ص 239.

3 - U.N.E.P. The State of the world Environment.1987. Op.cit p 89.

1.2.1.1.1. النظام القانوني للمجالات الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

قرر المؤتمر الثالث لقانون البحار خلال إنعقاد دورته الأولى بتاريخ 07 ديسمبر 1973 إنشاء اللجنة الرئيسية الثانية، التي كان مهامها موضوع المجالات البحرية التي لا تخضع لسيادة الدول الساحلية¹.

1.1.2.1.1. المياه الداخلية

تعتبر المياه الواقعة على الجانب المواجه للبحر (اليابسة) الخاص بالدولة الساحلية من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي مياها داخلية، كما تنص المادة 1/8 من إتفاقية قانون البحار 1982 بإستثناء ما هو منصوص عليه في الفصل الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة".

ويدخل في نطاق المياه الداخلية الموانئ والمرافئ والمراسي، كذلك يدخل في النطاق البحار الداخلية، والمضايق والبحيرات والأنهار الدولية².

إذن منطقة المياه الداخلية هي جزء من إقليم الدولة الساحلية البحري تمارس عليه سيادة مطلقة لا تختلف عن السيادة التي تمارسها في إقليمها البري وما يعلوه من فضاء، وعليه يكون للدولة الساحلية أن تمنع جميع السفن الأجنبية من دخول تلك المياه ما لم ترخص لها الدولة الساحلية.

1 - المستنار، إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دار النهضة العربية، 1998 9 8 135.

2 - د. عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الأولى 1999 9 9 45.

2.1.2.1.1. البحر الإقليمي

البحر الإقليمي هو رقعة من البحر متاخمة لشواطئ الدولة التي تمتد فيها وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية، أي أنها رقعة تتحصر بين المياه الداخلية أو لشاطئ من جهة والمنطقة الإقتصادية وأعلى البحار من جهة أخرى¹.

وتعتبر الإتفاقية الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958 أول إتفاقية عامة في هذا الموضوع وأخضعت هذه الإتفاقية مياه هذا البحر إلى نظام وسط بين السيطرة الإقليمية وسيادة الدولة على إقليمها لرعاية مصالحها الإقتصادية والإستراتيجية، وذهب الفقيه « Dupuis » إلى القول أن الدولة الساحلية سيد على البحر الإقليمي، أي أن هناك رابطة سيادة بين الدولة وبحرها الإقليمي، إلا أن هذه السيادة مقيدة بما هوفي الصالح المشترك للملاحة، بحيث نجد أن الدولة الساحلية أعطيت لها سيادة مباشرة على رقعة البحر الإقليمي لحماية أمنها والمحافظة على مصالحها الإقتصادية.

مع مراعاة مصلحة المجتمع الدولي، وعدم التعسف في ممارسة هذه السيادة، وأصبح البحر الإقليمي يخضع سيادة الدولة الساحلية التي تشمل الفضاء الذي يعلوه وقاع البحر وباطن ترتبه، بحيث نصت المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982² على ما يلي:

1- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليم البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوب فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

1- د. إبراهيم العناني، قانون البحار، المبادئ العامة، الملاحة البحرية، دار الفكر العربي، 1985، ص13.
 2 - دخلت إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حيز النفاذ سنة 1994، وانضمت إليها الجزائر في سنة 1996 بموجب المرسوم الرئاسي 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية رقم 06 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996.

3- تمارس السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

وعليه يكون للدولة الساحلية الحق في إستغلال ثروات بحرها الإقليمي وتنظيم الطيران فيه وهي مفيدة فقط بحق الدول الأجنبية في المرور البريء لسفنها، كما ترتب على الإعتراف للدولة بحق السيادة على بحرها الإقليمي إقامة المنشآت عليه ووضع النظام المناسب لتنظيم وتأمين الملاحة، ووضع القواعد والإجراءات اللازمة لمنع تلوثه على ضوء الإلتزام الدولي¹.

2.2.1.1.1. النظام القانوني للمجالات البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة

الساحلية

هناك مجموعة من المجالات البحرية يكون للدولة الساحلية ولاية محددة أو حقوق سيادية لا غير وليس سيادة، كما رأينا بالنسبة للمياه الداخلية والمياه الإقليمية، وتضم هذه المنطقة المياه المجاورة، المنطقة الإقتصادية الخالصة، الإمتداد القاري وأعالي البحار.

1.2.2.1.1. المنطقة المجاورة أو المتاخمة

ويقصد بها تلك المنطقة من مياه البحار التي تمتد حتى نهاية البحر الإقليمي في إتجاه أعالي البحار، وقد أقر مؤتمر قانون البحار الأول الذي عقد في جنيف 1958 الأخذ بفكرة المنطقة المجاورة لمواجهة مطالب الدول الساحلية المتزايدة، بأن يكون لها الحق في حماية بعض مصالحها في مساحة من البحار المجاورة لسواحلها وتلي بحرها الإقليمي².

1 - المادة 21 من إتفاقية قانون البحار، مرجع سابق.

2 - د. غسان هشام الجندي "الروائع المدثرة في قانون البحار" الطبعة الأولى 1992 = 41.

ويختلف الوضع القانوني لهذه المنطقة عن وضع البحر الإقليمي لأنها تعد جزءاً من أعالي البحار، لا تمتد إليها سيادة الدولة الساحلية وإن كانت المادة 1/33 من إتفاقية قانون البحار أجازت لها ممارسة السيطرة اللازمة من أجل:

- العمل على منع الإخلال بالقوانين الجمركية والمالية والصحية أو المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

- المعاقبة على الإخلال بتلك القوانين إذا ما وقع هذا الإخلال في بحرهما الإقليمي.

ولما كانت سلامة تلك المنطقة والمحافظة عليها مسألة تدخل في سلطات الدولة الساحلية، لذلك فمن حق الدولة الساحلية أن تضع القواعد والإجراءات اللازمة لحماية تلك المنطقة من التلوث.

2.2.2.1.1 المنطقة الاقتصادية الخالصة

هي فكرة قانونية حديثة في محاولة للتوفيق بين مصالح الدولة الساحلية النامية والدول البحرية المتقدمة، وهي آخر ما وصل إليه الفكر القانوني الحديث لمواجهة مطامع الدول الساحلية خاصة المتقدمة في مد ولايتها الإقليمية إلى مسافات أبعد مما قررت إتفاقيات جنيف للبحار¹1958.

بحيث توصل المؤتمر الثالث لقانون البحار المنعقد في الفترة ما بين 1973 و1982، منح للدول الحق في إنشاء منطقة إقتصادية يصل عرضها إلى 200 ميل بحري مقاسة من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي مما يؤدي إلى إقتطاع مساحة كبيرة من أعالي البحار، مما يحد من نشاط ومصالح الدول البحرية التي تمتلك التكنولوجيا المتطورة، وربما ما كانت تستهدفه هذه الفكرة هو تمكين الدول الساحلية من التمتع بأكبر درجة من الرقابة لحماية الثروات الحية خاصة الثروة

1 - د. رفعت عبد المجيد، المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، القاهرة، 1982.

السلمكية، من إستغلال المفرط المدعم بأحدث أساليب التقدم العلمي، مما يهدد تلك الثروات التي تحتاجها شعوب الدول النامية الساحلية¹.

وقد حددت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 طبيعة ما تتمتع به الدولة الساحلية من حقوق في المنطق الإقتصادية الخالصة، نذكر منها:

- لها حقوق سيادية لغرض إستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وكل الأنشطة التي تجري للإستكشاف والإستغلال الإقتصاديين للمنطقة².

- الحق في إنشاء الجزر الصناعية، وكذلك المنشآت والتركيبات على أن تكون لها الولاية الخالصة على هذه المنشآت، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية، وأنظمة السلامة والهجرة³.

- كما أن الدولة الساحلية هي التي ترخص لغيرها من الدول، وتحدد الكمية التي يجوز إستغلالها من الثروات الحية.

- كما ألزمت المادة 56 فقرتها الثانية من الإتفاقية الدولة الساحلية بوجوب إحترام حقوق الدول الأخرى في المنطقة الإقتصادية الخالصة التابعة لها، ويعتبر البعض⁴ أن هذا النص يعد بمثابة تطبيق للمبدأ المعروف في القانون الدولي العام وهو عدم التعسف في إستعمال الحق.

وما يهمنا هنا أن الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الإقتصادية الخالصة والمحافظة عليها من التلوث.

1 -Edgar Gold-Douglas. M. Johnstan: The economic Zane in the law of the Sea survey, Analysis and Appraisal of Cuvent Trends, Rends, Kingstone RI, 1973. PI

2 - المادة 56/أ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مرجع سابق.

3 - المادة 60 من الإتفاقية، نفس المرجع.

4 - د.محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب بغداد 1990 9 0 352.

3.2.2.1.1. الإمتداد القاري (الجرف القاري)

تطلق مفردة، الجرف القاري على ذلك الجزء من قاع البحر والأرض الإقليمية للدولة الساحلية وتشكل إمتداد طبيعياً لأرض تلك الدولة تجاه أعالي البحار¹. أشارت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 إلى طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة على الجرف القاري في كونها حقوقاً سيادية، وفي ذلك نقل حرفي لما ورد في إتفاقية 1958 وكان يتوقع أن تنص إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 على ممارسة الدولة لسيادتها الكاملة والمطلقة على الجرف القاري إلا أن هناك فرق شاسع بين فكرة السيادة وفكرة الحقوق السيادية، التي تثبت لدولة ساحلية إلا جملة من الإختصاصات والحقوق السيادية لا تشكل إلا إحدى مظاهر السيادة².

أما فيما يخص التلوث البحري نجد أن الجزء (6) من إتفاقية قانون البحار 1982 المتعلق بالجرف القاري لم يتصد إلى مسألة حماية البيئة البحرية من أشكال التلوث عكس الجزء (5) المتعلق بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، ومع ذلك يمكن إستخلاص الأحكام المتعلقة بالتلوث من خلال نص المادة 208 من إتفاقية قانون البحار 1982 ونصت على مايلي:

1- تعتمد الدولة الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه والناشئ

عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار، أو ما يرتبط بذلك الأنشطة...

2- تتخذ الدولة ما قد يكون ضروريا من تدابير أخرى، لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

3- لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية ومن الموصي به من

الممارسات والإجراءات الدولية.

1 - د. نبيل حلمي، الإمتداد القاري والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار، رسالة دكتوراه جامعة عين شمس

1977 7 49

2 - د. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار نصر للطباعة والنشر، 2005-2006 - 371.

4- تسعى الدول إلى المواءمة بين سياستها في هذا الصدد على الصعيد الإقليمي.

5- تضع الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة، أو عن طريق

مؤتمر دبكوماس قواعد ومعايير، وما يوصي به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين

العالمي والإقليمي، لمنع تلوث البيئة البحرية...".

تعتبر منطقة الإمتداد القاري من أعالي البحار ولا يجوز أن تعرقل ممارسة الدولة الساحلية

لحقوقها حرية الملاحة أو التحليق الجوي وغيرهم من الحقوق والحريات¹، كما لا يجوز للدولة

الساحلية إعاقة وضع أو صياغة الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة التي يحق لجميع الدول

الأخرى وضعها في الإمتداد القاري.

4.2.2.1.1. أعالي البحار

منطقة أعالي البحار أو البحار الحرة، هي المنطقة التي لا تدخل ضمن البحر الإقليمي أو

المياه الداخلية لأية دولة أوفي المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة ما أولاً تشملها المياه الأرخيبيلية

للدولة أرخبيلية².

أما الحريات التي تتمتع بها جميع الدول في أعالي البحار، فقد حددتها المادة 87 من إتفاقية

قانون البحار 1982.

أ- حرية الملاحة

ب- حرية التحليق

ج- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس.

1 - المادة 78 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مرجع سابق.

2 - المادة 86 من نفس الإتفاقية

د- حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغير من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس.

ه- حرية صيد الأسماك.. مع مراعاة الشروط البيئية في الفرع.

و- حرية البحث العلمي، رهنا بمراعاة الجزأين السادس والثالث عشر.

يتضح من هذا النص أن أعالي البحار هي منطقة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو

غير ذلك في أن تستعمل هذه المنطقة لممارسة الحريات التي عددها النص، كما لا يجوز لأية

دولة أن تخضع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها¹.

إن حرية البحر العالي تعني أنه ليس لدولة معينة حق خاص على البحر المفتوح،

ولكن ليس معنى ذلك أن هذا المجال من الكرة الأرضية لا يحكمه قانون، وإلا كان مسرحاً

للفوضى والإضطراب ومجالاً للتنازع والخلاف وهو ما يجافي المنطق والحقائق التاريخية².

2.1.1. فكرة العمل غير المشروع دولياً لقيام المسؤولية الدولية كأساس لقيام

المسؤولية الدولية

إن إلزام الدول بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث، يلقي على عاتق الدول واجبين

إثنين، وهما إلزام كل دولة بالإمتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية- مع

إتخاذ كافة الإجراءات الممكنة، ووضع التشريعات الكفيلة لمنع التلوث، أما الإلتزام الثاني هوتعاون

كل دولة مع غيرها لمكافحة أخطار التلوث، ويعتبر تقاعس الدولة عن هذين الواجبين يعد بمثابة

خرقاً لإلتزاماتها الدولية بحماية البيئة البحرية ومن ثم يجب أن تتحمل تبعة مسؤوليته³.

1 - المادة 89 من إتفاقية قانون البحار 1982 مرجع سابق.

2 - د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975 9 5 167.

3 - المادة 1/235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، مرجع سابق.

1.2.1.1. المقصود بالمسؤولية الدولية

إن فكرة المسؤولية تلعب دورا هاما، ومؤثرا في مجال التلوث البحري، ذلك لما تحمله من فكرة الجزاء القانوني على الصعيد الدولي أو الوطني.

لقد اختلف تعريف المسؤولية الدولية باختلاف وجهة النظر إليها، فمن نظر إليها باعتبارها مناط التعويض، رأى البعض الآخر أنها حالة قانونية بمقتضاها تلتزم الدول المنسوب إليها ارتكاب عمل غير مشروع، وفقا للقانون الدولي، بالتعويض عنه قبل الدولة التي وقع عليها أو في مواجهتها هذا العمل.

أما الفقهاء الذين ينظرون إلى المسؤولية، باعتبارها (مناط) وجوب إصلاح الضرر، فقد عرفوا المسؤولية الدولية بأنها نظام قانوني يكون بمقتضاه على الدولة التي ينسب إليها فعل غير مشروع طبقا للقانون الدولي إلزام بإصلاح ما يترتب على ذلك الفعل تجاه الدولة التي ارتكب هذا الفعل ضدها¹.

غير أن إصلاح الضرر يعد منظورا أكثر إتساعا من منظور التعويض، خاصة في المجال البيئي، كما أن المقصود بأشخاص القانون الدولي، لا يقتصر على الدول فقط وإنما يشمل كذلك المنظمات الدولية، فالسفن التي ترفع علم إحدى المنظمات تدخل في نطاق هذا المفهوم²، وعليه فإن السفن إما أن تكون حاملة لعلم دولة أو لعلم منظمة دولية وفقا للقانون الدولي.

وجرى الفقه الدولي التقليدي على تعريف المسؤولية الدولية بأنها، وضع قانوني بمقتضاه تلتزم الدولة التي ترتكب عملا مخالفا للإلتزام دولي بتعويض الدولة التي تتضرر من هذه المخالفة.

=الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

1 - المستشار. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية- دار المعارف، ص 123.

2 - المستشار. أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 124.

كما يرى البعض في تعريف المسؤولية الدولية، أن يكون الفعل المسند غير مشروع ويعتبر هذا الوصف ضروريا لقيام المسؤولية الدولية على الأعمال غير المشروعة، في حين هناك عدة حالات تباشر الدولة فعلا مشروعا ينتج عنه ضرر يصيب دولة أخرى ومع ذلك فإن الدولة التي تتسبب في إحداث الضرر ملزمة بتعويضه¹.

وعليه فإن هذا الفقه يقيم فكرة المسؤولية الدولية على ثلاثة شروط هي :

- وقوع عمل غير مشروع دوليا، أي خرق إلزام قانوني دولي.
- وأن يكون هذا العمل قد تم بمعرفة إحدى الدول، أي منسوب صدوره إلى دولة معينة.
- وأن يترتب عن هذا العمل ضرر للغير².

وإستنادا إلى هذه العناصر الثلاثة فقد عرف "الدكتور جابر الراوي"، المسؤولية الدولية على أنها "الإلتزام 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 الإمتناع عنه، وكان هذا القيام بعمل أو الإمتناع عنه، عملا غير مشروعا"³.

إذن تقوم المسؤولية الدولية عند تحقق العناصر الأساسية التالية:

2.2.1.1. العمل غير المشروع الدولي

يعتبر الفعل الدولي غير المشروع أساس القانون الدولي العام ويقصد به الخطأ الواجب الإثبات، فالدولة تسأل عن أعمالها وأعمال الأشخاص التابعين لها إذا كان الضرر حتميا، كيف

1 - د. سمير محمد فاضل- المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب القاهرة، 1976 = 56.

2 - د. محمد حافظ غانم- الوجيز في القانون الدولي العام دار النهضة العربية 1973 3 9 496.

3 - د. جابر إبراهيم الراوي- المسؤولية المترتبة عن التلوث في ظل قانون البحار - دراسة لمجموعة من الباحثين العرب- المنظمة العربية للثقافة والعلوم تونس 1989 9 9 345.

ظهرت هذه الفكرة وكيف تبلورت واعتمدت في الفقه والممارسة الدولية، هذا ما سنتناوله في الفرعين التاليين.

1.1.2.2.1.1 فكرة العمل غير المشروع في فقه القانون الدولي

في مطلع القرن العشرين، صاغ، الفقيه (انزيلوتي) نظريته الحديثة التي ابتعد فيها عن الطابع الشخصي المؤسس على الخطأ، وتتجه نحو إتجاه موضوعي مجرد يتمثل في إنتهاك أحكام القانون الدولي بإعتبار هذا الإنتهاك فعلا دوليا غير مشروع¹.

والعمل غير المشروع هو السلوك المنسوب للدولة- وفقا للقانون الدولي- والذي يتمثل في فعل أو إمتناع، يشكل مخالفة لأحد إلتزاماتها الدولية².

وعليه فكل تصرف يصدر عن الدولة- من هذا القبيل- يرتب بالتالي مسؤوليتها الدولية. كما إشتراط الفقيه (لاي) أنه لقيام المسؤولية، شرط القيام بعمل دولي غير مشروع فبدون العمل الدولي غير المشروع، لا تتحقق المسؤولية الدولية، بحيث يعتبر الفقه الدولي، فكرة العمل غير المشروع، شرطا أساسيا، لقيام المسؤولية الدولية، ويعرفه على أنه إخلال أحد أشخاص المسؤولية الدولية أو تابعيها بقواعد القانون الدولي³.

ويرى الأستاذ محمد طلعت الغنيمي، أنه يتوفر الفعل غير المشروع، إذا ما يرى إنتهاك لإلتزام يفوضه نمط قانوني دولي، مهما كان هذا النمط معاهدة أو عرفا أو غير ذلك من أدلة القانون الدولي، ومهما كانت الصورة التي جرى بها الإنتهاك، إذ كانت فعل أم إمتناع أو إهمال⁴.

1 - سيدي أحمد بونعاج- الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث- رسالة ماجستير كلية الحقوق- جامعة القاهرة 2004 ص 108.

2 - د. الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 110.

3 - د. جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 345.

4 - د. عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق، ص 111.

وعليه فإن العمل غير المشروع، هو ذلك الذي يتضمن إنتهاكا لأحكام القانون الدولي أيا كان مصدر هذه الأحكام، أي سواء كان مصدرها إتفاقات دولية أو عرف دولي، أو مبادئ قانونية عامة معترف بها، أو حتى علاقة قانونية خاصة أو قرار محكمة أو منظمة دولية¹.

2.2.2.1.1. نظرية الفعل غير المشروع كأساس لقيام للمسؤولية الدولية

إن التطور التقني اللامتناهي، والإستخدامات المختلفة للبيئة البحرية وما يترتب عن هذه النشاطات من تلوث تتعرض له البيئة البحرية، بشكل يمكن أن يهدد الإنسان ومصالحه المتصلة بهذه البيئة.

فبدأت الدول تهتم وتقبل بفكرة العمل غير المشروع دوليا، كأساس للمسؤولية الدولية- فعمدت إلى وضع معايير ثابتة وواضحة لتحديد المسؤولية الدولية للأضرار المترتبة عن التلوث البحري².

وتعبيرا عن تلك المحاولات ما جاء على لسان "موريس سترونج" السكرتير العام لمؤتمر الأمم المتحدة للبيئة بإستكهولم من (5- 12 1972) عندما طالب في كلمته الإفتتاحية، بضرورة وضع قواعد جديدة، للقانون في مجال تطبيق قواعد المسؤولية الدولية، والسلوك الدولي بما يتلاءم مع عصر البيئة، وكذا إيجاد الأساليب الجديدة لتنظيم المنازعات المتعلقة بالبيئة³.

1 - د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام- دار المعارف 1993 3 9 450-451.

2 - د. أسكندري أحمد-احكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام- رسالة دكتوراه - معهد الحقوق والعلوم الإدارية- بن عكنون 1995 5 9 387.

3 -Strong. Maurice : Conférence des NU sur l'environnement Stockholm juin 1972 (Publication du centre de l'information et social) de l'office Européen des NU. Genève

وفي ظل لجنة الإستخدام السلمي لأعماق البحار والمحيطات (التي ظلت قائمة خمسة (05) سنوات أي حتى عام 1973، حيث بدأ المؤتمر الثالث لقانون البحار بباشر أعماله) a7 موضوع المسؤولية الدولية عن الأضرار المترتبة عن التلوث محل نقاش وإهتمام معظم الدول الأعضاء.

ومن بين الإقتراحات التي قدمت إقتراحين متشابهين يقضيان بأنه: " من الواجب على الدول الشاطئية أن تحرص على أن تكون النشاطات التي تجري تحت ولايتها أو مراقبتها، لا تسبب أضرار لهذه الدول، وتكون مسؤولة طبق مبادئ القانون الدولي عن الأضرار تجاه الدول الأخرى". وقد عيب على هذين الإقتراحين، أنهما يلقيان على عاتق الدول الشاطئية فقط مسؤولية المحافظة على البيئة البحرية، وتحمل تبعة أي أضرار تحدث للغير، بسبب النشاطات التي تجري تحت ولايتها أو راقبتها، حتى لو كانت صادرة من جهات أجنبية. وهذه مسؤولية كبيرة، لا تستطيع تحملها الدول الفقيرة التي تفتقر إلى الإمكانيات المادية التي تمكنها من القيام بما تفرضه عليها أعباء تلك المسؤولية¹.

وحتى بالنسبة للدول التي تمكنها ظروفها المادية من النهوض بأعباء المسؤولية، فإنه لا يوجد ثمة ما يخولها حق مواجهة ما يمكن أن تتعرض له من أضرار نتيجة التلوث الناشئ عن السفن والأجهزة التابعة للدول الأجنبية.

كما عيب كذلك - على هذين الإقتراحين أنهما إستبعد فكرة الأخذ بالمسؤولية المدنية المؤسسة على القانون الخاص، وأكد فقط على فكرة المسؤولية طبقا لمبادئ القانون الدولي، مع ما يترتب على ذلك من نتائج لا تتلائم مع طبيعة الأضرار الناتجة عن التلوث في كل الحالات².

1 - د. أسكندر أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ظل القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 388.

2 - د. عبد الواحد محمد الفار مرجع سابق، ص 105.

وقد نصت المادة (30) من ميثاق الدول وواجباتها الإقتصادية على "حماية البيئة وحفظها والإرتقاء بها من أجل الأجيال الحاضرة والمقبلة مسؤولية واقعة على عاتق جميع الدول، وعلى جميع الدول العمل على وضع سياستها البيئية والإنمائية تتماشى مع هذه المسؤولية.

كما ألزم بروتوكول عام 2005 لإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، الدول الأطراف بالتعاون إلى أقصى حد ممكن لمنع وقمع الأعمال الغير المشروعة التي تشملها الإتفاقية طبقا للقانون الدولي¹.

كما نصت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على الإلتزام بحماية البيئة البحرية²، تحت عنوان إلتزام عام، وهو أن الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتوضح هذا الإلتزام كذلك في المادة (193) وكذا المادة (3/2/194) من إتفاقية الأمم المتحدة.

والإتفاقيات الدولية التي لها صلة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تتطوي على العديد من الإلتزامات القانونية الدولية، التي تفرض على الدول الأطراف واجبات محددة، بهدف حماية البيئة البحرية، من كل أشكال التلوث.

بحيث أن أي إنتهاك لأحكام هذه الإتفاقيات ينسب لدولة طرف، يرتب مسؤوليتها الدولية عن فعل غير مشروع دوليا. كذلك فإن لجنة القانون الدولي، المختصة بإعداد مشروع قانون مسؤولية الدول قامت بدور بارز لإظهار ما يمكن أن تؤديه نظرية الفعل غير المشروع دوليا في إقامة المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية³.

1 - المادة 8 مكرر/1 من بروتوكول 2005 المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البيئة البحرية.

وصادقت الجزائر على هذا البروتوكول سنة 2010 بموجب مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 03 نوفمبر 2010، جريدة رسمية رقم 69- المؤرخة في 14 نوفمبر 2010

2 - المادة (192) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

3 - د. إسكندر أحمد، مرجع سابق، ص 389-390

3.2.1.1. إسناد الفعل إلى الدولة في الممارسات الإتفاقية الخاصة وكذا إتفاقية

قانون البحار 1982

عند الإنتقال من مستوى الدراسات الفقهية والإقتراحات إلى مستوى الممارسة الإتفاقية، يتأكد أن القاعدة العامة في القانون الدولي، تجعل المسؤولية الدولية للدول تقوم على أساس الفعل غير المشروع، وأن هذه القاعدة العامة تظل قابلة للتطبيق في ميدان أضرار التلوث البحري الصادر من السفن، ما دام أنه يصعب في ظل الوضعية الحالية، الحديث عن الوجود القانوني لنظام المسؤولية الدولية الموضوعية¹ بحيث لا توجد قاعدة عرفية تقضي بالمسؤولية الموضوعية للدول.

لأن عندما يكون لدينا عرف دولي، تكون هناك ممارسة دولية مستقرة ومتواترة في الزمان والمكان، وهناك إقتناع دولي بإلزاميتها دون الحاجة إلى نص عليها في إتفاقية سارية المفعول، هذا سنتناوله بالتحليل في الفرعين التاليين من هذا المطلب.

1.3.2.1.1. الإتفاقيات الدولية الخاصة بمعالجة التعويض عن أضرار التلوث

النابع عن السفن

إنفقت الدول على مجموعة من القواعد الإستثنائية الجديدة لتحسين شروط حصول المتضررين من التلوث على تعويض مناسب، وذلك من خلال إعتداد مبدأ المسؤولية الموضوعية الملقاة على عاتق الخواص المستفيدين من النشاطات المسببة للتلوث، وهم عادة مالكي السفن الناقلة لمواد ذات طبيعة ملوثة².

1 - د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 327.

2 - وهي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية باريس 1960.

- إتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية 1962.

- إتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963.

- وإتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي 1969.

وهذه القواعد الإستثنائية الجديدة، جاءت بنظام للمسؤولية الموضوعية، إلا أنه نظام يهتم المسؤولية المدنية، ويطبق على مستوى العلاقات الدولية الخاصة، حيث أن المخاطب بهذه القواعد هو الملوث الخاص، أي مالك السفينة، الذي يكون ملزماً بالتعويض عن الأضرار التي أحدثها. أما الدول فلا تكون معنية بالتعويض مباشرة عن التلوث الناتج عن النقل البحري، فالدول تبقى بعيدة عن هذا النظام لتعمل خلف الستار، حسب تعبير الأستاذ البزاز - ذلك أن الدول بإعتبارها كيانات سياسية تتمتع بالسيادة، فهي لا تخضع للمسؤولية الموضوعية التي أنشأتها، وفي حالة ما إذا إعتبرت مسؤولة، فإن ذلك لا يتم على أساس أنها سلطة ذات سيادة، أو شخصا من أشخاص القانون الدولي العام، وإنما تعتبر مقاول ممارس لنشاط النقل البحري، كنشاط إقتصادي خاص.

وبالتالي ينطبق عليها ما ينطبق على الخواص الممارسين لنشاط النقل البحري، وخضوعها للقواعد الخاصة بتعويض الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية¹. وقد أكد الأستاذ البزاز، على عدم الخلط بين العمل الذي تقوم به الدولة كمنشطة لنظام المسؤولية، وكون الدولة موضوع هذه المسؤولية، بحيث لا يمكن أن نضع في نفس الإطار، الأحكام التي جاءت بها إتفاقية 1972² والتي تقضي صراحة بالمسؤولية الموضوعية للدولة التي أطلقت بنفسها، أو أطلق من إقليمها مركبة فضائية تسببت في حدوث أضرار. بالمقابل الأحكام التي جاءت في إتفاقية بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بالمسؤولية المدنية لمالكي السفن عن التلوث النفطي.

1 - د. محمد البزاز، مرجع سابق ص 328.

2 - إتفاقية 1972 المتعلقة بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تسببها المركبات الفضائية.

فإذا كان هناك تشابه فيما يتعلق بنظام المسؤولية الموضوعية الذي أخذت به الإتفاقيتين، إلا أن لابد من الإنتباه إلى الاختلاف الجوهرى المتعلق بالإسناد¹.

ففي الإتفاقية الأولى، فإن المسؤولية الموضوعية تقع عاتق الدولة نفسها، أما في الإتفاقية الثانية فإن المسؤولية الموضوعية تقع على عاتق الخواص.

فالبرغم من وجود تشابه بين المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، والمسؤولية عن التلوث الناتج عن السفن، فيما يخص المسؤولية الموضوعية، ذلك بالنظر إلى خطورة النشاطين، وما ينجر عنه من خطر بيئي.

فشخص المسؤول عن الضرر البيئي، بسبب النقل البحري، يتحمل عبؤه الخواص في حين أن في المسؤولية في قانون الفضاء هي مسؤولية موضوعية وهي كذلك مسؤولية دولية عامة حسب تعبير الأستاذ (Condorelli) أي أن الدولة هي المسؤولة الأولى، عن الأضرار الناتجة عن هذا النشاط لما يتميز به من خطورة وجسامة أضراره².

ولا يشترط أن تقع المسؤولية على الدولة فقط، بل قد تسأل منظمة دولية حكومية تمارس نشاطات فضائية عن الأضرار التي تصدر منها وتصيب الغير، شريطة أن تقبل هذه المنظمة الحقوق والإلتزامات المترتبة عن إتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية وأن يكون أغلب أعضائها أطراف في الإتفاقية³.

1 - د. محمد النازار، مرجع سابق 2 9 329.

2 - L. Condorelli "la réparation des dommages catastrophiques causés par les activités spatiales pp. 264-300.

3 - د.أعمر يحيى، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2009 29 46.

ويبقى نشاط النقل البحري والأهمية الاقتصادية التي يتميز بها خاضعا لمبدأ (الملوث هو الدافع)¹ لأنه نشاط تجاري خاضع لمبادرة الخواص، وبالتالي لا تتحمل الدولة تبعات هذا النشاط، باعتبار أن المستفيد الأول من هذا النشاط هم الخواص.

وباستثناء هذه الحالة الوحيدة فإنه لا يوجد، في إطار القانون الدولي العرفي مبدأ عام للمسؤولية الموضوعية للدول، سواء بالنسبة للأضرار التي تمس بالبيئة أو غيرها، لأن قيام عرف دولي في هذا الشأن يقتضي ممارسة دولية بالإضافة إلى إقتناع مشترك بين الدول، يقر بوجود فعلي لهذا المبدأ إلا أن مثل هذه الممارسة الدولية غير موجودة².

كما لا يجوز مساءلة الدولة عن الأنشطة الضارة العابرة للحدود الوطنية التي تباشرها كيانات خاصة، بحيث أن مسؤولية الدولة عن هذه الأنشطة لا تقوم إلا إذا إرتبط الضرر بسبب إنتهاك الدولة لإلتزام دولي.

وذهب الفقيه « De Archaga » إلى أنه لا يجوز مساءلة الدولة عن تصرف الفرد، إلا إذا أمكن أن نسب إلى هذه الدولة، التقصير في بذل العناية الواجبة في مثل هذه الظروف، من أجل الحيلولة بين وقوع الضرر البيئي العابر للحدود الذي يحدثه مواطنيها أو غير المواطنين المقيمين في إقليمها، أولم تقم بمساءلتهم عن إحداث الضرر، أو إمتناعها عن محاكمة مرتكبي الفعل الضار³.

وعليه فإنه لا يجوز مساءلة الدولة عن الضرر البيئي العابر للحدود، إلا إذا كانت الدولة نفسها قد مارست النشاط المحدث للضرر، أو إذا كان هذا الضرر قد وقع نتيجة تقصير فعلي من

1 - يعتبر مبدأ الملوث الدافع من المبادئ الأساسية في القانون الدولي البيئي.

- Smets Henri: le principe pollueur payeur -droit de l'environnement, RGDI 1993, p 340 et suite.

2 - د. محمد اليزاز - مرجع سابق = 330.

3 - J De Arechaga : International law in the past third of a century, RDC tome159, 1978/II.

الدولة التي إرتكب أحد الخواص، أو الهيئات الخاصة الخاضعة لولايتها أو مراقبتها الفعل المسبب للضرر.

وتقضي الإتفاقيات الخاصة بالمسؤولية في ميدان التلوث البحري، بمسؤولية الدولة في إطار القانون الداخلي، وفي نفس الوقت لا تستبعد إمكانية لجوء الدول إلى المطالبة بحقوقها المترتبة عن المسؤولية عن هذا التلوث طبق أحكام القانون الدولي.

وعليه فإن المسؤولية تخضع للقواعد العادية، التي أقرها العرف الدولي والتي تقيم نظام المسؤولية للدول، على أساس نظرية الفعل غير مشروع دولياً¹.

ويستهدف النظام العام للمسؤولية الدولية، في القانون الدولي الحديث، ضمان مراقبة أداء الإلتزامات الدولية، فهو يترتب المسؤولية على أساس إنتهاك أحكام القانون الدولي، بإعتباره فعلاً غير مشروع دولياً، وعليه فالإلزام شخص القانون الدولي الذي نسب إليه هذا الخرق، لإصلاح الضرر.

بحيث يتأسس هذا النظام للمسؤولية على نظرية الفعل الدولي غير المشروع، ويوضح جانب من الفقه هذه النقطة على أنه بالنظر إلى خصوصية المسؤولية الموضوعية، فهي تحتاج لقيامها إطار إتفاقي خاص، يحدد أسسها وشروطها وكذا عناصرها، وأن هذا الإطار مازال غائبا في الفقه والنظام القانوني الدولي.

وعليه فوفق القانون الدولي، فإن خرق قاعدة قانونية دولية يترتب عنه مسؤولية شخص القانون الدولي الذي ينسب إليه هذا الخرق، وهذا المنطق ينطبق بداية في القانون الدولي البيئي².

وبالتالي فإن المسؤولية الدولية للدولة في حالة التلوث الصادر عن السفن هي مسؤولية عادية، أي قائمة على أساس الفعل غير المشروع.

1 - د. محمد البزاز - مرجع سابق، ص 331.

2 - Alexandre charle charles kiss: "droit international de l'environnement, p105.

فالدولة في هذه الحالة، لا تتدخل عند تحريك آلية التعويض التي تقوم على أساسها المسؤولية الموضوعية باعتبارها كيان زوسيادة، إذ لا يمكن إثارة مسؤولية الدولة، إلا إذا كانت الدولة نفسها، قد تجاهلت إلتزاماتها الدولية، سواء تعلق الأمر بتلك الإلتزامات التي أرسنها القواعد الدولية ذات الطابع الوقائي والخاصة بمنع التلوث الناتج عن الملاحة البحرية. في مقدمتها قواعد (ماربول 78/73)¹ أو الإلتزامات المترتبة عن الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية بأن قامت بمنع إعمال نظام لمسؤولية الموضوعية ضد الملوث الخاص، فمن خصوصيات هاذين النظامين²:

أن الدول يمكن أن تخضع للمسؤولية الموضوعية عندما تنزل إلى منزلة الخواص، وتتعاطى نشاط إقتصادي يؤدي هذا النشاط إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية للدول الأخرى، عندما تكون الدولة المعنية هي نفسها تملك سفنا تجارية، تدخل في نطاق تطبيق الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري.

وكذلك في حالة عدم إتخاذ التدابير اللازمة من طرف الدول الاطراف في هذه الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن، فإن الدول التي صادقت أو إنضمت إلى هذه الإتفاقيات تتعرض للمسؤولية الدولية وتكون هذه المسؤولية مترتبة عن إخلالها بإلتزاماتها الدولية، أي مسؤولية قائمة على أساس الفعل غير المشروع دوليا.

1 - وهي الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المنعقدة في سنة 1973 والبروتوكول المعدل لها سنة 1978 وتعتبر من الإتفاقيات الهامة التي إهتمت بحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن السفن، ولضمان فعالية = المعاهدة إشتراط أن تصبح خمسة عشر (15) دولة على الأقل تمثل (50 %) من مجموعة حمولة الأسطول التجاري في العالم أطرافا في المعاهدة.

أحكام وشروط الإتفاقية، راجع المستشار مدحت حافظ إبراهيم- شرح قانون التجارة البحرية الجديد- الطبعة الأولى 1991 مكتبة غريب ص 390-396.

2 - المسؤولية الدولية للدول التي هي مسؤولية عادية قائمة على أساس الفعل غير مشروع دوليا، والمسؤولية الخاصة التي هي مسؤولية موضوعية تخضع لقواعد إستثنائية في النظام القانوني الوطني.

أن الهدف الأساسي بالنسبة للمتضرر مهما كانت صفته شخصا طبيعيا أو اعتباريا، عاما وأخصا، هو الحصول على تعويض عن هذه الأضرار، لهذا عادة يتم رفع الدعوى ضد المسؤول الذي تحدده الإتفاقيات، لأن القواعد الإتفاقية، تعد أكثر يسرا من الطرق الأخرى، وهذا ما لمسناه في سلوك الدول، إذ أن وقوع كوارث بحرية خطيرة مثل (ERIKa)¹ (Amoco cadiz) و (Prestige) فإن الدول التي تضررت والمتضررين الآخرين، لم يلجؤ إلى إثارة المسؤولية الدولية، وإنما تعاملوا مباشرة مع الملوئين الخواص، لتعويض الأضرار التي لحقت بهم.

2.3.2.1.1. إكتفاء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتكريس الممارسة الدولية

جاءت هذه الإتفاقية كتنظيم قانوني شامل ودقيق ومحدد لكافة الجوانب المتعلقة بالبحار² وتضمنت (320 مادة) شغل منها موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها الجزء الثاني عشر بأكمله أي من المواد (192-237) بالإضافة إلى بعض المواد الأخرى، إلا أنها لم تخصص سوى جزء يسير من أحكامها، لوضع قواعد بشأن المسؤولية الدولية³ في مجال حماية البيئة البحرية، بحيث تباينت وجهة نظر الدول المشتركة في المؤتمر الثالث لقانون البحار وفقا لمصالحها الخاصة فالدول البحرية المتقدمة التي تملك الأساطير الكبرى والإمكانيات العلمية عدم التقيد بالتزامات تحد من حريتها أو تقلل من نفوذها، في حين نجد أن الدول الشاطئية التي تتضرر شواطئها من تلوث البحار أبدت الرغبة في تحمل تبعة المسؤولية الدولية عن أية أضرار تنتج.

وهذا يبين مدى الصعوبات التي لازالت تعترض المجتمع الدولي، في إرساء نظام للمسؤولية الدولية في الميدان البيئي.

1 - Journal le matin- MEAGENCE n°2393 janvier 2000 "la responsabilité diluée dans la marée noire

2 - د. عبد الواحد محمد الفار - مرجع سابق 1 9 13.

3 - المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

إلا أن بالمقابل تكشف مدى طبيعة المسؤولية المنصوص عليها في المادة 235 من إتفاقية (مونتي غوباي) 1982 :

جاءت الفقرة الأولى من هذه المادة بنصها "أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وفقا للقانون الدولي".
وعليه فإن الدول مسؤولة عن الأضرار الناتجة عن الإخلال بالتزاماتها الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، التي توضع على عاتقها طبقا للقواعد العامة للقانون الدولي، أي لا يمكن إثارة المسؤولية الدولية، إلا إذا أقدمت الدولة المعنية على ارتكاب فعل غير مشروع دوليا.
وبالتالي فإن قيامها بأعمال وتصرفات منافية للقواعد الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية، يترتب عنها إلزام بالتعويض.

إلا أنه عيب على هذه الفقرة من المادة 235 من الإتفاقية- بعض الفقهاء- هي عدم إحالتها إلى الضرر (الذي يجب تعويضه) كموضوع أساسي للمسؤولية وإحتفاظها بالنظام العام للمسؤولية الدولية أي المسؤولية القائمة على أساس الفعل الدولي غير المشروع¹.

وقد أورد الأستاذ الضحاك في تحليله لهذه النقطة أن تمسك الإتفاقية بهذا النص، يجعل الدول لا تتحمل تعويض المتضررين من تصرفات الكيانات الخاصة، ومنها السفن الخاضعة لولايتها أو رقابتها، إذ لا تعد الدول مسؤولة إلا عن الأضرار الناتجة عن إخلالها بالتزاماتها الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية، ويضيف متسائلا عن مشكلة التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية، ومنها نشاط النقل البحري الذي يتم تحت ولاية دولة معينة أو تحت رقابتها، لهذا إنتقلت طبق القانون الدولي إلى القول بأنه من واجب الدول إتاحة اللجوء إلى محاكمها قصد

1 - د. يونس محمد مصطفى- حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام- دار النهضة العربية القاهرة 1990- ص 65.

الحصول على التعويض، أو أي شكل آخر من الترضية لكل ضرر بسبب تلوث ناتج عن عمل أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعين لولايتها¹.

ويضيف الفقيه (A.Kiss) أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تركز الممارسة الإتفاقية، عند ما وجهت الدول نحو القوانين الداخلية، وكذا القانون الدولي الخاص بإرساء قواعد كفيلة للحصول على تعويض سريع وكافي أو أية ترصية أخرى عن الأضرار التي تتسبب فيها السفن للبيئة البحرية للدول الأخرى².

ومن القضايا التي يثيرها التعويض عن أضرار التلوث البحري- وهي القضايا التي لم تحسمها إتفاقية قانون البحار- تحديد المقصود بالضرر القابل للتعويض، وكيفية تقدير هذه التعويضات، والقانون الذي يطبقه القاضي، هل قانون دولة العلم أو القانون الوطني للمتضرر إذ أحدث الضرر في منطقة ولاية دولة أخرى هل يطبق القاضي قانون دولة مكان وقوع الحادث³.

كما حثت الفقرة الثالثة من المادة (235)⁴، الدول على ضرورة تطبيق القانون الدولي القائم المنظم للمسؤولية، في ميدان حماية البيئة البحرية، وهو تأكيد على تطبيق ممارسة الدول في ميدان المسؤولية عن أضرار التلوث، منها القواعد الإتفاقية بشأن التعويض عن أضرار التلوث من السفن.

1 - د. إدريس الضحاك، في دراسة ضمن قانون البحار الجديد والمصالح العربية- بعنوان "المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا، المنظمة العربية للتربية والثقافة، تونس 1989 9 9 100. معهد البحوث والدراسات العربية، وكذا الفقرة الثانية من المادة 235 التي تنص "تكفل الدول أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كافي أو على أية ترصية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها".

2 - Alexandre charles kiss. Droit international de l'environnement. Op.cit. p118.

3 - د/ إدريس الضحاك- دراسة بعنوان "المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظ على البيئة البحرية والبحث العلمي، ونقل التكنولوجيا، مرجع سابق 9 9 100-101.

4 - "لغرض ضمان تعويض سريع وكاف، فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والإلتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع

كما إقتضت نفس الفقرة دعوة الدول للتعاون من أجل تطوير نظام القانون الدولي الخاص بالمسؤولية في ميدان حماية البيئة البحرية، فيما يخص تقييم الأضرار والتعويض عنها وتطوير قواعده المتصلة بالمسؤولية الدولية¹.

إن هذه المادة فرقت بين مسؤولية الدولة عن الأفعال المخالفة لالتزاماتها الدولية، وبين مسؤولية الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين عن تلك الأفعال، فجعلت المسؤولية في الحالة الأولى، خاضعة لأحكام القانون الدولي، بينما أخضعت المسؤولية في الحالة الثانية للقانون الداخلي، وحثت الدول على أن تتعاون فيما بينها لوضع تقييم عن الأضرار التي يمكن أن تترتب عن التلوث، وأن تتفق على التدابير والإجراءات الفعالة لتحديد التعويضات المناسبة لتلك الأضرار، وتسيير كيفية الحصول عليها².

وقد سبق وأن نص إعلان استوكهولم 1972 المتعلق بالبيئة³ على واجب الدول أن تتعاون من أجل تطوير القانون الدولي، فيما يتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا أضرار التلوث وغيره من الأضرار العابرة للحدود.

=معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري، أو صناديق التعويض"، المادة 3/235 من إتفاقية قانون البحار 1982.

1 - د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، 2006. ص 149-150.

2 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق 6 0 108.

3 - المبدأ رقم 22 من الإعلان الصادر عن مؤتمر استوكهولم والذي نص على أنه "يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث، والأضرار الأخرى الناتجة عن النشاطات الواقعة داخل حدود إختصاص هذه الدول أوتحت إشرافها والتي تصيب الأقاليم الواقعة خارج حدود إختصاصها ، راجع د/ عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق ص 104.

ومنه عملت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على تحديد الجوانب التي يجب أن يرتكز عليها التعاون الدولي، كتنقيح الضرر وتقدير التعويض وكذا تسوية المنازعات، كما دعت إلى وضع المعايير والإجراءات لدفع تعويض كاف.

وأدخلت لأول مرة فكرة تطوير القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية والتبعة من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات، وهي الفكرة التي قام عليها المشروع العربي أساساً، إنطلاقاً من عدم كفاية القواعد الدولية، الحالية، وعدم نجاعتها في محو آثار التلوث.

كما أمر بإتاحة الفرصة للجوء إلى القضاء للمطالبة بالتعويض، وكذا التعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق بهذا الموضوع، وكذلك وضع المعايير والإجراءات لدفع التعويض الكافي كالتأمين الإجباري وصناديق التعويض¹. كل هذه النقاط تعتبر مواضيع جديدة. ويصف الفقيه (Kiss) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في بعض أحكامها بأنها على درجة كبيرة من الأهمية فيما يتعلق بدور المسؤولية والتعويض في القانون الدولي البيئي الحالي².

كما وصف الأستاذ "يونس محمد مصطفى" إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنها أساساً لتطوير قانون مسؤولية الدولة عن المسائل البيئية³.

4.2.1.1. عنصر الضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية

تشير بعض الإتفاقيات الدولية بأن الضرر، حالة تؤثر على حياة الإنسان وتغير من نوعية مورد مشترك، مثل مياه البحر أو الموارد البرية وما إلى ذلك⁴.

1 - إدريس الضحاك ، المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار...، مرجع سابق، ص 108-109.

2 - Alexandre charle Kiss "la réparation pour atteinte à l'environnement p232.

3 - د. يونس محمد مصطفى، حماية البيئة من التلوث في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 65.

4 - د. محسن عبد الحميد أفكري- النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي مع إثارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة- مرجع سابق، ص 223.

ويعرف الضرر الذي تترتب عليه المسؤولية الدولية في نطاق القانون الدولي العام على أنه "المساس بحق أو مصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي".¹

وقد درج الفقه الدولي التقليدي على القول بأن الضرر ركن رئيسي من أركان المسؤولية الدولية، من الضروري إثباته لقيام المسؤولية الدولية لإمكان المطالبة بالتعويض.²

فالضرر شرط لقيام المسؤولية الدولية، لذلك يجب إثبات وقوعه إذا كان يقبل الإثبات وفقا لقواعد المسؤولية التقليدية، وهذا ما أكدته فقهاء القانون الدولي والقضاء الدولي، والضرر في هذا المعنى قد يكون:

ضررا ماديا، وهو الضرر الذي يصيب أشخاص القانون الدولي أو أموالهم مهما كانت طبيعته، وقد يقتصر على أن يكون ضررا معنويا، وهو الضرر الذي يصيب أشخاص القانون الدولي أو مصالحهم غير المالية، والغالب أنه يتم عن طريق الإعتذار.³

ومن الأمثلة المعروفة في القانون الدولي التي قضت فيها محكمة التحكيم الدولية بشأن قيام المسؤولية على أساس مبدأ الضرر، قضية مسبك ترايل⁴ (The trail snes arbilsation) بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية وإذا كان من الضروري، لكي تترتب المسؤولية الدولية تجاه دولة من الدول أن ينتج عن الفعل غير المشروع ضررا يصيب الدولة، إلا أن لا مجال لهذه الضرورة في

1 - د. جابر إبراهيم الراوي- تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، المرجع السابق، ص 346.

2 - د. عبد الواحد محمد الفار- مرجع سابق ص 120.

3 - د. جابر إبراهيم الراوي- مرجع سابق 346.

4 - وقررت المحكمة مبدءا عاما يقوم على أساس مبدأ الضرر بدون خطأ وقالت المحكمة في حيثيات قرارها: "بمقتضى مبادئ القانون الدولي بالإضافة إلى قوانين الولايات المتحدة الأمريكية ليس للدول الحق في أن تستعمل أو تبيح إستعمال إقليمها بطريقة تسبب ضررا لإقليم دولة أخرى أولأموال، أولأشخاص في هذا الإقليم وذلك عندما تكون المسألة ذات نتيجة خطيرة، وتبين الخطر بدليل واضحا ملخص لوقائع القضية بالتفصيل تجدونه في المبحث الثاني المتضمن نظرية المخاطر، ص40-41.

مجال البيئة البحرية، لأن طبيعة الأضرار التي تنتج عن التلوث البحري ليست من الأضرار التي يمكن تحديدها، أو الربط بينها وبين الفعل المسبب لها، وإنما هي أضرار ذات طبيعة خاصة قد تمتد لتشمل البيئة البحرية بوجه عام¹.

وفي بعض الأحيان من السهل إثبات وقوع ضرر مباشر للغير بسبب فعل من أفعال التلوث، ويكون ذلك بإستخدام الأجهزة العلمية الحديثة لقياس درجة التلوث، وتقدير مدى الضرر الذي لحق بالدولة أو برعاياها.

إلا أنه في أحيان كثيرة، يصعب إثبات الأضرار غير المباشرة للتلوث، ذلك لأن أثار التلوث، قد لا تظهر فور وقوعها، وإنما قد يمضي وقت طويل قبل أن تكتشف²، وبالتالي يصبح من الصعب إثبات رابطة السببية بين الضرر والفعل المسبب له.

لذلك يرى بعض الفقهاء إن الضرر المستوجب في المسؤولية الدولية هو الضرر المؤكد، الذي يحدث لدولة أو مجموعة من الدول، بسبب فعل غير مشروع دولياً، وبالتالي فإن الأضرار المحتملة أو الغير مؤكدة لا يجب أن تؤخذ في الاعتبار.

والنقد الذي وجه إلى هذا الإتجاه، هو قصور تغطية لكافة حالات التلوث البحري علماً أن التلوث البحري لا يعرف حدوداً طبيعية أو سياسية بإعتبار أن البيئة البحرية وحدة طبيعية واحدة³. كما ان مصادر التلوث البحري عديدة ومتنوعة، ويمكن أن تمتد خطورتها إلى آلاف الأميال البحرية، ملوثة في طريقها الأماكن التي تعبرها.

1 - د. عبد الواحد محمد الفار - مرجع سابق 120.

2 - غداوية حورية- الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية، كلية الحقوق، جامعة البليدة ، رسالة ماجستير 2001- ص 158.

3 - أ. غداوية حورية، مرجع سابق ص158.

بالإضافة إلى التيارات البحرية وعناصر أخرى تعتبر وسائل نشطة لنشر التلوث¹.

ولعل لكل هذه الأسباب، طورت قواعد المسؤولية الدولية لتتلاءم مع طبيعة هذه الأضرار من خلال إعلان مؤتمر البيئة بإستكهولم 1972 في مبدئه (22) والذي ينص "يجب على الدول أن تتعاون لتطوير القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار الأخرى الناتجة عن الأنشطة الواقعة داخل حدود إختصاص هذه الدول أو تحت إشرافها، والتي تصيب الأقاليم الواقعة خارج حدود إختصاصها".

كما أدخلت هذه الفكرة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 3/235 الخاصة بالمسؤولية والتي تنص "لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، لتتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والإلتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه في تسوية المنازعات المتصلة بذلك..."².

هذا وعن الضرر في الممارسات الإتفاقية الدولية للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية في الضرر البيئي ونقاط أخرى مهمة نجدها مفصلة في الفصل الأول من الباب الثاني لهذه الدراسة.

3.1.1. مبدأ نظرية المخاطر كأساس لقيام المسؤولية

إن الفعل غير المشروع الدولي يصدق في حالات، كعمليات إغراق النفايات والمواد السامة عمداً، وهي حالات نادرة، إذا ما قورنت بحالات التلوث الذي تتعرض لها البيئة البحرية في غالب الأحيان التلوث يحدث نتيجة ممارسة الدولة لحقوقها أو بسبب ما تقوم به من أنشطة مشروعة في

1 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 122.

2 - المادة 3/235 من إتفاقية قانون البحار 1982.

البحار، وفي هذه الحالة لا يمكن وصف عمل الدولة بأنه غير مشروع، وبالتالي فلا يصبح الإعتداد بمبدأ عدم المشروعية كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعة المسؤولية عن الاضرار التي يمكن أن تترتب نتيجة للتلوث، بل لابد من البحث عن أساس آخر يمكن الإستناد إليه في تبرير المسؤولية¹.

1.3.1.1. فكرة المسؤولية المطلقة (نظرية المخاطر)

نتعرض في هذا المطلب إلى تبيان الأسس التي بنيت عليها هذه النظرية وكذا الحجج التي أستند إليها أنصارها من خلال الفروع الثلاثة الآتية.

1.1.3.1.1. نظرية المسؤولية المطلقة في الإجتهاادات الفقهية

نشأت هذه النظرية في كنف القانون الروماني، الذي أقام المسؤولية في قانون أكيليا^{es} " Aquilia على الضرر فقط².

كما أسس الفقه الإسلامي المسؤولية على فكرة الضمان، حيث إن الضرر وحده يولد الإلتزام بالتعويض، دون النظر إذا كان هذا الضرر ناشئاً عن إعتداء أوع ن إرتكاب فعل محظور³. وقد أخذت معظم الأنظمة القانونية الداخلية بنظرية المخاطر، وطبقها القضاء الداخلي في العديد من أحكامه، أبرزها القضية الشهيرة "V Rylands. Fletcher"⁴، والتي يرى الفقه الدولي

1 - عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق e 112.

2 - إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقيد والإطلاق، دار النهضة العربية القاهرة، 1980 9 0 18.

3 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق ص 133-134.

4 - هذه القضية التي نظر فيها القضاء في إنجلترا عام 1866، وتتلخص وقائعها في أن السيد "Rylands" كان يستأجر منجماً للفحم، في حين كان "Fletcher" يملك طاحونة على أرض مجاورة، فأراد أن يقيم مستودع للمياه. - لإمداد الطاحونة بالمياه، فعهد بذلك إلى أحد المقاولين الذي وقع في أخطاء تسببت في إغراق المنجم الذي يملكه "Rylands" بالمياه مع أنه لم يثبت وقوع أية أخطاء من مالك الطاحونة إلا أن المحكمة قضت بمسؤوليته أي

والوطني أنه كان لها الفضل في إعادة ظهور نظرية المخاطر إلى حيز الوجود القانوني فقد وضعت محكمة "Exchequer" التي نظرت في القضية فأصدرت مبداء قانونيا شهيرا .

إعتبر فيما بعد أساسا للمسؤولية في القانون الأنجلوأمريكي، إذ جاء فيه "أي شخص يستغل مشروعاً، يشكل خطراً بالنسبة للغير يعتبر مسؤولاً عن الأضرار المحتملة، حتى في حالة عدم إسناد الخطأ إليه¹. فهذه النظرية طبقت في معظم النظم القانونية كمبدأ قانوني عام.

وهذا ما يكسبها قوة قانونية في القانون الدولي، إعمالاً لنص المادة (38) من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

وهكذا منذ أكثر من ثلاثة عقود ظهر إتجاه آخر، طالبا بإقامة المسؤولية الدولية للدول عن أضرار التلوث على أساس نظرية المخاطر².

2.1.3.1.1. أساس نظرية المخاطر

إن تزايد الطلب العالمي على النقل البحري، والإستعمال المكثف لسفن عملاقة لنقل مواد ملوثة كالمواد النفطية، أدى إلى إتساع نطاق أضرار التلوث هذا ما يجعل من قضية المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر من السفن جزءاً من قضية عامة بشأن إرساء أساس جديد

=مسؤولية Fletcher راجع د.محمد نصر رفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية القاهرة، 1983 291F .

1 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق 3 9 134.

2 - ويطلق عليها مصطلح المسؤولية المطلقة أي الخارجة عن كل خطأ، وكذا المسؤولية المشددة أو الكاملة، وكذا النظرية الموضوعية، باعتبارها لا تستند إلى معايير شخصية في إقامة المسؤولية، والمسؤولية عن الأنشطة غير المحصورة في القانون الدولي، وإن كانت هناك إختلافات بين هذه المصطلحات.

د. محمد عبد العزيز أبوسخيلة- المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 145 9 8 1978.

للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية العابرة للحدود¹. ومن أجل ضمان حماية قانونية أفضل لضحايا هذا النوع من الأضرار.

إقترح بعض الفقهاء إمكانية القيام بنقل الحل المعتمد في القوانين الداخلية إلى النظام القانوني الدولي²، لتعويض ضحايا الأضرار الناتجة عن بعض الأنشطة الخطرة التي أتت بها الثورة الصناعية، ويتضمن هذا الحل تمكين المتضرر من الحصول على تعويض بمجرد حدوث ضرر، دون اشتراط إثبات وجود خطأ صادر عن الشخص المتسبب في هذا الضرر، كما تتطلب ذلك المسؤولية الخطئية.

فكان الغرض من طرح المسؤولية الموضوعية، هو تيسير حصول المتضررين على تعويض، وتجنبهم تقديم الدليل عن وجود خطأ الذي يعتبر في غالب الأحيان عملية عسيرة لهم، وأما بالنسبة للشخص الذي يتعاطى نشاط خطير فهو يعد مسؤولاً بسبب المخاطر التي يحدثها.

بالإضافة إلى التقدم الصناعي، وإستعمال تكنولوجيا متطورة ومعقدة في كثير من الأحيان، يصعب على الإنسان السيطرة عليها والتحكم فيها، بالرغم من الإحتياطات التقنية الموفرة لها، بررت الحاجة إلى مفهوم المسؤولية الموضوعية، على الصعيد الدولي مسألة جد حيوية، خاصة بعدما كثرت الحالات التي تسمح فيها الدول بممارسة أنشطة تعد مشروعة، وفي نفس الوقت تترتب عنها أخطاراً جسمية، وإذا نتجت هذه الأخطار، بديهي أن تسبب أضراراً جسمية، ليس بالنسبة لإقليم الدولة فحسب، وإنما كذلك لبيئة دولة أخرى وإقليمها³.

ووفق هذا الإتجاه الحديث، فإن الأمر يتعلق بأساس جديد للمسؤولية الدولية للدول، لها مميزات تميزها عن الأساس التقليدي للمسؤولية الدولية، ذلك أن المجتمع الدولي، فضل إضفاء طابع

1 - د. محمد الباز، مرجع سابق 307.

2 - Dupuy - pierre-marie "Droit international public" Dalloz paris, 1998 p 307

3 - د. محمد الباز مرجع سابق 309 وما بعدها.

المشروعية على بعض الأنشطة ذات الخطورة الكبيرة على البيئة، منها النقل البحري لموارد ذات طبيعة ملوثة، بسبب ما تحققه هذه الأنشطة من نفع للإنسانية، لكن من جهة أخرى، وضع المجتمع الدولي في حسابه ، رعاية هؤلاء الذين يضارون بسبب هذه الأنشطة، فكفل لهم الحق في تعويض عادل، وضعه على عاتق المستفيدين من هذه الأنشطة، وفي إطار مسؤولية تستند إلى نظرية المخاطر، رافعا على كاهل المضرورين عبء إثبات الخطأ، حيث يكفي لنشوء المسؤولية الدولية، أن ينسب الضرر إلى أحد أشخاص القانون الدولي¹.

ففي 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.

3.1.3.1.1. الحجج التي يستند عليها أنصار نظرية المخاطر

من القضايا الدولية التي تم الإستناد فيها على نظرية المخاطر، قضية التجارب التي أجرتها فرنسا عام 1973، فقد طالبت كل من إستراليا ونيوزلندا بتحميل فرنسا المسؤولية نظرا للأثار الناجمة عن أضرار هذه التجارب التي تؤدي إلى إلحاق الضرر بإقليم دول أخرى، على إعتبار أن مثل هذه التجارب قد أدت إلى حصول أضرار بيئية بإقليم كل من إستراليا ونيوزلندا بسبب الغبار الناجم عن التجارب النووية، وقد إستندت محكمة العدل الدولية إلى المسؤولية المطلقة (نظرية المخاطر) للحكم بمسؤولية فرنسا².

1 - د.صلاح هاشم، مرجع سابق 3 9 435.

2 - المحامي أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2010 0 0 115.

إستند أنصار هذه النظرية، على الإجتهد القضائي الوارد في قضية (Fonderie trail)¹ مصهر ترابل، والصادر من محكمة التحكيم الخاصة التي أنشأت بموجب إتفاق خاص، عقد بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا عقب النزاع الذي ثار بينهما، ليمثل سابقة دولية لها أهمية كبيرة في مجال القانون الدولي البيئي، وكذا تعتبر أبرز القضايا التي طبق فيها القضاء الدولي المبادئ العامة للمسؤولية الدولية على حالة الأضرار الناجمة عن تلويث بيئة دولة مجاورة.

وبالرجوع إلى المبدأ (21) من إعلان إستوكهولم 1972، والإتفاقيات المتعلقة بالموضوع إقتрحت بضرورة دفع النزاع الذي ينجم بين الدولتين بخصوص عمل المصهر إلى اللجنة الدولية المشتركة التي ستؤسس عند تطبيق إتفاقية 1909 المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، وفعلا قدمت اللجنة الدولية المشتركة، تقريراً بهذا الخصوص، أشارت فيه أن مقدار الأضرار التي تكبدها المواطنون الأمريكيون إلى غاية تاريخ (جانفي 1932) تقدر قيمتها

1 1 - تتلخص وقائع القضية في أن مصهرا شيد سنة 1896 في (ترابل) في مقاطعة كولومبيا البريطانية الواقعة في كندا لغرض صهر الرصاص والخراسين بكميات كبيرة، وفي سنة 1906 حصلت شركة الصهر والتعدين = الكندية المحدودة على إجازة تأسيس من السلطات الكندية، وقامت باستغلال المصهر فعلا، وتنبعث من المصهر أثناء عمله، كميات كبيرة من غاز ثاني أكسيد الكبريت (SO₂) حيث تتراوح كميته بين 10.000 و 20.000 طن شهريا، الأمر الذي سبب أضرارا جسمية لممتلكات المواطنين الأمريكيين في مدينة واشنطن، وقد تبنت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية القضية رسميا لأول مرة في شهر =) 1927، وذلك عندما أبلغ القنصل الأمريكي = العام في (أوتوا) مذكرته الرسمية بهذا الخصوص إلى الحكومة الكندية، وكانت الحكومة الكندية في وقت سابق أي سنة 1917 قد دفعت مبلغ قدرة (350.000) دولار أمريكي، إلى الحكومة الأمريكية تعويضا لكافة الأضرار التي = تكبدها المواطنون الأمريكيون، كما أتفقت الحكومتان على تشكيل محكمة تحكيم، تتألف من رئيس محايد وعضوين من القضاة الوطنيين للحكم بالتعويض الذي تدفعه كندا للولايات الأمريكية عن الأضرار المتكبدة في الفترة اللاحقة لتاريخ الأول من جانفي 1932، إضافة إلى الإجراءات الواجب على المعمل إتباعها لتخفيض الضرر في المستقبل ، في هذه المناعة صدر حكامان: الأول أصدرته لجنة التحكيم التي نظرت في القضية في 16 أبريل 1938، بمسؤولية كندا عما لحق الولايات المتحدة الأمريكية من أضرار وألزم هذا الحكم الحكومة الكندية بأداء تعويضات لأمريكا. والحكم الثاني: أكدت فيه المحكمة على مسؤولية الدول عن أضرار الأنشطة البيئية التي تجري على إقليمها وتلحق ضرر بإقليم دولة أخرى. راجع:

- BARROS.J and Johnston, D.M

" the international law of pollution" the free press, New york, 1974.

(350.000) دولار وإقترحت كذلك الأسلوب الذي يتم بموجبه تعويض المواطنين الأمريكيين في مدينة واشنطن وأوصت بضرورة إدخال تحسينا وتغيرا في أعمال المصهر لغرض تقليل كمية الكبريت المنبعث.

وعلى إثر صدور قرار اللجنة هذا، وقعت إتفاقية بين الطرفين سنة 1935 بهدف حسم المشاكل المتعلقة بين الطرفين والناجمة عن عمل المصهر المذكور، وقد وافقت الحكومة الكندية نتيجة لذلك دفع التعويضات، وكذا الإتفاقيات الدولية التي تنظم المسؤولية بالنسبة لبعض الأنشطة الدولية الخطيرة، كالإتفاقيات المبرمة منذ سنة 1960 في ميدان إستغلال الطاقة النووية. وفيما يخص النقل البحري للمواد النفطية¹ والتي تقيم نظاما للمسؤولية الموضوعية في إطار القانون الدولي الخاص.

ويستند فقهاء هذا الإتجاه خاصة على الإتفاقية الدولية عن الأضرار التي تسببها المركبات الفضائية أو الأجزاء المكونة لها، والتي تقضي بمسؤولية الدولة المطلقة عن الأضرار التي قد يسببها إطلاقها للمركبات الفضائية على سطح الأرض أو للطائرات أثناء تحليقها. أما فيما يخص ممارسة الدول للأضرار البيئية العابرة للحدود، والناجمة عن أنشطة خطيرة غير محظورة دوليا، يقول الأستاذ "صلاح هاشم.

" بالرغم مما جرت عليه هذه الإتفاقيات من نقل عبء المسؤولية عن هذا الضرر إلى عاتق المشغل الخاص، فإن ممارسات الدول والأحكام القضائية مازالت تدل على أن الدول ظلت مسؤولة عن كافة الأنشطة التي تجري في نطاق إقليمها أو تحت سيطرتها، سواء جرت هذه الأنشطة بواسطة أجهزة حكومية، أو عامة الأفراد، أو الكيانات الخاصة، ففور وقوع الأضرار ودون أي إنتظار الأحكام من القضاء، بادرت الدول إلى أداء مبالغ نقدية للطرف المضرور وتحت مسمى

1 - راجع ص 144 وما بعدها من هذه الدراسة.

الهيئات أو التعويضات، لكنه وأياً كانت هذه المسميات، فإنها لا تؤدي إلا مدلول واحد فحسب هو أن الدول قامت من تلقاء نفسها بتحمل المسؤولية عن نتائج هذه الأنشطة الضارة، وإن لم تعترف الدول صراحة بذلك¹.

2.3.1.1. نظرية المخاطر في إقامة المسؤولية المترتبة عن الأضرار البحرية

في هذا المطلب نتعرض بنوع من التفصيل لأعمال لجنة القانون الدولي فيما يتعلق بالمسؤولية الموضوعية للدولة من خلال تقارير خبراء القانون الدولي وكذا تقييم هذه النظرية وتبيان المشاكل التي إعترضتها.

1.2.3.1.1. تبني نظرية المخاطر

إنطلاقاً من إعتبارات العدالة والإنصاف، هو عدم ترك ضحية، بدون إصلاح ما لحقها من ضرر. وفي ظل مجتمع تعددت فيه الأنشطة المشروعة في حد ذاتها، وإن إتسمت بالخطورة الفائقة، بسبب ما تلحقه بالبيئة من آثار سلبية مدمرة لذلك إتجه الفقه الدولي إلى مسؤولية المخاطر المستقرة في فقه القانون الداخلي، لإقامة المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة، التي تحدثه الأنشطة المحظورة دولياً.

يرى بعض الفقهاء حسب تعبير الأستاذ "صلاح هاشم" أن إعتبارات حماية البيئة، تدعوها إلى فرض المسؤولية المطلقة على عاتق المشروعات النافعة للإنسانية والتي يصاحب تشغيلها خلق مخاطر جسمية، ذلك أن الأرباح الهائلة التي تجنيها هذه المشروعات، تحتم الربط بين عنصري المخاطر والتكلفة، ويجب أن يشمل إجمالي تكاليف عمليات أو مشروع خطر تكاليف مسؤوليته عن تقليل المخاطر البيئية، والتعويض عن الأضرار² باعتبارها تكاليف إجتماعية يجب دفعها عن

1 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 400-401.

2- د. صلاح هاشم، مرجع سابق 9 0 156.

عائق المجتمع، كما أنها قد تدعو المستغلين إلى العزوف عن مثل هذه الأنشطة إذا رأوا أن هذه التكاليف سترهقهم إقتصادياً".

ويرى الفقيه G.HA D في تقريره أنه عندما يحدث خطر جسيم عابر للحدود تستطيع الدولة توقعه، لكن إذا ما تحقق الضرر مطابقاً للخطر¹.

إن الفقيه (Handel) يحتج باللجوء إلى نظرية المخاطر باعتبار أن تحميل الدولة للخسارة أو الضرر الذي تحدثه الأنشطة التي تنشأ على إقليمها، أوتحت رقابتها، يبرره إدراكها المفترض بالنشاط أو أخطاره، الأمر الذي يجعلها في وضعية مفاضلة بين الإستمرار في أداء النشاط أو السماح به، وبين ما تتكبده من نفقات ممكن أن تفوق فوائد هذا النشاط².

ويرى بعض الفقهاء³، أن التعويض عن الضرر البيئي، الذي تحدثه الأنشطة الخطيرة، يجب أن يستند إلى نظرية المسؤولية المطلقة، فقواعد العدل تقتضي أن يتحمل من يستفيد من النشاط الخطر، جانباً من تكاليف هذا النشاط، ولا يدعها تقع على عاتق الآخرين.

فالعدل في القانون الدولي يقتضي عدم إختلال في التوازن بين الحقوق وبين المصالح الأساسية بين الدول، وإلا إعتبر هذا إثراء بلا سبب وإنتهاكاً للمبدأ الأساسي للمساواة بين الدول أمام القانون الدولي كما يرى البعض أن وظيفة القانون الدولي تتطوي على إلزام الدول، بضمان أن تجري الأنشطة في نطاق إقليمها، بحيث لا تسبب ثلوثاً ضاراً في أقاليم دول أخرى، وعليه فإن الدول إذا ما سمحت بإجراء أنشطة في نطاق إقليمها، فإنها تعد مسؤولة مسؤولية مطلقة عن الأضرار التي تحدثها هذه الأنشطة في بيئة الدول الأخرى.

1 - G.HANDL- "International Liability of States for marine pollution"C.Y.I.C VOLXXI, tome XXI. University of British Columbia press1983 PP97-98.

- اللغة الإنجليزية تتضمن مصطلحين "responsability" و "liability" في حين أن اللغات الأخرى لا تحتوي على هذه الإزدواجية فيما يخص المسؤولية، راجع د/ صلاح هاشم ص70-80.

2 -G.HANDL.International Liability of state for marine pollution.Op-Cit p98.

3 - ومنهم الفقيه (BARBOZA) وهوالمقرر الخاص للجنة، القانون الدولي.

ويضيف آخرون على أن هذا النمط من المسؤولية يحقق فائدتين هامتين في القانون الدولي البيئي أولهما وقائية، حيث تكون حافزا لوقف الأنشطة الهامشية ذات الأخطار أو الأضرار التي تفوق فوائدها، والثانية فائدة تعويضة، فإدراك الدولة للنشاط الذي يباشر على إقليمها أو تحت رقابتها، يمكنها من إتخاذ الترتيبات اللازمة للوفاء بمسؤوليتها الدولية، عن الأضرار المتوقعة العابرة للحدود الوطنية¹.

2.2.3.1.1. توظيف نظرية المخاطر على التلوث البحري

في ظل توسيع نطاق الأنشطة الخطيرة المشروعة دوليا، ونتيجة التقدم في الميادين العلمية والتكنولوجية، وكذا إنتشار المطالب البيئية، وظهر كل هذا أثناء أشغال مؤتمر استوكهولم 1972 وكذا أثناء أشغال مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث تزعمت هذه الحركة بعض الدول منها كندا وإستراليا بالإضافة إلى بعض الدول النامية، التي دافعت عن إقامة نظام للمسؤولية الموضوعية في القانون الدولي متأثرة بدراسات فقهاء القانون الدولي المنتمين إليها من بينهم الفقيه (Hardel)².

قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة سنة 1978 في إطار وظيفتها في ميدان تشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه، بتكليف لجنة القانون الدولي، بإرساء وتدوين وتطوير قواعد بشأن المسؤولية الموضوعية للدولة³.

ومنذ ذلك الحين إنكبت لجنة القانون الدولي على إعداد مشروع إتفاقية لتدوين ما أصطلح عليه، "المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أنشطة لا يحظرها القانون الدولي".

1- G.HANDL-"International liability of states for: marine pollution" Op-cit P98

2 - pierre-marie Dupuy- "Droit International Public" Op-cit 421

3 - المادة (1/13) ميثاق منظمة الأمم المتحدة- 1945.

فأنشأت اللجنة فريقاً لدراسة الموضوع، ترأسها الفقيه "Boxter". ثم خلفه بعد ذلك الفقيه "Julio. Barboza"، وأخيراً الفقيه (P.S RAO) ويعتبر إدراج هذا الموضوع ضمن أعمال لجنة القانون الدولي قد أعاد الثقة للإتجاه الداعي إلى منظور جديد للمسؤولية الدولية¹.

ويتبين من تقارير (الفقهاء المقرررين) أن لجنة القانون الدولي قد إتجهت إلى إعتبار المسؤولية الدولية عن الأنشطة غير المحظورة دولياً لا تنشأ إلا عن نشاط مادي، يتسم بالخطورة التي تحتل وقوع أضرار ملموسة عابرة للحدود، أو ترتب هذه الأضرار بالفعل على أن ينشأ هذا النشاط في نطاق ولاية شخص دولي مهدداً بأخطاره، أو مرتباً أضراره في نطاق ولاية شخص دولي آخر أو تحت سيطرته²، وهو ما ينطبق على المسؤولية عن الأضرار البيئية الناتجة عن الأنشطة البحرية التي تمارسها السفن.

وما يلاحظ - للجنة القانون الدولي - عند إرسائها لنظام المسؤولية الدولية، عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة غير المحظورة دولياً، هو الإبتعاد عن تطبيق نظرية المسؤولية على أساس المخاطر بصورة آلية³ بسبب ما تلاقيه هذه النظرية من إعتراض وقلة قبول في المجتمع الدولي⁴.

كما تكشف معاينة المقترحات الفقهية والتعديلات التي أدخلت، إتجاه أعضاء لجنة القانون الدولي إلى التأكد على مجموعة من الإلتزامات الأولية الهادفة إلى الوقاية والتقليل من الأضرار العابرة للحدود التي تنتج عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، وكذا جبر هذه الأضرار.

1 - Pierre- marie Dupuy "Droit international public" Opcit p421.

2 - R.Quentin-boxter-third report.1982.Doc, A/CN.4/360 Y.I.L.E1982 Vol II part one

3 - R.Ouentin- boxter. Third report, 1982, doc, A/CN.4/360Y.I.L.E, 1982 vol II, part one

وقد أكد الفقيه (J. BARBOZA) في تقريره على أن الأنشطة التي ينشأ أوقد تنشأ عنها ضرر مادي عابر للحدود سواء كانت فائقة الخطورة أو ضئيلة الخطورة يمكن أن تشكل ضرراً على حد سواء.

ويسعى هذا النظام إلى منع وتقليل إمكانية حدوث مثل هذه النتائج الضارة المترتبة إثر مباشرة نشاط مشروع في حد ذاته، وإن إتسمت طبيعته بالخطورة، وتقرير التعويض المناسب عن أية حالة تحدث فيها تلك النتائج الضارة، فهونمط من المسؤولية لا يتطلب لإقامته عدم المشروعية، وظهرت الحاجة إليه نتيجة لتزايد الأخطار التي تهدد الإنسانية من جراء التقدم العلمي.

والأساس القانوني الذي يستند إليه هذا النمط من المسؤولية الدولية، هو مسؤولية على أساس المخاطر، والتي استقر الرأي في لجنة القانون الدولي وفي اللجنة السادسة التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة على عدم إمكانية صياغتها في صورة إلزام تلقائي على عاتق أشخاص القانون الدولي، بل لابد أن تتجه إرادة الدول صراحة إلى النص عليها في إتفاقيات دولية¹. وكذلك ما يميز هذا النظام الجديد للمسؤولية، هو أنه إستثناء لقاعدة الإلتزام الدولية وكذلك يغلب عليه الطابع الإتفاقي وليست له سوابق عرفية في القانون الدولي².

رغم الصعوبات التي اعترضت أشغال لجنة القانون الدولي، فإنها قررت في دورتها التاسعة والأربعين (49) المنعقدة سنة 1997، أن تمضي في عملها بشأن المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي على أن تتناول في البداية مسألة المنع، وهو منع الضرر العابر للحدود الناشئ عن أنشطة خطيرة، فقدم أحد مقرري اللجنة في دورتها الخمسين (50) المنعقدة سنة 1998، تقرير يتضمن مشاريع المواد، وتحليل الإلتزامات الإجرائية

1 - صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 81.

2 - د. محسن عبد الحميد مرجع سابق 8 9 04.

والموضوعية التي تترتب عن واجب المنح، ويبحث الفرع الثالث من تقرير - مقرري اللجنة - طريقة - تطبيق مفهوم العناية الواجبة، أما الفرع الرابع من التقرير، يستعرض معالجة مفهوم المسؤولية الدولية¹.

يعتبر مشكل المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، ضمن المجالات التي ناقشتها أشغال مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي صادفتها عراقيل بالنظر لصعوبة التوفيق بين القواعد التقليدية لقانون البحار، والقواعد الجديدة التي أفرزها القانون الدولي البيئي، لا سيما المبادئ الجديدة التي جاء بها إعلان استوكهولم لسنة 1972 من بين هذه الصعوبات تضارب وجهات النظر بين الدول المشاركة التي تتبنى فكر (حديث) بيئي ككندا وأستراليا، وبين دول ذات فكر تقليدي التي تحاول التضييق من هذا التطور والعمل على الحفاظ على إمتيازاتها ومصالحها، وواضعي هذه المشاريع لم يعطوا لهذا الموضوع ما يستحقه، من عناية في حين أنها بالنسبة للدول الشاطئية وعلى الأخص دول العالم الثالث بالنظر لعدم توفر هذه الدول على الإمكانيات التقنية اللازمة لرصد التلوث ومنعه والوقاية منه، فإنها أكثر إحتمالاً للتعرض للأضرار. ومن ثم كان من مصلحتها أن تهتم بمحو آثار هذا التلوث البحري عن طريق إصلاح الضرر، ذلك الإصلاح الذي لا يتم إلا بوضع قواعد دقيقة وتوقع المسؤولية ونوعها والضرر، وكذا كيفية إصلاحه².

وقد إستحسن هذا الإتجاه الحديث، إقتراحات عدد من الدول في ميدان المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، لهذا إعتمدت هذه الإقتراحات لتجسيد هذه التوجهات الحديثة بشأن المسؤولية الدولية للدول، وتقبل القانون الدولي العام، قيام المسؤولية على أساس

1 - د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، ص 315.

2 - د. إدريس الضحاك - المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا - مرجع سابق □ G 96.

المخاطر، أي الأخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية، وذلك بجعل الدول مسؤولة عن الأفعال والأنشطة التي يباشرها الخواص¹ حتى في الحالة التي تكون فيها هذه الأفعال أو الأنشطة غير محظورة دولياً².

حسب هذا التصور الجديد الذي يؤكد على الإلتزام الأولي بالتعويض، أي المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية، فكل ضرر يلحق بالبيئة، مرتبط بعلاقة سببية بأنشطة، تقع ضمن ولاية أوتحت رقابة دولة معينة، يترتب عنه تحمل هذه الدولة تبعة التعويض عن الأضرار، فيما يخص طبيعة المسؤولية الدولية، ومشكل إسناد المسؤولية للدولة عن الأضرار الناتجة عن الأنشطة التي يمارسها الخواص، وهما الإقتراحان اللذان تقدمت بهما كل من إستراليا والنرويج، وقد نقلت الفكرة حرفياً من المبدأين 21 و 22 الواردين في تصريح استوكهولم لسنة 1972 المتعلقة بالمحافظة على البيئة الإنسانية بصفة عامة، وذلك بعد تحويلهما ليصبحا مطبقين فقط بالنسبة للبيئة البحرية³.

وعيب على هاتين الوثيقتين أنهما يلقيان على كاهل الدولة الساحلية إلتزاماً خطيراً بالمحافظة على البيئة البحرية، دون أن ينصا على أي حق لها تجاه الضرر الذي يمكن أن تتعرض له من البواخر والأجهزة وغيرها، ذلك الإلتزام الذي يصادف لدى أغلب الدول الساحلية ضعف في الوسائل المادية التي تمكنها من المحافظة على سلامة المناطق الخاضعة لولايتها مثل طول الشواطئ العربية التي تصل إلى 23 ألف كلم صف إلى ذلك أن الوثيقتين تجعلان الدولة

1 - Travers Tulio « les tendances récentes du droit conventionnel de la responsabilité et le nouveau droit de la mer » INAFDI 1975 P781

2 - د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 316.

3 - د. ادريس الضحاك " المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية، المرجع السابق، ص 97.

الشاطئية مسؤولة عن كل نشاط داخل ولايتها ولو كان صادرا من جهة أجنبية أو خاضعا لمراقبتها¹.

ثم توالى إقتراحات تقدمت بها دول أخرى²، والتي عملت على التنصيص بشكل واضح على كون الدول تتحمل المسؤولية عن الأفعال الصادرة عن الأشخاص الطبيعيين والإعتباريين التابعين لها.

بالإضافة إلى المشروع الكيني الذي ينص على أن الدول مسؤولة عن الأضرار التي تتسبب فيها بالنسبة لمختلف مناطق البيئة البحرية أنشطتها وأنشطة رعاياها من أشخاص الطبيعيين أو المعنويين وكذلك السفن الأخرى الخاضعة لمراقبتها أو المسجلة لديها.

وعليه فإن هذه الإقتراحات تتبنى نظام المسؤولية الدولية الموضوعية، حيث تجعل الدولة تتحمل المسؤولية عن الأضرار الصادرة عن الخواص التابعين لها، وكذا الأضرار التي تسببها السفن التي تحمل جنسيتها، إلا أن المشاريع تتعارض مع القانون الدولي القائم، بحيث تتحمل الدولة أفعالا لم تقم بها، في حين أن القواعد القانونية الدولية تقضي بأن الدول لا تسأل إلا عن أعمالها، كما أنها تقيد من نوع الحصانة للأشخاص الطبيعيين وتحرم المتضررين من اللجوء إلى مطالبتهم بالتعويض أو إصلاح الضرر طبقا لقواعد القانون الخاص مع ما في ذلك من سرعة في البت والتنفيذ حسب تعبير الأستاذ الضحاك³.

ويعلق الأستاذ الضحاك على هذه المشاريع بقوله "وأن حاولت إيجاد الحلول لبعض المشاكل إلا أنها لم تتوقف في كيفية التمييز بين الأعمال المحدث للضرر، وصفة مرتكبها ولا

1 - د. إدريس الضحاك، مرجع سابق 97.

2 - هذا المشروع تقدم به الإتحاد السوفياتي (سابقا) بمفرده ثم مع سبعة دول إشتراكية أخرى منها بلغاريا وأوكرانيا .

3 - د. إدريس الضحاك "المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار" مرجع سابق 98.

موضوع القانون المطبق واختصاص المحاكم، وبالتالي لم تقدم الحلول العملية للمسؤولية وإصلاح الضرر بشكل تام وفعال¹.

ثم توالى مشاريع أخرى² تحمل في طياتها الفرق بين المسؤولية الدولية بالنسبة للأفعال الصادرة عن الدول، والمسؤولية في القانون الداخلي بالنسبة للأفعال الصادرة عن الخواص ففيما يتعلق بالأولى فإنه يجب على الدول أن تتعاون من أجل تطوير القانون الدولي، بشأن تحديد المسؤوليات وكذا تقدير الضرر، كذلك فإن هذه المشاريع إستعملت مصطلحات تفيد على أن مسؤولية الدولة لا تقوم إلا عندما يكون الضرر قابلاً لأن ينسب لها.

أما فيما يخص المسؤولية الثانية، فإن المشاريع تلتقي عند فكرة واحدة وهي أن من واجب الدول التي يتبعها الخواص المتسببين في الأضرار التي تمس البيئة البحرية أن تعتمد على المستوى الوطني الوسائل الكفيلة لتمكين المتضرر من اللجوء إلى محاكمها أو السلطات الإدارية للحصول على التعويض.

ويضيف الأستاذ (TREVERS Tulio)، هو أمر يتعلق بالتزام فعلي على عاتق الدول، وهذا ما أكدته كل من المشروع المقدم من طرف كينيا وكذا المشروع الأوروبي سنة 1973³. وللدولة الضحية أن تتقدم بطلب دبلوماسي عن الأضرار المتكبدة إلى الدولة التي تسبب الضرر بفعل الأشخاص العاملين تحت ولايتها أو إشرافها، عند إستنفاد الطرق المحلية، أوفي عدم توفرها.

1 - د. إدريس الضحاك، "المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار"، نفس المرجع، ص 99.

2 - وهو المشروع الكندي المؤرخ في مارس 1973 - Art III - A/AC 138/SCIII 28

- المشروع الأمريكي المؤرخ جوان 1973 - A/AL 138/SC III 140 Art XXII

- المشروع الكيني: 1973 A/AL 138SC III 41 Art XVIII

= المشروع الأوروبي: A/ conf62/c3/l24 - راجع كذلك د. إدريس الضحاك المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار، مرجع سابق 985.

3-TREVERS.tulio, Op.cit p776.

وكذا المادة 2/7/ أمن المشروع الكندي والمادة (21) من المشروع الكيني.

وفي حالة عدم الإتفاق على تسوية النزاع من خلال التفاوض، للدول الحق في رفع الدعوى إلى التحكيم أو القضاء بناء على طلب منفرد من أية دولة وطبقا لإجراءات يحددها إتفاق يعقد بهذا الخصوص، أو يتولى ذلك طرف ثالث تعينه أطراف النزاع¹.

وقد كان للمشروعين النرويجي والأسترالي الأثر الأكبر في تحرير النص التفاوضي الموحد بل أنه يتضمننا بالفعل الفكرة الواردة فيهما، وبقي النص التفاوضي غير الرسمي يحتوي على فكرة الوثيقتين للمشروعين النرويجي والأسترالي رغم التعديلات التي أدخلت على المادة 236 من إتفاقية قانون البحار والتي تجعل المسؤولية الدولية للدول تمتد لتشمل كذلك تصرفات الخواص التابعين لها.

ونستخلص من الأحكام الواردة في النص التفاوضي²، أنها كانت تستند إلى نظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الدولة عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية ورغم الغموض الذي إستمر به هذا النص، فيما يخص تصرفات الخواص، إلا أنه النص الوحيد الذي إعتبر الدول تعد

1 - المادة 2/7/ ب من المشروع الكندي والمادة 22 من المشروع الكيني.

2 - المادة 41 من النص التفاوضي المقدم إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار بتاريخ 1975/05/05، والتي أصبحت المادة 44 في النص التفاوضي الموحد بعد التنقيح والتي نصها كما يلي :
(المسؤولية والتبعية المادة 44.)

1- تقع على الدول مسؤولية الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وصونها، وتقع عليها، وفقا للقانون الدولي، تبعة الضرر المنسوب إليها نتيجة إنتهاك هذه الإلتزامات.

2- على الدول أن تؤمن إتاحة اللجوء إلى المحاكم وفقا لأنظمتها القانونية للحصول على تعويض سريع وكاف أوغير ذلك من أشكال الترضية فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون والمعنويون الخاضعون لولايتها.

3- تتعاون الدول في تنمية القانون الدولي فيما يتعلق بوضع معايير وإجراءات لتحديد التبعة وتقييم الضرر وسداد التعويض وتسوية المنازعات المتصلة بذلك.

4- نص المادة 236 حول نفس الموضوع من النص المركب غير رسمي للتفاوض بتاريخ 1977/06/15.
راجع إدريس الضحاك : المصلحة العربية وإتفاقية قانون البحار، تطور النصوص المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر في مختلف مشاريع قانون البحار - مرجع سابق، ص 119-120.

مسؤولة عن الأضرار التي تتسبب فيها "الأنشطة التي تجري تحت ولايتها أو مراقبتها " ولكنها تكون في نفس الوقت مسؤولة وفقا لمبادئ القانون الدولي.

ويفيد الأستاذ "Tulio Treves" أن هناك تناقض بين الإحالة إلى قواعد القانون الدولي لأن طبقا لهذه القواعد، الدول لا تسأل إلا عن الأنشطة التي تنسب إليها كشخص قانوني عام والتي تقضي بالمسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع، وبين ما جاء في النص وهو مسؤولية الدولة عن الأنشطة التي تجري تحت ولايتها أو مراقبتها¹.

وعيب على هذا النص أنه شكل قطيعة مع أسس تطبيق المسؤولية عن الأفعال غير المشروعة التي تشكل القاعدة العامة.

ويتساءل الأستاذ الضحاك عن البديل لكل هذه المقترحات. المشروع المقدم من المغرب في الوثيقة A/confo62 بتاريخ 1976/04/23 والمؤيد آنذاك من المجموعة العربية، وبعض الدول الأخرى، وقدم هذا الإقتراح منظور مخالفا لما جاء به النص التفاوضي فيما يخص طبيعة المسؤولية الدولية أو قواعد الإسناد في مجال التعويض عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية². ونظرا للحلول التوفيقية التي جاء بها المشروع المغربي، فإنه لقي تأييدا من طرف الدول العربية التي تعتبر كلها دول ساحلية، وما يترتب عن ذلك من تهديد لمصالحها البيئية والاقتصادية.

1 - TREVERS, Tulio-, Op, cit p779.

2 - وأصبح هذا المشروع يحمل إسم المشروع العربي، بعد أن تبنته المجموعة العربية في كل من إجتماعاتها بتونس سنة 1976 والقاهرة 1977، وقدم من جديد للمناقشة في الدورات التالية.

وقدم على أساس أنه بديل للنصوص الموجودة والمقترحات التي سبقته، وإعتباراً لما تضمنه من أفكار، كان له أثر كبير في تحرير النص النهائي للمادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة بمونتيغيوباي لسنة 1982 المتعلقة بالمسؤولية¹.

3.3.1.1. قصور نظرية المخاطر كأساس للتعويض عن أضرار البيئة البحرية

لقد قامت نظرية المخاطر كأساس لإرساء المسؤولية الدولية للدول بهدف تجانس العلاقات الدولية، ذلك من خلال ضمان التعويض عن أضرار التلوث على مستوى الدول، وبالمقابل عدم تهرب الدول من مسؤوليتها في حماية البيئة البحرية، تحت ستار أن الأفعال التي ألحقت الضرر بالبيئة البحرية هي أفعال غير محظورة إلا أن هذا الأساس الجديد للمسؤولية الدولية، لم يتعد الإقتراحات من أجل تطور القانون الدولي² وتقوم مسؤولية الدولة عن أضرار تلوث البيئة البحرية على أساس فكرة الخطأ والتقصير، وفقاً للقانون الدولي العام حسب تعبير الأستاذ عباس هاشم، ولا توجد دلائل تشير إلى أن هذا القانون قد أقر فكرة المخاطر أساساً لمسؤولية الدولة³.

نلمس قصور هذه النظرية في نقطتين أساسيتين في هذا المطلب ذلك بالرجوع إلى الممارسة الإتفاقية الدولية وإمكانية وجود قواعد دولية إتفاقية كانت أوعرفية تأخذ بهذا الأساس، أي النظرية الموضوعية لقيام مسؤولية الدولة، سنجد أن هناك عدة أسباب تجعل الدول لا تتحمل

1 - لفهم مسار وتطور وتأثير المشروع العربي في المفاوضات التي عرفها المؤتمر الثالث لقانون البحار ونطاق تأثيره على إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، راجع د/ إدريس الضحاك- المصلحة العربية وقانون البحار...- مرجع سابق ص 109.

وكذا مرجعه قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية- دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية ومتعددة الأطراف، 1987- الطبعة الأولى، ص 682 وما بعدها.

2 - TREVERS Tulio Op-cit p770.

3 - د. عباس هاشم الساعدي- حماية البيئة البحرية من التلوث- مشكلة التلوث في الخليج العربي- دار المطبوعات الجامعية-2002 ص

تكاليف التعويض عن أضرار تسبب فيها الخواص، كذلك الصعوبات التقنية التي تحول دون إدخال هذا الأساس لقيام المسؤولية الدولية بالنسبة للتلوث البحري.

1.3.3.1.1. أسباب غياب نص إتفاقي للمسؤولية الموضوعية للدول

لازالت الدول متخوفة، ولوعن طريق إبرام إتفاقيات، من إرساء نظام للتعويض التلقائي، يقوم على أساس المسؤولية الموضوعية، لكونه يجعل الدولة المتسببة في الضرر ملزمة بالإصلاح الكلي أو الجزئي للضرر لمجرد وقوعه، بقطع النظر إذا كان الفعل المسبب للضرر فيه خرق للقانون الدولي أم لا، ويتبين ذلك من خلال غياب نص إتفاقي صريح يقضي بالمسؤولية الدولية الموضوعية عن الأضرار التي تمس البيئة، والقاعدة العامة المستقرة في القانون الدولي، هي القاعدة التي تقوم على أساس الفعل غير مشروع¹.

وإستدل الأستاذ (البزاز) على ذلك بحادثة المفاعل النووي (تشارنوبيل سنة 1986)، حيث أن خلال المفاوضات التي أشرفت عليها الوكالة الدولية للطاقة النووية، عندما إقترح الإتحاد السوفياتي سابقا، دراسة مشروع المسؤولية الدولية الموضوعية في حالة حدوث أضرار نووية نتيجة الإستعمال السلمي للطاقة النووية، إلا أن هذا الإقتراح تعرض لرد فعل عنيف، حيث عبرت وفود الولايات المتحدة الأمريكية، وفرنسا وبريطانيا عن رفضها لهذا الطرح². (1)

وتعتبر الإتفاقية الدولية عن الأضرار التي تسببها الأجسام الفضائية لسنة 1972، الإتفاقية الوحيدة التي يطبق فيها نظام المسؤولية المطلقة.

1 - د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 321.

2 - نظرا للخطورة الاستثنائية لهذه النشاطات وأنها تمارس مباشرة من طرف الدولة، راجع الصفحة 53 وما يليها. من هذا المبحث.

ويعصف الأستاذ البزاز النظام القانوني الدولي بأنه يفتقد للمواصفات الموجودة على صعيد الأنظمة الداخلية، وأنه مجتمع تنسيقي لا تضامني، لذلك فإن نظرية المخاطر تبقى نظرية مقبولة في القانون الدولي بشكل محدود جدا وعلى أساس نص إتفاقي واضح¹.

وفيما يخص أشغال لجنة القانون الدولي فيما يتعلق بموضوع المسؤولية عن النتائج الضارة المترتبة عن أنشطة غير محظورة في القانون الدولي، نلاحظ إتجاه اللجنة في التقرير الراجع لأحد فقهاءها إلى البحث عن تعزيز القواعد الدولية المتعلقة بالتزام الدول ببذل عناية فيما يخص الأنشطة التي تجري داخل إقليمها أو تحت رقابتها، والتي تؤدي إلى إلحاق أضرار عابرة للحدود².

2.3.3.1.1. مشكل إسناد الأضرار البحرية

في معظم الأحيان يوصف الضرر البيئي البحري، "بالضرر الكارثي"، بالإضافة إلى أنه غير مباشر، ومؤجل في كثير من الأحيان ما ينتج عن هذه الصفات مشاكل عدة، من بينها تحديد الضرر في الوقت المناسب، وكذا تحديد وتبيان العلاقة السببية بين من صدر التلوث من جانبه وبين الضرر.

فكيف يتم إسناد نشاط يباشره شخص خاص إلى شخص عمومي متمثل في الدولة على أساس عنصر الولاية أو الرقابة، علما أن قواعد القانون الدولي، قد إستقرت على أن الولاية على السفن تتعقد لدولة العلم دون سواها، بالمقابل مدى رقابة الدولة الساحلية على السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي، أو منطقتها المتاخمة، أو منطقتها الإقتصادية الخالصة وتعد المنطقتين الأخيرتين من أعالي البحار وأن ولاية الدولة في هذه المناطق محدودة تتمثل في حماية البيئة والحفاظ عليها³.

1 - د. محمد البزاز . مرجع سابق ص 322.

2 - R.Ouentin- boxter.4th report, 1983, DOCA/CN.4/373, Y.I.I.L1983 VOL.II, part one.

3 - المادة 1/56 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

هذا ما يثير مشاكل عويصة أمام الإتجاه الحديث، الداعي إلى المسؤولية الموضوعية فيما يخص تحديد الجهة الدولية التي تستند إليها الأضرار الناتجة عن الأنشطة التي تمارسها السفن ككيانات خاصة.

في نفس الوقت فإن قواعد القانون الدولي، تقرر بالحق السيادي للدولة الساحلية في بحرها الإقليمي¹، كما أقرت نفس القواعد حق السفن الأجنبية في المرور البريء عبر البحر الإقليمي للدول الساحلية².

فكيف تنسب المسؤولية الدولية عن أنشطة السفن المتسببة في الأضرار البحرية؟ إن تجوال السفن في البحار، ودخولها في نطاق ولايات دول أخرى، وطول مدة رحلاتها البحرية، فإن هذا يضعف الرابطة بين هذه السفن وبين دولة علمها، وتصبح ولاية دولة العلم مجرد رقابة إسمية، في معظم الأحيان، لا تكون تابعة فعليا لدولة العلم خاصة إذا قيست هذه الحالة بالرقابة الفعلية.

وهذا ما إستخلصه أحد فقهاء³ القانون الدولي في حادثة السفينة اليوغسلافية (CAVTAT)⁴ يبين فيها صعوبة تقرير المسؤولية الدولية لدولة العلم، ذلك لإنعدام رقابتها على السفن التي تحمل علمها.

مستدلا بوقائع حادثة (CAVTAT) حيث يرى بأن ولاية يوغسلافيا على السفينة، هي "رقابة إسمية فقط" رغم أنها هي دولة علم السفينة أما رقابة الدولة الساحلية - إيطاليا - على حطام

1 - المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة ، نفس المرجع.

2 - المادة 17 من إتفاقية الأمم المتحدة ، نفس المرجع.

3 - G.Handl.Liability for marine pollution Op.Cit.PP113-114

4 - وقائع سفينة (CAVTAT) - " أنها كانت تحمل شحنة خطيرة = من مشتقة الرصاص، تعرضت لحادثة غرق في مضيق "تورنو" بالمياه الإقليمية الإيطالية واستقرت بالشحنة في قاع البحر، ثم تحللت الشحنة ما أدى إلى تلويث البيئة البحرية في منطقة الحادث، ثم إتسع وإمتد إلى خارج حدود الولاية الإقليمية لإيطاليا، فأثار مشكلة قانونية، حيث إختلطت فيها ولاية دولة العلم التي هي يوغسلافيا ورقابة الدولة الساحلية أي إيطاليا، والإشكال القانوني هوالى أي دولة يمكن إسناد المسؤولية الدولية؟ مرجع سابق للفقية.

- G.Handl , Op.cit 114.

السفينة فهي العامل الأكثر فعالية في تقرير المسؤولية الدولية، والتي تقع على عاتق إيطاليا، خاصة والسفينة لم تكن مسجلة لدى السلطات اليوغسلافية، كسفينة شحن للموارد الكيماوية، وإنما أظهر البحث أنها سجلت كسفينة شحن عامة، مما لا يمكن إلقاء المسؤولية على دولة العلم¹.

ويرى الأستاذ صلاح هاشم أن المسألة بحاجة إلى إعادة بحث وتقييم، في سبيل تحديد المعيار الملائم، لتقرير المسؤولية الدولية عن المساس سلامة البيئة البحرية²، خاصة أن المسألة لا تتعلق فقط بالجانب العلاجي للمسؤولية الدولية بل أيضا بدورها الوقائي المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لذلك يجب البحث على أي من الدول التي لها الرقابة الفعالة على السفن؟ والتي تجعلها أكثر ارتباطا بمنع التلوث البحري ومكافحته .

وعلق الأستاذ البزاز على هذا الرأي أنه فيه خلط بين المسؤولية الموضوعية ومسؤولية الدولة الساحلية، على أساس الفعل غير المشروع الناتج عن إهمالها في تنفيذ التزاماتها بحماية البيئة البحرية وبالتالي إمكانية إلقاء عبء مسؤولية التعويض عن الأضرار على عاتق الدولة³. أما في الإطار القانوني، فإن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تتيح للدولة الساحلية أن تفرض على السفن الأجنبية، التي تمارس حق المرور البرئ، في بحرها الإقليمي، استخدام ممرات بحرية، ونظما لتقسيم حركة المرور، بما يضمن سلامة الملاحة نظما في البحر الإقليمي⁴.

1 - G.Handl , Op.cit 114

2 - د/ صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 471.

3 - د/ محمد البزاز، مرجع سابق، ص 325.

4 - المادة 22/ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

والتي تنص :

"(1)- للدولة الساحلية، كلما إقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية، واتباع نظم تقسيم حركة المرور، الذي قد تعينها أوتقررها لتنظيم مرور السفن.

كما على الدولة الساحلية، أن تضع القوانين والنظم التي تستهدف منع التلوث البحري من السفن، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور في البحر الإقليمي، وبما لا يعرقل ممارسة هذا الحق¹.

وعليه تكون للدول الساحلية على قدر كبير من الرقابة الفعالة على السفن الأجنبية التي تمر بمياهاها الإقليمية، بهدف منع التلوث البحري وخفضه وكذا السيطرة عليه، ولكن وعي الدول الساحلية بمسؤوليتها عن مكافحة التلوث البحري أمر يختلف عن إلقاء تبعة المسؤولية، على الدولة التي ينسب إليها الضرر الذي تحدثه السفن الأجنبية، وأن هذا أمر يجب أن يخضع لإجراء تحليلي لظروف الحادث ذلك لتحديد الدولة التي لها الرقابة الفعالة على النشاط الذي تسبب في الحادث بحيث لابد من إجراء عملية تحقيق لبحث مدى ما إتخذته الدولة الساحلية من تدابير وإجراءات لمنع حدوث التلوث في مياهاها الإقليمية².

ويعبر الفقيه (G.H.A D) عن هذه العملية - أي عملية الإسناد - بأنها ليست بعملية أوتوماتيكية، بل أن كل حالة تحتاج القيام بتحليل خاص لظروف الحادث المسبب للتلوث

= (2) - ويجوز بصفة خاصة، أن يفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية.

(3) - (3)

(4) - تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب".

1- المادة 4/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

والتي تنص على : - للدولة الساحلية، في ممارستها سيادتها داخل بحرها الإقليمي، ان تعتمد قوانين وأنظمة، لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية وخفضه والسيطرة عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البري، ولا تعرقل هذه القوانين والأنظمة... المرور البري للسفن الأجنبية"

2 -- G.Handl "International liability of states for marine pollution Op.cit 532

وملابساته، لكي يتمكن من تعيين الدولة التي لها الرقابة الفعالة على النشاط المسبب للحادث الضار¹.

ويشمل هذا التحقيق مدى كفاءة طاقم السفينة، ودرايته بقواعد القانون الدولي وقواعد منع التلوث في هذا القانون، ومدى التزام الطاقم بتعليمات الملاحة التي وضعتها الدولة الساحلية ومدى كفاءة السفينة ذاتها، ومقدار صلاحيتها للإبحار، وكذلك تجهيزات السلامة الملاحية بها، وإستنادا على هذا التحقيق يمكن تقرير أي الدولتين - الساحلية أو دولة العلم - هي التي كانت في الوضع الأمثل لإسناد الحادث الضار إليها، إنطلاقا من أساس إشرافها ورقابتها على الجانب المتصل بأسباب وقوع حادث التلوث².

أما فيما يخص هذا المعيار وهو الولاية والسيطرة الفعلية على الأنشطة التي تحدث الضرر البيئي العابر للحدود، لإسناد هذا النشاط إلى شخص دولي، لابد من توفر شرطان أساسيان وهما نشوء النشاط في نطاق ولاية شخص دولي، أو تحت رقابته الفعلية، وثانيا علم الشخص الدولي بنشوء هذا النشاط الخطر في ولايته، أو تحت رقابته³. وبقي هذا الغموض عالقا في الوثيقتين التي قدمت إلى لجنة قاع البحار المتعلقة بالمسؤولية الدولية الموضوعة عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، وعيب على هذين الوثيقتين المقدمتين من طرف النرويج وأستراليا، كما سبق أنها يلقيان على كاهل الدولة الشاطئية إلتزاما خطيرا بالمحافظة على البيئة البحرية، دون أن ينص على أي حق تجاه الضرر الذي يمكن أن تتعرض له من البواخر والأجهزة وغيرها، ذلك الإلتزام الضخم

1 - G.HANDL Op.cit .pp532-533

2 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 474.

3 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 474-475.

الذي يصادف لدى أغلب الدول الشاطئية ضعف في الوسائل المادية التي تمكنها من المحافظة على سلامة المناطق الخاضعة لولايتها¹.

ومن جهة أخرى يجعلان الدولة الشاطئية مسؤولة أيضا عن كل نشاط داخل ولايتها، أي ولو كان صادرا من جهة أجنبية أو خاضعا لمراقبتها، تلك المراقبة التي إختلف كثير من الفقهاء على تفسير معناها، بل إتفق الكثير منهم على أنها مفهوم غامض يؤدي إلى اللبس والإرتباك².

فهذه هي الصعوبات التي واجهت أنصار الاتجاه المطالب بإرساء نظام المسؤولية الدولية للدول على أساس موضوعي، بشأن التلوث الصادر عن أنشطة النقل البحري، لاسيما مشكل إسناد هذه الأنشطة التي يمارسها الخواص إلى شخص عام وهو الدولة، وأية دولة هل هي دولة العلم، أو الدولة الشاطئية؟

4.1.1. مبدأ عدم إساءة إستعمال الحق ومبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية

الدولية

يعتبر مبدأ تحريم إساءة إستعمال الحق، ومبدأ حسن الجوار مبدئين هامين من المبادئ القانونية المستقرة في الفقه والممارسة الدولية، كذلك أشار فقهاء دوليون عديدون إلى إمكانية تأسيس المسؤولية الدولية على كل هذين المبدئين.

نحاول في هذا المبحث تبين مدى إمكانية اللجوء إلى هذين المبدئين، كأساس لقيام المسؤولية الدولية في حالات التلوث البحري.

1 - د. إدريس الضحاك " المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار..."، مرجع سابق، ص 97.

2 - د. إدريس الضحاك، المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار، مرجع سابق، ص 98.

1.4.1.1. مبدأ عدم إساءة استعمال الحق كأساس لقيام المسؤولية الدولية

هي فكرة قديمة تمتد أصولها إلى النظام القانوني الروماني، حيث ورد بعض تطبيقات لها، أما الشريعة الإسلامية عرفت لها كنظرية عامة تتصرف إلى كافة الحقوق. كما إزدهت النظرية على يد فلاسفة الشريعة الإسلامية الذين إنتهوا إلى وجوب تقييد الحقوق واستعمالها بحسب الغرض الاجتماعي والاقتصادي منها.

1.1.4.1.1. نشأة مبدأ عدم إساءة استعمال الحق

نشأ هذا المبدأ في كنف النظم القانونية الداخلية، كغيره من المبادئ القانونية الدولية، وكان القضاء الفرنسي هو سباق في إقرار هذا المبدأ، وطبقه دون نص تشريعي في مجال ممارسة حقوق الملكية، مستندا في ذلك إلى مبادئ العدالة، وظل هذا القضاء متبنيا هذا المبدأ، إلى أن أستقر تشريعا في معظم النظم القانونية الداخلية للدول¹. أما تطبيق هذا المبدأ في مجال العلاقات الدولية، فقد ظهر من خلال عهد عصبة الأمم، حين بدأ بإعداد النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، ظهرت فكرة الحد من ممارسة سلطات واختصاصات الدولة في ممارستها لحقوقها إذا كانت هذه السلطات ستؤدي إلى الإضرار بالدول الأخرى².

1 - منها المادة 124 مكرر من القانون المدني الجزائري (قانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 يونيو 2005) والتي تنص : "يشكل الإستعمال التعسفي للحق خطأ لا سيما في الحالات الآتية:
- إذا وقع بقصد الإضرار بالغير.
- إذا كان يرمي للحصول على فائدة قليلة بالنسبة إلى الضرر الناشئ للغير.
- إذا كان الغرض منه الحصول على فائدة غير مشروعة".

2 - د. أسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية، المرجع السابق، ص 436-437.

يقصد بإساءة الحق في فقه القانون الدولي، ممارسة الحقوق خارج إطارها القانوني، بقصد الإضرار بالغير أو لتحقيق مصلحة غير مشروعة¹.

وعرف الفقيه "Kiss" مبدأ التعسف بإستعمال الحق بأنه "ممارسة أحد أشخاص القانون الدولي لحقوقه المقررة له بطريقة تحدث أضرار بشخص قانوني آخر"².

ولقد كان الفقيه الألماني "H. Heilborn" أول من طالب بنقل هذا المبدأ من القانون الداخلي إلى القانون الدولي سنة 1896³. ثم أعيد التطرق إلى هذه النظرية من قبل اللجنة الإستشارية، التي كلفت بإعداد مشروع النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، حيث نوه مندوب إيطاليا (Ricci Busoti) إلى أن مبدأ عدم إساءة استعمال الحق، يعد من المبادئ العامة للأمم المتحدة، التي يمكن للمحكمة أن تلجأ إليها عند الفصل في المنازعات الدولية⁴.

وقد أوضح الفقيه (Amadour garcia) أن هذا المبدأ يلعب دورا هاما في تطوير قواعد المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية الدولية تنشأ عن مخالفة أو عدم مراعاة إحدى قواعد القانون الدولي العام، ففي حالة عدم وجود مثل هذه القاعدة، التي ترتب إلزاما دوليا، كعنصر لقيام المسؤولية الدولية، لأنه يترتب بذلك إلزاما قانونيا دوليا بعدم التعسف في إستعمال الحق⁵.

وتبقى الريادة في نقل هذه النظرية من القانون الداخلي إلى القانون الدولي للفقيه اليوناني (Politis) عندما وضع معالم هذه النظرية في دراسة له سنة 1951، حيث يرى أن الدولة التي

1 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 164-165.

2 - Alexandre- charle kiss : l'abus de droit en droit international, public, thèse de Doctorat, paris. 1952. p111

3 -A.C- Kiss, Op.cit pp09-10.

4 - د. سمير محمد فاضل، مرجع سابق، ص 181.

5 - د. إسكندر أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 437.

تستخدم حقها للإضرار بغيرها، تعد متعسفة في استعمال هذا الحق، مما يرتب مسؤوليتها، بإعتبارها أنها إرتكبت فعلا غير مشروع¹.

من جهة أخرى يرى الفقيه (A.Kiss) أن منع التعسف في استعمال الحق هو من مبادئ القانون الدولي، بل مبدأ عام بمعنى الكلمة، ونابع من تكون هذا النظام القانوني ذاته وليس بنقله من نظام قانوني إلى نظام قانوني آخر².

2.1.4.1.1. الطبيعة القانونية لمبدأ التعسف في استعمال الحق كأساس للمسؤولية

الدولية

ذهب جانب من الفقه الدولي³، إلى اعتبار أن إساءة استعمال الحق تعد إحدى صور الخطأ. كما ذهب الفقيه Pons. " في هذا السياق بقوله "إن تطبيق فكرة التعسف باستعمال الحق، في القانون الخاص تعبر عن ممارسة الحق وفقا لقاعدة محددة، لا يوجد بالنسبة لها أية مخالفة من الناحية الشكلية، ولكن الممارسة تكون متعارضة مع روح تلك القاعدة التي ينبغي أن تمارس في إطارها، أو الهدف الإجتماعي الذي ترمي إليه كما أن مفهوم التعسف هو بالضرورة مفهوم شخصي يتضمن تقديرا للدوافع، لذلك فإنه يحل محل الخطأ⁴.

1 - Politis. N.S "le problème des limitations de la souveraineté et la théorie de l'abus des droits dans les rapports internationaux. R.C.A.D.I 1952/1. T6, pp78-79.

2 - l'interdiction de l'abus de droit est un principe du droit international, principe général dans le plein sens du mot, car il provient de la structure même de ce système juridique, et non d'une trans position forcée d'un ordre juridique dans un autre".

A-Kiss . L'abus de Droit en Droit International Public-Op.cit, p11.

3 - Handl.G: "territorial sovereignty and the problème of transnational pollution" A.J.I.L, VOL 69 NO1, 1975, p56

4 -Louis Pons: "la responsabilité internationale de l'Etat à raison des dommages causés sur territoire aux étrangers" thèse, paris 1930, pp91-92.

في حين يجمع معظم الفقه الدولي، وعلى رأسهم الفقيه (Ago.R) في تقريره للجنة القانون الدولي في موضوع "مسؤولية الدول" على أن إساءة استعمال الحق، يعد فعلاً "غير مشروع دولياً، ذلك لإنطوائه على مخالفة لالتزام دولي يتعلق بممارسة الحقوق داخل إطارها القانوني¹.

أي أنه صورة من صور الفعل الغير المشروع دولياً، يسوقنا إلى تناول الموضوع إطار قواعد المسؤولية عن التشريعية الدولية، إلا أننا لا ننكر طبيعة هذا المعيار المتميزة، وما يمكن أن يؤديه لتوازن المصالح في المجتمع الدولي.

2.4.1.1. مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية

إن الاختلاف ما بين المبدئين السالفين الذكر يظهر من خلال أن مبدأ حسن الجوار يشترط بلوغ الضرر قدر من الجسامة، يستوجب مساءلة الشخص الدولي محدث الضرر، كما أنه يفترض وجود علاقة تبادلية فيما بين الدول.

1.2.4.1.1. المقصود بمبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية

جاء في التعريف القانوني لمبدأ حسن الجوار، هو أن تراعي الدول، حين تمارس سيادتها وإختصاصها على إقليمها، بما لا يؤدي إلى إحداث آثار ضارة بأقاليم الدول الأخرى².

ويعتبر حكم التحكيم الصادر في قضية (Trail smelten Arbitration)³، من أشهر الأحكام التي أكدت على هذا المبدأ ووفق هذا الحكم، نستنتج أن مفهوم حسن الجوار في هذا الإطار، يطرح واجبين دوليين، أولهما سلبي وهو يطلب من الدول أن تمتنع عن القيام بأي عمل على

1 - Ago.R : 2nd rapport on "state responsibility" 1970.

Doc. A/CAN/233, Y.I.L.C.1970 VOL II PP44-45

2 - Andrassy. Juray: des relations internationales de voisinage (R.C.A.D.I) 1951/III 79, p108.

وتعرف كذلك بالمسؤولية التحريرية في مظهرها السلبي أما المظهر الإيجابي لهذه المسؤولية التحريزية، نعني به التدابير الوقائية التي تتخذها الدولة لمنع إلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

3 - ملخص لوقائع هذه القضية راجع هامش ص.51.52

إقليمها ينتج عنه ضررا بمصالح دولة مجاورة، والثاني إيجابي يفرض على الدول أن تتخذ الإحتياطات اللازمة لمنع الخاضعين لها من القيام بأية أعمال يمكن أن تمتد أثارها الضارة إلى أقاليم الدول المجاورة¹.

ولا يشترط لإقامة المسؤولية الدولية، بالإستناد إلى مبدأ حسن الجوار، البحث عن مشروعية أو عدم مشروعية الأنشطة التي أحدثت النتائج الضارة، بل يكفي اشتراط أن تكون النتائج المترتبة عن هذه الأنشطة، نتائج خطيرة². تقوم المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الدول المجاورة، على كون هذه الأضرار خطيرة، بحيث تعرض مصالح تلك الدول للخطر³.

وشرط جسامه الأضرار يجد أساسه أيضا في القانون الداخلي الذي كان أسبق من القانون الدولي في تطبيق مبدأ حسن الجوار، فالفقه الداخلي تناول المبدأ تحت تسمية مضار الجوار غير المألوف. فالمادة 691 من القانون المدني الجزائري نصت على أنه:

"يجب على المالك ألا يتعسف في استعمال حقه إلى حد يضر بملك الجار، وليس للجار أن يرجع على جاره في مضار الجوار المألوفة، غير أنه يجوز له أن يطلب إزالة هذه المضار إذا تجاوزت الحد المألوف..."⁴.

ويتفق الفقه الداخلي في مجمله على أن هذا المبدأ يعد أحد صور المسؤولية بدون الخطأ، والتي يكتفي بشأنها إثبات وقوع الأضرار غير المألوفة، نتيجة لمغالاة أصحاب حقوق الملكية في استعمال حقوقهم إلى حد الإضرار بالجار⁵.

1 - د. عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق، ص 66.

2 - د/ صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 173.

3 - Andrassy. J:des relations Internationales de voisinage.op.cit,p77.

4 - القانون المدني الجزائري (قانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 يونيو 2005) طبعة 2007-2008 منشورات بيرتي.

5 - د. عبد المنعم فرج الصده، حق الملكية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة 1964 4 9 87.

وقد إستخدمت عبارة "يؤثر بدرجة هامة" في مشروع مبادئ السلوك، في ميدان البيئة لإرشاد الدول، في مجال الحفاظ على الموارد الطبيعية، التي تتقاسمها دولتان أو أكثر، وتنسيق إستخدامها¹.

2.2.4.1.1. مبدأ حسن الجوار في فقه القانون الدولي

لقد لقي مبدأ حسن الجوار، تأييدا كبيرا من الفقه الدولي، خاصة منذ أن صاغ الفقيه (Andrassy-J) مقولته الشهيرة بأنه...

"كمبدأ عام في القانون الدولي، فإنه ليس لأي دولة أن تباشر في نطاق اقليمها، أية أنشطة قادرة على إحداث ضرر خطير بإقليم دولة أخرى"².

كما يرى الفقيه "Oppenheim" مبدأ حسن الجوار إنما هو تعبير عن مبدأ "إستعمل مالك دون الإضرار بالغير"، لذلك فإن على المحاكم الدولية أن تطبق قواعد حسن الجوار، فيما يعرض عليها من منازعات، وذلك لما يراه من أن مبدأ حسن الجوار يعد مبدءا عاما قانونيا معترفا به في النظم القانونية للأمم³.

ويرى جانب من الفقه أن هذا المبدأ، يعبر عن واجب عدم التدخل، المستقر في القانون الدولي العرفي، والذي يستند في النهاية إلى المبدأ اللاتيني المعروف لاستعمال مالك دون الإضرار بالغير" الذي رده الفقيه "Oppenheim" وأيد هذا المبدأ كذلك الفقيه "Sorensen.M" الذي يرى أن مبدأ حسن الجوار فيه قيда على حرية الدول في ممارسة سيادتها الإقليمية، مبررا في النهاية أن ممارسة السيادة الإقليمية للدول، تخضع لمبدأ حسن الجوار⁴.

1 - Andrassy.J : Opcit p95.

2 - برنامج الأمم المتحدة للبيئة نيروبي 1985- (قرار مجلس إدارة برنامج (U) للبيئة رقم 14/6 المؤرخ في 1987/05/19 المبدأ 6 فقرة 1/أ.

3 - Oppenheim.I "international law" VOL I, 8th ed. Edited by H. London 1955, p346

4- Sorensen, Max, "principe de droit international public" R.C.D 1960III p198.

ويعتبر معظم فقهاء القانون الدولي أن مبدأ حسن الجوار، لا يشترط وجود الخطأ، أو الفعل غير المشروع دولياً، وهذا ما أيده الفقه الداخلي في فرنسا ومصر وكذا الجزائر، بل أن الفقه الأنجلوأمريكي يقر صراحة بأن مبدأ حسن الجوار، يعد نمطا من أنماط المسؤولية المشددة، مبتعدا عن فكرة الخطأ وحيث يطلق على دعوى الإخلال بمبدأ حسن الجوار إسم دعوى "إقلاق الراحة"¹. ويرى الدكتور "صلاح هاشم" أن المسؤولية عن الإخلال بمبدأ حسن الجوار، نمطا من المسؤولية بدون خطأ، وإن كان لها من الطبيعة الخاصة ما يميزها عن صور مسؤولية المخاطر، حسب تعبيره²، بحيث ينطوي حسن الجوار على واجبين هامين، لا يوجدان في نظرية المخاطر، كما ذكرنا، وهما واجب التعاون وعدم التدخل، وهما واجبان يحققان معا، الهدف من أعمال المسؤولية الدولية، وفق مفهومها الذي ينطوي على عنصر المنع والجبر.

فالتعاون يستهدف منع الضرر، أو الإمتناع عن القيام بأي عمل على إقليم الدولة، ينتج عنه إلحاق الضرر بدولة مجاورة ويستهدف أيضا إصلاح الضرر الناجم عن هذا العمل. بالإضافة إلى أن واجب عدم التدخل، يعبر عن مفهوم المسؤولية الذي يستهدف عدم إلحاق الضرر بالغير أو التقليل من إمكانية حدوثه.

3.4.1.1. مدى ملائمة مبدأ عدم التعسف باستعمال الحق ومبدأ حسن الجوار

بالرغم من أن هذين المبدأين حظي بالاهتمام في الفقه في القضاء الدوليين إلا أنهما ظلا خارج مجال التقدير الكافي، من حيث مدى ملائمتها ليكونا أساسا للمسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية.

1 - د. محمد نصر رفاعي: الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، دار النهضة العربية، القاهرة 1983 3 421-422.

2 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 177.

ويعتبر هذين المبدأين نظيرين للمبدأ اللاتيني المستقر في الفقه القانوني وهو "إستعمل مالك دون الإضرار بالغير - "Sic utere tuo ut alienam non leaelas" وبما ينطوي عليه من واجب ممارسة الحقوق بأسلوب لا يضر بمصالح المواطنين، وهذه القاعدة تعد من المقومات الأساسية للنظام القانوني الدولي، حيث أنها تهدف إلى تحقيق التوازن في المصالح بين الدول المتجاورة، وأن ممارسة الحقوق في دولة ما، لا تؤدي إلى إحداث أضرار بدولة مجاورة، تستخدم إقليمها بشكل يلحق الضرر بغيرها من الدول¹.

وعلى الرغم من أن مفهوم هذه القاعدة، يشمل المبدأين معا إلى أن الفروق بينهما دقيقة للغاية، مما قد يسبب الخلط بينهما، وكان هذا واضحا فيما جرى عليه غالبية الفقه الدولي، في التدليل على تطبيق هذين المبدئين في العلاقات الدولية.

فبعض الأحكام الصادرة في بعض القضايا السابقة، كقضية "مسبك Trail" إعتبرها بعض الفقهاء تطبيقا لمبدأ منع التعسف في إستعمال الحق، في حين إعتبرها البعض الآخر سوابق قضائية دولية، في مجال تطبيق قانون الجوار².

والإختلاف بين المبدأين يظهر، من خلال أن مبدأ حسن الجوار يشترط أن يكون الضرر بالغا قدرا من الجسامة، بحيث يستوجب مساءلة الشخص الدولي المحدث الضرر.

في حين أن مبدأ عدم إساءة إستعمال الحق يفرض على الدول أن تمارس حقوقها في الإطار القانوني لهذه الحقوق، فيشترط ألا تتعمد الدول إلحاق الضرر بغيرها أثناء ممارستها لحقوقها السياسية على إقليمها بحيث تنشأ المسؤولية الدولية، عندما تمارس الدول حقوقها، بقصد إلحاق الضرر بالغير، مهما كانت جسامة هذه الأضرار.

1 - المبدأ 21 من إعلان الأمم المتحدة ستوكهولم 1972 SD U.N.E.P Nairobi 1985

2 - د. أسكندري أحمد، مرجع سابق، ص 448.

هذا بالإضافة إلى إختلاف آخر بين المبدئين، وهو أن مبدأ إستعمال الحق، يتناول الجانب التقني من موضوع إستعمال الحقوق، في حين يفترض مبدأ حسن الجوار، وجود علاقة تبادلية فيما بين الدول، وأن من شأن هذه العلاقة أن تفرض على الدولة المصدر واجبا يلزمها، بأن تراعي عدم إحداث أضرار جسيمة بالدول الأخرى، وأن تصبح هذه العلاقة، في المقابل واجبا يفرض على الدول الأخرى أن تتغاضى عن أضرار الجوار المألوفة غير الجسيمة وبحيث لا تنشأ المسؤولية إلا عن الأضرار الجسيمة التي لا يمكن تجنبها بالقدر الكافي من العناية الواجبة¹.

1.3.4.1.1. مدى ملائمة مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية المترتبة

عن التلوث البحري

ما يلاحظ على هذا المبدأ، أن تطبيقاته في العلاقات الدولية تدور كلها في مجال حماية البيئة، إلا أنها لم تجزم بمدى ملائمة مبدأ حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية في مجال البيئة البحرية الأمر الذي أثار خلافا في الفقه الدولي.

فقد رأى الفقيه "Dupuy.p" أنه لا وجود لأي إلزام عام يستند إليه مبدأ حسن الجوار، و كما يؤكد عدم وضوح هذا المبدأ هذا ما لا يتيح له أن يرقى إلى مرتبة القواعد القانونية الدولية العامة.

وكذا عدم إمكانية تطبيق هذا المبدأ بصورة مطلقة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث لأنه ينطوي على معيارين:

ويضيف الفقيه "Dupuy" أن إنعدام وجود علاقات الجوار التبادلية، لا يتيح إمكانية إكمال قواعد حسن الجوار كأساس للمسؤولية الدولية في كافة حالات التلوث البيئية، بل يقصر أعمال هذا

1 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 182.

المبدأ، على أضرار التلوث الناجمة عن الأنشطة التي تجري في الدول المجاورة، أي علاقات الجوار المباشرة دون سواها.

أحدهما يتناول علاقة الجوار التبادلية، بما تتضمنه من حقوق وواجبات متبادلة، والثاني بما يفرضه حسن الجوار من إلزام على الدول بأن تراعي فيما تجرّه من أنشطة داخل إقليمها، ألا يسبب ذلك أضراراً جسيمة في أقاليم الدول الأخرى¹.

أما الفقيه "Handl" يصف مبدأ حسن الجوار، بأنه مبدأ محدود التطبيق، يقتصر في ذلك على الأضرار التي تقع في المناطق الحدودية بين الدول، ذلك أن مقتضى حسن الجوار، يفرض واجب على الدول، ألا تقوم بأعمال في المناطق القريبة من الحدود الدولية، تتسبب في إحداث نتائج ضارة في إقليم مجاور².

وإنّ جانب من الفقه العربي إلى اعتبار أن مبدأ حسن الجوار، لا يمكن أن يعد أساساً كافياً لقيام "إلزام دولي لحماية البيئة البحرية" ذلك أن هذا المبدأ، إذا كان يصدق في بعض الحالات، فإنه لا يمكن الإستناد إليه في كل الحالات، فهو مثلاً يصدق بالنسبة للدولة الساحلية على الأضرار التي تصيب جيران هذه الدولة نتيجة للتلوث الصادر عن أنشطة تقوم أو تسمح بها في المناطق البحرية التي تدخل في نطاق سيادتها أو ولايتها، بينما من الصعب الإستناد إلى هذا المبدأ بالنسبة لدول أخرى بعيدة عنها تضررت من آثار التلوث نتيجة لتسربها إليها بفعل التيار، وبالمثل فإن التلوث الناتج عن أنشطة تتم في أعالي البحار، أو التلوث الذي يترتب عن أنشطة

1 - Dupuy pierre: "la responsabilité des Etats pour les dommages causés par les activités technologiques et industrielles thèse. Paris II , p174.

2 - Handl, G: "Territorial Sovereignty and the problem of transnational Pollution" A.J.I.L, vol 69 n°1, 1975 Op.cit,p54-57.

تقوم بها الدول المحصورة، فمن غير المتصور أن يكون أساس إلزام الدولة هنا مستمداً من مبدأ حسن الجوار¹.

بل ذهب بعض أصحاب هذا الرأي، إلى حد إنكار توافر عنصري القاعدة القانونية العرفية في مفاهيم حسن الجوار في مجال التلوث، في المرحلة الراهنة ، مؤكدين أن مبدأ حسن الجوار مازال ذا مفهوم غير محدد، مما لا يمكن اللجوء إليه، في إقامة إلزام قانوني لحماية البيئة من التلوث في كافة صورته.

كما لا يتصور تطبيق هذا المبدأ في حالات التلوث البحري، أو تلوث الهواء، وخاصة بالنسبة للأقاليم البعيدة عن مصادر التلوث، مما لا يتيح إمكانية الاستناد إليه في إقامة المسؤولية الدولية².

بالمقابل هناك فريق كبير من الفقه الدولي يرون في هذا المبدأ - حسن الجوار - أساساً ملائماً لإقامة المسؤولية الدولية، عن بعض أوجه المساس بسلامة البيئة البحرية، وإن قصر بعضهم مجال هذا المبدأ على حالات تلوث الأنهار والهواء³.

ونرى أن هذا الإتجاه هو الأقرب إلى الصواب، فالجوار كما قال الفقيه "Andrassy" فكرة نسبية، وكل حالة يجب تقديرها وفقاً لظروفها الخاصة... فيوجد إذن حالة حوار وقانون جوار دون الحاجة لوجود إتصال إقليمي⁴.

1 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 67.

2 - د. سعيد سالم جويلي، مبدأ التعسف في إستعمال الحق في القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة 1985 5 704-705.

3 - من بين هؤلاء الفقيه F.E. Goldie والفقيه "Ballengger jaques" والأستاذ صلاح عامر. د. صلاح عامر القانون الدولي للبيئة، محاضرات أُلقيت لطلبة دبلوم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، العام الجامعي 1981-1982 2 9 51.

4 - "la proximité est une notion relative et chaque cas doit être apprécié " d'après les circonstances spéciales...il ya donc fait de voisinage, et droit de voisinage sans qu'il ait continuité territoriale"

إن التلوث في معظم صورته، أصبح واسع المدى، لا يقتصر على علاقات الجوار الحدودية بمفهومها الضيق، على حين تقضي إعتبارات العدالة التي يقوم عليها النظام القانوني الدولي، أن ينظر إلى الجوار، بمفهوم يتجاوز هذا الإطار الضيق للجوار المباشر.

فإذا ما نظرنا إلى البيئة البحرية بصفة خاصة، يمكن أن ندرك توافر حالة الجوار، بصورة نسبية في معظم أنحاء هذه البيئة أعلى الأقل في النطاقات الإقليمية منها ذلك أن طبيعة هذه البيئة وإتصالها فيما بينها إتصالاً حراً، وما تسببه لها حركة التيارات البحرية من إدماج عناصرها، بالإضافة إلى إمكانية إمتداد نطاق التأثيرات الضارة بهذه البيئة ودون حواجز، أو حدود سياسية، هذا كله يجعلنا نقر بتوافر جوار طبيعي بين معظم أنحاء هذه البيئة.

أما فيما يخص عدم توافر عنصري القاعدة العرفية الدولية، في مفاهيم حسن الجوار في القانون الدولي حالياً، فإن الممارسات العديدة للدول والمنظمات الدولية، تؤكد اللجوء إلى قواعد حسن الجوار، خاصة في مجال مواجهة الآثار السلبية الجسمية للمشروعات الخطيرة فقد درجت الدول على إبرام إتفاقيات ثنائية أو إقليمية تنظم قواعد تشغيل هذه الأنظمة ومواجهة أثارها والتعويض عن أضرارها¹.

ولكن رغم الإقرار بأهمية اللجوء إلى مبدأ حسن الجوار، لمواجهة بعض جوانب المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، فإننا نرى أن هذا المبدأ بمفرده لا يعد معياراً ملائماً في السياق، إذ من الواجب أن يكون له دور في حماية البيئة بجانب الأسس الأخرى للمسؤولية الدولية.

=Andrassy, juray : les relations internationales de voisinage" Op.Cit, p80.

1 - د. أسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص 452.

2.3.4.1.1. مدى ملاءمة مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق كأساس

للمسؤولية الدولية المترتبة عن التلوث البحري

إهتم فريق من فقهاء القانون الدولي بالدور الذي يمكن أن يؤديه مبدأ تحريم إساءة استعمال الحق، كأساس للمسؤولية الدولية عن أضرار البيئة.

ويبرز من هذا الفريق الفقيه "De Arechaga, J.E" الذي يؤكد بوجود هذا المبدأ في إطار قواعد القانون الدولي العرفي، حيث أن مجال أعمال هذا المبدأ، بالتحديد في نطاق إقامة المسؤولية الدولية، عن أضرار التجارب النووية¹.

كما يرى البعض أن تطبيق مبدأ عدم التعسف في استعمال الحق هو السبيل الوحيد لكل المشاكل التي تنشأ عن استخدام الطاقة النووية... يبدؤه لا يمكن تنظيمه في الوقت الحالي دون اللجوء إلى نظرية التعسف في استعمال الحق².

أما الفقيه "Oppenheim" يرى أن مبدأ تحريم إساءة استعمال الحق قد إستقر في فقه القانون الدولي، كمبدأ عام معترف به، وبالتالي يجب على القضاء الدولي أعماله والإستناد إليه وفق ما تقضي به المادة 38/أ/ج من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، ووفق هذا المنظور فإن على المحاكم تطبيق مبدأ تحريم إساءة استعمال الحق، فيما يعرض عليها من منازعات تتعلق بالبيئة البحرية³.

ويؤيد هذا الإتجاه كذلك الأستاذ "صلاح الدين عامر"، حيث يرى أن هذا المبدأ مازال ملائماً، لمواجهة بعض المشاكل البيئية⁴.

1 - Garcia Amadou : AC.D.I 1960/II P61 DOC A/CN.4/134

2 - د.أسكندر أحمد، مرجع سابق، ص 453.

3 - Oppenheim, Op.cit, pp346-347.

4 - د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبيئة، مرجع سابق، ص 57.

وقد أبدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 هذا الاتجاه¹.

حيث نصت المادة 3/2 على أن "ممارسة السيادة على البحر الإقليمي رهن بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغير من قواعد القانون الدولي" كما جاء في المادة 87 أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، وأن حرية أعالي البحار تمارس وفقا للشروط التي تنبئها هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى، مع مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لتلك الحرية..." كذلك المادة 193 من الإتفاقية التي تنص على أن للدول حق سيادي في إستغلال مواردها، الطبيعية عملا بسياساتها البيئية ووفقا لإلتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

وإذا أمعنا النظر في هذه النصوص، نجد أن هناك حقوقا مقرررة قانونا غير أن ممارسة هذه الحقوق، يجب أن تتم بما لا يمس بالضرر مصالح الدول الأخرى، أو بطريقة تخالف إلتزاماتها الأساسية.

وعلى ذلك فإن ممارسة الدولة لحقوقها يمكن أن تفقد مشروعيتها وتوصف بالتعسف، إذا غلبت المصلحة الخاصة، وأصبحت عائقا أمام حريات الآخرين بدون أي مبرر².

ووفق هذا المنطق فإن الحقوق والحريات المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، يجب أن تمارس في ضوء الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، فإذا تجاوزت الممارسة هذا الإلتزام فإن على الدولة أن تتحمل تبعة المسؤولية عن أية أضرار تحدث للغير، إستنادا إلى مبدأ عدم التعسف في إستعمال الحق³.

1 - هذا الإتجاه مؤداه أنه لا يجوز ممارسة الإختصاصات أوإستخدام السلطة بطريقة يترتب عليها إلحاق الضرر بالآخرين، وبمعنى آخر فإن العمل الذي يقوم به الشخص، رغم مشروعيته، إلا أن إساءة إستخدامه أوالإلتزام بما يؤدي إلى الإضرار بالغير، يحوله من نطاق المشروعية إلى عدم المشروعية.

2 - Politis, NS Op cit pp 86-87.

3 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 70.

إلا أن تأسيس الإلتزام الدولي، بحماية البيئة البحرية على مبدأ التعسف في إستعمال الحق غير كاف لعدة أسباب.

أولاً: أن مبدأ التعسف يشترط وجود حق قانوني، وأن ممارسة هذا الحق أو إستخدامه، تمت بطريقة تعسفية، في حين أن الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من خطر التلوث، هو إلتزام قائم حتى ولو لم يكن هناك إساءة لإستخدام الحق.

ثانياً: أن مبدأ التعسف يشترط وقوع الضرر بمصالح الدول الأخرى، بينما الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، لا يشترط وقوع الضرر، بل هو إلتزام قائم بنية توقي الضرر والحيلولة دون حدوثه.

ثالثاً: يشترط مبدأ التعسف في إستعمال الحق، وجود علاقة سببية بين الفعل والضرر، في حين أن الإلتزام الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث لا يشترط توافر هذه العلاقة¹.

لهذه الأسباب، فإنه لا يمكن أن يكون مبدأ التعسف في إستعمال الحق هو الباعث على الإلتزام، بحيث لا يمكن لمبدأ يقوم على إعتبارات شخصية أن يولد إلتزاماً، وما يولده فقط هو مجرد نظرة ذاتية على مشروعية تصرف ما.

وذهب كثير من الفقهاء، على إعتبار أن هذا المبدأ، يعتبر صورة من صور الفعل غير المشروع دولياً² هذا ما يذهب بنا إلى إدراج المسألة في إطار قواعد المسؤولية عن اللامشروعية الدولية. إلا أننا لا ننكر أن لهذا المعيار طبيعة متميزة، تمكنه من تأدية توازن المصالح في المجتمع الدولي.

1 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق 2 9 71.

2 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 185.

خاتمة الفصل

بعد عرضنا لهذه النظريات والمبادئ الدولية، نجد أن كل منها يصلح أن يكون أساساً لإقامة المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، بالإضافة إلى كل ما تحققه من عدالة في تعويض المضرور.

أما فيما يخص مسألة إختيار الأساس الأصلح لقيام المسؤولية الدولية، نجد أن طبيعة النشاط الضار، هي التي تحدد مجال أعمال أي أساس من هذه الأسس، وعادة يكون الإختيار قضائي، أي بعد عرض المنازعة أمام القضاء.

لكن في ظل الظروف البيئية المتدهورة، فإن تقييم آثار المشروعات لمعرفة مدى أثارها الضارة، يتم قبل قيام هذه الأنشطة أوخلالها لتوقي نتائجها الضارة.

وعلى هذا الأساس، يمكن تقرير ما إذا كان سيسمح بإستمرارها أوحظرها، من خلال أعمال معيار دولي لتوازن المصالح . فإذا تبين أن هذه الأنشطة تتسم بخطورة، تنذر عن إحتمال وقوع أضرار جسيمة، أوكانت الفائدة لا تتناسب مع جسامه الضرر.

في هذه الحالة إما أن تتجه الدول إلى إبرام إتفاقيات تحضر هذا النوع من الأنشطة¹ ويترتب عن إنتهاك هذه الإتفاقيات الدولية نشوء مسؤولية دولية، تستند إلى نظرية الفعل غير المشروع دولياً.

كما يمكن أن ترفض الدول الإنضمام إلى الإتفاقيات، وفي هذا الصدد تكون ممارسة الدول لهذه الأنشطة، أمام حالة من حالات إساءة إستعمال الحق، وكذلك يعتبر فعل غير مشروع دولياً.

1 - كاتفاقيه حظر تجارب الأسلحة النووية في الجوالفضاء الخارجي وتحت سطح الماء - موسكو - 1963.
- وكذلك إتفاقيه خطر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، لندن 1972.

وإذا تبين أن هذه الأنشطة، قد تشكل فعلاً تهديداً بسلامة البيئة، ففي هذه الحالة يتم إبرام معاهدات دولية تستهدف حظر الفعل المسبب في إلحاق الضرر بالبيئة¹، ويؤدي إنتهاك هذه المعاهدات إلى نشوء المسؤولية الدولية عن فعل غير مشروع دولياً.

أما إذا تبين أن هذه الأنشطة تتسم بالخطورة الفائقة وفي نفس الوقت لها فائدة تسمح بمباشرة هذه الأنشطة، ففي هذه الحالة تتم صياغة معاهدات دولية، تنظم قواعد المسؤولية عن أضرار هذه الأنشطة غير المحظورة دولياً.

وتصاغ هذه المعاهدات في إطار مسؤولية مطلقة، قد تلقى هذه المسؤولية على عاتق الدولة نفسها² وقد تلقى على عاتق المشغل الخاص، وفي إطار المسؤولية المدنية وعلى أساس المخاطر³.

ما نراه بسبب التطور التكنولوجي أنه أصبح المجتمع مهدد بمخاطر وأضرار بيئية متعددة، لا يمكن معرفتها مسبقاً، ولا معرفة التأثيرات التي يمكن أن تحدثها، لهذا فلا يمكن إلا إعمال نظرية الفعل غير المشروع دولياً ونظرية المخاطر.

وفيما يتعلق بمبدأ حسن الجوار، ومبدأ عدم إساءة الحق ، فقد أيدنا رأي الفقه الدولي، على إعتبار حسن الجوار نمطاً متميزاً من صور المسؤولية اللاخطئية، كما ينطوي عليه من واجب التعاون وعدم التدخل مما يشجع اللجوء إليه لإقامة المسؤولية الدولية، بدلاً من نظرية المخاطر، التي إستقر الأمر على ضرورة صياغتها في إطار إتفاقي مسبق.

أما فيما يخص مبدأ عدم التعسف في إستعمال الحق فقد رأينا أنه يعتبر أحد صور الفعل غير المشروع.

1 - كالإتفاقية المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات، والمواد الأخرى، لندن، 1972.

2 - كإتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، لندن، 1972.

3 - إتفاقية فيينا للمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن الطاقة النووية 1963.

والقارئ لهذه الدراسة يلاحظ أننا لم ندرج نظرية الخطأ ضمن هذه الأسس كما فعل الكثير من الباحثين، لأننا إرتأينا أنها لم تعد ملائمة بمفهومها الشخصي، لكي تصبح أساسا للمسؤولية، وإن كان من الممكن تطبيقها بمفهوم موضوعي، يستنتج من التهاون العام من قبل أجهزة الدولة، في مجال منع وقوع الضرر الذي يلحق بالبيئة خاصة إذا كانت هذه الأجهزة تحت سيطرتها الفعلية، فمسؤولية الدولة هنا تنشأ بسبب فشلها في منع التلوث العابر للحدود، أولعدم معاقبتها لمرتكب الضرر.

كما أن أساس عدم إدماج نظرية الخطأ في هذه الدراسة نبرره بنقد كتاب وأساتذة القانون الدولي، لهذه النظرية بأنها لم تعد تساير التطورات العلمية والتقدم الصناعي. بحيث أصبحت لا تجد حلولا، الأمر الذي زاد من تعقيد العلاقات الدولية، بالإضافة إلى صعوبة إثبات الخطأ، بل إستحالة إثباته في بعض الأحيان.

الفصل الثاني

خصائص المسؤولية

الدولية البحرية للدول

وأثارها

2.1. خصائص المسؤولية الدولية البحرية للدول وأثارها

إن المسؤولية الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، هي مسؤولية عادية قائمة على أساس الفعل الدولي غير المشروع، بحيث أن إنتهاك الدولة، لإلتزاماتها الدولية في هذا المجال يعرضها للمساءلة، وبالتالي مطالبة الدولة بإصلاح الأضرار المترتبة عن هذا الإنتهاك.

ونلاحظ منذ إتفاقيات لندن لعام 1954، تسجيل تطور على نظام المسؤولية الدولية فيا يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية.

فإلى جانب إستنادها على إلتزامات قانونية عامة، أهمها مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية¹. فإنها تستند على مجموعة من القواعد الدولية التي تفيد من سلوكية الدول لحماية البحار من التلوث. أهمها سلوكية دول العلم بإعتبارها صاحبة الولاية العامة على السفن الحاملة لجنسيتها. وعليه فإن إلتزامات الدول في مجال حماية البيئة البحرية، لم تعد عبارة عن إلتزامات ذات طابع تقديري، وإنما إلتزامات مقيدة بمعايير وقواعد دولية، هذا ما سنتعرض له بالتفصيل في المباحث التالية من هذا الفصل:

1.2.1. معيار المسؤولية الدولية عن الأفعال غير المشروعة دوليا

1 - من المؤكد أن الدولة لا تتحمل المسؤولية بسبب التصرفات الصادرة عن الخواص الخاضعين لولايتها أو مراقبتها التي تؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية، إلا إذا ثبت وجود تقصير من جانب الدولة، وبالتالي فإن إلتزاماتها هي ممارسة العناية المطلوبة لمنع الضرر، وضمان إستعمال المتضررين لمحاكمها في حالة حصول الضرر².

1 - جاء هذا الإلتزام في المادة 192 من إتفاقية قانون البحار، مرجع سابق، حيث تنص على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها".

2 - MORIN J Yvan : La Pollution des mers au regard du droit international 1975.P342.

أي أن مسؤولية الدول ناجمة عن تصرفها الخاص وليس عن عمل الرعايا التابعين لها، وهذه المبادئ نفسها تنطبق على السفن أيضا أينما وجدت، وهذا يعني أن الدول في إطار ممارسة إختصاصاتها القانونية والإدارية على السفن الرافعة لعلمها، مطالبة ببذل العناية اللازمة حتى لا تتسبب السفن التابعة لها في تلويث للبيئة البحرية.

وقبل سنوات السبعينات كان القانون الدولي يكتفي بالتأكيد على إلزام الدول الأساسي ببذل عناية عند ممارستها لإختصاصاتها الإقليمية أو الشخصية. بعدم إلحاق أضرار بدول أخرى، أو رعاياها، تاركا للدول سلطة تقديرية في كيفية تحديد أساليب ممارستها لإختصاصاتها، وإختيار الظروف المناسب لمراعاة هذا الإلتزام.

وبعد السبعينات حصلت تطورات قانونية هامة بحصول تفاعل بين قواعد القانون الدولي للبحار وقواعد القانون الدولي البيئي، ما أدى إلى تحسين مضمون إلتزامات الدول في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث.

تمثل هذا التطور في توسيع الإلتزامات العامة بحماية البيئة البحرية، وكذا التحديد الدقيق للإلتزامات الملقة على عاتق الدول، وذلك بإدخال مجموعة من الشروط والمعايير التقنية لصياغة إلتزامات الدول في هذا المجال، وكذا تعيين نوع التدابير التشريعية والتنظيمية والقضائية التي يجب على الدول أن تتبناها في أنظمتها القانونية الداخلية، وتطبيقها على السفن من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث¹.

1 - د. سلامة أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود النشر العلمي والمطابع، الرياض 1997 ص ص 88-94.

ونلمس هذا التطور الكمي والنوعي الذي أثرى النظام القانوني الدولي في بنود إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المطلب الأول والمجهود التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية (IMO) في المطلب الثاني من هذا المبحث.

1.1.2.1. تطور النظام القانوني الدولي في ميدان البيئة البحرية في إتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982

جاءت هذه الإتفاقية تنويعا للجهود الدولية التي تمت تحت إشراف الأمم المتحدة. ففي 17 أوت 1967 طالب السفير (BARDO ARVID) رئيس البعثة الدائمة لمالطا لدى الأمم المتحدة أن يدرج بجدول أعمال الدورة الثانية والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة موضوع "إعلان إتفاقية تتعلق بالإحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج جدول الولاية الوطنية، خالصة للأغراض السلمية وإستخدام ثرواتها لمصلحة الإنسانية"¹.

1.1.1.2.1. التمهيد لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

عرض السفير (BARDO.A) وجهة نظره أمام اللجنة الأولى للجمعية العامة للأمم المتحدة في نوفمبر 1967، وهي لجنة السياسة والأمن، ثم أنشأت الجمعية العامة لجنة خاصة لدراسة موضوع الاستخدامات السلمية لقطاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، وتقديم تقرير عن الموضوع.

وعلى ضوء التقرير المقدم للجمعية العامة قررت هذه الأخيرة في دورتها الثالثة والعشرين، إنشاء لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار والمحيطات، فيما وراء الولاية الوطنية.

1 - د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1983 3 9 33-34.

وعهد لهذه اللجنة مهمة وضع المبادئ والأساليب القانونية التي تكفل رغم التعاون الدولي في مجال استخدام واستكشاف قيعان البحار والمحيطات فيما يتعدى حدود الولاية الإقليمية، ولضمان أن يكون استغلال موارد تلك المناطق لصالح الإنسانية جمعاء.

عقدت لجنة قاع البحار دورتها الأولى سنة 1969، وقررت تشكيل جهازين فرعيين هما : لجنة فرعية قانونية مهمتها دراسة المبادئ القانونية لتنمية التعاون الدولي وضمان استغلال موارد المنطقة الدولية لصالح البشرية، ولجنة فرعية علمية وتقنية تتولى دراسة إستكشاف قاع البحار واستغلالها.

وبعد دراسة الموضوع قدمت اللجنة تقريرها إلى الجمعية العامة في دورتها الرابعة والعشرين، وبعد مناقشة الجمعية للتقرير أصدرت قرار رقم (257) طلبت فيه من لجنة قاع البحار الإسراع في عملها في مجال المبادئ القانونية والمسائل الاقتصادية والفنية.

وبعد أن قدمت اللجنة تقريرها إلى الجمعية العامة سنة 1970، أصدرت هذه الأخيرة إعلان المبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات بموجب قرار رقم (2749)، والتي أكدت فيه $R =$ وضع نظام قانوني لقاع البحار والمحيطات فيما يتعدى حدود الولاية الإقليمية وفي سنة 1971 أصدرت الجمعية القرار رقم (2881) قررت بموجبه ضم خمسة أعضاء (د إلى لجنة الاستخدامات السلمية¹.

ثم بادرت الجمعية العامة بالدعوة إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بموجب قرار رقم (3029)، ثم قرارها رقم (3067) في دورتها الثامنة والعشرين².

1 - د. اسكندر أحمد، أحكام حماية البيئة، مرجع سابق، ص 254.

2 - نفس المرجع، ص 255

وافتتحت أولى دورات مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، في ديسمبر 1973 وعقد هذا المؤتمر إحدى عشر دورة استمرت إلى غاية سنة 1982 والتي عرضت للتوقيع¹ في الدورة الختامية لمؤتمر مونتيجوباي بجمايكا في شهر ديسمبر من سنة 1982.

جاءت هذه الاتفاقية كتنظيم قانوني شامل ودقيق ومحدد لكافة الجوانب المتعلقة بالبحار، وما يهمنها في هذه الدراسة هي الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، هذا ما سنتعرض له في الفرع الثاني.

2.1.1.2.1. الأحكام الواردة في اتفاقية مونتيجوباي 1982

إن مقارنة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية 1982 بالأحكام الواردة في اتفاقيات جنيف 1958، يوضح التطور الهائل في مضمون ونطاق الالتزامات الدولية الملقاة على عاتق الدول لضمان حماية قانونية ضد التلوث الناتج عن الملاحة البحرية.

بحيث كانت اتفاقيات جنيف 1958 المتعلقة بأعالي البحار، لاسيما المادة 24 تقتصر على النص على واجب كل دولة أن تضع أنظمة لمنع تلويث البحار، بسبب التخلص من زيت السفن، دون أن تحدد مضمون هذا الواجب الملقى على عاتق دولة العلم، لهذا فإن الطابع التقديري للاختصاصات الإقليمية والشخصية للدولة ذات السيادة هو الذي يسود على إدارة الالتزامات الأكثر إجبارية². ألزمت هذه الاتفاقيات الدول بأن تضع التشريعات الوطنية، التي تضمن للمتضررين اللجوء إلى محاكمها³.

1 - وقع على الاتفاقية مندوبو (130) دولة، وبلغ عدد الدول الموقعة عليها سنة 1987 (160) دولة بالإضافة إلى السوق الأوروبية المشتركة واعتضدت عن التوقيع كل من : الولايات المتحدة الأمريكية، تركيا، فنزويلا وإسرائيل.

2 - Dupuy- Pierre-Marie : "la responsabilité internationale des Etats pour les Dommages d'origine technologiques et industriels.

- A Pedone paris 1976, p 263.

3 - المادتان 27 و 28 من إتفاقيات جنيف 1958، المتعلقة بأعالي البحار.

بحيث يظهر بشكل واضح تزايد عدد الالتزامات الدولية، وكيفية تدعيم أسسها من أجل كفالة حماية حقيقية للبيئة البحرية، وكذلك التحديد الدقيق لمضمونها، والمخاطبين بهذه الأحكام من دول العلم ثم دول الميناء والدول الساحلية وهو تطور يوضح المجهود الكبير الذي بذله المجتمع الدولي بهدف القضاء والحد من مخاطر هذا النوع من التلوث.

أما المادة 194/3/ب من اتفاقية 1982 توضح التحديد الدقيق للالتزامات الدول، بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، بحيث أن أحكام هذه المادة وما أتسمت به من وضوح، بتفصيلها ما جاء في المادة 192، بشأن الالتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. تقوم اتفاقية مونتيجوباي بالربط بين قواعدها العامة والقواعد الدولية التي تضمنتها أو ستتضمنها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحار من التلوث، أو تلك التي توحى بها المؤتمرات أو المنظمات الدولية، لاسيما الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر (12) من الاتفاقية الذي يحمل عنوان "القواعد الدولية والتشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وهو ما يعني أن الدول صاحبة الولاية على السفن الرافعة لعلمها 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 الدولية¹.

إن هذا الربط بين النظام القانوني الدولي والأنظمة القانونية الوطنية، له تأثير إيجابي على أعمال نظام المسؤولية الدولية للدول، بحيث لا يمكن الفصل بين القاعدة المنصوص عليها في المادة 235 من الاتفاقية والمادة 194 التي تحدد بصفة واضحة مجالات العناية المطلوبة من الدول لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

1 - المادة 1/211 من اتفاقية 1982، التي تدعو الدول إلى اعتماد القواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن التي تم إعدادها في إطار مؤتمرات دبلوماسية أو عن طريق المنظمة الدولية المختصة وهي المنظمة البحرية الدولية.

هذا ما يتأكد أيضا من الالتزامات التي تفرضها على دولة العلم المادة 2/211 للاتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث أن هذه المادة تقضي صراحة، بالالتزام دولة العلم بمطابقة قوانينها وانظمتها مع هذه القواعد والأنظمة الدولية.

فعندما تعتمد الدولة قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري، من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، فيجب عليها، ألا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام. وتعد هذه المقتضيات ذات أهمية كبيرة، فهي تؤكد بالفعل على الدور الحالي الذي أسند للاتفاقيات الدولية وكذلك للأعمال الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وما نتج عنها من معايير تقنية، وقد ساهمت هذه المقتضيات في صياغة السلوك الدولي النموذجي الذي تتعدد الدول بمراعاته وهو ما يشكل الحد الأدنى، من الشرعية الدولية الذي تتعهد الدول بمراعاته وهو ما يشكل الحد الأدنى، من الشرعية الدولية الذي يجب أن تخضع لها دول العلم.

إن هذا التطور الذي عرفه القانون الدولي للبحار، هو امتداد للتطور الهام الذي عرفه القانون الدولي البيئي، وكذا المجهود الذي بذله المجتمع الدولي منذ إعلان مؤتمر ستوكهولم لسنة 1972، وإعلان (Rio) لسنة 1992. وكذلك العمل الذي قامت به المنظمات العالمية والإقليمية، وفي مقدمتها برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

من خلال هذا التطور نستخلص مجموعة من القواعد العرفية، والتي زادت من التزامات الدول ببذل عناية، ولا سيما مبدأ إلزام الدول بعدم الترخيص لمباشرة أنشطة فوق إقليمها أو تحت ولايتها، بشكل يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة التي توجد خارج ولايتها¹.

1 - A. Ch.Kiss. " droit internationale de l'environnement Op-Cit. pp. 105-118.

وإنطلاقاً من هذا المبدأ العام، فقد تم إرساء مجموعة من الإلتزامات الأولية التي تقع على عاتق الدول، خاصة في ميدان الوقاية من التلوث، ووفقاً للقواعد العادية للمسؤولية الدولية القائمة على أساس الفعل غير مشروع دولياً.

فلكي يجوز تحميل دولة ما المسؤولية لإصلاح ضرر ناجم عن التلوث، فإنه يجب على المتضرر، إثبات العلاقة السببية بين النشاط مصدر التلوث الذي قامت به الدولة أو رخصت بمباشرة، ثم إثبات كذلك أن الدولة عند منحها هذا الترخيص، أو عند ممارستها هي ذاتها هذا النشاط لم تبذل العناية اللازمة، طبقاً للمبادئ والقواعد التي حددها القانون الدولي في ميدان حماية البيئة.

2.1.2.1. المجهود التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية

نتعرض في هذا المطلب إلى القواعد الدولية التي تضمنتها عدد من الإتفاقيات المبرمة في إطار المنظمة البحرية الدولية¹، لاسيما التي تهم الجانب الوقائي من التلوث الصادر من السفن وإصلاح الأضرار المترتبة عنه، كما نتعرض إلى مدى تأثير التطور المعيارى الذي جاءت به الإتفاقيات على نظام المسؤولية الدولية للدول، في ميدان التلوث الصادر من السفن.

1 - تستعمل تسمية المنظمة البحرية الدولية أحياناً، وأحياناً، منظمة الإيموالتي يقابلها الإنجليزية: International Maritim Organisation (I.M.O)

أما بالفرنسية فتقابلها: L'organisation Maritime Internationale (O.M.I)
أما التسمية التي كانت سائدة قبل سنة 1982، هي المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية أو منظمة الإيمكوالتي يقابلها بالإنجليزية: Intergouvernemental Maritime consultative Organisation (I.M.C.O)

أما بالفرنسية L'organisation maritime consultatives Intergouvernementale (O.M.C)
إن المنظمة البحرية الدولية، هي الهيئة الدولية التي يخولها تخصصها وتجربتها، حق الاقتراح وإصدار القرارات والإشراف على مؤتمرات دبلوماسية لصياغة قواعد ومعايير دولية لمنع التلوث من السفن، فمن خلال الاختصاص المبدئي للمنظمة البحرية الدولية، في الجوانب التقنية والقانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، والتي طورته مع مرور السنين، والسياسة التي سلكتها لمعالجة مظاهر التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، جعلها تتفرد بصلاحيه التنظيم الدولي في هذا الميدان وبمواكبة التجارب القانونية.

تعتبر إتفاقية ماريول (1973-1978) مدونة دولية ذات مكانة خاصة، فيما يتعلق بمنع التلوث من السفن، ولقد تم إعتقاد هذه الإتفاقية، كما نقحت فيما بعد لبروتوكول، إعتاده المؤتمر الدولي، المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي إعتدته المنظمة البحرية الدولية سنة 1978 وتعرف إتفاقية 1973 في صيغتها المنقحة ببروتوكول 1978 بإسم (ماريول 78/73).

عنيت الإتفاقية بوضع مجموعة من القواعد تتعلق بفكرة الإلقاء وتجهيز وإستغلال السفن الناقلة للزيت، وإشتراط وجود خزانات منفصلة ومخصصة فقط لمياه الصابورة. وإخضاع السفينة قبل إستخدامها لفحص، وهو شرط لإصدار الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت¹. وإلى جانب الإتفاقية فهي تحتوي على بروتوكولان وخمسة ملاحق.

1.2.1.2.1. القواعد الدولية المتعلقة بالجانب الوقائي

البروتوكول الأول يتعلق بتصريح عن العلاقات، والأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية أو الضارة.

أما البروتوكول الثاني يتعلق بالتحكيم، ووسائل المنازعات بين الأطراف، الملحق الأول، يتعلق بمنع التلوث بالمحروقات والملحق الثاني يتعلق بالمخلفات السائلة الضارة، المنقولة داخل خزانات السفينة.

1 - د. معوض عبد التواب ود. مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث، منشأة المعارف الإسكندرية 1986 ص 437.

أما الملحق الثالث، فيتعلق بالمخلفات الضارة المنقولة كطروود أو بصناديق أو بصهاريج متحركة. ويتعلق الملحق الرابع بالقواعد الخاصة بمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن، أما الملحقات الخامس والأخير، فيتعلق ببعض التنظيمات، لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن¹. بالنسبة للملحق الأول والثاني هما إلزاميان، أما الملحق الثالثة الأخرى فهي اختيارية، وبإمكان الدول التي هي طرف في الاتفاقية، أن تعلن عن عدم قبولها لواحد أو الملحق الثلاثة الأخيرة.

وتعد هذه الاتفاقية من أهم وأشمل الاتفاقيات، التي أبرمت لحماية البيئة البحرية التي تحدثه السفن، بجميع صوره، وفي كافة نطاقات البيئة البحرية، بالإضافة إلى التقليل من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تنسكب من السفن.

فهذه الاتفاقية تحدد للدول التزامات دقيقة تقيد تصرفها بالنسبة للسفن الخاضعة لنظامها القانوني، بصياغتها لقواعد ومعايير ذات طابع حظري وتقييدي وإجرائي من أجل الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية. وهذه القواعد والمعايير تهتم بشروط حماية البيئة البحرية ومنها: أولاً: أن لكل ناقلة نفط يبلغ وزنها (150) طناً فما فوق، وجميع السفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة (400) طن فأكثر أن تخضع لفحوص، والتي تشمل هيكل السفينة ومعدات ومدة صلاحيتها للإبحار وغير ذلك.

وأن توضح بشكل مفصل من قبل حكومة الدولة المرخصة للسفينة، والغرض من هذه القواعد هو ضمان صلاحية السفينة للإبحار وقدرتها على منع التلوث البحري².

1 - لوائح منع التلوث بالنفط، مواد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لسنة 1973 وبروتوكول 1978 المتعلق بها والملحق الأول لاتفاقية مار بول 78/1973 والتعديلات التي اعتمدها حماية البيئة البحرية بقرارها (20) MEPC 14 المؤرخ في 07 سبتمبر 1984، وثائق المنظمة البحرية الدولية لندن 1988.

2 - الملحق الأول القاعدة الرابعة، الفقرة (1) (أ)

بالإضافة إلى أن هذه السفن يجب أن تخضع لنفس الكشف كل خمس سنوات على الأقل¹.
 ثانيا: منح الشهادات الدولية لمنع التلوث بالنفط، بعد إجراء المعاينة بمقتضى أحكام القاعدة الرابعة من الملحق، لنا قلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية (150) فأكثر والسفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة (400) طن فأكثر والعاملة في رحلات إلى موانئ ومحطات بحرية خاضعة للولاية القضائية لأطراف أخرى في الاتفاقية، وفي حالة السفن الموجودة تنطبق هذه المتطلبات بعد إثني عشر (12) شهرا من تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ².

كما تتحمل دولة العلم في كل حالة من هذه الحالات كامل المسؤولية بشأن هذه الشهادة التي تمنحها لسفنها³ هذا فيما يخص الجانب الوقائي.

وفيما يتعلق بالالتزامات الدولية والتي وردت في هذه الاتفاقية، فإنها فرضت بعض الالتزامات أصدرتها بالتزام عام⁴، وهذا الالتزام لا يتعدى أن يكون تعهد من الأطراف، باحترام وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية وملاحقها الملزمة بها، ومن البديهي أن يتحقق هذا بمجرد انضمام الأطراف إلى المعاهدة أو الاتفاقية، بحيث نصت أن لا تتعهد الأطراف في الاتفاقية بتطبيق أحكام الاتفاقية الحالية وملاحقها الملزمة بها، وذلك لمنع تلوث البيئة البحرية، الناشئ

عن تصريف مواد ضارة أو نفايات تحتوي على مثل هذه المواد بما يخالف الإتفاقية، في حين لم تنص الاتفاقية على أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية، وتبتعد عن التطبيق المباشر

1 - الملحق الأول القاعدة الرابعة الفقرة (1) ()

2 - الملحق الأول القاعدة الخامسة الفقرة (1)

3 - الملحق الأول القاعدة الخامسة الفقرة (2)

- وصادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بمقتضى مرسوم رقم 81-03 المؤرخ في 17 جانفي 1981، جريدة رسمية رقم 03 المؤرخة في 20 جافني 1981.

4 - المادة 1/1 من الاتفاقية.

لقواعد القانون لدولي، بحيث تحيل فيما يتعلق بمخالفة أحكامها إلى القوانين المحلية لدولة علم السفينة، أيا كان مكان وقوعها.

أما فيما يخص الجانب المتعلق بإصلاح الأضرار المترتبة عن التلوث الذي تخلفه السفن، هناك عدد من الاتفاقيات، التي تضع على عاتق دولة العلم، التزامات فيما يخص مكافحة التلوث الصادر عن السفن، وتمكين المتضررين، من الحصول على تعويض عادل في إطار أنظمتها القانونية الوطنية.

وتأتي في مقدمة هذه الاتفاقيات، اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي لعام 1969¹.

وتفرض هذه الاتفاقية، على الدول الأطراف بشكل مسبق مراعاة سلسلة من الإجراءات الإدارية والمالية، حيث تقوم السلطات العمومية المختصة بالحرص على مراعاة، مالك السفينة للالتزامات الملقة على عاتقه على مستوى المسؤولية الخاصة عن أضرار التلوث.

ووفقا لهذه المقتضيات، تقوم دولة العلم في هذا الشأن بدور المراقب الإداري بالمعنى الواسع لهذا المفهوم، لكي يراعي مالكي السفن التزاماتهم الدولية، اعتبارا من أن دولة العلم هي التي تتولى تسليم شهادة التأمين، أو أي ضمانات مالية أخرى إلى مالك السفينة، الذي أكتتب تأميننا إلزاميا، أو أن يقدم ضمانا ماليا آخر للمسؤولية المحتملة والمحددة بالمبالغ².

واختصاص دولة العلم في هذا الجانب، هو اختصاص مقيد، بحيث تحدد اتفاقية بروكسل الشروط والمعلومات التي يجب أن تتضمنها هذه الوثيقة، وكذلك التزامات دولة العلم فيما يخص

1 - دخلت هذه الإتفاقية حيز النفاذ سنة 1975.

2 - المادة 1/7 من الإتفاقية.

تحديد أشكال إشعار المدعي عليه بطلبات التعويض، كما هناك تعهد الدول الأخرى بتنفيذ الأحكام القضائية المتعلقة بطلبات التعويض.

2.2.1.2.1. آثار الالتزامات الدولية على نظام المسؤولية الدولية للدول في هذا

الميدان

إن هذا العدد الكبير من الالتزامات الدولية، وكذا صياغة القواعد والمعايير الدولية، كان له الأثر الكبير في تحديد الأضرار التي يجب التعويض عنها باعتبارها إخلالا بالالتزامات الدولية، وكذا عدم امتثالها للسلوك النموذجي الذي حددته القواعد والمعايير الدولية، وحقيقة أن هذا التعزيز ساهم في تكثيف الالتزامات الملقة على عاتق الدول بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن.

أما فيما يخص العمل التشريعي، فيجب التنويه بالدور الذي قامت به المنظمة البحرية الدولية، لاسيما دورها في تعديل القواعد التقنية التي تعتني بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن، وإن كانت هذه التوصيات تفتقد لقيمتها الإلزامية إلى أن لها قيمة تحفيزية وطابع نموذجي، بحيث أنها تحدد النموذج الذي يجب على الدول اتباعه تجاه السفن الرافعة لعلمها، من أجل منع التلوث البحري أو خفضه أو السيطرة عليه.

بالإضافة إلى تحسين مضمون هذه الالتزامات، إذ لم يعد الأمر يتعلق بواجبات عامة، بل أصبحت ترتبط بها مجموعة من المعايير السلوكية التقنية ذات طابع نوعي وكمي¹.

1 - وفيما أدخلت الإتفاقية فكرة (تحديد المسؤولية) إذ يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بحد أقصى قدره (2000) فرنك لكل طن من حمولة السفينة وللحادثة الواحدة (أي ما يعادل (60 دولار أمريكي، ولا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية (210) مليون فرنك (أي ما يعادل 17 مليون دولار أمريكي بأي حال من الأحوال . المادة الخامسة 1/5 من الإتفاقية.

هذا التطور القانوني والمعياري، ساهم في تدعيم شروط أعمال المسؤولية الدولية، التي

تظل خاضعة للنظام العام، أي أنها قائمة على أساس ارتكاب الفعل غير المشروع دولياً.

لذلك نجد أن هذا التحديد الدقيق للالتزامات الدولية، بإدماج المعايير التقنية ضمن القواعد القانونية، كان له تأثيره على تحسين أليات تنفيذ المسؤولية الدولية، على أساس الفعل غير المشروع.

لهذا فإن البحث عن الدليل الذي يثبت حصول إنتهاك لقاعدة تقنية أصبح أكثر يسراً.

بحيث يتيسر للمتضرر إثبات إهمال دولة معينة، فيما يخص ممارستها لولايتها على السفن

التابعة لها، بتقديم دليل يثبت عدم مراعاتها لقاعدة تقنية محددة تهم حماية البيئة البحرية¹.

تعتبر ظاهرة إضفاء القيمة القانونية على المعايير التقنية، ظاهرة منتشرة في الميدان

البيئي²، وقد سار في هذا الإتجاه القانون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر

عن السفن، بإدماجه لعدد من المعايير البيئية، والتي تقوم على تحديد أهداف جودة البيئة البحرية،

وكذا كميات أو حالات التلوث المسموح به، على سبيل المثال أخذ الملحق الثاني من إتفاقية

1969، رغبة المنظمة البحرية الدولية بإخضاع، قواعد نقل المواد الضارة السائلة لنفس القواعد

الخاصة بنقل النفط، والهادفة لحماية البيئة البحرية من التلوث.

كما أخضعت الناقلات المخصصة لنقل السوائل الضارة، لنفس الكشف المقرر لناقلات

النفط، كما يمنح لها شهادة دولية من السلطات المختصة³.

1 - Pierre marie Dupuy- la responsabilité Internationale des Etats pour les dommages d'origine technologiques et industrielles Op.cit pp 269-270

2 - د. أحمد عبد الكريم سلامة- قانون حماية البيئة- مرجع سابق- ص 94.

3 - القاعدة (10) الفقرة (1) والقاعدة (11) الفقرة (1) والقاعدة 12.

من الملحق الثاني، من إتفاقية ماريول (78/73).

كما يحدد الملحق الثالث للاتفاقية، الشكل الذي يجب أن تغلف به المواد الضارة بشكل يقلل إلى الحد الأدنى من الأخطار التي يمكن أن تتعرض له البيئة البحرية¹.

أما الملحق الرابع فقد حدد كيفية الوقاية من التلوث الناتج عن المياه الوسخة أو المستعملة للسفينة².

كما أخضعت السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن (200) طن لمعاينة أولية وعلى هذه السفن أن تكون مجهزة بتجهيزات لمعالجة المياه المستعملة وكذلك بجهاز تطهير، أو بحوض تخزين هذه المياه مطابق للمعايير المقررة من قبل الدولة المسجلة بها السفينة وإفراغها في المنشآت المعدة لذلك في ميناء الدولة³.

والهدف من هذه الإجراءات، هو منع أي تصريف للمياه المستعملة على الأقل في المناطق الساحلية إلا في حالة الضرورة أو القوة القاهرة⁴.

وهي قواعد ومعايير صاغتها الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، وفصلتها في ملاحقها التقنية وطورتها القرارات التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية، مما إنعكس بطبيعة الحال، على تحسين أداء نظام المسؤولية الدولية للدول في هذا الميدان.

وما يمكن إستخلاصه في هذه النقطة، أن التطور القانوني في ميدان حماية البيئة البحرية خلال العشرينات الثلاثة الأخيرة، نتج عنه قاعدة متينة لإعمال المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع بحيث لم تعد إلزامات الدول عبارة عن إلزامات ببذل العناية بهدف حماية البحار، وإنما إلزامات تستند إلى ضوابط وقواعد دولية محددة. وعليه فإن معيار الشرعية لتحريك المسؤولية

1 - القاعدة (1) الفقرة (3) والقاعدة الثانية من الملحق الثالث، ماريول (78/73).

2 - القاعدة (1) فقرة (3) الملحق الرابع، ماريول (78/73).

3 - القاعدة (3) فقرة (1) (أ) والقاعدة (1) ماريول (78/73).

4 - القاعدة (9) من الملحق (4).

الدولية، لم يعد معيارا احتماليا - بحيث كانت إلتزامات دولة العلم خاضعة لسلطتها التقديرية - وإنما أصبح معيار الشرعية، قابلا للتحديد وكذا القياس إستنادا لما يحتويه النظام القانوني الدولي من قواعد تقنية محددة كيفيا وكميا، هذا ما أدى إلى تحسين وسيلة الإثبات التي تقع على عاتق المتضرر عندما يقوم بتحريك المسؤولية الدولية - بهدف المطالبة بالتعويض وإصلاح الضرر .

كما أن هذا التطور لعب دور في التضييق من نطاق نظرية المسؤولية الموضوعية، أو المسؤولية عن الأنشطة غير المحظورة دوليا. فإذا قامت دولة بمنح شهادة دولية لمنع التلوث لصالح سفينة ما ترفع علمها، بدون أن تخضعها للمعاينة اللازمة وفق القواعد والمعايير الدولية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، فإن ذلك يجعلها قابلة للمساءلة دوليا، حتى ولو تعذر إثبات أن تصرفها هذا قد ترتب عنه إلحاق ضرر بدولة أخرى¹.

2.2.1. عوائق تطبيق المسؤولية الدولية للدول

وفق ما سبق فإن إنتهاك إلتزام دولي في مجال حماية البيئة البحرية، تترتب عنه مسؤولية الدولة التي ينسب إليها الفعل غير المشروع، بشرط أن تقوم الدولة المتضررة بتحريك المسؤولية. وعليه فإن المسؤولية الدولية هي علاقة قائمة بين دولة ودولة، بحيث أن من المبادئ العامة للقانون الدولي، أن أشخاص القانون الدولي المتضررة من جراء الفعل غير المشروع، هي وحدها التي يجوز لها تحريك مسؤولية دولة معينة، كما لها الصفة كذلك للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت ببيئتها البحرية، ومن الناحية القانونية فإن هذه الدولة هي التي تعتبر ضحية، حتى ولو كان هذا الضرر لحق بأحد رعاياها².

إن مختلف الأنظمة القانونية الوطنية تقضي، بأن البيئة هي محل إهتمام الجميع لما تمثله من أهمية قصوى بالنسبة للكائنات الحية، فالحفاظ عليها هو حماية لمكونات الحياة الضرورية لبقاء

1 - A. Ch.Kiss- "la réparation pour atteinte à l'environnement" Op. Cit p.236.

2 - A. Ch.Kiss: "la réparation pour atteinte à l'environnement Op.Cit, p230

الجنس البشري وكذا المخلوقات الأخرى¹ ونتيجة لذلك تعد الدولة وأجهزتها هم القيمين على هذه الحماية، وبالتالي يجوز للدولة أن تتقدم كضحية ضرر لحق بالبيئة البحرية التي هي تحت ولايتها، والذي سببته دولة أخرى، حتى وإن كان هذا الضرر لم يمس أي مصلحة إقتصادية. والمشكل الذي قد يعيق من تطبيق المسؤولية الدولية، هو عندما يكون الضرر قد لحق بالبيئة البحرية التي تدخل ضمن نطاق الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، والمشكل الثاني، هو إلى أي مدى يمكن التنفيذ الفعلي لنظام المسؤولية الدولية للدول؟

هذا ما سنتعرض له في المطالبين التاليين، بتبيان الحدود النظرية العملية التي تعيق تحريك المسؤولية الدولية للدول.

1.2.2.1. حالات التلوث البحري العابر للحدود

التلوث العابر للحدود يستلزم دولتين الدولة الملوثة، والدولة الضحية المتلقية للتلوث، كما يشمل هذا المفهوم التلوث الذي يقع ضمن نطاق المناطق التي ليست جزءا من إقليم أية دولة كأعالي البحار والفضاء الخارجي والقطب المتجمد الجنوبي والمجال الجوي.

1.1.2.2.1. فكرة التراث المشترك للإنسانية

إن مشاكل التلوث الناجم عن الملاحة البحرية تتسم بالطابع عبر وطني² فالسفن كقاعدة عامة هي أموال خاصة تمارس أنشطة تجارية وبالتالي تخضع لقوانين الدول التي تحمل جنسيتها، بالمقابل تضع كل دولة الإطار القانوني المنظم لنشاط السفن التي ترفع علمها.

1 - د. محمد إبراهيم الشافعي - السياسة البيئية وتأثيرها على الوضع التنافسي للصادرات الصناعية المصرية - مجلة - العلوم القانونية والإقتصادية - كلية الحقوق - جامعة عين الشمس العدد الثاني السنة 46 - 2004 0 4 245.

2 - إستعمل مصطلح عبر وطني (Transnational) لوصف العلاقات التي تنشأ عقب وقوع حادث تلوث تتعدد جنسيات المتسببين فيه والمتضررين منه.

ثم إن الملاحة البحرية هي نشاط إقتصادي يهتم أيضا مجموعة من الخواص المجهزين. في غالب الأحيان عملية تجهيز السفن، تحتكره عدد من الشركات الكبرى التي ينتمي أغلبها إلى الدول المتقدمة ذات التقاليد البحرية، كما يدخل في إطار هذه المجموعة، الشاحنين، وهي مجموعة من القطاعات الخاصة كالصناعات البترولية. ومن هنا فإن تكتل الدول في مواجهة هذه الكيانات، لمواجهة آثار التلوث البحري، أمر ضروري.

بالإضافة إلى هؤلاء، هناك أطراف أخرى معنية بمسار النقل البحري، أولها الدولة الساحلية التي تلوثت مياهها، ثم القطاعات الاقتصادية المرتبطة بالبحر، (الشركات السياحية، الصيادين...) وبناء عليه فإن أي خطاب قانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث يجب أن يأخذ في الحساب الطابع عبر وطني للعلاقات التي تنشأ من جراء هذا التلوث البحري، سواء فيما يخص المسببين في هذا التلوث، أو المتضررين منه، هذا ما يحتم تدويلا للقواعد المنظمة لها.

في ظل هذه المعطيات كيف يمكن تطبيق نظام المسؤولية الدولية بالبيئة للأضرار التي تمس البيئة البحرية التي تقع خارج الولاية الوطنية للدولة الساحلية، كأعالي البحار، قاع البحار، والقطب الجنوبي، بإعتبار أن هذه المناطق، تعد تراثا مشتركا للإنسانية ويعد هذا المبدأ من المبادئ المستحدثة، في الفكر القانوني الدولي¹.

وقد كان لرئيس وفد مالطا لدى الجمعية العامة للأمم المتحدة (ARVID BARDO) الفضل في الإشارة إلى الموارد المعدنية تحت الماء فيما وراء الاختصاص الوطني لإستغلالها لصالح الإنسانية جمعاء (فكرة التراث المشترك للإنسانية).

1 - د. إبراهيم العناني- قانون البحار الجزء الأول - المبادئ العامة- الملاحة البحرية - الصيد البحري- دار الفكر العربي- 1985 ص 59.

ويتمثل إقتراح مالطا في ضرورة "إعلان ومعاودة تتعلق بإستخدام البحار والمحيطات، فيما يجاوز حدود الولاية الإقليمية، لأغراض سلمية وإستغلال مواردها لصالح الإنسانية جمعاء".

واختتم السفير المالطي كلمته بتقديم الإقتراحات الآتية:

- إعتبار قيعان البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية تراثا مشتركا للإنسانية جمعاء.

- إستبعاد أية إدعاءات وطنية (سيادية) من جانب الدول في تلك المناطق.

- إنشاء جهاز دولي لهذا الغرض.

ووافقت الجمعية العامة على هذه المبادرة، واتخذت العديد من الأعمال القانونية لوضعها

موضع التنفيذ.

وفي سنة 1969 أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار رقم 2574/د الذي وضع

مبدأ الوقف المؤقت فيما يتعلق بإستغلال هذه المنطقة لسد الطريق أمام الدول التي تملك وسائل

تكنولوجية متطورة في إستغلال ذلك لصالحها وحدها.

ثم تبنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في 17 ديسمبر 1970 القرار رقم 25/2749

الخاص بإعلان المبادئ التي احكم قاع البحار والمحيطات وما تحتها فيما وراء حدود الإختصاص

الوطني للدول¹.

وتتمثل أهم ملامح النظام القانوني للمنطقة في إتفاقية 1982 في الأمور الآتية:

- الوضع الخاص بالمنطقة تقتصر على إستغلال مواردها المعدنية.

- المنطقة تعد تراثا مشتركا للإنسانية جمعاء.

- قصر إستخدام المنطقة على الأغراض السلمية فقط.

1 - د. أحمد أبو الوفا محمد- القانون الدولي للبحار، على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982 الطبعة الأولى 1988-1989، دار النهضة العربية، ص ص 417-419.

- البحث العلمي البحري ونقل التكنولوجيا.

- حماية البيئة البحرية في المنطقة...¹.

وعليه فإن المنطقة - المصنفة تراثاً مشتركاً للإنسانية، هي غير خاضعة لأية ولاية وطنية. وهنا يثور التساؤل بشأن الضحية الحقيقي للضرر البيئي الذي تلحقه سفينة نفطية عملاقة مثلاً، ببيئة هذه المناطق؟ فما هي الجهة الدولية التي يكون لها الحق، في تحريك دعوى المسؤولية الدولية، باسم الإنسانية، عن التلوث الذي تعرضت له هذه المناطق؟ كحادثة السفينة "Jessika" في شهر جانفي من سنة 2001، والتي كانت محملة بالنفط، والحادثة وقعت بسواحل دولة الإكوادور، كادت أن تتسبب في ضرر بيئي كبير يهدد الأحياء الحيوانية البحرية، والنباتات البحرية لأرخبيل (Galapagos) وبعد هذا الأخير تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء وفق تصنيف منظمة اليونسكو سنة 1979.²

2.1.2.2.1. موقف الفقه المتعلق بالنيابة في تحريك دعوى المسؤولية الدولية

لصالح الإنسانية

إن القانون العرفي، فيما يخص التلوث الصادر عن السفن، لم يكن يتضمن قاعدة دولية تعطي الحق لأي جهة في رفع الدعوى من أجل إصلاح الضرر الذي يمس بالبيئة البحرية لهذه المناطق الموجودة خارج الولاية الوطنية.³

1 - د. أحمد أبو الوفا محمد - مرجع سابق، ص 421-433.

راجع كذلك بالنسبة للمنطقة ونظامها القانوني.

- د. محمد السعيد الدقاق - القانون الدولي - المصادر والأشخاص، الدار الجامعية، 1992 - ص 593 وما بعدها.

2 - Journal "Le monde" 24 Janvier 2001, p4

3 - MORIN (Jaques- yvan): "La Pollution des mers au regard du droit international: "la protection de l'environnement et le droit international SIJHOFF leidem 1975.- p 343.

إلا أن التطور الذي عرفه القانون الدولي البيئي خاصة بعد المؤتمر الثالث لقانون البحار، أصبح للفقه الدولي معطيات جديدة يستند إليها لبناء مواقف أكثر وضوحا وصلابة، فيما يخص إشكالية "عدم وجود كيان قانوني ينوب عن الإنسانية لتحريك دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية غير الخاضعة للولاية الوطنية.

ويتمثل هذا الحل في الإحالة إلى الحل الإتفاقي، وهو المادة 145 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تتضمن النظام القانوني لمنطقة قاع البحار.

حيث تخول لصالح السلطة الدولية لقاع البحار أهلية ضمان حماية البيئة البحرية فيما يخص الأنشطة التي تمارس في هذه المنطقة، وعليه فإن هذا الجهاز "السلطة الدولية لقاع البحار" هو الذي يملك حق تحريك المسؤولية الدولية ضد الدول التي تنتهك أنظمتها.

كما أن المادة 139 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تصرح بمسؤولية كل دولة متعاقدة أو منظمة دولية عن الأضرار الناتجة عن إنتهاكتها للإلتزامات الملقاة على عاتقها طبقا لنص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

فلولا النصين المذكورين في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على من يمثل المصالح العامة للإنسانية، فلا يمكن إثارة المسؤولية عن الأضرار التي تتعرض لها الموارد أو المناطق التي تعتبر مالا مشتركا للإنسانية جمعاء إلا بشكل غير مباشر¹.

وهذا الشكل الغير مباشر، يتمثل في حالة لا يوجد فيها قواعد إتفاقية لحماية البيئة البحرية لهذه المناطق، توجد قاعدة عامة في القانون الدولي تخول لكل دولة طرفا في معاهدة معينة، الحق في مراقبة تطبيقها من قبل الأطراف الأخرى، وعندما تتأكد الدولة أن المعاهدة التي هي طرف فيها، إنتهكت من قبل دولة هي الأخرى طرفا فيها.

1 - A.ch.kiss Droit international de l'environnement": Op.cit-p 106.

فإنه يحق للدولة مطالبة الدولة الأخيرة، بمراعاة التزاماتها الدولية طبقاً لهذه المعاهدة، رغم أن الدولة لم تتعرض لأي ضرر مباشر¹.

ووفقاً لهذا الرأي فإن إحترام أي دولة على الترخيص لسفن برفع علمها دون مراعاة الالتزامات العامة التي يقضي بها القانون الدولي، وكذلك المعايير والقواعد المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث وكذلك الإتفاقيات الدولية التي تم إقرارها في إطار المنظمة البحرية الدولية. فإن ذلك يعطي الحق، لكل دولة متعاقدة في تحريك مسؤولية دولة العلم على أساس إخلالها بالتزاماتها الدولية، لضمان حماية البيئة البحرية، عندما تمارس ولايتها على السفن الحاملة لجنسيتها.

2.2.2.1. صعوبة تكريس مبدأ المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الناتج عن

الملاحة البحرية

يعتبر مبدأ المسؤولية الدولية، مبدأ مستقراً في قواعد القانون الدولي العرفي، وبالتالي فهو قابل للتطبيق على أضرار التلوث البحري، وهذا ما كرسته بوضوح إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار². ودعت الإتفاقية. الدول إلى التعاون من أجل تطوير قواعد أكثر دقة وفي نفس الوقت أكدت على إلزامية تطبيق القانون القائم أي الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية³. ورغم هذا التوجيه إلا أن الممارسات الدولية وواقع العلاقات الدولية تفيد أن تطبيق هذا النظام نادراً ما لجأت إليه الدول في ميدان الأضرار التي تعرضت لها البيئة البحرية.

1 - د.أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 444-445.

2 - المادة (235) المتعلقة بالمسؤولية من إتفاقية 1982.

إلا أن هذه الإتفاقية إكتفت بالتأكيد على المبدأ دون إرساء قواعد تفصيلية فيما يخص أثاره وكذا كفاءات تنفيذه.

3- وهو ما سنتعرض له بالتفصيل في الباب الثاني من هذه الدراسة.

1.2.2.2.1. عزوف الدول عن إستعمال آلية المسؤولية الدولية للتعويض عن

الأضرار

عند رصد ممارسة الدول بالنسبة لتحريك المسؤولية الدولية عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري خاصة الضرر الذي تخلفه السفن، يلاحظ عدم إقبال الدول إلى اللجوء إلى آلية المسؤولية الدولية من أجل تعويض الأضرار الناتجة عن هذا التلوث العابر للحدود، كحادثة الناقل النفطية و (Amoco codiz) وكذا قضية الناقل النفطية (ERIKA) حيث باشر المتضررون دعاوى قضائية للمطالبة بالتعويض ابتداء من سنة 2000 غير أن القضية بقيت مطروحة على القضاء إلى غاية 16 جانفي 2008، حيث أصدرت المحكمة الفرنسية حكما في الموضوع، وحملت للمرة الأولى جزءا من المسؤولية لمستأجر السفينة بسبب خطأ عدم الحيطه، وأدين بدفع غرامة قدرها 375000 (Euro) إضافة إلى تعويض الأضرار.

أما فيما يتعلق بالأضرار البيئية، فإن الإشكال بقي مطروحا بخصوص تعويض مصاريف إرجاع الحالة إلى ما كانت عليه والتي صرفتها البلديات المتضررة، ومنها بلدية (Mesquer) الفرنسية التي دفعت دعوى ضد مستأجر السفينة Total للمطالبة بتعويض تلك المصاريف، إستنادا على أن Total LTD هي الحائز السابق للوقود و Total France كمنتج لذلك الوقود الثقيل، وهذا رغم أن الوقود تم من قبل شخص آخر (الناقل البحري)، ولما وصلت القضية أمام محكمة النقض الفرنسية، وقبل فصلها في الموضوع، أحالتها هذه الأخيرة على محكمة العدل للمجموعة الأوروبية من أجل تفسير بعض الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار المحدثه بالنفايات التي تضمنتها التعليمات الأوروبية رقم 75 / 442¹ المتعلقة بالنفايات، وهكذا أصدرت محكمة العدل

1 -Directive 75/442, du 15 juillet 1975 relative aux déchets, modifiée par la décision 96/350 du 24 mai 1996

الأوروبية قرارا بتاريخ 24 01 2008 لصالح بلدية Mesquer ، حيث اعتبرت أن المحروقات المسكوبة بغير قصد في الوسط البحري تعتبر نفايات في مفهوم التعليلة رقم 442/75 = "مبدأ الملوث يدفع" يفرض على المنتج أن يتكفل ماليا بمصاريف القضاء على النفايات الناتجة عن غرف الناقلات البحرية، خاصة إذا إتضح أن المصاريف المتعلقة بالقضاء على النفايات الناتجة عن التسرب غير المقصود للمحروقات في الوسط البحري، لا يتحملها صندوق التعويض 1971 (FIPOL) أو لأسباب أخرى... تمنع من تحميل تلك المصاريف لمالك السفينة أو لمستأجرها¹.

في هذه القضية لم تراعى المحكمة الأوروبية الدفع الذي تقدم به ممثل شركة Total الذي جاء فيه أنه لا يمكن الرجوع على الشركة إلا إذا نسب إليها مشاركة فعلية، Contribution propre في إنسكاب الوقود الثقيل، زيادة على أن الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية تحمل مالك السفينة تلك الأضرار مع مراعاة إتفاقية الصندوق لسنة 1971 الذي يوفر مبالغ إضافية لتعويض المتضررين من التلوث وهو الصندوق الممول من طرف الشركات البترولية². من خلال هذه القضية، يتبين أن هناك إمكانية لتجاوز الأشخاص المعنيين مسبقا لتحمل المسؤولية عن الأضرار البيئية.

وتتجنب الدول معالجة مشكل التعويض الناتج عن ضرر التلوث العابر للحدود على مستوى المسؤولية الدولية، لأن تحريك المسؤولية على هذا المستوى يتطلب إستعمال آلية حل الخلافات الدولية³.

1 - د. العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، 2010 0 0 203-204.

2 - د. العربي بوكعبان، مرجع سابق، ص 203 وما بعدها.

3 - المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة 1945.

فإن الدول المستهدفة عن طريق هذه الآلية، قد تعتبر ذلك تصرفاً غير ودي، ممكن أن تكون له انعكاسات على علاقتها الدولية بالإضافة إلى أن إستعمال هذه الآلية يتسم في القانون الدولي بعدم الوضوح، وكما تطفئ عليها الإعتبارات السياسية.

وبالتالي خضوع نتائجها لميزان القوى، والظروف الدولية، أكثر من القانون.

2.2.2.2.1. صعوبة إثبات العلاقة السببية

وهي صعوبات خاصة تعترض تطبيق المسؤولية الدولية في ميدان التلوث المترتب عن الملاحة البحرية، وهي صعوبة إثبات العلاقة السببية من المصدر وهو السفن والتي تتميز بانتقالها من منطقة بحرية إلى أخرى والأضرار التي تلحق ببيئة بحرية لدولة معينة. بالإضافة إلى صعوبة تقديم الأدلة عن الأضرار التي لحقت بالخواص والدولة وكذلك طريقة تقدير الضرر.

بحيث يظل تحريك المسؤولية ضد دولة ما مسألة خاضعة على العموم للبيئة الحسنة لدولة العلم والمجهزين، نظراً لصعوبة مراقبة أنشطة السفن، إضافة إلى ظاهرة علم المجاملة¹.

والتي تزيد من صعوبة إجبار الدول على مراعاة إلتزاماتها في ميدان حماية البيئة البحرية.

1 - إن الإرتباط الذي يربط السفن التي تحمل علم دولة معينة، هو إرتباط غير حقيقي لأن الواقع غالباً أن هذه السفن لا تزور الدول التي تحمل علمها، حتى تتمكن هذه الدول تنفيذ العقوبات عليها، والحالة الغالبة هي حالة الدول التي تمنح علمها بسهولة ما يعرف بدول (أعلام المجاملة) (Complaisance) لا تشترط هذه الدول إلا الحد الأدنى من القواعد والإجراءات، لا تلبى أحكام الإتفاقيات، ويترتب على ذلك أن هذه السفن عرضة للحوادث البحرية بسبب عدم إلتزامها بالمقتضيات الدولية المتعلقة بسلامة وأمن البيئة البحرية، ونجد نسبة كبيرة من بين الأساطيل البحرية هي أساطيل.

(Complaisance) أو (Ponlibhon vessels) نسبة إلى الدول المانحة وهي ليبيريا، باناما، الهندوراس، قبرص، عمان، لبنان، اليونان، وما يزيد إنعدام مراقبة هذه السفن من الطرف الدول، التي تمنح علمها أنها دول من العالم الثالث، لا تتوفر على وسائل الرقابة الضرورية، في حين نجد أن مالكي هذه السفن هم من الدول المتقدمة يحتمون وراء تسهيلات قوانين الدول الضعيفة.

Assemblée Nationale française: Enregistré à la Présidence de l'Assemblée Nationale le 05/08/2000.

Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité de transport maritime des produits dangereux et polluants

Président : Mr DANIEL Poul Rapporteur: Mr JEAN. Yves le DRIAN

أما هذه الصعوبات، تكون الدول الساحلية المتضررة مضطرة إلى معالجة التعويض، عن أضرار التلوث الناتج عن الملاحة البحرية اللجوء إلى وسائل أخرى يتيحها القانون الدولي، والتي تنظمها عدد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية .

بحيث تتم نقل تسوية مشاكل التعويض من مستوى القانون الدولي العام إلى مستوى القوانين الوطنية التي تعد أكثر إكتمالا وتقدما من تلك التي توجد في نظام القانون الدولي.

3.2.1. آثار المسؤولية الدولية

لأمد طويل ظلت العواقب القانونية للمسؤولية الدولية، متأثرة بالمفهوم التقليدي للمسؤولية الدولية الذي يستهدف تعويض المضرور عما لحقه من ضرر، لذلك درج كل من الفقه والقضاء الدوليين، على تناول المسؤولية الدولية في إطار ضيق ينحصر في التعويض بمعناه العام الذي يقتصر على التعويضات العينية والنقدية بالإضافة إلى الترضية.

أما في العصر الحديث، فقد تطور مفهوم المسؤولية الدولية، بحيث لم يعد يستهدف أداء التعويضات، بقدر ما يهدف إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل الإختراق، والعمل على عدم تفاقم الآثار الضارة، وتعويض المضرور عما لحقه من الضرر، بالإضافة إلى تقديم الترضية، إذا إستدعت الحالة ذلك. لكن المشكل يكمن في إستمرار إثيان فعل غير مشروع يتعلق بالبيئة البحرية الذي يشكل تهديد بالبيئة البحرية، الأمر الذي يستدعي إلزام الدولة مرتكبة الفعل غير المشروع بإيقاف هذا الإنتهاك تحقيقا لصيانة البيئة الإنسانية.

وهناك جانب من الفقه الدولي لم يدرك الطبيعة المتميزة للمطالبة بوقف الفعل غير المشروع دوليا بإعتباره أثرا للمسؤولية الدولية- عن المطالبة بإصلاح الضرر¹. ويضيف الأستاذ (حافظ

1 - د.محمد حافظ غانم- محاضرات في المسؤولية الدولية، طلبة الدراسات العليا- كلية الحقوق- جامعة عين شمس، القاهرة، 1978 9 8 129.

غانم) أن جانب من الفقه ينظر إلى مسألة وقف الإنتهاك، على أنها تدرج في إطار المطالبة بإعادة الوضع إلى ما كان عليه، وهذا غير صحيح للاختلاف الموجود بين هدف وطبيعة كل منهما.

وهناك ثلاثة إتجاهات فقهية تناول مفهوم عواقب المسؤولية الدولية من منظور خاص.

- فالإتجاه الأول يرى أثار المسؤولية، تتحدد في العلاقة الثنائية الملزمة بين الدولة المتضررة والدولة المسؤولة بحيث يقع على الأولى إلزام بإصلاح الضرر والثانية الحق في المطالبة بإصلاح الضرر.

- أما الإتجاه الثاني، بالإضافة إلى إقراره بأن المسؤولية الدولية تنشأ عن العلاقة بين الدولة المتضررة والدولة المسؤولة، إلا أن هذه العلاقة تنطوي على منح الدولة المتضررة حق إجبار الدولة المسؤولة على إصلاح الضرر- ويكون ذلك بفرض جزاء على الدولة الأخيرة.

- أما الإتجاه الثالث الذي يرى أن عواقب الفعل غير المشروع تتحدد في علاقتين، ولكل واحدة حالة قانونية تختلف عن الأخرى الأولى تمنح الشخص الدولي المضرور الحق في المطالبة بإصلاح الضرر، بينما الثانية تتيح للمضرور نفسه أو لشخص ثالث، صلاحية فرض جزاء على الشخص الدولي مرتكب الفعل غير المشروع¹.

ويتفق الأستاذ (هاشم) مع هذا الرأي الأخير مبررا موقفه، بأن العواقب القانونية للمسؤولية الدولية مثلما تنطوي على المطالبة بإصلاح الضرر، يجب أن تشمل، في رأيه، على تدابير لا تهدف إلى معاقبة الدولة المسؤولة، بقدر ما تهدف إلى دفعها إلى الوفاء بالتزاماتها الناشئة عن تحملها بالمسؤولية الدولية².

واستقرت قواعد القانون الدولي، على أن للمسؤولية الدولية عن إنتهاك قواعد القانون الدولي، عواقب قانونية تبدأ بوقف الفعل غير المشروع دوليا، وتنتهي بإصلاح الضرر ولهذا الأخير

1 - Y.I.L.C 1973, VOL II. PP 174-175.

2 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 323-324.

ثلاثة صور وهي إعادة الحال إلى ما كان عليه ثم إذا تعذر ذلك يلجأ إلى الصورة الثانية وهي التعويض ثم الترضية إلى من لحقه ضرر معنوي، هذا ما سنتعرض له في هذا المبحث.

1.3.2.1. وقف الفعل غير المشروع دولياً

إذا كانت المسؤولية الدولية في مفهومها التقليدي تقتضي إصلاح الضرر المترتب عن إنتهاك الإلتزامات الدولية، فمن البديهي أن تقتضي كذلك الإلتزامات الدولية الثانوية للمسؤولية الدولية المبادرة بالمطالبة بوقف إنتهاك الإلتزامات الدولية لتفادي تفاقم الأضرار التي تسببها الإنتهاكات.

لأن إستمرار إنتهاك الإلتزامات الدولية، يؤدي إلى مزيد من الآثار الضارة قد تمتد أثارها لتضرر بالبيئة البحرية في نطاقات واسعة.

كخرق الإلتزام الدولي الذي يحظر تصريف النفايات النووية في البحر المتوسط¹ فمن المرجح أن تمتد الإشعاعات النووية، لتؤثر في البيئة البحرية لدول البحر المتوسط القريبة من مكان الحادث. لذا نجد في هذه الحالة أن المطالبة بإيقاف فعل التصريف، أهم من المطالبة بإصلاح الضرر، وعادة يستحيل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل التصريف، وكذلك بالمقابل تعجز التعويضات المالية أو الترضية عن إصلاح ما لحق البيئة من أضرار.

1.1.3.2.1. التمييز بين وقف الفعل غير المشروع والتعويض العيني

لقد درج الفقه الدولي على الخلط بين وقف الفعل غير المشروع وبين التعويض العيني والذي يتمثل هذا الأخير في صورة إلزام الدولة المسؤولة بإعادة الأوضاع إلى سابق أصلها، أي بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث².

1 - Art-04 Protocole relatif a la prévention de la Pollution effectuées par les navires et les aéronefs.

2 - د. عبد الواحد محمد الفار - مرجع سابق، ص 146.

كما جرت أحكام القضاء الدولي كذلك على الخلط بين الوقف، وبين التعويض العيني.

إلا أن جانباً من المحاكم جرى على التمييز بين الوقف والتعويض العيني وما جرى في قضية "مسبك TRAIL"¹ حيث قضت المحكمة بمسؤولية الحكومة الكندية، كما قضت بالزام شركة "Trail" بالكف عن إحداث الأبخرة التي أحدثت أضراراً بيئية بولاية واشنطن الأمريكية.

كما قضت المحكمة أيضاً، بإلزام الحكومة الكندية بتقديم تعويضات إلى الحكومة الأمريكية لإصلاح ما لحق بها من ضرر.

ووقف الفعل غير المشروع دولياً، يختلف عن التعويض العيني، بحيث أن وقف صرف ملوثات البيئة البحرية، المحظور صرفها في الإتفاقيات الدولية، أمر يختلف عن إزالة آثار التلوث البحري والعمل على إعادة الوضعية إلى ما كانت عليه في السابق، وإن كانت هذه العملية الأخيرة تعتبر وقف إنتهاك الإلتزام.

فيرى مجموعة من فقهاء القانون الدولي، أن كل من وقف الفعل غير المشروع وإصلاح الضرر بمختلف صوره، هما إلتزام قانوني له طبيعة خاصة بحيث أن الأول يستهدف إعادة توافق الدول على الإلتزام الدولي المفروض عليها، والذي تم إنتهاكه، أما الإلتزام القانوني الثاني، فيستوجب إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل الإنتهاك وبطريقة شاملة بحيث يشمل وقف الفعل غير المشروع كما يشمل أيضاً إزالة الأضرار والتعويض عنها².

2.1.3.2.1. الطبيعة الإستمرارية للفعل غير المشروع دولياً

لا يمكن أن نتصور المطالبة بوقف الفعل اللحظي غير المشروع لأن الركن المادي لهذا الفعل يتحقق وقت أو لحظة الإنتهاك فقط.

1 - راجع ص 52.51 من هذه الدراسة .

2 - DE Arechaga, «International responsibility » Op.Cit p565

- ARANGIO Ruiz « :preliminary report on state responsibility » un.doc.a/cn.4/ 416.p.18

وعليه فإن العواقب القانونية المترتبة عن هذا الفعل، لا تتجاوز المطالبة بإصلاح الأضرار الناجمة عنه.

وعليه فإن مطالبة دولة مثلاً بإزالة مصب لصرف مخلفات المدن الساحلية في البيئة البحرية بدون معالجة، تعتبر مطالبة بوقف فعل غير مشروع دولياً ذا طابع إستمراري.

في حين أن قيام سفن تابعة لدولة ما بإغراق نفايات محظورة تصريفها في البيئة البحرية، تعتبر من الأفعال اللحظية غير المشروعة.

على أن آثار التلوث هي مستمرة، لأن الفعل المحظور دولياً هنا هو عملية إغراق السفن للنفايات الضارة بالبيئة البحرية.

وعليه فالعواقب القانونية في هذا المثال، هو التعويض العيني الذي يستهدف إعادة الحال إلى ما كان عليه سابقاً، وليس المطالبة بوقف الفعل الدولي غير المشروع.

وأوضح الفقيه "Ago" أن العنصر الأساسي للتمييز بين الأفعال غير المشروعة اللحظية المستمرة يتمثل في أنية أو دوام (الفعل) .

حيث يمكن التفرقة بين الأفعال غير المشروعة التي يكون فيها العنصر الموضوعي للسلوك المتناقض - مع إلزام دولي - للدولة ذا طابع لحظي - ويعزز الفقيه (Ago) تحليله هذا بمثال، وهو أن توجه إهانة لعلم دولة صديقة والإنتهاكات الأخرى ذات الطابع الممتد زمنياً فإذا ما إكتملت وتحققت كل العناصر، التي تتكون منها فإنها لا تتوقف عن الوجود بل تظل قائمة وبطابع إستمراري¹

1 - A.G.O le droit international "recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, 1939 (paris, Sirey 1947 vol) pp 520-521

ويرى البعض، ان وقف الفعل غير المشروع دوليا، لا يسري إلا بصدد الأفعال غير المشروعة الإيجابية، وعليه فلا يمكن المطالبة بوقف الإغفالات¹ تشكل إنتهاكا للقانون الدولي- فالأمر- في رأي هؤلاء- لا يتجاوز أن يكون مجرد مطالبة للدولة بأداء إلتزام دولي إمتنعت عن الوفاء به، بحيث تدرج هذه الحالة، ضمن إعادة الحال إلى ما كان عليه، مستنديين في ذلك بأن عدم الوفاء بإلتزام دولي لا ينشئ إلا إلتزاما بالتعويض.

ويرى (الفقيه Arangio.R) أن مطالبة دولة ما بإصدار قانون كانت مطالبة دوليا بإصداره وتطبيقه ، يعد من ضمن المطالبة بوقف الفعل المستمر غير المشروع دوليا. لأنه يعتبره إغفال إلتزام دولي من طرف الدولة². وعليه يجوز المطالبة بوقف إغفال إلتزام بإعتباره من الأفعال غير المشروعة ذات الطابع الإستمراري.

أخيرا إن وقف الفعل غير المشروع دوليا، له دور هام في حماية البيئة البحرية، لأن إيقاف الإنتهاك يؤدي إلى عدم تفاقم الآثار الضارة التي تمس بالبيئة البحرية، قد يستحيل إصلاحها أو التعويض عنها.

2.3.2.1. إصلاح الضرر

يقصد بإصلاح ضرر فعل مشروع دوليا، المبادرة بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل الإنتهاك، فإذا تعذر ذلك فإن إصلاح الضرر يتم تعويضه نقدا.

1 - إغفال إلتزام دولي، يعتبر من الأفعال غير المشروعة ذات الطابع الإستمراري.

2 -Arangio Ruiz, « Preliminary report on state responsibility »

(UN. Doc. A/CN.4/416 and add.1)pp3.5

واستقر الفقه الدولي، على أن إصلاح الضرر يتم في ثلاثة صور هي : إما إعادة الحال إلى ما كان عليه، أو تعويض الضرر نقداً أو الترضية وهذا ما سنتعرض له بالشرح في هذا المطلب.

1.2.3.2.1. إعادة الحال إلى ما كان عليه

ويعتبر من الآثار الهامة للمسؤولية الدولية، وهو إلزام الدولة التي ينسب إليها الإنتهاك بأن تسارع إلى اصلاح الضرر، وذلك بإزالة المواد الملوثة وإعادة الحال إلى ما كان عليه، قبل الحادث المسبب للتلوث وقد اختلف الفقه الدولي في مفهوم هذا الأثر الهام من آثار المسؤولية الدولية ويمكن هذا الاختلاف، في عدم إتفاق الفقهاء على الهدف ومجال أعمال إعادة الحال. فجانبا منهم يرى أن المقصود بإعادة الحال إلى ما كان عليه هو إعادته إلى الوضع الذي كان قائما قبل وقوع الفعل غير المشروع¹.

في حين يرى الفقيه (Arangio Ruiz) أن إعادة الحال إلى ما كان عليه ستهدف إزالة آثار الفعل غير المشروع².

وعليه فإن الفريق الأول تناول هذا الأثر للمسؤولية بمفهوم ضيق بحيث يتحدد في إعادة الأمور إلى ما كانت عليها قبل وقوع الفعل غير المشروع، في حين يضيف الفريق الثاني، مما يقدم من تعويضات وترضيات إلى إلغاء كافة الأضرار المترتبة على الفعل غير المشروع، وإعتباره كأن لم يقع ويرى أن المفهوم الأول لإعادة الحال إلى ما كان عليه أقرب إلى الصواب، في حين أن المفهوم الثاني يدمج بين إعادة الحال إلى ما كان عليه، وبين التعويض³.

1 - د. محمد حافظ غانم- محاضرات المسؤولية الدولية- مرجع سابق، ص 129.

2 - د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية 1970. ص ص 916-917

3. - Arangio Ruiz . G Op.cit pp17.18

إن إعادة الحال إلى ما كان عليه، يطلق عليه الأستاذ "محمد حافظ غانم" مفردة التعويض العيني¹، وهو صورة متميزة من الصور التي يتم من خلالها إصلاح الضرر الناجم عن الفعل غير المشروع، وهو يؤدي دورا هاما في المسؤولية عن الضرر البيئي البحري.

فهو يسعى إلى 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 الإعتداد بالمعايير والنظم السائدة دوليا في مجال مكافحة التلوث².

وللدولة المتضررة الحق في المفاضلة بين إعادة الحال إلى ما كان عليه، وبين غيره من صور إصلاح الضرر، ويمكن أن يستحيل التنفيذ على الدولة المسؤولة للإلتزام بإعادة الحال، ويرجع ذلك إلى الإستحالة المادية أو لقانونية لإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل الإنتهاك.

وقد تتحقق الإستحالة المادية، بسبب تلف أو فساد الشيء محل الإنتهاك، يستحيل سبب تغيير في طبيعة محل الإنتهاك مما يجعل إعادة الحال إلى ما كان عليه مستحيل³.

ففي التلوث البحري بالمواد السامة أو المشعة مثلا، تهلك العناصر الحية في البيئة البحرية الحيوانية والنباتية وتتغير خواص المياه، بحيث يتعذر إعادة الحال إلى ما كان عليه، فلا يبقى إلا أن تلتزم الدول المعنية بالنقليل من آثار التلوث إلى الحد الأدنى مع تعويض الأضرار.

أما فيما يخص الإستحالة القانونية، فتتحقق عندما يواجه الدولة المسؤولة تعارض بين تنفيذ الإلتزام، وبين ما يفرضه عليها قواعد قانونها الداخلي.

1 - د. محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 129.

2 - د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 146.

إلا أن الفقه الدولي يعتبر هذا التعارض ليس مبررا قانونيا، لكي تتحلل الدولة من إلزامها بإعادة الحال إلى ما كان عليه سابقا¹.

كما أن إعادة الحال إلى ما كان عليه، يمكن أن يتم بإجراء مادي مستقل أو بإجراء قانوني أو قضائي²، وفي مجال حماية البيئة البحرية عادة ما يتم بإجراء مادي بحت، كأن تنتشل دولة ما إحدى سفنها الهالكة التي غرقت في البيئة البحرية لدولة أخرى.

2.2.3.2.1. التعويض

يعتبر التعويض أحد صور إصلاح الضرر، المترتب عن فعل غير مشروع دوليا ويقصد به، دفع مبلغ من المال إلى أحد أشخاص القانون الدولي لإصلاح ما لحق به من أضرار بعدما أصبح من المتعذر إصلاحها عن طريق التعويض العيني.

وينبغي أن يماثل التعويض الضرر مماثلة حقيقية بحيث لا يقل عنه أو يزيد، كما ينبغي أن يشمل كافة ما لحق الدولة من ضرر وما فاتها من كسب³.

فالتعويض ذو أهمية خاصة في سد التغيرات التي لا يمكن أن يغطيها إعادة الحال إلى ما كان عليه، بحيث يؤدي التعويض إلى تحقيق جبر الضرر.

وقد أوضحت المحكمة الدائمة للعدل الدولي في صياغتها لقضية "ستور زوف"⁴.

1 - Arangio R G . Op.cit pp14.21

2 - المادة 210 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

3 - د. عبد الواحد محمد الفار - المرجع السابق - ص 146.

4 - وقائع هذه القضية - هي أن وقعت منازعة بين ألمانيا وبولونيا سنة 1928 أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولي، حيث طالبت ألمانيا بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بها من قيام بولونيا بنزع ملكية "ستور زوف" بمنطقة "سيليزيا العليا" وذلك إنتهاكا للإتفاق المعقود بين الدولتين في جنيف من شهر ماي سنة 1922 بشأن تنظيم إنتقال المنشآت التي أقامتها ألمانيا على هذا الإقليم البولوني.

وكانت المحكمة قد قضت في حكم سابق لها عام 1926 بعدم مشروعية نزع الملكية الذي أجرته بولونيا على هذا المصنع ولقد فصلت المحكمة بهذه القضية حيث نجد أنها أخذت بالعمل غير المشروع كأساس لمسؤولية بولونيا، حيث أشارت إلى وجود مبدأ قانوني دولي يقضي بأن كل إنتهاك لتعهد دولي يستلزم التعويض وإنتهت إلى تقرير =

- أن "إصلاح الضرر يجب أن يؤدي- بقدر المستطاع إلى إزالة كافة نتائج الفعل غير القانوني، وبما يتيح إعادة إقرار الحالة التي كان من المرجح أن توجد، لو لم يرتكب هذا الفعل".

هذا وتتفرد إتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، بإبراز أهمية التعويض، كوسيلة قائمة بذاتها تستهدف إعادة الحالة إلى ما كانت، يمكن أن توجد عليه لو لم تقع الأضرار¹.

وعليه فإن وظيفة التعويض، يعتبر عوضا ماليا عن الضرر الذي يستوجب الجبر وبذلك فإنه لا يدخل في نطاق الغرامات التأديبية أو الردعية التي تفرض كعقوبة دولية، لردع مرتكب الفعل الدولي غير المشروع.

وقد أثار المبدأ الذي أرسته المحكمة الدائمة للعدل الدولي، في قضية "ستور زوف" أن إصلاح الضرر يجب أن يتناول كافة نتائج الفعل غير مشروع، تساؤلا حول إذا كان التعويض يشمل الأضرار المادية والأضرار المعنوية، وكذلك إذا ما كان التعويض يشمل أيضا الأضرار المباشرة وغير المباشرة، للفعل غير المشروع دوليا.

إن غالبية الأضرار التي تعد مبررا لقيام المسؤولية الدولية، تصيب الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الخاضعين للدولة، وتتسم هذه الأضرار بالطابع المادي، وهي كل ما يلحق بالأضرار من إصابات أو ما يلحق بالملكات من خسارة².

أما الأضرار المعنوية هي كل انتهاك لحق من حقوق الدولة، وذهب القضاء الدولي سابقا إلى عدم التعويض عنها بدعوى أنها ليست قابلة للتقييم ماليا، في حين نجد أن الفقيه

= مسؤولية بولونيا على أساس إخلالها بتعهد دولي مستمد من إتفاقية جنيف لسنة 1922 بين ألمانيا وبولونيا بشأن منطقة سيليزيا العليا، راجع د/ أسكندر أحمد، المرجع السابق، ص 385 و386.

1 - المادة 12 من إتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية 1972.

2 - د.صلاح هاشم، مرجع سابق 2 9 338.

"GROSIO" يقر بأن "النقود هي المقياس المشترك للأشياء ذات القيمة" فصدر قضاء التحكيم سنة 1923، للطلب الذي قدمته الولايات المتحدة الأمريكية - ضد ألمانيا للتعويض عن الأضرار التي نجمت عن سفينة بريطانية (Lusitania) بفعل غواصة ألمانية، فتضمن قرار التحكيم الأضرار المعنوية والتي إشتراط فيها قرار التحكيم أن تكون هذه الأضرار مؤكدة وغير مبهمة¹.

هذا ويعطي قانون التلوث بالزيت OPA² المضرورين الحق في تعويض كافة التكاليف المبذولة لإزالة التسرب بالزيت وتنظيف المياه من أثاره³، كما يقرر هذا القانون، هذا الحق أيا كان الشخص الذي يكبد تلك التكاليف، سواء الحكومة الأمريكية أو إحدى حكومات الولايات المتحدة الأمريكية أو إحدى القبائل الهندية أو أي شخص آخر.

ويقوم الأمين (Trustee) الذي يمثل الحكومة الفدرالية بتقرير الأضرار والعمل على تنفيذ الخطة اللازمة لإستعادة إحياء المصادر الطبيعية كما عليه مقاضاة الشخص المسؤول للمطالبة بالتعويضات اللازمة.

ولما كان تقدير التعويضات عن الأضرار الحاصلة للموارد الطبيعية، قد يستغرق فترة طويلة، فإن المشرع الأمريكي في قانون (OPA) أجاز للأمين لكي يسهل عليه تقدير التعويض لما هذا الأخير من تعقيدات في أسس التقدير نفسها والمطالبة به وتحصيله، أن يقوم بالمطالبة على أساس معيار مبدئي، هو معيار تقدير التكاليف⁴.

1- د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 340.339

2- (OPA) the oil pollution Act of 1990

وهو القانون الذي إنفردت به الولايات المتحدة الأمريكية عن النظام الدولي لحماية البيئة البحرية، فقد قرر المشرع الأمريكي أنه لما كانت الإتفاقيات الدولية الراهنة، لا تقدم الحماية القانونية الكافية للبيئة البحرية الأمريكية، ولا المنتفعين بها، فإن البديل لا يكون إلا بتشريع داخلي يقرر أبعاد وحدود الحماية.

3 - د. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت دار الجامعة الجديدة للنشر 2001. ص 114.

4 - د. جلال وفاء محمدين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية، مرجع سابق، ص 115-116.

ويجيز هذا القانون للمضررين المطالبة بالتعويض عن الخسائر الاقتصادية الناشئة عن الإضرار بالملكية الخاصة.

كما أجاز هذا القانون للحكومة الأمريكية المطالبة بالتعويض عن فقدانها لحصيلة مداخلها من الضرائب والرسوم بسبب الأضرار التي لحقت بالمصادر الطبيعية والملكية الخاصة. أما فيما يخص التعويض عن الضرر المباشر، والضرر غير المباشر، فقد إتجه الفقه الدولي إلى معيار، يستند إلى توافر رابطة السببية الواضحة وغير المنقطعة، بين الفعل غير المشروع وبين الضرر الذي يطالب بالتعويض بشأنه، وهذه السببية تتحقق، حينما يشير المجرى العادي والطبيعي للأحداث، إلى أن الضرر يعد نتيجة منطقية للتصرف، أو أن مرتكب الفعل غير المشروع، كان لابد أن يتوقع حدوث الضرر نتيجة لتصرفه¹.

وهناك رأي للفقيه (Graefrath) يعتمد على السبب المباشر المستقر في فقه القانون الخاص الوطني، وهو أن الخسارة تعد نتيجة عادية لفعل ما².

وأخيرا وإن كان الفقه الدولي، قد إستقر على أن التعويضات يجب أن تغطي كافة الأضرار، التي تشملها رابطة السببية غير المنقطعة مع الفعل غير المشروع، فأحيانا ما تتداخل أسباب أخرى في إحداث الأضرار محل التعويض، حينئذ يكون من غير العدل والإنصاف أن تسأل عنها الدولة مرتكبة الفعل غير المشروع، لذلك يجب أن تطالب هذه الدولة بأداء تعويضات تتجاوز مقدار ما أحدثه فعلها من أضرار.

1 - Arangio Ruiz's second report on "State responsibility" 1989, UN. Doc. A/CN.4/425, 1989 p 29

2 - Graefrath.B "Responsability and damages caused. Relationship" R.C.D Tome 185, 1984/2 p 95

ومن أجل تحقيق العدالة، في حساب مقدار التعويض المستحق على الدولة مرتكبة الفعل غير المشروع، يجب أن يخرج من نطاق التعويض، القدر الذي يتناسب مع ما يلزم، أن تساهم به الدولة المضرورة، نتيجة إهمالها الذي أدى إلى حدوث الضرر، أو تفاقم مده¹.

3.2.3.2.1. الترضية

تعتبر الترضية هي الصورة الثالثة من التعويض، ويحكم بها عندما لا يكون الفعل المنشئ للمسؤولية الدولية وقد ترتب عليه أية أضرار مادية أو عنوية، يمكن أن تمس المصالح المالية أو الاقتصادية للدولة المضارة².

ونذكر مثال من ذلك، تهاون الدولة في تطبيق القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحيات السفن للإبحار، مما يشكل مخالفة لالتزاماتها وتكون الترضية في هذه الحالة إعلان الدولة مسؤوليتها، وتصحيح موقفها وفق ما يتفق والتزاماتها.

وتعتبر صور التعويض المذكورة في الفرع الثاني من هذا المطلب، أنها لم تعد تتلاءم مع التطورات الذي عرفها قانون البحار، خاصة فيما يتعلق بتقييم الضرر، بحيث أن الأضرار التي تترتب على كارثة بحرية واحدة، قد تفوق في إنتشارها وأثارها، ما يفوق التصورات.

وعليه فإن الإستمرار في تطبيق القواعد الحالية، ممكن أن يصطدم بعجز الدولة المسؤولة عن الوفاء بمسؤولتها الدولية تجاه الأضرار الناتجة عنها، وعلى رأسها الدول النامية التي تعجز عن تحمل تبعة مسؤولية التلوث، وذلك لفقرها للتجهيزات والإمكانات اللازمة لرصد التلوث والوقاية منه وكذا مكافحته.

1 - Graefrath.B Op.cit 95

2 - د. عبد الواحد محمد الفار - مرجع سابق - ص 147.

إن الترضية هي إصلاح الضرر وهذا الضرر يكون ناجما عن فعل غير مشروع، أو عن أنشطة غير محظورة دوليا¹.

ففي ما يخص الأضرار المترتبة عن الأفعال غير المشروعة دوليا، تعد الترضية وسيلة الإنصاف التي يتم بموجبها إصلاح الضرر المعنوي الذي يلحق بأحد أشخاص القانون الدولي² وبالتالي فهي تعد الأثر القانوني للمسؤولية عن الأفعال غير المشروعة التي تمس بشرف الدولة وكرامتها وهيبته.

وللترضية في القانون الدولي طبيعة خاصة، تميزها عن غيرها من صور إصلاح الضرر، بحيث أن الفقه الدولي إستقر على وجوب التناسب بين الضرر وبين الوسيلة التي يتم بها إصلاحه بحيث لا يستخدم الجبر كوسيلة عقابية، في حين أن الممارسات الدولية، وأحكام أوضحت أن الترضية غالبا ما تتجاوز مقدار الضرر الناجم عن الفعل غير المشروع³.

1 - Graefrath.B Op.cit 84

2 - د. محمد عبد العزيز أبو سخيلة- مرجع سابق، ص 336.

3 - من بين الممارسات الدولية- حادثة مقتل الرقيب "مانهايم" حارس السفارة الفرنسية في برلين، حيث حصلت فرنسا على ترضية بلغت (مليون فرنك) في حين أن مقدار التعويض عن الضرر الذي لحق بأسرة الحارس الذي لقي مصرعه لم يتجاوز مائة ألف فرنك.

وكذلك حادثة إغراق السفينة (Rainbo Warrior) في أحد موانئ نيوزلندا بواسطة عملاء لأجهزة الأمن الفرنسية، مما أدى إلى مصرع مواطن هولندي كان على متن السفينة، وقد أقرت فرنسا بمسؤوليتها عن الحادث، وعرض النزاع على الأمين العام للأمم المتحدة، الذي قرر بإلزام فرنسا بالإعتذار رسميا لنيوزلندا مع سداد مبلغ (7 ملايين دولار) على سبيل الترضية لنيوزلندا، و هو مبلغ يتجاوز بكثير مقدار الضرر الناجم.

- أما فيما يخص أحكام القضاء الدولي، قضية السفينة البريطانية (I'm alone) والتي أغرقها حرس السواحل في الولايات المتحدة الأمريكية، فإن المحكم الدولي لم يقضي بأية تعويضات عن غرق السفينة، ولكنه قضى بعدم مشروعية عملية الإغراق وبمسؤولية الولايات المتحدة الأمريكية، وإلزامها بتقديم إعتذار للحكومة الكندية، مع أداء غرامة مالية قدرها (25000 دولار) مقابل هذا الفعل غير المشروع، راجع د/ صلاح هاشم المرجع السابق، ص 350-351.

القضاء الدولي ومع ذلك فإن أغلبية الفقه الدولي، يؤكد على أن الترضية لا يجب أن تتسم بأي طابع عقابي، وتبقى في إطارها الصحيح كعاقبة للمسؤولية الدولية ذات الطبيعة المدنية، كما أخذت من فقه القانون المدني الداخل.

وأبرز ممارسات الدول بشأن الترضية، أنها إتخذت صورا متعددة أبرزها الإعتذار بالطرق الدبلوماسية، ومعاقبة الأفراد المسؤولين، وكذا الإقرار بعدم مشروعية سلوك الدولة المسؤولة. وتعتبر الترضية وسيلة فعالة في حماية البيئة البحرية من التلوث، وذلك بما يمكن أن تحققه من ردع عام، أو تؤديه هذه الوسيلة بإعتبارها الأثر الأساسي للمسؤولية الدولية عن إنتهاك الإلتزامات الدولية التي لم يسفر عن إنتهاكها أضرار مادية.

ونذكر في هذا السياق، ما يمكن أن تحققه الترضية، في حالة قيام إحدى الدول الأطراف في إتفاق دولي يمنع صرف المخلفات الصناعية من مصادر أرضية في البيئة البحرية، بإنشاء مصب لصرف هذه المخلفات في البيئة البحرية في منطقة حدودية متاخمة لدولة أخرى هي طرف في نفس الإتفاقية، فإن إنشاء هذا المصب في حد ذاته، يعد إنتهاك للإلتزام دولي يمس بحق الدولة الأولى، ويحق لهذه الدولة أن تثير المسؤولية الدولية تجاه الدولة المصدر وأن تطالبها بتقديم ترضية عن هذا الإنتهاك، ووفق إنشاء المصب وإلغائه ربما يكون السبيل الوحيد للترضية، وهذا أكيد يحقق حماية فعالة للبيئة البحرية، تتجاوز ما يمكن أن تحققه أية تعويضات، عما قد يحدث من أضرار خلال تشغيل هذا المصب¹.

ففي هذا المثال إن الترضية تختلف عن وقف الفعل غير المشروع دوليا، المصب لم يتم تشغيله بعد، في حين إذا كان قد تم تشغيله، فإننا نكون بصدد المطالبة بوقف هذا الفعل غير المشروع والتعويض عن أضراره، ويبقى إعادة الحال إلى ما كان عليه واردا.

1 - د. صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 354.

ويعتبر الفقيه « Graefrath » الترضية وسيلة تعويضية ذات طابع مدني بحت، وإن إتسمت بالطابع العقابي أحيانا، فإنها تحقق الردع العام تجاه ارتكاب الأفعال غير المشروعة¹.

خاتمة الفصل

إن التطور القانوني والمعياري، لخاصية المسؤولية الدولية لم يعدل في أساس المسؤولية الدولية، إلا أنه كما عرضنا في هذا الفصل ساهم في تدعيم شروط الأعمال بالمسؤولية الدولية القائمة على أساس الفعل غير المشروع دوليا، بإدماج المعايير التقنية ضمن القواعد القانونية الذي كان له التأثير الإيجابي على تنفيذ المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير المشروع، وبالتالي يسر للبحث عن الدليل الذي يثبت حصول إنتهاك لقاعدة تقنية.

وعليه فإن التطور القانوني، في ميدان حماية البيئة البحرية، وفر قاعدة متينة لإعمال المسؤولية الدولية على أساس الفعل غير مشروع، بحيث أصبحت إلتزامات الدول تحتكم إلى ضوابط وقواعد دولية محددة، بحيث أصبح معيار الشرعية كما سبق وأن تعرضنا له في هذا الفصل قابلا للتحديد والقياس، بالنظر لما يحتويه النظام القانوني الدولي، من قواعد تقنية محددة كما ونوعا، وهذا ما أدى إلى تسهيل وسائل الإثبات التي تقع على المتضرر لدى تحريكه للمسؤولية الدولية لإصلاح الضرر، والحصول على التعويض.

بالإضافة إلى أن هذا التطور المعياري ساهم في التضييق من المسؤولية الموضوعية والتي تسمى كذلك عن المسؤولية عن الأنشطة غير المحظورة دوليا.

أما فيما يخص إمكانية وجود دعوى عمومية في القانون الدولي، بمقتضاها يجوز لدولة معينة أن ترفع بإسم المجتمع الدولي دعوى المسؤولية ضد دولة أخرى عن الأضرار التي تسببت فيها الدولة الأخيرة لكافة الموارد الحية النباتية والحيوانية في منطقة أعالي البحار.

1 -Gzaefrath .B, Op.cit. p 85

بالمقابل فإن القانون الدولي يؤكد أن الشروط متوفرة للإعتراف بحق الدول في بيئة بحرية سليمة، وبالتالي فإن أي ضرر يلحق بالبيئة البحرية فإنه يلحق بالدول، كذلك.

جاءت المادة 145 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث تحول هذه المادة لصالح المنطقة الدولية لقاع البحار أهلية ضمان حماية البيئة البحرية فيما يتعلق بالأنشطة التي تمارس في هذه المنطقة.

هذا ما يفيد ان هذا الجهاز - السلطة الدولية لقاع البحار - يملك حق إثارة المسؤولية الدولية ضد الدول أو المنظمات الدولية التي تنتهك الإلتزامات الملقاة على عاتقها طبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وعن صور إصلاح الضرر فيما يخص أثار المسؤولية الدولية، فإن التعويض العيني يتم بإعادة الحال إلى ما كان عليه سابقاً ويليه التعويض النقدي، هذا بالإضافة إلى الترضية، في حالة عدم ترتب الأضرار المادية.

الباب الثاني

آليات تنفيذ الاتفاقيات

الدولية عن الأضرار اللاحقة

بالبيئة البحرية

2. آليات تنفيذ الاتفاقيات الدولية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية

انتفى المجتمع الدولي حلا عمليا لتسوية قضايا التعويض عن أضرار التلوث على مستوى الأنظمة القانونية الوطنية، إذ إعتاد المتضررون من التلوث البحري، اللجوء إلى الأعمال بقواعد القوانين الداخلية للدول، للحصول على تعويض مناسب، عوض اللجوء إلى قواعد القانون الدولي، ومن أجل تسيير المهام أمام المتضررين للحصول على التعويض، الذي يلحق بيئتهم ومصالحهم البحرية، فقد إتجهت الممارسات الإتفاقية الدولية إلى إقتراح طريقة للتعويض في إطار الأنظمة القانونية الداخلية.

وذلك من خلال نقل معالجة هذه القضايا من مستوى العلاقات بين الدول إلى مستوى العلاقات بين الخواص، وذلك من خلال العلاقة المباشرة بين الملوث والمتضرر من التلوث، أي الإنتقال من ميدان القانون الدولي العام إلى ميدان القانون الدولي الخاص. إلى أن هذا التحول يطرح عراقيل جمة¹ منها الأوضاع الناتجة عن الطابع العابر للحدود لظاهرة التلوث البحري، وكذا وجود العنصر الأجنبي، وما ينجم عنه من إختلاف القوانين الوطنية وتحديد الجهات القضائية المختصة.

وكذا تعدد المشاكل التي تواجه الدول الساحلية من التلوث القادم من البحر، فقد فرضت على المجتمع الدولي وضع قواعد إتفاقية لمعالجة مشاكل التعويض عن التلوث البحري، بحيث إتفقت الدول على صياغة حلول دولية لقضايا المسؤولية المدنية المترتبة عن التلوث البحري، وكذا تحديد المسؤول عن التعويض، وإجراءات التقاضي، وتنفيذ الأحكام، وتوفير الضمانات المالية التي

1 - د. محمد البزاز ، مرجع سابق، ص 352.

تمكن الضحايا من الحصول على تعويضات ولوتعلق الأمر بضمانات جماعية تقتضي مساهمة جميع المستفيدين والمتدخلين في ميدان النقل البحري¹.

وقد توصل المجتمع الدولي إلى إقرار عدد من النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية عن التلوث الصادر عن السفن، وهي نصوص متنوعة بتنوع التلوث الذي تلحقه السفن بالوسط البحري، فكانت النصوص الدولية الأولى، تهتم حالات التلوث النووي²، بحيث إهتمت الدول بإبرام إتفاقيات جزئية لحل مشاكل المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية التي تسبب فيها السفن. ولجسامة مخاطر التلوث النفطي على صحة البحار من خلال النقل البحري للمواد النفطية التي تعرفه التجارة العالمية، فإن الجهود الدولية ركزت على هذا النوع من التلوث الصادر من السفن، بحيث تبين في سنوات الستينات عدم ملائمة القواعد الدولية القائمة لمعالجة قضايا المسؤولية عن أضرار هذا التلوث، وظهر كذلك بشكل جلي في كارثة "توري كانيون"³.

بحيث أن هذه الحادثة المأسوية عجلت بإرساء نصوص إتفاقية تستجيب لتحديات التكنولوجيا والإقتصادية في مجال النقل البحري، وظهرت الحاجة إلى وضع قواعد دولية إستثنائية، تضمن حماية المتضررين من التلوث النفطي، ومنه توصل المجتمع الدولي تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، إلى عقد الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي لسنة 1969.

¹ - د. محمد خيرى بنونة: القانون الدولي واستخدام الطاقة النووية، مؤسسة دار الشعب، القاهرة 1971 9 1 97 وما بعدها.

² - إتفاقية بروكسل 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية.

³ - حادثة ناقلة الزيت (توري كانيون التي حدثت في 18 مارس 1967) والتي إصطدمت بصخرة كبيرة قرب شاطئ (تور نواي) في بريطانيا وذلك في المنطقة المجاورة، البريطانية وأدت إلى تلووث كبير للبيئة البحرية، هذه الحادثة أنارت بعض المشكلات القانونية، منها تحديد المجال الذي يمكن أن تطبق فيه الدولة تشريعاتها، عندما تتهدد بخطر ينتج خارج نطاق مياهها الإقليمية، والإجراءات التي ينبغي إتخاذها لحماية إقليمها وشواطئها من أخطار التلوث.

ثم إتّبعَت بِإِتِفَاقِيَّةِ بَرُوكْسِل عام 1971 الّتي أنشأ من خلالها الصندوق الدوليّ للتّعويض عن أضرار التلوث النفطيّ المعروف (بصندوق الفيبول). (Fipol)

ورغم الدور الفعّال الّتي قامت به هذه القواعد الإِتِفَاقِيَّة، في وضع حلولاً في ميدان حماية ضحايا التلوث بالنفط، نموذجاً يقتدى به بالنسبة للمصادر الأخرى من الملوثات.

إِلاّ أنّه إكتشفت بها مواطن ضعف بشأن المسؤولية المدنيّة عن التلوث النفطيّ وضرورة تحسين مضمونها، فتم إقرار بروتوكولين يتعلّقان بالإِتِفَاقِيَّتَيْنِ يتضمّنان أحكاماً جديدة بهدف التوسيع من نطاق النظام الإِتِفَاقِيّ المتعلّق بالمسؤوليّة المدنيّة عن التلوث الصادر عن السفن.

ثم قامت اللجنة القانونيّة التابعة للمنظمة البحريّة سنة 1976 بتوسيع أحكام إِتِفَاقِيَّةِ بَرُوكْسِل لسنة 1969، لتشمل التلوث البحريّ الناتج عن مواد خطيرة أخرى غير النفط، وبعد عشرون سنة (20) من تضارب مصالح النقل البحريّ، تم الإعلان عن إِتِفَاقِيَّةِ 1996 المتعلّقة بالمسؤوليّة والتعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحريّ للمواد الضارة والخطيرة.

والغاية من هذه النصوص الإِتِفَاقِيَّة، هو تمكين ضحايا التلوث البحريّ من الحصول على تعويض كافٍ ومنصف في إطار الأنظمة الداخليّة للدول، من خلال القواعد والإجراءات القانونيّة المناسبة لخصائص الأضرار البيئية.

لهذا إعتمدت الممارسة الإِتِفَاقِيَّة الدوليّة أليّتين إثنين لحل مشكلة التعويض عن الأضرار الّتي تلحق بالبيئة البحريّة.

الآليّة الأولى هي آليّة المسؤولية الفرديّة، وتقوم على سن قواعد إِتِفَاقِيَّة لتوحيد المبادئ الّتي تحكم المسؤولية المدنيّة، عن أضرار التلوث، كمبدأ المسؤولية الموضوعيّة، ومبدأ تركيز المسؤولية الّتي هي مبادئ استثنائية في ميدان القانون البحريّ.

والآلية الثانية، هي آلية التحمل الجماعي للتعويض، وتقوم هذه الآلية على فكرة الضمان ويكون عبر إنشاء صندوق دولي لتقديم تعويض إضافي وأحياناً تقديم تعويض إجمالي، وهما أليتان متكاملتان، بحيث يقوم هذا النظام على توزيع التحمل المالي الناتج عن المسؤولية عن أضرار التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، بين عالم المجهزين، وعالم الشاحنين، بحيث أن الآلية الأولى يتحمل عبؤها مالكو السفن، أما الآلية الجماعية تساهم فيها الصناعات المستعملة للنقل البحري.

الفصل الثالث

المسؤولية الفردية آلية

للتعويض عن أضرار

التلوث البحري

3.2. المسؤولية الفردية آلية للتعويض عن أضرار التلوث البحري

إن التعويض عن أضرار التلوث المترتب عن الملاحة البحرية تعترضه عدة صعوبات من الناحية المادية والقانونية، في وجه المتضررين.

فمن الناحية المادية مثلاً نجد أن التلوث التي تحدثه السفن، يرتب عدة عراقيل كتحديد مصدر التلوث، الذي يصعب تحديده، وقد تليها صعوبة إقامة علاقة بين مصدر التلوث والمكان الذي يحدث فيه الضرر، بحيث يصعب إقامة علاقة سببية بين حادث بحري وقع على بعد أميال في أعالي البحار، والأضرار التي مست مصالح إقتصادية وسياحية على شاطئ دولة ساحلية مثلاً¹.

هذا بالإضافة إلى صعوبات كيفية تقدير الأضرار المترتبة عن التلوث الذي تسببت فيه سفينة تعرضت للضرر، وكذا ما هي المعايير التي يجب إعتماها لتقييم هذه الأضرار؟ وهذه الصعوبات تطرح على المستوى الداخلي وكذا على المستوى الدولي.

من ناحية أخرى يواجه المتضررون صعوبات قانونية عند مطالبتهم بالتعويض وإصلاح الضرر الذي لحق بهم، فإنهم لا ينصفون في حالة تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية الخاصة، وهي القوانين المدنية والبحرية على صعيد الأنظمة الوطنية، بحيث أن هذه القواعد لا تراعي المعطيات البيئية، ومن ثم تهضم حقوقهم، لأن المفاهيم التقليدية لا تتسجم وخصوصيات أضرار التلوث البحري، مثل حالات التلوث الذري، فمن هو المسؤول؟ مالك السفينة؟ أو المشغل؟ أو مرسل البضاعة؟ أو مستقبلها؟

- وهل يعفى المدعى عليه من المسؤولية، في حالة إثباته أن التلوث لم ينتج عن تصرف خاطئ منه؟

1 - Kiss. Alexander. "Droit international de l'environnement" Op. Cit p106

هذا وهناك صعوبات فيما يخص مسائل القانون الدولي الخاص، حيث أن تسوية قضايا التعويض، عن أضرار التلوث المترتب عن الملاحة البحرية تتم على مستوى العلاقات الخاصة ومع ذلك تبقى علاقات ذات طابع عبر وطني لأنها تربط خواص من عدة جنسيات، وبالتالي تطفو مشاكل تحديد القضاء الوطني المختص، إذا كانت محكمة موطن المتضرر من التلوث؟ أو موطن المتسبب في الضرر؟

وبهدف إيجاد حل لهذه الصعوبات، لجأ المجتمع الدولي إلى اعتماد مجموعة من الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث، كانت صياغة هذه القواعد الإتفاقية إثر أحداث بحرية وصفت بالكوارث البحرية، منها إتفاقية 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن وإتفاقية فينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث 1963 وإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، والبروتوكول المعدل لها سنة 1992، وكذا إتفاقية 1996، المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري للمواد الخطيرة. ولقد حاول، واضعي هذه الإتفاقيات، الأخذ في الحسبان، مشاكل حماية البحار من التلوث، التي هي مشاكل تحتاج منظورا جديدا لحماية المتضررين من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، والذين ليست لهم أية علاقة مباشرة بهذا النشاط.

وقد قدمت هذه النصوص الإتفاقية حولا دولية، بشأن عناصر المسؤولية وتحديد مسؤولية الملوث، والشخص المسؤول عن التلوث، والأضرار القابلة للتعويض وكذا تقدير مبالغ التعويض، هذا ما سنحاول دراسته في هذا الفصل. مع إظهار الطابع التجديدي الذي أدخلته على قواعد القانون البحري التقليدي.

1.3.2. عناصر المسؤولية المدنية في المجال البحري

المسؤولية المدنية التي تترتب على تلوث البحار بالزيت، من الموضوعات الهامة التي تناولتها الإتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية، وهذه المسؤولية تخضع أساساً للتشريعات الداخلية، خاصة حوادث التلوث التي تتسبب في أجزاء البحار الخاضعة للإختصاص الإقليمي للدولة، مثل حادثة (توري كانيون).

وقد ثبت فشل تنظيم المسؤولية التي تقرها التشريعات الداخلية¹، لذلك جرت محاولات كان الهدف منها توحيد قواعد المسؤولية التي قررتها التشريعات الداخلية بموجب إتفاقيات دولية وإقليمية. وطبقاً للقواعد العامة فإن المسؤولية لها عناصر ثلاثة هي الخطأ، الضرر، وعلاقة السببية، وفي مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت، فإن العنصر الأول هو الخطأ، يختفي هذا الأخير إلا عند تقدير تعويض الملزم به الشخص المسؤول، وعليه فلا يشترط طبقاً لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث البحري بالزيت وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها.

1.1.3.2. السفينة عنصر من عناصر قيام المسؤولية

السفينة تتميز عن غيرها من الأموال والمنقولات، فالسفينة ولأنها مال، إلا أن لها حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة، فضلاً أنها تتمتع بجنسية مثلها في ذلك مثل الأشخاص.

1 - د. جابر إبراهيم الراوي: تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار الجديد والمصالح العربية - دراسة لمجموعة من الباحثين العرب المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس 1989 2 343i وما بعدها.

ولولائها منقول، إلا أنها تعامل معاملة العقار، نعني بتسجيلها في سجل خاص، وأسباب كسب ملكيتها، والحقوق العينية التبعية التي ترد عليها وإجراءات الحجز التي تخضع إليها¹. وتعتبر المنشأة البحرية سفينة إذا ثبت تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية². كما تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، وتدور حولها أحكام القانون البحري³.

في مفهوم التلوث البحري، لكي نقول أن حادثا بحريا وقع، يجب أن نكون بصدد سفينة، لأن لهذه الأخيرة مفهوم خاص في هذا المجال يختلف عنه في مجال القواعد العامة. ولقد جاء تعريف السفينة في إتفاقية 1969 مرتبطا بناقلة البترول "Torrey canyon" ويعتبر تأثر المشرع بهذه الكارثة أمر طبيعي. وبعدها شهد التاريخ عدة كوارث أخرى، أثبتت عدم إتساع مفهوم السفينة في إتفاقية 1969 ليغطي أنواعا أخرى من السفن قد تتسبب في حوادث تلوث دون أن تخضع لأحكام الإتفاقية، هذا ما يضيع ضمان حصول المضرور من التلوث على تعويض مناسب.

لهذا جاء بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 تضمن مفهوم أوسع للسفينة، بإعتبارها الأداة الرئيسية المستندة للملاحة البحرية، وأن القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية⁴.

1 - د. محمود شحماط- المختصر في القانون البحري الجزائري- دار العلوم للنشر والتوزيع 2010 0 0 19.

2 - د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 2007 ص 22

3 - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 39.

4 - د. عمار حميد الخالدي، تنازع القوانين في الإمتيازات البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2013

2.1.1.3.2. المفهوم الضيق للسفينة

عرفت المادة 1/1 من إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار الناشئة عن التلوث البحري بالزيت السفينة بأنها " أي منشأة أو أداة بحرية، أيا ما كانت، تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة"¹.

فهل المشرع آنذاك يقصد فقط السفن المخصصة لنقل البترول، أي ناقلات البترول أو أنه يتسع لأنواع أخرى من السفن كالحطام البحري إذ كان يدخل ضمن هذا التعريف، إذا تسبب في أضرار تلوث بسبب المحروقات التي تحتويها؟

إن ذكر المشرع لعبارة " أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كانت" في إتفاقية 1969 قد تكون أكثر الإتفاقيات إتساعا لتعريف السفينة²، بحيث يشمل هذا التعريف كافة المنشآت والأدوات البحرية التي يمكن أن تدخل في التعريف العام للسفينة في القوانين الداخلية.

إلا أن الإشكال يثور حول مفردة " أداة بحرية"، فإن الإتفاقية لم تضع تعريفا محددا لهاته المفردة، وعليه فلا بد من الرجوع إلى القوانين الداخلية.

بالرجوع إلى القانون الفرنسي المتعلق بالتصادم البحري الصادر في 07 R = 1967 يعرف الأداة البحرية بأنها " أي وحدة عائمة، فيما عدا تلك المربوطة بمركز ثابت وتعتبر هذه الوحدة، بحسب الأحوال، في حكم السفن البحرية، أو مراكب الملاحة الداخلية³.

وطبقا لهذا التعريف - وفق ما ذهب إليه الأستاذ الفقي - فإن الأداة تعد بحرية إذا كانت قادرة على الطفو، وغير مربوطة بمركز ثابت.

1 - المادة 1/1 من إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي.

2 - د. محمد السيد احمد الفقي [مرجع سابق 99 22.

3 - د. محمد الفقي، نفس المرجع، ص 23 وما بعدها.

كما إشتطت الإتفاقية أن تتقل المنشأة، أو الأداة البحرية فعلا المحروقات سائبة كبضاعة، وبهذا تكون قد أءقلت في تعريف السفينة عنصرا خارجيا، وهو الحمولة التي تتقلها، وبذلك تكون الإتفاقية، جعلت من حمولة السفينة معيارا مميزا لها.

وقد ذهب البعض إلى أن السفن التي تتطبق على هذا التعريف، هي ناقلات البترول، إلا أن التلوث البحري، قد يصدر من ناقلات البترول الفارغة التي تسير في البحر، والسفن غير البترولية، أي العادية التي تخلف تلوثا بسبب تسرب زيت وقود تشغيلها.

وقد إستقر مشاركو مؤتمر بروكسل لسنة 1969 على أن التعريف الذي جاءت به الإتفاقية، ينطبق على التلوث الناتج عن السفن، التي تحمل فعلا شحنة بترول لحظة وقوع الحادث سواء حدث هذا التلوث بسبب زيت وقود تشغيلها أو بسبب الشحنة المنقولة عليها.

وقد إستبعدت الإتفاقية في المادة 1/11 السفن الحربية والسفن الأخرى المملوكة للدولة أو المستغلة بواسطتها والمخصصة فقط لخدمة غير تجارية¹.

نخلص أن السفينة في مفهوم إتفاقية 1969، هي ناقلات البترول والسفن الأخرى دون السفن الحربية، والسفن المملوكة للدولة أو المستغلة بواسطتها والمخصصة فقط لخدمة غير تجارية، يشترط أن تتقل البترول سائبا كبضاعة لحظة الحادث وبصرف النظر إذا كان التلوث قد نتج من زيت الشحنة المنقولة أو زيت وقود تشغيلها.

وقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة بقوله " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"².

1 - المادة 1/11 من إتفاقية 1969، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، مرجع سابق.
2 - المادة 13 من الأمر رقم 76- 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري. جريدة رسمية رقم 1977/29 ورقم 1998/47.

وتعتبر السفينة في التشريع الجزائري خاضعة للأحكام الخاصة بالعقارات منها جواز رهن السفينة، لا تنتقل الملكية إلى المشتري إلا إذا أفرغ البيع في عقد رسمي¹.

2.1.1.3.2. المفهوم الواسع للسفينة

لقد صاغ المشرع الدولي أحكام إتفاقية 1969، وفق ضخامة وجسامة الأضرار التي نتجت عن كارثة الناقل "توري كانيون"، وإستمر هذا الوضع القانوني إلى غاية وقوع عدة كوارث بحرية عرفت بها بحار ومحيطات العالم، من بينها في هذه النقطة بالتحديد، حادثة الناقل البترولية "Olympic Bravery" بتاريخ 13 مارس 1976².

وهي ناقل بترول ليبيرية كانت تبحر فارغة، عندما إنطلق نظام الأمان، الشامل لها ليوقف جميع أجهزة الدفع والتسيير، فتحوّلت الناقل عن مجراها والإتجاه إلى الساحل، ولم تنجح عمليات المساعدة، التي طلبها الريان، حيث جنحت الناقل بسبب سوء الأحوال الجوية وصخور الساحل، وبعد مضي شهر على ذلك كان البحر هادئا، وقبل تنفيذ العقد الذي أبرم بين المجهز وشركة هولندية، لدفع وضخ زيت وقود التشغيل، بيوم واحد تحطمت السفينة، بسبب عاصفة هوجاء، مما أدى إلى تحطيم ماكينات السفينة التي كانت تحوي (1200) طن من المازوت الذي تسرب في البحر، ولم تستطع شركة الإنقاذ الهولندية، التي تدخلت بناء على الطلب المتأخر من الإدارة الفرنسية، التي لم تستطع فعل أي شيء.

هذه الحادثة كشفت للمشرع الدولي، أحد عيوب نظام إتفاقية 1969 والذي لم يتقطن له، في حادثة "توري كانيون" وهو التلوث الذي تتسبب فيه السفن أو ناقلات البترول الفارغة، التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها بضاعة بترول بل تحتوي زيت وقود التشغيل فقط.

1 - المادة 56 و 454 مرجع سابق.

2 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 35.

وقد ذهب الأستاذ الفقي إلى أن السلطات الفرنسية ربما تكون قد خشيت من عدم إسترداد تكاليف الإجراءات، وكذا أن المجهز لم يشعر بمسؤولية قانونية حقيقية بسبب عدم تطابق إتفاقية 1969 على التعويضات الناشئة عن هذا الحادث، لأن الناقلة في هذه اللحظة كانت تبحر فارغة دون حمولة، في حين أن الإتفاقية تتطلب أن تحمل السفينة أو الناقلة فعلا المحروقات كبضاعة لحظة الحادث راجع، الأستاذ الفقي - المرجع السابق ص 36 وما بعدها¹.

لاسيما أن جل هذه الناقلات عملاقة تحتاج إلى كميات ضخمة، من زيت البترول، لهذا كان منطقيا أن يأتي بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 في مادته 1/2 والتي عدلت المادة 1/1 من الإتفاقية، والتي كان نصها " أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كانت تبنى أو تهيأ لنقل المحروقات سائبة كبضاعة، ولا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات وبضائع أخرى، إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة. كبضاعة، وفي حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات في أي رحلة تالية لهذا النقل".

هذا التعريف يتناول الناقلات الفارغة من ناحية والسفن المختلطة من ناحية أخرى:

1- الناقلات الفارغة: إن مفهوم السفينة كما ورد في المادة 1/2 الجزء الأول من البروتوكول² يقتصر على ناقلات البترول، ويسمح بتغطية الناقلات الفارغة، كما اشترط النص أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مصممة أو مشيدة لنقل البترول سائبا كبضاعة، أي أن المشرع قصد ناقلات البترول فقط.

ومن جهة أخرى لم يشترط النص، أن تحمل الناقلة بالفعل البترول سائبا كبضاعة لحظة

وقوع الحادث كما هو الحال في إتفاقية 1969.

1 - د. محمد الفقي، مرجع سابق 9 9 36 وما بعدها.

2 - المادة 1/2 من بروتوكول 1992، المعدل لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية.

هذه الشروط كانت متوفرة في الناقلة "olympic bravery" ، وما يمكن ملاحظته في المادة 1/2 من بروتوكول 1992 أن تعريف السفينة جاء موسعا مقارنة بنصوص إتفاقية 1969 بحيث أصبحت السفينة طبقا لبروتوكول 1992 تشمل ناقلات البترول المشحونة وكذلك الناقلات التي لا تحمل المحروقات إلا على سبيل الوقود أو كرواسب متبقية بعد تفريغ الشحنة، بل ذهب إلى التعريف إلى معيار آخر وهو تصميم وتسيير الناقلة لنقل المحروقات.

2- السفن المختلطة: نص بروتوكول 1992 في المادة 1/2 الجزء الثاني على "... لا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات وبضائع أخرى. إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة كبضاعة وفي حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات عليها في أي رحلة تالية لهذا النقل"¹.

والسفن المقصودة هنا هي تلك التي تقوم تارة بنقل البترول وتارة بنقل بضائع أخرى. وموضوع تعريف السفينة لن يعرف يوما الإستقرار وذلك راجع لتطور التقنية السريعة التي يعرفها ميدان بناء السفن مع إختراع مزيد من الآليات التي قد يصادف إستعمالها في المجال البحري توسيعا في مفهوم السفن عموما².

2.1.3.2. المحروقات عنصر من عناصر قيام المسؤولية

لقد إشتطرت الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي الموقعة في بروكسل سنة 1969، لإنتطابقها على المنشأة أو الأداة البحرية أن تنتقل بالفعل المحروقات سائبة كبضاعة.

1 - المادة 2/1 جزء لبروتوكول 1992.

2 - د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع 2009 09 206.

وبالتالي فما هي أنواع هذه المحروقات؟ إضافة إلى الوظيفة التي تقوم بها في السفينة حتى تخضع لهذه الإتفاقية؟

1.2.1.3.2. أنواع المحروقات في إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن

التلوث النفطي

نصت المادة 5/1 من إتفاقية 1969 على أن المحروقات هي "كافة المحروقات الثقيلة خاصة البترول الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحوت، سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو كوقود في ماكيناتها"¹.

وعليه فإن هذه المادة إستبعدت من نطاق تطبيقها كافة المواد الضارة الأخرى القابلة لإحداث تلوث، بالإضافة إلى إستحالة مواجهة أنواع التلوث المختلفة بمعاهدة دولية لكل نوع على حدى.

كما ظهر أن إمتداد نطاق الإتفاقية إلى العديد من المنتجات المختلفة من شأنه أن يؤدي إلى صعوبة تنظيم التعويض على أضرار مختلفة² حصرت الإتفاقية المحروقات والزيوت الثقيلة أو الثابتة هي فقط التي تخضع للإتفاقية، وأخضعت ما يسمى بالمنتجات السوداء لأحكامها دون المنتجات الملوثة الأخرى.

وعيب على هذه الإتفاقية إهمالها لأضرار التلوث الناشئة عن المنتجات البيضاء، والتي تدخل فيها المنتجات البترولية المكررة، كالوقود وزيت الغاز.

1 - المادة 5/1 من الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي.

2 - د. محمد السيد أحمد الفقي. مرجع سابق، ص 46.

والمنتجات الخاصة للبتروكيماويات، خاصة بعدما أثبت العلم أن آثارها على النباتات والحيوانات البحرية يمثل كارثة حقيقية¹.

ولقد سوت الإتفاقية بين المحروقات المنقولة على السفينة كبضاعة وتلك المستخدمة كوقود في عابري ماكيناتها، كلاهما تلحقه أحكامها.

2.2.1.3.2. أنواع المحروقات في بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969

في بروتوكول 1992 المعدل للإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي لسنة 1969، برزت مشكلة المحروقات الخفيفة على مائدة المفاوضات فقد أيدت بعض الجهات ضرورة إمتداد الإتفاقية إلى هذه المحروقات، لأنها كفيلة بإلحاق أضرار بالبيئة البحرية، لطبيعتها السامة، خاصة المياه القليلة العمق.

في حين كان هناك رأي مخالف، بسبب أن ذلك يؤدي إلى تعقيدات غير ضرورية لا يكفي تبريرها بالإحتمال المحدود بوقوع ضرر يسبب مثل هذه المحروقات².

بالإضافة إلى أن تسرب المحروقات الخفيفة تثير مشاكل تلوث جسمية، وأن الأضرار المتسببة منها تكون مغطاة بكفاية بواسطة إتفاقية لندن لعام 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية في المطالبات البحرية.

وفي الأخير إستقر المتفاوضين على أن الإتفاقية تبقى تشمل المحروقات الثقيلة فقط المحددة في إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي.

وإذا ما إمتدت الاتفاقية لمثل هذه المحروقات، فإن طبيعة الأضرار، وأنواع السفن المتسببة فيها تكون مختلفة، هذا ما يؤدي إلى تعقيد إدارة الصندوق الدولي للتعويض.

1 - وتعتبر كارثة الناقل « tampico maru » على سواحل كاليفورنيا سنة 1957 والتي تسرب منها 8000 طن من (الديزل) أكبر شاهد على هلاك العديد من النباتات والحيوانات البحرية.

2 - د. محمد الفقي ، مرجع سابق، ص50

وأكدت المادة (02) من البروتوكول على هذا الرأي بنصها، "كافة المحروقات الثقيلة المعدنية، خاصة الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، وزيت التشحيم سواء كان منقولاً على السفينة كبضاعة أوفي عابراً تشغيل مثل هذه السفينة"¹.

وهذا النص لا يختلف على نص المادة 5/1 من الإتفاقية بالنص على الزيوت التي تتمتع بأصل معدني، هذا ما يؤدي إلى إستبعاد زيت الحوت.

3.2.1.3.2. المحروقات في اتفاق توفالوب وملحقه

لا يوجد أي اختلاف بين تعريف الاتفاق للمحروقات عن التعريف الأصلي الذي جاء في المادة الأولى لاتفاقية 1969، بنصه أن المحروقات تعني "كافة المحروقات الثقيلة المعدنية مثل الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم، سواء كانت منقولة كبضاعة من عدمه".

كما أن ملحق الاتفاق لم يصف أي جديد، باستثناء أن تكون الشحنة مملوكة لطرف في اتفاق كريستال.

3.1.3.2. الواقعة المسببة للتلوث عنصر من عناصر قيام المسؤولية

طبقاً لنظام المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت هو أن تتعرض السفينة لواقعة مادية فما معنى هذه الواقعة في إتفاقية بروكسل لسنة 1969؟ وكذا البروتوكول المعدل لها سنة 1992؟ ولقد توسع مفهوم الواقعة في بروتوكول 1992 عنه في إتفاقية بروكسل 1969.

1 - المادة 2/2 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي 1969.

1.3.1.3.2. المفهوم الضيق للواقعة المسببة للتلوث في إتفاقية 1969

نصت المادة الأولى في فقرتها الثامنة من إتفاقية 1969 عن الواقعة المسببة للتلوث أنها "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر وينتج عنها تلوث".

ونصت المادة الثالثة في فقرتها الأولى (1/3) من نفس الإتفاقية على أن "مالك السفينة لحظة الواقعة ... يعتبر مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته إثر الواقعة".

ومن خلال هاتان المادتان، نفهم أنه لوقوع الحادث المؤدي للتلوث، أن تتعرض السفينة لحادث، كتصادم، أوجنوح أو غرق... "يتبعه تسرب للزيت من السفينة، الأمر الذي يترتب عنه وقوع تلوث بحري، وبالتالي فإن الإتفاقية لا تنطبق على حالات التهديد بالتلوث، وهي الحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب للزيت، وعليه فإذا جنحت سفينة ما، وهذا الجنوح أدى إلى حالة تهديد بتسرب الزيت، فإن تكاليف الإجراءات التي يمكن أن يتخذها مالك السفينة أو الدول الساحلية لمنع التسرب، غير قابلة للتعويض طبقاً لهذه الإتفاقية، بحيث نجد أن هذه الإتفاقية، تشترط لتعويض التكاليف أن تكون الإجراءات الوقائية إتخذت بعد حدوث الواقعة أي بعد تسرب الزيت وليس قبله¹.

1 - وطبق هذا الشرط فعليا في حادثة ناقلة البترول « Tarpen beck » في جوان 1979، بحيث كانت هذه الناقلة الألمانية تنقل حوالي 1200 طن من زيت التشحيم عندما صدمت بسفينة بريطانية قرب السواحل البريطانية مما أدى إلى جنوحها، وتولى مالك الناقلة عملية الضخ لشحنة الزيت في نفس الوقت قامت الحكومة الإنجليزية بإتخاذ عدة إجراءات، بهدف تقادي تسرب الزيت من السفينة، الذي كان يمكن أن يلوث السواحل والبيئة البحرية ووأُسفرت عمليات الضخ والتعويم والقطر عن تكلفة قدرت 1,588,670 جنيه إسترليني، وهو مبلغ يتعدى مبلغ تحديد مسؤولية مالك السفينة طبقاً لإتفاقية 1969 هذا ما أدى بالحكومة البريطانية ومالك الناقلة مطالبة صندوق التعويض 1971 بتعويض هذه التكاليف ، رفض مدير الصندوق هذه المطالب، مؤكداً أن الصندوق غير مسؤول عن دفع أي تعويض إلا إذا كان قد حدث تسرب لمحروقات ثقيلة إثر الحادث..، وعلى أساس تحقيق أجراء خبراء الصندوق، قرر المدير أنه لا توجد أدلة كافية تشير إلى تسرب أي محروقات ثقيلة من الناقلة إثر الحادث مما يعني عدم إنطباق كل من إتفاقيتي 1969 و 1971 أي إتفاقية المسؤولية وإتفاقية الصندوق، راجع محمد الفقي، المرجع السابق، ص54.

2.3.1.3.2. المفهوم الواسع للواقعة المسببة للتلوث في بروتوكول 1992

المعدل لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي

إن حدوث كوارث بحرية عديدة مشابهة لحادثة (Tarpenbeck) أظهر قصور إتفاقية 1969، لاسيما تعريف الواقعة المسببة للتلوث، وعدم إمتداد التعريف إلى الإلقاء الفعلي للزيت، يتعارض مع الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب فيما يتعلق بسفينة تواجه تهديدا بتسرب الزيت منها¹.

لهذا لجأ القضاء الداخلي لكثير من الدول المتعاقدة إلى تفسير أكثر توسعا للواقعة المسببة للتلوث بهدف التعويض عن الإجراءات المتخذة قبل حدوث تسرب أو إلقاء للزيت.

وبهدف توحيد القواعد القانونية، فإنه تم التوصل إلى إتفاق حول التوسع في تعريف الواقعة المنشئة للتلوث، بحيث تشمل حالات التهديد كذلك، لتصبح طبقا للبروتوكول "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما ومحدقا به".

وقد أثارت مفردة "تهديد" خلال مناقشات اللجنة القانونية للمؤتمر، الفريق الأول رأى ان يكون التهديد جديا في حين فضل الآخر مفردة "جسيم ومحدق" إستند الفريق الأول إلى الفترة الطويلة التي يمكن أن يستمر فيها التهديد بالتلوث، كغرق سفينة في قاع البحر لسنوات قد تمتد قبل أن يتسرب النفط من أحواضها أو مخازن وقودها محدث تلوث حقيقي، أما الفريق الثاني إنتقدوا مفردة "حدي" وإستندوا إلى فكرة البحث عن التناسق مع إتفاقية 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار².

1 - المادة 4/2 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969. المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي

2 - د.محمد الفقي، مرجع سابق، ص59-60.

وعليه فإن تعديل هذا التعريف، له إمتداد في تطبيق الإتفاقية، للفترة التي تسبق حدوث أي تسرب أو إلقاء فعلي للزيت من السفينة.

وقد طالب البعض خلال مؤتمر 1984¹ أن لا يكون توقع مثل هذا التسرب أو الإلقاء بعيداً من الناحية الزمنية.

2.3.2. ضرر التلوث (الضرر البيئي)

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تتعقد بدونه المسؤولية المدنية فلا وجود لمسؤولية دون ضرر، حتى لو توفر الخطأ أو الفعل المنشئ للمسؤولية بحيث لا يكفي لتحقيق المسؤولية أن يقع حادث تلوث، بل يجب أن ينتج هذا الحادث ضرر، فهذا العنصر الأخير تطلبه المشرع الدولي لإنعقاد المسؤولية المدنية.

ومن بين الإشكالات المثيرة للجدل على المستويات الفقهية والقضائية في الممارسة الدولية هي مسألة تعريف الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي².

1.2.3.2. مفهوم ضرر التلوث وعناصره القابلة للتعويض

جاء تعريف الضرر في إتفاقية 1969 عاما وأحالت مهمة التفصيل إلى الأنظمة الوطنية مما نتج عنه إختلاف في التأويل وبالتالي إختلاف في التطبيق على المستوى الداخلي، هذا ما خالفه بروتوكول 1992 عندما جاء بتعريف مفسر للضرر.

1 - هذا المؤتمر الذي تمخض عنه بروتوكول 1992، والذي صادقت عليه الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 98-

123 بتاريخ 18 أبريل 1998 جريدة رسمية رقم 25 المؤرخة في 26/04/1998.

2 - Alexandre. Kiss "La réparation pour atteinte à l'environnement" SFDI COLLOQUE mans pedone paris.1991. p226.

2.1.2.3.2. غموض مفهوم ضرر التلوث في إتفاقية 1969

نصت المادة 6/1 من إتفاقية 1969 على أن ضرر التلوث يعني " أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات¹ وهذا التعريف يبين أن ضرر التلوث يمتد إلى تكاليف الإجراءات الوقائية. كما يتضمن الضرر شرطان:

أولاً: أن يقع الضرر بعيداً عن ظهر السفينة .

ثانياً: أن إتفاقية 1969 اقتصرّت على الأضرار المولدة عن نقل المحروقات سائبة كبضاعة أي شرطاً التلوث هما أن يقع التلوث خارج السفينة. وأن يكون وقوعه بسبب التلوث وليس بأي سبب آخر من ناحية أخرى.

2.1.2.3.2. المفهوم المفسر لضرر التلوث

تعتبر سنوات التسعينات هي السنوات التي إنتشر فيها الوعي البيئي، كما وصفت بسنوات نضج الفكر الدولي²، وإنعكس ذلك خلال أشغال قمة الأرض بريودي جانيرو.

حيث تم إقرار نصوص إتفاقية جديدة³ تمثلت في بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، ثم إتفاقية فيينا 1997 المتعلقة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية، وكذلك إقرار إتفاقية لندن 1996 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمواد الخطرة والضارة ويرجع أسباب تبني تعريف جديد

1 - المادة 6/1 من إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

2 - د.محمد البزاز، مرجع سابق، ص 373.

3 - يصفها بعض الفقهاء: بالجيل الجديد

لضرر التلوث هو حادث Antonio Gramsci¹ بحيث أبرز هذا الحادث نقطتين الأولى، أن تعريف ضرر التلوث، كما هو وارد في إتفاقية 1969، بصيغته العامة، أعطى حرية كبيرة في تفسيره لمحاكم الدول المتعاقدة، مما يؤدي إلى تعرض ملاك السفن إلى مطالبات ضخمة بالتعويض، طبقاً لأسس النظرية، والنقطة الثانية، قد يدفع محاكم الدول، التي لا تجد قوانينها أولاً يجيز قضاؤها التعويض عن أنواع معينة من الأضرار، التي رفض التعويض عن هذه الأخيرة وما قد ينشأ عن ذلك من عدم مساواة في التعويض من دولة لأخرى². وأعتبرت هذه الحادثة الدافع لتعديل تعريف الضرر الوارد في إتفاقية 1969.

فتضمن بروتوكول 1992 صياغة جديدة لتعريف ضرر التلوث في المادة 3/2 بنصه على أن ضرر التلوث "الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء بشرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدوداً بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلاً أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه"³.

يعتبر الجزء الأول من التعريف بقي كما هو في تعريف إتفاقية 1969 دون تغيير، أما الجزء الثاني من التعريف يحمل تفسيراً يكشف به الغموض الذي أحاط بنص هذه الإتفاقية حول قابلية بعض أنواع الأضرار الأخرى للتعويض.

1 - وتتلخص وقائع هذه الحادثة في : ناقله البترول Antonio Gramsci حيث جنحت عام 1979 في بحر البطلق ونتاج عن ذلك تلوث للسواحل السوفيتية. والسويدية والفنلندية، وقد طالبت الوزارة السوفيتية لشؤون إستخدام المحافظة على الإشراف على المياه صندوق التحديد، الذي أنشأه مالك السفينة compagnie maritime de lettoinie في المحكمة السوفيتية، بمبلغ عن الأضرار المتسببة للموارد البحرية الطبيعية والتنفقات المتعلقة بإجراءات تطهير المياه الملوثة، راجع التقرير السنوي لصندوق الدولي للتعويض سنة 1979.

2 - د. محمد الفقي، مرجع سابق 127 9 9 وما بعدها.

3 - المادة 3/2 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969، المسؤولية المدنية للتلوث النفطي.

2.2.3.2. عناصر الضرر البيئي القابلة للتعويض

ومن النتائج الإيجابية التي جاء بها هذا النص هو توسيع مفهوم الضرر البيئي، الذي يمس بالبيئة البحرية ويكون قابل للتعويض، وهذه الأضرار تتكون من أضرار التلوث المؤكدة والمباشرة، ثم تكاليف التدابير الوقائية، وأيضاً فوات الكسب وأخيراً الضرر البيئي.

1.2.2.3.2. أضرار التلوث المؤكدة والمباشرة

من الأكيد أن بعض أضرار التلوث البحري لا تثير إشكالات، من حيث قابليتها للتعويض، كالوفيات والأضرار الجسدية الناتجة عن إختناق الأشخاص القريبين من مصدر التلوث بسبب الغازات، والأضرار المادية الواقعة على الأموال أو على الممتلكات عامة كانت أو خاصة، فالنفت السائل من السفن قد يتسبب في القضاء على عدد كبير من أصناف الأسماك، وإلحاق ضرر بالسواحل والمباني المبنية بجوار البحر.

نجد أن كل الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية في المجال النووي، والإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية للتلوث النفطي¹، وكذلك إتفاقية لندن للمسؤولية المدنية للمواد الضارة والخطرة². كلها تقر بالتعويض عن الخسائر المسجلة والتكاليف المادية المتعلقة بتطهير الأملاك الملوثة، أو تكاليف إستبدال هذه الأموال إذا كان التطهير غير ممكن بحيث يكتفي المطالبون بالتعويض إثبات حصول الضرر.

1 - المادة 6/1 من إتفاقية بروكسل 1969 والمادة 3/2 لبروتوكول 1992 المعدل لها.

2 - المادة 6/ من إتفاقية لندن 1996. المعدل لإتفاقية 1969، المتعلقة بالمسؤولية المدنية للتلوث بالنفط.

هذا وقد حددت الإتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر من السفن النطاق الجغرافي للأضرار القابلة للتعويض، بحيث تقضي أن أحكامها تنطبق على أضرار التلوث، في إقليم الدول المتعاقدة، بما في ذلك بحرهما الإقليمي ومنطقتها الإقتصادية الخالصة¹. أما إذا كانت الدولة غير متعاقدة، لا يمكن للمتضرر المطالبة بالتعويض بمقتضى هذه الإتفاقيات، وليس من حل أمامه سوى اللجوء إلى القواعد العامة للقانون الوطني، ولكن هذه النصوص الإتفاقية تنص على وقوع ضرر التلوث على إقليم دولة متعاقدة دون اشتراط إنتماء المتضرر لهذه الدولة.

2.2.2.3.2. تكاليف التدابير الوقائية

تعتبر أغلب تعاريف النصوص الإتفاقية للمسؤولية المدنية في مجال التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، أن مفهومها للأضرار البيئية، لا يقتصر على أضرار التلوث فقط وهي أضرار التلوث المؤكدة والمباشرة، والتي تناولناها في الفرع الأول من هذا المطلب، بل تشمل تكاليف التدابير الوقائية كذلك.

وفي غالب الأحيان عندما تتعرض سفينة ناقلة لمواد خطيرة وضارة، لحادث بحري تكون الدولة الساحلية المعنية، مجبرة بإتخاذ كافة الإجراءات لتفادي تسرب المواد الملوثة إلى البحر، أو القيام بالإصلاح الفوري للسفينة الناقلة، بهدف حماية البيئة البحرية من الإنعكاسات المحتملة للحادث البحري .

وقد يحدث وأن تتسرب المواد الملوثة من السفينة الناقلة للمواد الضارة، في هذه الحالة يتطلب إتخاذ إجراءات أخرى لإحتواء المياه الملوثة، مثل البقع النفطية، وتجنب وصولها إلى

1 - المادة 1/13 من بروتوكول 31992 مرجع سابق.

المناطق الساحلية، وذلك بوضع حواجز عائمة حول السفينة المعطوبة ، كما هناك طرق أخرى كإستخدام مواد كيميائية أو بيولوجية من شأنها العمل على تثبيت المواد الملوثة أو إمتصاصها¹.

هذه الوسائل أو التدابير الوقائية، تحتاج بطبيعة الحال إلى وسائل نقل عديدة ومتنوعة، وموارد بشرية ومادية للقيام بهذا العمل، هذه التدابير في حد ذاتها قد تؤدي إلى إحداث أضرار قد تكون بدنية²، أو مالية مثل الطرق المتضررة نتيجة حركة المرور الثقيلة لعمليات التنظيف.

وعليه فقد قررت القواعد الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان التلوث الصادر عن السفن عند صياغتها للأضرار الواجبة التعويض، على أن يكون هذا الأخير يشمل تكاليف التدابير الوقائية من التلوث أولاً، والأضرار الناجمة عن هذه التدابير ثانياً³، أي أن التعويضات المسندة للمتضررين، يجب أن تشمل مصاريف مكافحة هذا التلوث، وما تسببت فيه هذه العمليات من أضرار بالبيئة البحرية وكذا المصالح الأخرى المرتبطة بها.

بالإضافة إلى أنه عندما تقوم دولة ساحلية إتخاذ إجراءات وقائية لمكافحة التلوث، في حالة حادث بحري، يشكل تهديداً بإلحاق ضرر بسواحلها أو مصالحها، ثم أدى هذا التدخل أو أي ظرف آخر في تحقيق هذا التهديد، فطبقاً للنصوص الإتفاقية بشأن المسؤولية المدنية، فإنه يحق للمضرور المطالبة بالتعويض عن هذه المصاريف. حيث أجازت- هذه النصوص- للأطراف المتضررة بإسترداد تكاليف التدابير الوقائية، حتى في الحالة التي لا يحصل فيها هذا التلوث⁴.

1 - Guide SNTM (Société Nationale Maritime Hyproc.

- يتضمن توصية رقم (741 - A) للمنظمة الدولية البحرية، تلزم السفن الناقلة للنفط والمواد الكيميائية، بإستعمال منشآت (buvars) حول الناقلات قبل التخلص من مياه الموازنة لكي تمتص المواد الزيتية المتسربة.

2 - كالأشخاص المتطوعين لتنظيف السواحل الغربية الفرنسية إثر حادثة (ERIKa) سنة 1999 .

3 - المادة 6/1 من إتفاقية بروكسل سنة 1969 والمادة 6/2 من البروتوكول المعدل لها لسنة 1992.

4 - المادة 4/2 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969. والمادة 8/7/1 من إتفاقية لندن 1996 . والمادة

1 من إتفاقية فيينا 1997.

هذا بالإضافة إلى أن هذه النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية، لا تشترط مكانا معيناً، لإتخاذ هذه التدابير الوقائية لمكافحة التلوث البحري، لكي تندرج تكاليفها ضمن التعويضات المستحقة، بما أنها تهدف إلى توكي الضرر بسواحل دولة.

وكذلك الحال، إذا ما وقع حادث في أعالي البحار من شأنه أن يشكل تلوث بالمنطقة فإن التكاليف الوقائية، التي تتخذها الدولة الساحلية، تندرج ضمن التعويضات المستحقة، هي في حالة عدم تحقق التلوث.

وتعتبر عملية تقدير التكاليف من المشاكل التي تعترض الضرر البيئي القابل للتعويض، ذلك أن مصاريف مكافحة التلوث تختلف من حادث إلى آخر، وكذا المادة المتسببة في التلوث، أو تختلف كذلك إلى نظرة كل دولة، في كيفية مكافحة التلوث، حسب إنشغال السلطات والمجتمع المدني بقضايا البيئة، فإذا كانت كذلك تتطلب إمكانيات ووسائل ووقت أطول، وهو حال الدول المتقدمة، في حين أن الدول النامية الساحلية لها إمكانيات محدودة تستعملها للحد من خطر التلوث الذي يهدد سواحلها¹.

3.2.2.3.2. فوات الكسب

ويقصد به تفويت فرص الربح على الأنشطة المرتبطة بالبحر نتيجة التلوث الصادر عن السفن، وعبر عنه البعض أنه نوع وسط من الأضرار بين الضرر المستقبل المحقق والضرر

1 - مثل حادثة ناقلة النفط "EXON Valez"

التي خلفت بقع نفطية عملاقة، بسواحل ولاية ألاسكا الأمريكية، والتي وظفت لها إمكانيات بشرية ومادية كبيرة. وحالة دولة الإكوادور التي تعرضت سواحلها لتلوث نفطي، بسبب جنوح الناقلة النفطية (Jessika) التي كانت حمولتها أضعف، ولكن في منطقة ذات حساسية إيكولوجية كبيرة بسبب جزر (Gala Pagos) والتي صنفت على أنها تراثاً مشتركاً للإنسانية سنة 1979، راجع

المحتمل غير المحقق¹، كما إصطلح على تسميته في القانون المدني تقويت الفرصة لفوات الكسب في ميدان التلوث صورتان.

الصورة الأولى : تتمثل في مالك الأموال الملوثة أو حائزها، الذي يتعرض لفوات كسب نتيجة إستحالة إستخدام هذه الأموال، وبعد أبرز مثال على ذلك ملاك مراكب الصيد التي تتلوث بالزيت عقب وقوع الحادث، فهؤلاء الملاك يتكبدون خسارة كسب بسبب حرمانهم من إستعمال مراكبهم، لمدة زمنية، حتى تنظيف أو إستبدال هذه المراكب، ويطلق على هذه الصورة فوات الكسب الناجم عن الضرر المادي.

أما الصورة الثانية، تتمثل هذه الصورة في كون بعض الأشخاص الذين لا تضار ملكيتهم مباشرة من جراء التلوث²، ويطلق عليها "فوات الكسب الناشيء عن إتلاف البيئة" أو فوات الكسب البيئي، وهذا النوع من الضرر الخاص بالتلوث لا يرتبط بمال مضرور بل بطهارة أو بنظافة البيئة البحرية، فعندما تتعرض هذه الأخيرة للتلوث، فإن عددا من الأشخاص يستطيعون الإدعاء بفوات كسب لحقهم إثر تلوث البيئة البحرية، فهروب السياح مثلا من الشواطئ والمحطات الإستجمامية ومرافق الإصطياف بسبب التلوث البحري، يؤدي إلى فوات الكسب على أصحاب الفنادق والمطاعم السياحية في هذه المنطقة المتضررة³.

ولم توضح النصوص الإتفاقية الأولى⁴ بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، في حين أن التعاريف الجديدة التي تضمنتها النصوص الإتفاقية المبرمة في التسعينات أو ما يعرف

1 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 72.

2 - د. محمد البزاز ، مرجع سابق، ص 379.

3 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 72.

4 - إتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي وإتفاقية فينا 1963 المتعلقة بالأضرار النووية وكذلك

- إتفاقية بروكسل 1962 المتعلقة بمسؤوليين مستغلي السفن النووية.

بالجيل الجديد، صرحت بأن فوات الكسب الناتج عن الأضرار البيئية يدخل ضمن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري، وبالتالي فهي نوع من الأضرار القابلة للتعويض.

وهذا وفق ما ذهب إليه الأستاذ السنهوري، أن الفرصة إذا كانت أمرا محتملا "فإن تفويتها أمر محقق، وعلى هذا الأساس يجب التعويض¹ وعليه فإن فوات الكسب الذي يتكبده أصحاب الفنادق والمطاعم وفق ما ذكر، تعتبر فوات فرصة جدية، أو أن فقدانها كان بسبب التلوث، ومن أمثلة الدعاوى المتعلقة بالتلوث، دعوى (Amocadiz) الذي طبق فيها القاضي الأمريكي القانون الفرنسي على طلب التعويض المقدم من المضرورين الفرنسيين بحيث المحكمة مدى وجود علاقة سببية مباشرة بين فوات الكسب البيئي الذي لحق ببعض المضرورين والكارثة التي وقعت بالسواحل الفرنسية سنة 1978². ونجد أن الصندوق الدولي للتعويض (Fipol) يحذو القضاء في تطبيقه لمعيار الضرر المباشر، فقط الأشخاص التي تعتمد دخولهم مباشرة على أنشطة تتصل بالساحل أو بالبحر الملوث يمكنها أن تحصل على التعويض³.

4.2.2.3.2. الضرر البيئي

يقصد بالضرر البيئي، ذلك الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها، والذي لا يمكن تغطيته والتعويض عنه، إلا بإحيائها وبإستعادتها على نفس النحو السابق قبل إصابتها بالضرر⁴.

= بروتوكول لندن 1992 المعدل لإتفاقية 1969، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

- إتفاقية لندن 1996، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن نقل المواد الخطرة والضرارة.

- إتفاقية فيينا لسنة 1997، الخاصة بالتعويض التكميلي للأضرار النووية.

1 - د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 862.

2 - د. محمد الفقي، المرجع السابق، ص 75.

3 - التقرير السنوي للصندوق الدولي للتعويض (Fipol) 1988 9 8 62.

4 - د. جلال وفاء محمد بن - الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر 2001 ص 91.

ويعتبر تعويض هذه الأضرار من أبرز موضوعات القانون الدولي البيئي¹، بحيث ينطوي من ناحية على تعارض بين مصالح المجتمع المادية من حيث نقل المحروقات وبين مصالحه الإحيائية والبيئية من حيث الدفاع عن البيئة والحفاظ عليها ومن ناحية أخرى مشاكل قانونية لم تكن معروفة منذ زمن طويل.

أكد أن للبيئة قيمتها، ولكنها قيمة لا تقدر بثمن، باهضة جدا يتعذر تقديرها، فالكائنات البحرية ليست كلها قابلة للبيع، إلا أنها تمثل عنصرا من عناصر التوازن البيئي. فالأسماك في مياه البحر مثلا ليست على حالها محلا للبيع، ولا يمكن تقييمها نقدا، إلا عندما يقوم الصيادون بإخراجها من المياه وتملكها تصبح لها قيمة تجارية، فعملية الصيد هي التي تكسب الأسماك قيمتها التجارية، وتحول إلى مال قابل للتقدير².

هذا الضرر البيئي لم توضحه الإتفاقيات الدولية الأولى³ المتعلقة بالمسؤولية المدنية، إذا كان يندرج ضمن مفهوم (ضرر التلوث)، وعليه يدخل ضمن الأضرار القابلة للتعويض، طبقا لأحكام هذه النصوص الإتفاقية، والتي جاءت بتعاريف وصفت بالعمومية والغموض. وبالتالي رجعت المسألة إلى محاكم الدول المتعاقدة للفصل فيها، على أساس قوانينها الوطنية، لتتولى تحديد أضرار التلوث القابلة للتعويض.

هذه التجربة أظهرت تباين كبير في تفسيرات القضاء الوطني، بحيث كان التفسير يتم على ضوء الحوادث، إبتداء من حادثة "توري كانيون".

1 -Alexendre Kiss "la réparation pour atteinte à l'environnement." Op cit p226.

2 -Gilles martin. "la réparation du préjudice écologique, droit de l'environnement marin, développement récent . SFDE colloque de Brest économisa 1988- p 321

3 - اتفاقية بروكسل 1962 واتفاقية 1969 واتفاقية فينا 1963.

لهذا قامت التعديلات التي أدخلت على هذه النصوص الإتفاقية في بروتوكول لندن 1992¹، وكذا بمقتضى إتفاقية فينا 1997² بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، وكذا إتفاقية لندن 1996³ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطرة.

لتوضح هذه الإتفاقيات أحسن مفهوم لأضرار التلوث، بحيث قضت بشكلا صريح، بجواز التعويض عن تكاليف إحياء البيئة البحرية، أي التعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية، وكذا إمكانية التعويض عن فوات الكسب، الناتج عن إتلاف البيئة البحرية.

وإشترطت هذه النصوص الإتفاقية، أن يكون التعويض عن الأضرار البيئية محدودا في تكلفة الإجراءات التي تم إتخاذها فعلا، أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه.

هذا يعني أن التعويض عن الأضرار البيئية، يقتصر على المصاريف التي أنفقت في إحياء البيئة البحرية، وتستبعد الأضرار الإيكولوجية التي تمس بالبيئة البحرية، غي الخاضعة لسيادة أي دولة كمنطقة أعالي البحار ومناطق القطب الجنوبي والأحياء البحرية التي ليست محل إستغلال تجاري⁴.

1 - المادة 3/2 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969.

2 - المادة 1/ومن إتفاقية فينا، 1997- مرجع سابق.

3 - المادة 6/1 من إتفاقية لندن 1996- مرجع سابق.

4 - Alexandre kiss : « La réparation pour atteinte a l'environnement » Op.cit p 226 r suite

خاتمة الفصل:

تم التوصل في هذا الفصل إلى أن المسؤولية تخضع أساساً للتشريعات الداخلية لكن في قالب إتفاقي سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي.

وطبقاً للقواعد العامة ، فإن للمسؤولية عناصر ثلاثة هي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، أما فيما يتضمن عنصر الخطأ في هذا النوع من المسؤولية، أي المسؤولية عن الأضرار البيئية البحرية فإنه يختفي لصعوبته وكذا ببطء إثباته من طرف المتضررين.

وفي مفهوم هذا النوع من التلوث ، لكي نقول أن حادثاً بحرياً وقع، يجب أن نكون بصدد سفينة ولهذه الأخيرة مفهوم خاص غير المعروف في مجال القواعد العامة.

ولم يثبت هذا المفهوم في الإتفاقيات الدولية بسبب حجم وطبيعة ومدى الضرر الذي تلحقه بالبيئة البحرية، إلى أن إمتدت إلى السفن تنقل البضائع، السفن الفارغة...، كما إشتطت هذه الإتفاقيات على عبارة منشأ بحرية أن تنقل هذه الأخيرة بالفعل المحروقات سائبة لبضاعة وطبقاً لنظام المسؤولية عن التلوث البحري أن تتعرض السفينة أو المنشأة لواقعة مادية مسببة للتلوث.

توصلنا في هذا الفصل إلى أن بدون العنصر الأساسي المتمثل في الضرر البيئي أو ضرر التلوث، لا تقوم المسؤولية بحيث لا يكفي لتحقيق هذه الأخيرة أن يقع حادث تلوث بل يجب أن ينتج هذا الحادث ضرر، بحيث طلب المشرع الدولي وجوب توفر هذا العنصر لانعقاد المسؤولية المدنية ، كما يشترط أن تكون هذه الأضرار مؤكدة ومباشرة، بحيث نجد كل الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية في المجال النووي، والإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية للتلوث النفطي والإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية للمواد الضارة والخطرة 1996، تقر بالتعويض عن الخسائر المسجلة والتكاليف المادية المتعلقة بتطهير الأملاك الملوثة.

تضمنت تعاريف هذه النصوص الإتفاقية للمسؤولية المدنية أن مفهومها للأضرار البيئية، يشمل كذلك التدابير الوقائية، وحتى هذه الأخيرة، في حد ذاتها قد تؤدي إلى إحداث أضرار قد تكون بدنية أو مالية هذا وصرحت الإتفاقيات المبرمة في التسعينات بأن فوات الكسب الناتج عن الأضرار البيئية يدخل ضمن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري.

وبالتالي فهي نوع من الأضرار القابلة للتعويض.

الفصل الرابع

النظام القانوني للمسؤولية

عن التلوث البحري

4.2. النظام القانوني للمسؤولية عن التلوث البحري

عند توفر عناصر المسؤولية عن التلوث، فبداية يتبادر التساؤل عن الشخص الذي تنسب إليه هذه المسؤولية، فبينما تتعرض إحدى ناقلات البترول لحادث ما، وينتج عن ذلك، وقوع ضرر تلوث، فإن أول خطوة يخطوها المتضرر هي معرفة الشخص المسؤول عن هذا التلوث، لإقامة الدعوى ضده، بهدف الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت به.

هذا ما سنراه من خلال الموقف الذي تبنته إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي، وبروتوكول 1992 المعدل لها، من هذا الإشكال القانوني، فهل وضعت المسؤولية عن التلوث على عاتق السفينة؟ أم على عاتق البضاعة المنقولة عليها؟

وإذا ترتبت هذه المسؤولية على السفينة، فهل تنسب هذه المسؤولية لمالكها أو لمجهزها؟¹ هذا في حالات حدوث التلوث، وهناك حالات تلوث أخرى كأن تطلب ناقلة البترول - التي تواجه خطرا ما - مساعدة أو قطر بواسطة سفينة أخرى، وأثناء إجراء عملية القطر يقع حادث يربط ضررا على البيئة البحرية. فكيف كان موقف النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، سواء نصوص الجبل الأول أو الثاني، حسب²، تعبير الأستاذ بزاز.

1 - المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكها أو مستأجر لها، والمجهز هو مستغل السفينة، على أن يكون هذا الإستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الإستغلال. والغالب أن المجهز هو مالك السفينة التي يتولى إستغلالها بنفسه، إلا أن ليس هناك إرتباط حتمي بين صفتي المالك والمجهز، ففي بعض الحالات يختلف شخص مالك السفينة عن شخص المجهز كما في حالة إيجار السفينة غير مجهزة، إذ أن المستأجر هو الذي يستغل السفينة لحسابه مقابل أداء الأجرة إلى مؤجر السفينة، وهو بالتالي يتولى إعداد السفينة للرحلات، فيكتب وحده دون المالك وصف المجهز.

راجع د. هاني محمد دويدار - موجز القانون البحري - المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ص 119-120.

2 - الجبل الأول (1) هي الإتفاقيات التي سبقت حادثة توري كانيون. الجبل الثاني (2) هي الإتفاقيات التي شرعت بعد حادثة توري كانيون.

1.4.2. المسؤول عن التلوث

عن تعدد المسؤولين المحتملين في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية، وكذا من أجل دفع الحواجز التي قد تواجه طالبي التعويض، عمدت القواعد الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في الميدان النووي، أوفي ميدان التلوث بالمواد النفطية، أو التلوث بمواد ضارة أو خطرة إلى تحديد المسؤول القانوني عن هذه الأضرار، من خلال تحديدها لشخص معين لتحمل المسؤولية للتعويض عن الأضرار التي تلحق البيئة البحرية، والمصالح المرتبطة بها، وكذا إقرارها لمبدأ تركيز المسؤولية، هذا ما سنراه بالتحليل في المطلبين التاليين.

1.1.4.2. الشخص المعني بالمسؤولية

اختلفت النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية على تحديد الشخص المقصود بالمسؤولية.

1.1.1.4.2. النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية المتعلقة بالأضرار

النوعية

لقد وضعت كل من إتفاقيتي فينا لسنة 1963 وسنة 1997 عبء المسؤولية على عاتق مشغل منشأة نووية¹، بحيث يعتبر مشغل المنشأة، الشخص الذي تحدده السلطة العمومية بكونه مستغلا لهذه المنشأة.

أما فيما يخص الملاحة البحرية، فإن الإتفاقيتين، تركزان المسؤولية على مشغل المنشأة التي قدمت منها والمنشأة التي تستقبل هذه المواد²، ذلك بهدف ضمان وجود شخص يتحمل مسؤولية الأضرار.

1 - المادة 4 من إتفاقية فينا لسنة 1963.

- المادة 3 من ملحق إتفاقية فينا 1997.

2 - المادة 1/2 من إتفاقية فينا 1963.

كما تقضي إتفاقية بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بتشغيل السفن النووية، على أن مشغل السفينة النووية، يبقى مسؤولاً عن كل ضرر ناتج عن حادث نووي¹.

كما تضيف نفس المادة، على أن مسؤولية مشغل السفينة، تبدأ إنطلاقاً من التعهد بالوقود النووي، وتنتهي عند تسليمه للوقود النووي أو النفايات والفضلات المشعة إلى شخص آخر مسؤول عن الأضرار النووية التي تخلفها².

2.1.1.4.2. النصوص الإتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية المتعلقة بالتلوث

النفطي والكيماوي

أثناء صياغة النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المترتبة عن التلوث، حصل جدل كبير بين واضعي هذه النصوص، فيما يخص الشخص المعني بتركيز المسؤولية، وهما مالك السفينة، ومالك البضاعة، أي هل يتعلق الأمر بمسؤولية المجهز (أي مالك السفينة) أو مسؤولية الشاحن أي مالك الشحنة المنقولة؟

فقد شهدت المفاوضات نزاعاً بين فريق صناعة البترول المتمثل في ملاك ناقلات البترول ومستغليها، وفريق الصناعة البترولية، المتمثل في ملاك شحنات البترول المنقولة بحراً في أحواض هذه الناقلات³.

فقد دافعت الدول المالكة للأساطيل التجارية إلى إبعاد مسؤولية التلوث عن مالك السفينة، بحجة أن طبيعة التلوث ناتجة وملزمة للطبيعة الخطيرة للشحنة المنقولة.

1 - المادة 2/2 من إتفاقية بروكسل المتعلقة بتشغيل السفن النووية 1962.

2 - المادة 4/2 من إتفاقية بروكسل المتعلقة بتشغيل السفن النووية 1962.

3 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 175.

بالإضافة إلى أن مالك السفينة عادة لا تربطه أي علاقة بعملية إستغلال السفينة، وعزوا موقفهم، بأن الشخص الذي يخلق المخاطر¹، هو الذي يجب أن يتحمل تبعاتها، وفي ميدان النقل البحري، فإن الذي يخلق المخاطر ليس الناقل وإنما مالك الشحنة.

ومع ذلك فإن واضعي النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط ومواد أخرى خطيرة، إختاروا شخص مالك السفينة لتحمله مسؤولية التعويض، وذلك إعتقاداً على فكرتين:

أولاً: أن الشخص المتعهد بحراسة البضاعة المنقولة بحراً، هو مالك السفينة لأن التلوث البحري مرتبط بالملاحة البحرية، فإذا لم تتعرض السفينة إلى حادث أثناء الملاحة، فلن يحدث أي تلوث² وهو إعتبار نظري.

ثانياً: إنها عملية يمكن إجمالها في أن المضرورين من التلوث هم أجانب عن العلاقات التعاقدية الموجودة بين مختلف الأطراف المعنية بعملية نقل البترول، وأن ما أصابهم من ضرر، يرجع إلى أن سفينة قد تسرب منها الزيت، ومن ثم فهي ملزمة بتعويضهم عن هذا الضرر³.

بالإضافة إلى أن مالك السفينة هو الشخص الأكثر يسراً لتحديد من طرف طالبي التعويض، في حين أن مالك الشحنة قد يتغير أثناء نقلها، كما يمكن أن تودع ملكيتها بين عدة مالكين، سواء عند الرحلة أو عند وصولها.

وفي الأخير حسمت كل من إتفاقيتي بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، وكذا إتفاقية لندن لسنة 1996

1 - وهذا تناقض مع معيار المسؤولية الموضوعية المعتمدة في التلوث البحري والتي تقضي بتحميل تبعه المخاطر للشخص الذي يخلقها.

2 - د. محمد الفقي، مرجع سابق 1996.

3 - نفس المرجع 1996.

المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بمواد ضارة وخطيرة، حيث حملت المسؤولية لمالك السفينة، وقت وقوع الحادث المسبب للتلوث، كما نصت على حالة إستثنائية، وهي حالة وقوع الحادث في فترات منفصلة أو متقطعة من الزمن، فإن الشخص الذي يتحمل عبء المسؤولية هو مالك السفينة عند وقوع أول حادث¹.

ويعتبر التسجيل هو معيار للملكية، بمقتضى هاتين الإتفاقيتين، وفي حالة عدم وجود سجل، فيتحمل المسؤولية، الشخص أو الأشخاص المسجلة بإسمهم السفينة أوفي حالة غياب التسجيل، الشخص أو الأشخاص المسجلة بإسمهم السفينة أوفي حالة غياب التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة²، ويجوز تطبيق هذه النصوص الإتفاقية على الدولة، عندما تكون السفينة في ملكية الدولة، ومخصصة لأغراض تجارية، بحيث يتم تشبيهها بسفينة عادية، ذلك أن مفردة شخص لها تعريف واسع حسب إتفاقية 1969³.

وهو أمر عادي في القانون البحري، بشرط أن تتعهد الدولة بالتخلي عن الحصانة السيادية⁴ وعليه فمهما كانت طبيعة الشخص المسؤول، ومهما كان نوع الأضرار، ومبالغ التعويض، فإن المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، الصادر من السفن هي مسؤولية خاصة، منظمة في إطار القانون الداخلي، ولكن على أساس المرجعية الدولية التي تحدد مضمونها الإتفاقيات الدولية. وهذا الحل الذي تبناه المجتمع الدولي، لحل المسؤولية عن أضرار التلوث البحري، على المستوى الوطني، كبديل للمسؤولية الدولية للدول، لها نتائج منها قيام القانون الدولي بتوليد القواعد المنظمة للمسؤولية في هذا الميدان.

1 - المادة 4 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969.

المادة 8 من إتفاقية لندن لسنة 1996 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض، مرجع سابق.

2 - المادة 3/1 من إتفاقية 1969، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي .

3 - المادة 2/13 من إتفاقية 1969، نفس المرجع.

4 - المادة 2/11 من إتفاقية 1969، نفس المرجع.

2.1.4.2. تركيز المسؤولية (مفهوم التبعية)

في المطلب الأول من هذا المبحث وصلنا إلى أن المسؤولية طبقا لهذه النصوص الإتفاقية، تقع على عاتق مالك السفينة الملوثة، وعليه فهل نجحت هذه النصوص في تركيز المسؤولية على مالك السفينة؟ أي هل هذه النصوص تعني تركيز المسؤولية على المالك تركيزا كاملا ومطلقا بحيث لا يسمح بإقامة دعوى التعويض عن ضرر التلوث على أي شخص آخر؟

1.2.1.4.2. مبدأ تركيز المسؤولية.

إن المتضررين من حوادث التلوث، يواجهون صعوبات حقيقية في تحديد المتسبب في أضرار التلوث، وكذا في إقامة علاقة سببية بين تصرف (المتسبب في الضرر) والضرر الناتج¹ ويضيف الفقيه "A.Kiss" أن هذه الصعوبات تعود إلى عاملين أساسيين الأول ذا طابع عملي والثاني قانوني.

بالنسبة للعامل الأول: إن طبيعة البيئة البحرية، بخاصيتها المتحركة من رياح، وتيارات بحرية وكذا الطبيعة المتحركة للسفن، فأمر طبيعي أن التلوث البحري، لا يعرف حدود قانونية أو جغرافية، لذا وصف بالتلوث العابر للحدود فغالبا ما تكون المسافة بين وقوع حادث التلوث وحصول الضرر بمئات الأميال.

بالإضافة إلى وجود صعوبات أخرى بالنسبة لأثار التلوث، التي قد لا تظهر، إلا بعد مرور وقت طويل من وقوع الحادث، كحالات التلوث الإشعاعي.

أما بالنسبة للعامل الثاني: في هذه النقطة يكون الإشكال هو كثرة المتدخلين في أنشطة الملاحة البحرية من جهة، وغياب تنظيم خاص يحدد لشخص المسؤول عن التلوث فإن المتضررين يصعب

1 -Alexendre Kiss. "La réparation pour atteinte à l'environnement, op-cit . p 228

عليهم مواجهة المسؤول عن التلوث¹، وذلك لكثرة عددهم، فهل هو مالك السفينة؟ أو مستغلها؟ أو مستأجرها؟ أو صاحب الشحنة المنقولة؟

2.2.1.4.2. تركيز المسؤولية في النصوص الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية

المدنية

وبهدف مواجهة المسؤول عن التلوث البحري، وحماية ضحايا هذا التلوث، وكذا كفالة حقوقهم في تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، نجد أن غالبية النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار النقل البحري بمختلف أنواعها، سواء فيما يخص التلوث بالمواد النفطية أو الكيماوية أو المواد الضارة، أو الميدان النووي، فنجدتها تشابهت في إقرار مبدأ تركيز المسؤولية².

ويوضح الفقيه "A.Kiss" على أن النص على مبدأ تركيز المسؤولية في هذه النصوص الإتفاقية- يؤدي إلى الإسناد التلقائي³، للفعل مصدر التلوث إلى شخص محدد مسبقا من قبل الإتفاقية. تجنباً لمشاكل تحديد الشخص المتسبب في الضرر.

ويشيد الأستاذ "البزاز" بالنصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق البيئة البحرية، والمصالح المرتبطة بها، على أنها أجمعت على توجيه الأنظمة الوطنية للدول الأطراف، لاعتماد هذا الحل القاضي بإلزامية تركيز المسؤولية على شخص واحد، وذلك لتمكين

1-Alexandre Kiss. "La réparation pour atteinte à l'environnement, op-cit . p 229.

2 - المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 والمادة 4 من البروتوكول المعدل لها 1992

المادة 1/7 من اتفاقية لندن 1996.

المادة 2/2 من اتفاقية بروكسل 1992.

المادة 2 من اتفاقية 1963.

3-Alexandre Kiss. "La réparation pour atteinte à l'environnement . op-cit . p 233

ضحايا التلوث البحري من تحديد الجهة التي تكون موضوع الدعوى التي يرفعونها للمطالبة بالتعويض، إلا أن هذه الإتفاقيات اختلفت بشأن التحديد القبلي للملوث¹.

وفي تقدير هذا النظام يقول الأستاذ الفقي، أن المشرع الدولي، لم يستوعب الدرس الذي أراد إعطائه إياه حادث "Amoco cadiz" فيما يتعلق بتركيز المسؤولية في مالك السفينة، صحيح أنه خطى خطوة كبيرة إلى الأمام، في سبيل حصر التعويض عن أضرار التلوث بالزيت، داخل نظام الاتفاقيات الدولية الخاصة به لكن تبقى قائمة إمكانية ملاحقة المضررين لأشخاص آخرين غير المالك خارج حدود هذا النظام².

2.4.2. أساس وطبيعة المسؤولية المدنية في النصوص الاتفاقية الدولية

لقد تحدد شخص المسؤول عن التلوث البحري، في النصوص الاتفاقية بمالك السفينة، ومن البديهي أن نتساءل حول طبيعة مسؤولية هذا المالك، وأساس الأخذ بها، فهل أساس المسؤولية عن التلوث بالزيت، يجب أن يكون الخطأ أم الضرر؟

كما أظهرت الحاجة إلى التقريب بين الأنظمة، القانونية، وتوحيد الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في هذا المجال، هذا ما إستجابت إليه الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث الصادر من سفن أو مصادر أخرى هذا ما سنناقشه في المطلبين التاليين :

1.2.4.2. طبيعة المسؤولية عن التلوث

المسؤولية المدنية تنقسم إلى قسمين أساسيين، مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية، تقوم الأولى على الإخلال بالتزام عقدي ، يختلف هذا الإلتزام باختلاف ما إشتمل عليه العقد من إلتزامات، أما المسؤولية التقصيرية تقوم على الإخلال بالإلتزام قانوني واحد لا يتغير، وهو عدم

1 - د. محمد البزاز، مرجع سابق، ص 368.

2 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 225.

إلحاق الضرر بالغير، فالدائن والمدين في المسؤولية الأولى كانا مرتبطين بعقد قبل قيام المسؤولية، أما المسؤولية الثانية قبل قيامها فقد كان المدين أجنبياً عن شخص الدائن¹، والمسؤولية في المجال البحري أكيد أنها مسؤولية تقصيرية، بحيث عندما تتعرض ناقلة بترولية لحادث ما وينجم عن ذلك الحادث ضرر، فإن مالك السفينة المسؤول عن تعويض هذا الضرر لم تكن تربطه بالمضرور أية علاقة قانونية.

1.1.2.4.2. المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ

إحتج أنصار² المسؤولية القائمة على أساس الخطأ بما يلي:

1- إن فكرة المسؤولية بدون خطأ غريبة على القانون البحري بحيث أن ليس من الواضح أن نقل الزيت سائبا يولد خطراً إستثنائياً يبرر إجراءات إستثنائية، وتؤكد ذلك السوابق الدولية في مجال النقل، والتي تشهد بأن إستخدام نظام المسؤولية بدون خطأ أمر نادر جداً. من الظلم معاملة المضرورين من التلوث الذين تلحقهم أضرار مادية معاملة أفضل من هؤلاء الذي يؤدي نفس الحادث إلى وفاتهم أو إصابتهم، حيث تقوم المسؤولية في هذه الحالة الأخيرة إلا على أساس الخطأ.

2- إن المسؤولية بدون خطأ، تؤدي إلى التقاعس عن حث المجهز على إتخاذ الحيطة والحذر مما يؤدي إلى تقاوم خطر التلوث.

3- عدم مقدرة سوق التأمين على الإستيعاب، في ظل المسؤولية بدون خطأ بحيث يؤدي هذا النظام إلى حماية عدد قليل من المجهزين، بالإضافة إلى إنخفاض غطاء التأمين الذي

1 - د. عبد الرزاق السنهوري- الوسيط في شرح القانون المدني، الجديد، نظرية الإلتزام، دار النشر للجامعات المصرية، ص 748.

2 - وهم الدول البحرية الكبرى مثل: اليابان - بريطانيا - الإتحاد السوفيتي سابقاً...

يستفيد منه ملاك السفن، وذلك بسبب حدود سوق التأمين، كما ترتفع الأقساط لو كان الجهاز غير مسؤول إلا في حالة الخطأ، مما يؤدي إلى زيادة ضخمة في أجرة الناقلات¹.

2.1.2.4.2. المسؤولية القائمة على فكرة الضرر

لضمان حماية فعالة لضحايا أضرار التلوث الذي تسببه السفن سواء التي تنقل أو تستعمل مواد نفطية أو نووية، أو مواد خطيرة، أو ضارة. أقر القانون الإتفاقي المتعلق بالمسؤولية المدنية عن هذه الأضرار مبدأ المسؤولية الموضوعية، إستنادا إلى نظرية المخاطر، وذلك للخطورة الإستثنائية المترتبة عن إستعمال أو النقل البحري للمواد ذات الطبيعة الإشعاعية أو النووية.

كما كان لها الفصل في جعل مسؤولية المتسبب في الضرر مسؤولية موضوعية. بحيث إذا

رجعنا إلى إتفاقية فيينا² لسنة 1963، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.

وكذا إتفاقية فيينا لسنة 1997³ المتعلقة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية نجدها

قد أخذت بمبدأ المسؤولية الموضوعية، بالإضافة إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1962، المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، بحيث قضت هذه الإتفاقية، بأن مشغل السفينة النووية، يعد مسؤولا مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية عندما يثبت أن هذه الأضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي، أو بقايا مشعة تتعلق بهذه السفينة.

كما نصت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة

عن التلوث النفطي، على مبدأ المسؤولية الموضوعية عن كل ضرر أحدثه تلوث سبب تسرب أو

1 - د. السيد الفقي، مرجع سابق، ص233.

2 - المادة 2 من إتفاقية فيينا 1963.

3- المادة 3 من إتفاقية فيينا 1997.

تصريف للنفط، صادر عن سفن تنقل مواد نفطية سائلة كحمولة¹. وطبقاً لنص المادة 1/3، يعتبر المالك مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي يحدث بسبب تسرب إلقاء الزيت من السفينة، وحتى ولو لم يكن إرتكب ثمة خطأ، فيكفي للمضرور أن يقيم من التلوث الدليل على أن ضرراً لحقه، وأن توجد علاقة سببية ترتبط بين هذا الضرر والحادث.

وما يلاحظ أن المسؤولية المدنية في القواعد العامة التقليدية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وهو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، وهو أمر عسير في مجال التلوث مما يحرم المتضرر أو يؤخر حقه في الحصول على تعويض² لذلك أحلت الإتفاقية المسؤولية الموضوعية التي تقوم لمجرد وقوع الضرر محل المسؤولية التقليدية المؤسسة على الخطأ وهذا الحل الذي لجأت إليه الإتفاقية يوفر حماية فعالة للمتضررين.

وأكدت هذا المبدأ إتفاقية لندن لسنة 1996، المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة بحيث تقضي بأن مسؤولية الملوثة هي مسؤولية موضوعية³ أي تقوم حتى في حالة غياب الخطأ.

وقد إختارت النصوص الإتفاقية الدولية هذا المبدأ للطابع الإستثنائي للأضرار الناجمة عن النقل البحري لهذه المواد أو إستعمالها كوقود لتشغيل السفن.

وعليه فإن ضحايا التلوث الصادر عن السفن غير مطالبين بإثبات خطأ الشخص المتسبب في الضرر، بل يكفي تقديم الدليل عن العلاقة بين حادث التلوث والضرر الحاصل ويضيف الأستاذ الباز إلى أن عدم إشتراط إثبات الخطأ من شخص الملوثة، يعتبر وضع مخالف للتقاليد

1 - المادة 1/3 من الإتفاقية والمادة 1/4 من البروتوكول المعدل لها، مع ملاحظة، أن هذه المادة لم تتعدل ببروتوكول 1992.

2 - د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق 191 9 2

3 - المادة 1/7 من إتفاقية 1996 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض، مرجع سابق

البحرية ويشكل إستثناءاً، عن القواعد المعمول بها في ميدان القانون البحري¹، وعليه فإن إقرار هذه النصوص الإتفاقية لمبدأ المسؤولية الموضوعية للملوثة، يجب إعتبارها قواعد دولية نموذجية، تشكل مرجعاً لتشريعات الدول الأطراف في هذه الإتفاقيات، من أجل توفير حماية قانونية لحقوق ضحايا التلوث البحري. ورغم هذا النموذج الجديد، فإنه يبقى محدوداً بحيث أرفقت هذه الإتفاقيات مبدأ المسؤولية الموضوعية بمجموعة من حالات الإعفاء لمصالح إقتصادية، هذا ما سنتناوله بالتفصيل في المطلب الثاني من هذا المبحث.

2.2.4.2. حالات الإعفاء من المسؤولية

يختلف إنعدام المسؤولية عن الإعفاء منها، بحيث نعني بالإعفاء، الإقرار بوجود المسؤولية ابتداءً، ولكن يمكن الإعفاء منها إذا توافرت ظروف معينة، تناولها القانون الدولي الإتفاقي². ولقد حددت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث الحالات التي يجوز فيها إعفاء الملوثة من الخضوع إلى مبدأ المسؤولية الموضوعية، وهي الحالات التي قد تحرم المتضررين من الحصول على تعويض، كما تعد هذه الحالات بمثابة إستثناءات على مبدأ تركيز المسؤولية في مالك السفينة، وهي حالات تتسع ويضيق نطاقها حسب خطورة المادة الملوثة.

1.2.2.4.2. أعمال الحرب

أخذت إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بأعمال الحرب كسبب من أسباب إعفاء المالك من المسؤولية، بحيث نصت على أن مالك السفينة لا يعتبر مسؤولاً عن تعويض ضرر التلوث إذا أثبتت أن هذا الأخير قد ينتج عن أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثورة³.

1 - د. محمد اليزاز، مرجع سابق ص 364.

2 - د. صليحة علي صداقة- النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط- منشورات جامعة قان يونس، بنغازي، ص 349.

3 - المادة 2/3 و3 من إتفاقية بروكسل 1969.

وطبقا لهذا النص يجب أن توجد فعلا في حالة حرب، بحيث ينبغي على المالك عند تمسكه بهذه الحالة أن يثبت ليس فقط عمل الحرب ذاته وإنما أيضا أن هذا العمل يدخل في إطار الحالة العامة للحرب ولا يشترط أن تكون حالة الحرب دائمة، بل يكفي أن ينتج ضرر التلوث عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة، وعليه تنطبق حالات الإغفاء على التخريب، القرصنة، أعمال الإرهاب، وكذلك حالات الفتن والمظاهرات التي تهدف إلى الإطاحة بحكومة ما¹.

كما سبقتها إتفاقية بروكسل لسنة 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية² في ذكر هذه الحالات التي تعفي الملوث من مسؤوليته.

كما إستنسخت إتفاقية لندن لسنة 1996 المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أوضارة، نفس حالات الإغفاء³، بل وأضافت حالة جديدة، وهي إغفاء الملوث من المسؤولية إذا ما قدم الدليل عن خطأ مرسل البضاعة، بعدم وفائه بالإلتزام بالإخبار وفي هذه الحالة، تنقل المسؤولية من المجهز إلى الشاحن، هذا ما يصعب مهمة ضحايا التلوث بالمواد الكيماوية في الحصول على التعويض .

2.2.2.4.2. الظاهرة الطبيعية

نصت المادة (3) من إتفاقية بروكسل 1969 على وجوب إغفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا نجح في إثبات أن ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها⁴. وهذه الحالة تعتبر أكثر تحديدا من حالة القوة القاهرة والحادث الفجائي.

1 - C.Douay. L'indemnisation des dommages dus à la pollution par des hydro-carbures "DMF.33 année n°392 août 1981. p 456

2 - المادة 8 من إتفاقية بروكسل 1962.

3 - المادة 2/7 من الإتفاقية وكذا المادة 3 من إتفاقية مستغلي السفن النووية 1996.

4 - المادة 2/3 من إتفاقية بروكسل 1969.

وتشترط هذه الحالة، أن يكون ضرر التلوث نتج عن ظاهرة طبيعية دون تدخل قوة بشرية، ويطلق عليها في القانون الأنجلوسكسوني القضاء والقدر، (Act of god) ومن شروط هذه الحالة أن تبلغ درجة عالية من الجسامة والخطورة، فالإتفاقية تطلب من مالك السفينة لإعفاءه من المسؤولية، إثبات أن ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية، ذات طابع إستثنائي لا يمكن تجنبها أو دفعها، بحيث تكون هذه الظاهرة هي السبب الوحيد في إحداث الضرر، والمسألة ترجع لتقدير القاضي المختص، طبقاً للقانون الوطني¹.

ويعتبر إستبعاد مسؤولية المالك في هذه الحالة إلى أن الخطر الأساسي فيها هو خطر الطبيعة الذي لا دخل لأحد في إنشائه، وعليه فإن الأمر يتعلق بمشكلة التعويض، عن الأضرار الناشئة عن الكوارث والتي تتحمل الدولة عادة أعباءها.

كما نصت إتفاقية فيينا لسنة 1963 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية عن الإعفاء من المسؤولية في حالة كارثة طبيعية ذات طابع إستثنائي².

3.2.2.4.2. الفعل العمدى للغير

وتعتبر هذه الحالة أحد أوجه الدفاع، التي يجوز لمالك السفينة التمسك بها للتخلص من مسؤوليته طبقاً لإتفاقية بروكسل 1969، وكذا إتفاق توفالوب³.

بحيث يكون "ضرر التلوث قد نتج عن عمل أو إمتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث ضرر".

1 - C.Douay : l'indemnisation des dommages dus a la pollution par les hydrocarbures .Op.cit , p456 et suite

2 - المادة 3/4 من إتفاقية فيينا لسنة 1963.

3 - المادة 2/3 من إتفاقية بروكسل 1969.

والبند (C) و (B) IV من إتفاق توفالوب .

والنص يؤكد على الجانب العمدي للفعل، " عمل أو إمتناع عن عمل معتمد... بنية..."
 فهذه الحالة تواجه أعمال سوء النية والتخريب، وكذلك الأعمال الإرهابية¹.
 ولكي يصلح أن يكون سببا لإعفاء مالك السفينة من المسؤولية، يجب أن يكون الفعل
 العمدي للغير هو السبب الوحيد لضرر التلوث، وهو ما يجب على المالك إثباته.
 ويقصد بالغير في الإتفاقية، كافة الأشخاص الآخرين باستثناء طاقم السفينة، تابعي المالك،
 بالإضافة إلى المستأجر المجهز، أو وكلائه، أي الأشخاص غير التابعين، كالمسافرين مثلا، أو
 زوجات الطاقم يعدون من الغير.

ولم تشترط إتفاقية 1969، وكذا إتفاق توفالوب²، إنصراف نية الغير إلى إحداث ضرر
 التلوث، وإنما نص على "نية إحداث ضرر" بحيث يكفي لإعفاء المالك من المسؤولية بمجرد أن
 يثبت أن ضرر التلوث، نتج عن فعل عمدي إرتكبه الغير بنية إحداث ضرر أيا كان، حتى ولو كان
 أقل جسامة من ضرر التلوث، كأن يقوم هذا الغير بإحداث تفجير في أحواض السفينة بغية
 إتلافها فقط، كما يكون مالك السفينة غير مسؤولا بصورة مباشرة إما في حالة إن كان الضرر وقع
 بصورة جزئية أو كلية بسبب عمل أو إمتناع المضرور إرتكبه بقصد إحداث ضرر بالبيئة البحرية
 فيستطيع مالك السفينة بإثبات هذا الخطأ المرتكب من طرف الغير بأن يعفيه من المسؤولية بصورة
 كلية أو جزئية³.

1 - د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 252.

2 - وهو عقد إتفاق إختياري خاص بين ملاك مستأجري الناقلات البترولية بشأن المسؤولية عن التلوث بالزيت،
 واستهدف هذا الإتفاق، خلق تعويض مباشر للمضررين بغض النظر عن وجود خطأ.
 ويطلق عليه باللغة الإنجليزية:

"The Tanker Owners voluntary Agreement concerning liability for oil pollution"(Tovalop).

3 - هدى محمد راتب الحصري، المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النفطية دبلوم القانون الخاص، كلية
 الحقوق جامعة دمشق 2005 5 86.

ويمكن السبب في إعفاء مالك السفينة في هذه الحالة، في أنه ليس من العدالة، إدانته عن خطأ غير مهني¹.

كما أن المشرع الدولي، أراد أن يعطي المضرور من التلوث، الفرصة في ملاحقة المتسبب الحقيقي في وقوع ضرر التلوث والحصول منه على تعويض.

ومن خلال سرد حالات الإعفاء هذه²، نلاحظ أن هناك تشابه بين النصوص الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الناجمة عن الملاحة البحرية، فيما يتعلق بإقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية للملوث مع إرفاقها بقائمة من حالات الإعفاء، مع بقاء بعض الاختلافات قائمة .

بحيث نلاحظ أن أسباب الأعفاء من المسؤولية في الإتفاقية المتعلقة بالتلوث النفطي والمواد الخطيرة أكثر عددا من تلك الموجودة في الميدان النووي .

كما يلاحظ من خلال المقارنة بين المسؤولية المدنية في ميدان الأضرار الناجمة عن المصادر النووية أو النفطية أو الكيماوية، أنه كلما كان النشاط يشكل مخاطر إستثنائية ، إلا ونتج عن ذلك تطبيق أوسع لنظام المسؤولية الموضوعية³ (4) بحيث تعتبر مخاطر المواد، النووية على سلامة البيئة البحرية أكثر جسامة من مخاطر التلوث بالمواد النفطية، باعتبار هذه الأخيرة طاقة محركة للسفن وبالنظر إلى حجمها الضخم في التجارة العالمية وخصوصيتها فإنها تعتبر أكثر خطورة على سلامة البيئة البحرية من المواد الكيماوية، أو مواد أخرى.

1 - C.Douay: Op.cit p456.

2 - هناك حالات إعفاء أخرى مذكورة في قانون التلوث بالزيت الأمريكي OPA الصادر شهر أوت 1990 راجع د. جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، المرجع السابق، ص 12.

3 - د. محمد البزاز ، مرجع سابق، ص 366.

ولعل تفاوت هذه الخصوصيات ومدى خطورتها، على البيئة البحرية هي إلى تفسر مدى تدرج صرامة القواعد المتعلقة بطبيعة مسؤولية الملوث في نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية من أضرار التلوث البحري.

خاتمة الفصل

نخلص في هذا الفصل إلى أن الدول توصلت إلى تبني نظام إتفاقي لتنظيم المسؤولية المدنية في حالة التلوث الصادر من السفن.

وهذا النظام الإتفاقي يقوم على عدد من النصوص الإتفاقية، التي تم إقرارها على نحو تدريجي، بحيث كانت صياغة هذه النصوص تتم وفق حوادث التلوث البحري المتكررة، بدأت في بداية عقد الستينات واتسمت هذه النصوص الإتفاقية بالتنوع وذلك حسب نوع التلوث البحري الذي تنظمه.

كالإتفاقيات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار النووية المرتبطة بنقل السفن لمواد ذرية، أو إستعمال السفن للوقود النووي، وكذلك الإتفاقيات المتعلقة بالتلوث النفطي الناتج عن النقل البحري، والإتفاقيات التي صيغت في عقد التسعينات والمتعلقة بالتلوث الناجم عن النقل البحري لمواد ضارة وخطرة، والإتفاقية الأخيرة لسنة 2001 المتعلقة بالتلوث الصادر عن وقود السفن، والتي سيتم دراستها بالتفصيل، فيما يخص مسؤولية مالك السفينة، وكذا تحديد.....التعويض، في الفصل المخصص لألية التحمل الجماعي للتعويض.

رغم تعدد هذه النصوص الإتفاقية فيما يخص المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، إلا أنها تشكل نظاما قانونيا واحدا مع ظاهرة التلوث البحري ككل، بحيث نجد أن قطاع صناعة النفط مثلا أكثر تنظيما وهيكلية من قطاع الصناعات الكيماوية، هذا ما يفسر التدوين المرحلي للقواعد القانونية المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري.

وصفت هذه النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية بالإيجابية، وذلك من خلال إرساء نظام قانوني دولي، يمنح للمتضررين من التلوث البحري الحصول على تعويض، خاصة لما منحت للدول، مهمة الإشراف على تطبيق هذه النصوص بالمقابل وصفت حالات الإعفاء التي جاءت بها هذه القواعد، من السلبيات التي ميزتها، باعتبارها حالات قد يتملص الملوّث من مسؤوليته.

بالإضافة إلى تحديد سقف التعويض، ما يجعل التعويضات غير كافية، توصلنا في هذا الفصل إلى أن هذه الألية تجعل مالك السفينة يتحمل عبء المسؤولية عن التلوث، وهي مسؤولية تقوم على مبدأ تركيز المسؤولية، ومبدأ المسؤولية الموضوعية.

وهي مبادئ مستمدة من مبدأ حماية البيئة البحرية وحماية المصالح المرتبطة بها، وبالتالي هي نظام قانوني يجمع بين القانون الداخلي والقانون الدولي العام.

الفصل الخامس

آلية التحمل الجماعي

للتعويض عن الأضرار

المتربة عن التلوث البحري

5.2. آلية التحمل الجماعي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري

أنشأ القانون الإئتفاقي الدولي، آلية جماعية لتعويض ضحايا أضرار التلوث الصادر من السفن، إلى جانب آلية المسؤولية الفردية التي تمت دراستها في الفصل الأول من هذا الباب، والتي ألقت عبء المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق مالك السفينة الملوثة، وتطبيقاً للقواعد التقليدية للمسؤولية أن يضمن هذا المالك تعويض الأضرار التي تسبب فيها.

والأصل أن يكون هذا التعويض الناشئ عن المسؤولية عادة مساوياً لقيمة الضرر، لكن ضخامة المبالغ التي يطالب بها المتضررون تفوق قدرات المالك المالية، وحللاً لهذه المشكلة، لجأ المشرع الدولي إلى فكرة صندوق دولي، تنشئه الصناعة البترولية وتضمن به عدم مسؤوليتها عن ضرر التلوث، تعويض المضرورين، في الحدود التي يعجز فيها هؤلاء عن الحصول على تعويض كاف من مالك السفينة. أي أن المشرع الدولي سعى إلى توزيع مخاطر التلوث، بين الصناعة الملاحية والصناعة البترولية، تحقيقاً لتوازن المصالح وفي نفس الوقت تعويض المضرورين من التلوث، خاصة نوع التلوث الذي يوصف بالكارثة (Dastre)¹.

وتتسم هذه الآلية الجماعية فيما يخص الأضرار النووية بكونها ذات طبيعة قاعدية تقتضي التدخل المباشر للدولة المعنية، إلى مجموع الدول الأطراف، للتعويض عن الأضرار التي تترتب عن حادث نووي، ولا نجد مثيلاً لهذا الحل إلا في النطاق الأوروبي، ولم يكتسب بعداً عالمياً إلا بعد سنة 1997، بعد اعتماد إتفاقية فيينا بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية².

1 - د. محمد بوسلطان، التلوث البحري بالبترول، مداخلة له خلال ملتقى دولي حول تلوث البيئة، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، سنة 2003.

- هذا الشكل من التحمل الجماعي لتعويض الأضرار النووية يجسد مثلاً نادراً للتضامن الدولي في مواجهة المخاطر... ويمتاز علاوة على ذلك بكونه يضاعف من ضمانات التعويض الممنوحة لضحايا هذه الأضرار، راجع محمد البزاز، المرجع السابق، ص 390 وهامش رقم 2.294.

أما فيما يخص التلوث الناتج عن النفط وكذا التلوث الناتج عن المواد الكيماوية، فتتسم هذه الآلية الجماعية، بكونها ذات طبيعة مؤسسية، وذلك من خلال إتفاق الدول الأطراف، على إنشاء والإشراف على مؤسسة دولية تتولى تقديم التعويض للمتضررين من التلوث الناتج عن الحوادث التي تشهدها الملاحة البحرية. وإنطلاقاً من هنا، فسوف نوزع هذا الفصل إلى المباحث التالية

المبحث الأول: الضمان الناشئ عن المسؤولية

المبحث الثاني: التركيز على الشكل المؤسسي لنظام التحمل الجماعي للتعويض عن أضرار التلوث البحري، أو الصندوق الدولي عن أضرار التلوث.

المبحث الثالث: الصندوق الدولي للتعويض منظمة دولية

المبحث الرابع: كيفية أداء التعويضات بواسطة الصندوق.

1.5.2. الضمان الناشئ عن المسؤولية

طبقاً للقواعد العامة في القوانين الداخلية، فإنه إذا توفرت عناصر المسؤولية فإنه يجب على الشخص المسؤول تعويض الضرر الناشئ عن فعله، وبالتالي يعتبر التعويض، الأثر الطبيعي المترتب عن المسؤولية.

وتطبيقاً لهذه القواعد، وباعتبار أن مالك السفينة هو المسؤول عن الأضرار المترتبة عن

التلوث وفقاً لمعاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها، وإتفاقية 1996 وإتفاقية لندن لسنة 2001 فإن تعويض هذه الأضرار يقع على عاتقه. وهناك عدة إتفاقيات أخرى في إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO) أو على المستوى الجهوي كحوض البحر الأبيض.

وهذه الإتفاقية تضع أسس المسؤولية الدولية في هذا الشأن، حيث أصبح من المتفق عليه

أن مبدأ: الملوث يدفع (polluter pays) من المبادئ العامة في القانون الدولي، لحماية المحيط

البحري، وهو أول سند للمسؤولية والتعويض ومسؤولية الملوث يمكن أن تحد عن طريق صناديق التعويض والتأمينات.

وقد راعى المشرع الدولي أثناء صياغته لأحكام التعويض الناشئ عن المسؤولية التوازن بين مصالح ملاك السفن، وكذا المضرورين من التلوث، بحيث نص على تحديد التعويض الملزم بأدائه المالك، عملاً لمبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة في القانون البحري، ومن جهة موازية أخرى وضع قواعد معينة لضمان حصول المضرورين من التلوث على تعويض مناسب. وعليه سندرس في هذا المبحث هذه الإشكالية في المطلبين التاليين أولاً: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة وثانياً: ضمان المسؤولية لمالك السفينة.

1.1.5.2 المسؤولية المحدودة لمالك السفينة في مجال التلوث

إن مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة، يعتبر من المبادئ الراسخة في مجال القانون البحري ولا يختلف هذا الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة، عن الأسس التي تقوم عليها المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العلمية¹.

في هذا المبدأ أجاز المشرع البحري لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبالغ معينة، خاصة في مجال التلوث بالزيت، مبرراً ذلك لنظام المسؤولية المأخوذة في هذا المجال، وهي المسؤولية بدون خطأ، أي المسؤولية القائمة على أساس الضرر، فلا يمكن إلزام مالك السفينة (ناقلة البترول) بتحمل مسؤولية غير محدودة بغض النظر عن أي خطأ صدر من جانبه².

1 - مالك السفينة مسؤول شخصياً عن الأخطاء التي تقع منه، طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية ويعتبر مسؤولاً كذلك عن الأخطاء الصادرة عن الربان والتابعين البحريين، وتعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة، خلال أوسبب تأدية وظائفهم.

وتبسط مسؤوليته على كافة أمواله، وتعد هذه الأخيرة ضامنة للوفاء بديونه أي مسؤولية شخصية غير محدودة.

2 - المادة 2/5 من إتفاقية 1969، والتي تقضي بعدم جواز تمسك المالك بتحديد مسؤوليته، متى كان الحادث المتسبب في الضرر قد نتج عن خطئه الشخصي.

ومن جهة أخرى يعتبر مبدأ تحديد المسؤولية أساس لأي نظام للتأمين فأمام النتائج غير المحدودة لأضرار التلوث، يصعب على شركات التأمين الموافقة على ضمان غير محدود.

فمن الضروري أن يكون التعويض محدودا بمبلغ يغطيه سوق التأمين هذا ما سندرسه في هذا المطلب مبينين أسس تحديد مسؤولية مالك السفينة على مستوى المعاهدات والإتفاقيات المبرمة في مجال التلوث في الفرع الأول. أما الفرع الثاني فسوف نخصه لتبيان الشروط الواجبة للاستفادة من تحديد المسؤولية.

2.1.1.5.2. أسس تحديد المسؤولية

إن العجز المتعلق بحدود مبالغ التعويض، كشفت عنه بصورة واضحة كارثة (Amoco cadiz، 1978)، رغم ما أثارته من قبلها حادثة (Torrey canyon) سنة 1967 من إهتمام دولي، الذي تبلور في إبرام إتفاقية 1969 إعتقد من خلالها المجتمع الدولي أنها وضعت في إعتبارها عند تحديد التعويض، ضخامة الأضرار الناتجة عن هذه الحادثة.

إلا أن كارثة غرق السفينة (Amoco cadiz)، بينت عدم تناسب مبالغ التعويض المنصوص عليها في الإتفاقية مع ضخامة الأضرار الناجمة عنها، بحيث أصبحت هذه المبالغ لا تعكس المخاطر الحالية، التي يتضمنها نقل البترول في العصر الحديث، لذلك كان أساس المبادرة لبروتوكول 1992¹ المعدل للإتفاقية 1969، هوفكرة رفع حدود التعويض.

بحيث نجد أن المادة 1/5 من إتفاقية 1969 نصت على أن لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته طبقا لهذه الإتفاقية بمبلغ إجمالي عن الحادث قدره (2000 فرنك) عن كل طن من حمولة السفينة، بشرط أن لا يزيد المبلغ على 210 مليون فرنك².

1 - دخل بروتوكول 1992 حيز النفاذ في 30 ماي 1996.

2 - إن مبالغ تحديد المسؤولية الواردة في إتفاقية 1969 عند تحويلها للدولار تكون كما يلي:

ومبلغ (210) مليون فرنك ذهب كان يمثل في سنة 1969 الحد الأقصى لمبلغ المسؤولية القابل للتأمين وهو يطابق الحد الأقصى للمسؤولية بالنسبة لسفينة تزن 105.000 طن وقد إنتقدت حدود التعويض هذه المنصوص عليها في المادة 1/5.

على أن المشرع الدولي لم يوفق في تحديد الحد الأقصى للتعويض بمبلغ 210 مليون فرنك، هذا التحديد من شأنه حث المجهزين على تملك ناقلات بترول أكثر ضخامة وبالتالي تتسع أكثر مخاطر التلوث.

وكذلك عيب على النص ضعف قيمة التحديد بذاتها إذا ما قورنت بجسامة الأضرار المحتملة. وقد كشفت حادثة (Amoco cadiz)¹ ضالة حد التعويض الذي لا ينبغي تجاوزه فكان لزاما على المشرع الدولي أن يعيد النظر في حدود المبالغ التي تتناسب مع الأضرار التي يمكن أن تحدث عن حوادث بحرية توصف بالكارثة. هذا وتعددت مبررات تعديل حدود التعويض المنصوص عليها في إتفاقية 1969 بالنسبة للمشرع الدولي، منها التضخم المالي الذي خفض من القوة

= 2000 فرنك ذهب = 134.40 دولار

210 مليون فرنك ذهب تساوي 14.112 دولار

وفي عام 1984 أصبحت هذه المبالغ كما يلي:

2000 فرنك ذهب تساوي 132 دور تقريبا

210 فرنك ذهب = 14.3 مليون دولار تقريبا راجع محمد الفقي مرجع سابق ص 287.

1 - نجم عن هذا الحادث تسرب حوالي 230000 طن من المحروقات التي كانت على الناقلة، لوثت تقريبا 500 كلم من ساحل (Bretagne) الفرنسي.

فأنفقت فرنسا على هذا الحادث أنذاك 400 مليون فرنك، وبلغ مقدار الأضرار حوالي 500 مليون فرنك، هذا دون حساب الأضرار التي لحقت بالمدن المتواجدة على الساحل، في حين تضمن صندوق التحديد لمالك السفينة طبقا لإتفاقية 1969 77 7371 787 فرنك فرنسي، راجع:

Comité Juridique de l'omi: La révision des conventions 1969- 1971.

Journal de la marine marchande n°3248 Jeudi 18mars 1982 p605.

- journal de la marine marchandes 1979 p 410.

- Comité Juridique de l'omi, la révision des conventions 1969, 1971.

Journal de la marine marchande n°248 jeudi 18 mars 1982, p602.

الشرائية لمبالغ التعويض، لدرجة أصبحت فيه هذه المبالغ سنة 1982 تمثل بصعوبة (50 %) من القيمة التي كانت عليها عند تحديدها سنة 1969.

كذلك زيادة أحجام ناقلات البترول، ومن الطبيعي أن تعدل مبالغ التحديد وفق أحجام الناقلات، بالإضافة إلى إرتفاع نفقات التطهير والتي ليست بإمكان الدول النامية رصد نفس الوسائل المتقدمة، التي يمكن أن تخصصها الدول الغنية لمقاومة التلوث.

كما كانت السفن الصغيرة من العوامل الملحة على ضرورة رفع حد التعويض، فطبقاً لإتفاقية 1969، يحسب حد التعويض على أساس حمولة السفينة، فكلما كانت السفينة صغيرة كلما كان حد التعويض الذي يدفعه مالكاها ضعيفا، في حين أن بإمكان هذه السفن أن تتسبب في إحداث أضرار جسيمة، لا تتناسب مع حجمها، هذا ما يؤثر سلباً على المضرورين من التلوث.

ولقد ثار خلاف كبير أثناء مؤتمر 1984 بخصوص حدود مبالغ التعويض بين الصناعة البترولية والصناعة الملاحية، وإنتهى هذا الخلاف إلى زيادة كبيرة في مبالغ التعويض في بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969، من خلال قيام نوادي الحماية والتعويض بتسجيل عدة حالات تسرب للزيت وقعت في الفترة ما بين 1970 إلى 1982، فيما لو كانت حدود التعويض الجديدة، قد إنطبقت عليها ومقدرة تكلفة كل حادث على أساس قيمة العملة سنة 1983.

وعلى هذا الأساس وجدت أن حصة مجموع تكاليف التسرب بالزيت، التي يتحملها مالك السفينة، قد زادت بنسبة 47 % بعد وضع إتفاقية 1969، ثم بنسبة 58 % على الأقل بعد تعديل الإتفاقية ببروتوكول 1992 من أبرز التعديلات التي جاء بها بروتوكول 1992، تعديل المادة الخامسة، حيث دفعت نسبة التعويض على النحو التالي:

- بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن تكون مسؤولية المالك 3

مليون وحدة سحب خاصة (حوالي 83 مليون دولار).

- بالنسبة للسفينة التي تتراوح حمولتها الإجمالية بين 5000 و 140000 طن يكون المبلغ الذي يدفعه مالكاها 3 مليون وحدة سحب خاصة زائد 420 وحدة سحب خاصة (حوالي 538 دولار) عن كل طن إضافي لتحديد مسؤوليته.

- بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 140000 طن تكون مسؤولية مالكا السفينة في حدود 59.7 مليون وحدة حسابية (76.5 مليون طن)¹.

ثم عدلت الاتفاقية مرة أخرى في 18 أكتوبر سنة 2000، لرفع مبالغ التعويض كذلك وكان ذلك كما يلي:

- بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن 5000 طن يكون المبلغ الذي يحدد به المالك مسؤوليته، 4.51 مليون وحدة سحب خاصة (حوالي 5.78 مليون دولار).

- بالنسبة للسفينة التي تتراوح حمولتها الإجمالية بين 5000 و 140000 طن يكون المبلغ الذي يحدد به المالك مسؤوليته، نفس المبلغ الأول مع إضافة 631 وحدة سحب خاصة (حوالي 807 دولار) عن كل طن زائد عن 5000 طن.

- بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 140000 طن يكون المبلغ الذي يحدد به المالك مسؤوليته 89.77 مليون وحدة سحب خاصة (115 مليون دولار).

كما وجدت أيضا أنه من بين 19 حالة تدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض حتى وقت المؤتمر، حالة واحدة وهي حالة حادث (Tanio) الذي وقع سنة 1980 والذي تعدى بلا شك حدود بروتوكول 1992².

1 - المادة الخامسة من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969.

2 - د. محمد الفقي - مرجع سابق، ص 293 وص 302.

أما فيما يخص تحديد المسؤولية في قانون التلوث الأمريكي لسنة 1990، نجد أن الولايات المتحدة رغم دورها الرئيسي في المبادرة بتعديل إتفاقيات 1969 و 1971 ببروتوكولات 1992- بسبب تدني حدود التعويض المنصوص عليها في الإتفاقيتين وقد كان وقوع كارثة (Exxon valdez) كفيلاً بأن تسلك الولايات المتحدة طريقاً خاصاً بها يتمثل في قانون التلوث بالزيت 1990¹.

وهذا القانون رغم صرامته مع شخص المسؤول، يجعل مسؤوليته عن التلوث موضوعية، تقوم دون لزوم إسناد أي إهمال أو خطأ في جانبه، إلا أن القانون مع ذلك وضع حدوداً قصوى للتعويض المالي الذي يلتزم به الشخص المسؤول، تجاه المضرورين من حوادث التلوث بالزيت. فأقام المشرع الأمريكي نوعاً من التوازن بين تقرير مبدأ المسؤولية الموضوعية وبين المبالغ التعويضية التي يلتزم بها الشخص المسؤول².

ولقد حدد هذا القانون مبلغ التعويض عن نفقات التطهير، في حالة ناقلات الزيت بمبلغ 1200 دولار للطن من الحمولة الإجمالية للسفينة ومبلغ قدره 10 ملايين دولار بالنسبة إلى السفن التي تزيد حمولتها عن 3000 طن، ومليون دولار للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 3000 طن أو أقل.

1 - لقد أحدث قانون التلوث بالزيت 1990 (Oil pollution Act of 1990) ثورة في حماية البيئة البحرية، بما أرساه من نظام متكامل لحماية البيئة البحرية، فقد أدى إلى وحدة تشريعية كبيرة للقانون الأمريكي الخاص بمسائل التلوث، كما تضمن نظاماً شاملاً للإجراءات الكفيلة بمنع التلوث، وإجراءات أخرى لإزالة التلوث عند وقوعه، وقواعد صارمة خاصة بالمسؤولية عن حدوث التلوث والتعويض عنه، قواعد عقابية ضد المخالفين للأحكام المنصوص عليها في القانون، بالإضافة إلى أنه قانون يتسم بالصفة الفدرالية مما يجعله في منزلة أعلى من قوانين الولايات المتحدة المختلفة.

راجع د. جلال وفاء محمدين مرجع سابق ص 13.

2- د. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق F = 13.

أما بالنسبة للسفن الأخرى، فتتحدد المسؤولية بمبلغ 200 دولار عن الطن من الحمولة الإجمالية للسفينة أو بمبلغ مقداره 200.000 دولار أي المبلغين أعلى¹.

2.1.1.5.2. الاستفادة من تحديد المسؤولية

إن إتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها، منحت لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته، وممارسة هذا الحق يتوقف على وجوب شرطين، الأول وصفه الأستاذ محمد الفقي بالشرط الإيجابي² وهو إنشاء المالك لصندوق يمثل مسؤوليته المنصوص عليه في إتفاقية 1969 والبروتوكول المعدل لها 1992³.

نستعرض لهذا الشرط في المطلب التالي: أما الشرط السلبي، فهو غياب عنصر الخطأ من جانب مالك السفينة.

لقد نصت المادة 2/5 من إتفاقية 1969⁴ على الخطأ الشخصي لمالك السفينة وطبقا لهذا النص فإن المشرع الدولي، يرفض منح مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته، إذا كانت الواقعة المسببة للضرر التلوث فنشأت عن خطأ شخصي من جانبه.

1 - د. جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق = 103.

2 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 314.

3 - عدل البروتوكول في 18 أكتوبر 2000 لرفع مبالغ التعويض، التي يتعين على مالك السفينة دفعها لتحديد مسؤوليته بنسبة تساوي 50 % مقارنة مع بروتوكول 1992.

4 - المادة 2/5 من إتفاقية 1969 والتي تنص على " لا يعطى مالك السفينة الحق في الإنتفاع بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى- وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري سار في نفس الإتجاه: بنصه في المادة 122 من القانون البحري." إذا حصل التلوث نتيجة لخطأ شخصي واقع من المالك من هذه المادة إذا ما وقع الحادث نتيجة لخطأ شخصي من جانبه"

= فلا يمكن لهذا الأخير التمسك بالتحديد المنصوص عليه في المادة السابقة.

أنظر كذلك المواد : 117-118-119-120-121 من نفس القانون.

- راجع الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 = 1998 المتضمن القانون البحري.

الجريدتين الرسميتين رقم 29/1977 ورقم 47/1998.

وكذلك يعتبر المالك مرتكباً لخطأ شخصي في حالة إختيار طاقم غير كفء، أوفي حالة وجود عيب في صيانة السفينة، أو عدم كفاية أفراد الطاقم، كما يثبت الخطأ الشخصي في جانب المالك في كل مرة يقع فيها خطأ ليس فقط من جانب رئيس الشركة المجهزة للسفينة، وكذلك من جانب أي موظف.

وتعتبر أخطاء الريان أو الطاقم أو تابعي المالك الآخرين، كاشفة أحيانا عن خطأ مالك السفينة نفسه، بحيث تعتبر عدم إحترام الريان لقواعد السلامة مثلاً، أحيانا، تنفيذاً لأوامر صادرة من المالك.

ونصت المادة 2/6 من بروتوكول 1992 على أنه "لا يجوز للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته طبقاً لهذه الإتفاقية، إذا ثبت أن ضرر التلوث ناشيء عن فعل أوإمتناع شخصي من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر، أو عن وعي بإحتمال أن هذا الضرر قد ينشأ ذلك".

وما يلاحظ على هذا النص أن الفعل أو الإمتناع يجب أن يكون صادراً عن مالك السفينة شخصياً، وبالتالي لا يحرم المالك من الحق في تحديد مسؤوليته إذا كان الفعل أو الإمتناع صادراً من أحد تابعيه¹.

أما في قانون التلوث بالزيت الأمريكي 1990، فإنه نص على عدم إنطباق النص المتعلق بتحديد المسؤولية، إذا كان السبب المباشر للحادث هو الإهمال الجسيم أو الخطأ الإرادي، أو مخالفة أية تعليمات فيدرالية للسلامة أو لبناء السفينة، والذي إرتكبه الشخص المسؤول أو وكيله أو تابعه أو شخص يعمل وفقاً لعلاقة عادية تربطه بالشخص المسؤول، إذا أهمل هذا الأخير أو إمتنع

1 -Oil pollution act of 1990 Sec 1004 (c)

عن الإبلاغ عن الحادث أو كان يجب عليه العلم به لتقديم أي تعاون، ومساعدة معقولة، تطلب منه رسمياً فيما يتعلق بأنشطة الإزالة¹.

وعليه فإن المشرع الأمريكي وسع من الحالات التي يفقد فيها الشخص المسؤول الحق في تحديد مسؤوليته.

ولم يكتفي بالنص على حدود مرتفعة للتعويض، عن أضرار التلوث البحري وكذا تكاليف الإزالة، بل وسع الحالات التي يفقد فيها الشخص المسؤول حق تحديد مسؤوليته.

وفي الأخير أن القانون الأمريكي المتعلق بالتلوث بالزيت، لم يكتف بالنص على حدود مرتفعة للتعويض عن أضرار التلوث وتكاليف الإزالة، بل وسع كذلك من الحالات التي يفقد فيها المسؤول الحق في تحديد مسؤوليته بغرض تجاوز الإنتقادات التي وجهت لإتفاقية 1969 والبروتوكول المعدل لها، كإعتماد الإتفاقية وتعديلاتها على مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة بدل المسؤولية الكاملة، وإعتماد مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة، بدل مبدأ المسؤولية القائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

2.1.5.2. مسؤولية مالك السفينة في الإتفاقية الدولية عن نقل المواد الخطرة

والضارة، والإتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بوقود السفن

لا يعتبر النفط المادة الملوثة الوحيدة التي يتحمل مالك السفينة الأضرار المترتبة بفعله، إنما هناك مواد أخرى تشكل خطورة على الأشخاص والممتلكات والبيئة، ومع ذلك لم يضع لها المشرع الدولي تنظيم خاص، إلا في 03 ماي 1996 تم إعتماد الإتفاقية الدولية المتعلقة

1- راجع د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 321 .

بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن نقل المواد الخطرة والضارة عبر البحر¹، وقد سبق وأن تطرقنا إلى بعض أحكامها مقارنة باتفاقية 1969، وبعد هذا التاريخ وفي 2001/03/23 أعمدت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن.

1.2.1.5.2. أحكام الاتفاقية فيما يتعلق بمسؤولية مالك السفينة (HNS)

لقد حددت الاتفاقية المواد الخطرة والضارة وهي الزيوت والسوائل الأخرى الموصوفة بأنها خطرة وضارة، والغازات المميعة، والمواد السائلة القابلة للاشتعال، الأشياء والمواد الخطرة والضارة والمؤذية المنقولة في شكل حزم، والمواد الصلبة المحمولة بدون تحريم، والموصوفة بأنها تحوي مخاطر كيميائية، وبقايا المواد الخطرة والضارة من عمليات النقل السابقة².

وتشمل هذه الاتفاقية أقاليم الدول الأطراف، بما فيها البحار الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، أو ما يوازيها من مناطق.

أي نفس مجالات إتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها، بالإضافة إلى الأضرار التي وقعت خارج هذه الحدود المذكورة.

ويتحمل مالك السفينة هذه الأضرار، إذا وقعت بفعل مادة من المواد المذكورة في المادة الأولى، وكانت هذه المواد منقولة على سفينته، يمكن له التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الواقع قد حدث بفعل حربي، أو نتج عن قتال أو حرب أهلية أو تمرد، أو لظاهرة طبيعية لا يمكن تفاديها ولا مقاومتها، أو بسبب طرف ثالث³.

1- تعرف هذه الاتفاقية باتفاقية (H S) وهي الحروف الأولى للتسمية الإنجليزية (Hazardous and noxious substances convention)

وقد تم تعديلها في أبريل 2010 بموجب بروتوكول الذي تم إعتماده بالإجماع في مؤتمر دبلوماسي للمنظمة البحرية الدولية، وذلك لمشكلة عدم دخولها حيز النفاذ.

2 - المادة 1 من هذه الاتفاقية (H S)

3 - المادة 09 من الاتفاقية (H S).

وقد جعلت هذه الإتفاقية مسؤولية مالك السفينة، مسؤولية محدودة حيث حددت مسؤوليته

وفق ما يلي:

- بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن 2000 طن يكون المبلغ الذي يحدد به المالك مسؤوليته هو 10 مليون وحدة حسابية (حوالي 12.8 مليون دولار) .

- بالنسبة للسفينة التي تتراوح حمولتها الإجمالية بين 2000 و 50000 طن يكون المبلغ مثل السابق مع إضافة 1500 وحدة حسابية عن كل طن زائد عن 2000.

- بالنسبة للسفن التي تزيد عن حمولتها الإجمالية عن 50000 طن يكون المبلغ الإجمالي الذي يحدد به المالك مسؤوليته 10 ملايين وحدة حسابية مع إضافة 360 وحدة حسابية عن كل طن زائد عن 50.000 إلى أن يصل المبلغ الإجمالي إلى 100 مليون وحدة حسابية (حوالي 128 مليون دولار).

وهو أقصى مبلغ تتحدد به مسؤولية مالك السفينة وفق هذه الاتفاقية.

ولضمان توفر مالك السفينة التي تنقل مواد خطرة وضارة، على المبالغ الضرورية، ألزمت المالك باكتتاب تأمين، كما ألزمت أن تحمل كل سفينة ضمن وثائق سفرها شهادة تأمين وفق الشروط التي تقتضيها هذه الاتفاقية.

وقد أنشأت هذه الاتفاقية، صندوقاً للتعويض على غرار صندوق التعويض عن أضرار

التلوث النفطي لسنة 1971-1992.

يلتزم هذا الصندوق بالتدخل لتعويض الضحايا في حالة عدم قيام مسؤولية مالك السفينة¹

ومسؤولية الصندوق هي مسؤولية محدودة كذلك أي أنه لا يلتزم بالتعويضات، إلا بعد أن يطلب من مالك السفينة دفع ما عليه من تعويضات.

1 - شروط تدخل هذا الصندوق وغيرها من الإجراءات، راجع ص 198 وما يعدها من هذه دراسة.

2.2.1.5.2. الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث

بوقود السفن لسنة (2001)

أبرمت هذه الإتفاقية بتاريخ 23 مارس 2001، بلندن تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، وجاءت هذه الإتفاقية لسد الفراغ القانوني الذي كان يتعلق بمحاربة التلوث والتقليل منه، حيث أن التلوث البحري لا يأتي من المواد البترولية أو المواد الكيميائية والغازية الخطرة والضادة فقط، وإنما هناك حالات تلوث عديدة يكون سببها الوقود الذي تستعمله السفن لسيورها وتشغيل محركاتها، ولم تكن هناك إتفاقية تغطي هذا النوع من التلوث البحري

رغم أن بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 أدرج ضمن الزيوت التي تشملها تلك الإتفاقية ووقود ناقلات البترول أثناء عودتها فارغة، ولكن هذا الإدراج إقتصر على ناقلات النفط فقط، ومن ثم بقيت كل أنواع السفن لا تخضع لأي تنظيم قانوني لذلك جاءت إتفاقية 2001 لسد هذا الفراغ.

حددت إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن، شخص المالك بأنه المالك المسجل ومستأجر السفينة غير المجهزة، والقائم على إدارة السفينة وتشغيلها¹ وهي بذلك تدخل في مفهوم المالك كل من مستأجر السفينة غير المجهزة، والقائم بإدارة السفينة ومشغلها.

وتوضح الإتفاقية المالك المسجل بنصها، "(أ) يعني المالك المسجل الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة بأسمائهم أو يعني، في حالة عدم تسجيل السفينة الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة بوصفها مشغل السفينة، فإن المالك المسجل يعني عندئذ هذه الشركة"². والإتفاقية لا تنطبق على

1 - المادة 3/1 من إتفاقية 2001، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن.

2 - المادة 4/1 من إتفاقية 2001، نفس المرجع.

السفن الحربية المملوكة للدولة، أو السفن الحربية المساعدة، أو السفن الأخرى التي تملكها أو تشغيلها إحدى الدول وتستخدمها بصفة مؤقتة في أغراض حكومية غير تجارية¹.

وعليه فإن هذه الإتفاقية أخذت بالمفهوم الموسع للمالك، ليشمل كذلك المستأجر، وأخذت هذه الإتفاقية بهذا الموسع المالك، وذلك لما ألت إليه قضية (ERIKA)، في حكم المحكمة في مدى إمكانية مساءلة أشخاص آخرين في حالة عدم مسؤولية أو عجز مالك السفينة عن التعويض. ويتحمل المسؤولية وفقا لإتفاقية 2001 عن الأضرار المترتبة عن وقود السفن الزيتي الشخص الذي يكون مالكا للسفينة وقت وقوع الحادثة والتي كان سببها وقود زيتي للسفينة موجود على متنها أو صادر عنها، شريطة أن تسند المسؤولية، إذا كانت الحادثة تتألف من سلسلة وقائع ذات منشأ واحد إلى مالك السفينة وقت حدوث أول هذه الوقائع².

وإذا كان الحادث وقع بفعل أكثر من شخص فإن مسؤوليتهم عن الضرر تكون مسؤولية تضامنية³. وحددت هذه الإتفاقية حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا أثبت:

- أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب، أو القتال، أو الحرب الأهلية، أو التمرد، أو بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي وقاهر.

- أن الأضرار قد نجمت كلياً عن فعل أو تقصير جاء به طرف ثالث بنية إحداث الضرر.

- أن الأضرار قد نجمت كلياً عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة

أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المساعدات الملاحية الأخرى⁴.

1 - المادة 2/4 من إتفاقية 2001، مرجع سابق.

2 - المادة 1/3 من إتفاقية 2001، نفس المرجع.

3 - المادة 2/3 من إتفاقية 2001 وهو نفس الحكم الذي إعتمدته المادة 120 من القانون البحري الجزائري.

4 - المادة 3/3 من إتفاقية 2001 ، وهي نفس حالات الإعفاء المذكورة في نص المادة 118 من القانون البحري الجزائري.

ويعفى مالك السفينة كلياً أو جزئياً من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نتج بفعل مقصود من المتضرر نفسه، أو نتج عن إهمال ذلك الشخص¹.

كما جاء في هذه الإتفاقية أنها لا تنطبق على أضرار التلوث التي عرفتتها إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية، حتى ولو كان المتضرر لم يحصل على تعويض بموجب تلك الإتفاقية².

أما فيما يخص المبالغ التي يمكن لمالك السفينة المعنية تحديد مسؤوليته بموجبها، فإنه جاء في نص المادة 6 من الإتفاقية أنه "ليس في هذه الإتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفر التأمين أو ضمان مالي آخر في الحد من مسؤوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب الإنطباق مثل إتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976 بصيغتها المعدلة".

وعليه فإن هذه المادة لم تحدد مبالغ لمسؤولية مالك السفينة بل تركت له إختيار النظام القانوني المناسب ليحدد مسؤوليته، على النظام المختار ومن بين الأنظمة التي يمكن لمالك السفينة إختيارها هي إتفاقية 1976 لحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية³.

وقد حددت هذه الإتفاقية (إتفاقية 1976) بعد تعديلها ببروتوكول 1996، حدود المسؤولية وفق ما يلي:

-
- 1 - المادة 4/3 من إتفاقية 2001 ونفس الحكم الذي قضت به المادة 19 من القانون البحري الجزائري.
 - 2 - المادة 1/4 من إتفاقية 2001.
 - 3 - أبرمت هذه الإتفاقية بتاريخ 19 نوفمبر 1976 ودخلت حيز التنفيذ في أول ديسمبر 1986 وعدلت ببروتوكول في سنة 1996، ودخل حيز النفاذ في سنة 2004.

- بالنسبة للمطالبات المتعلقة بفقدان الحياة أو الأضرار الجسمانية وبالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها عن 2000 طن يكون المبلغ الذي يحدد به مالك السفينة مسؤوليته هو 2 مليون وحدة حسابية (حوالي 3.17 مليون دولار) .

وكذلك تضاف مبالغ تقابل كل طن زائد عن 2000 طن.

- وبالنسبة للمطالبات المتعلقة بالأضرار المادية، بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها عن 2000 طن يكون المبلغ هو 1 مليون وحدة حسابية (حوالي 1.586 مليون دولار) وإذا زاد حجم السفينة عن ذلك يضاف مبلغ محدد يقابل لكل طن زائد عن 2000.

وما يجب الإشارة إليه أن إتفاقية 2001، لم تنشئ صندوقاً للتعويض كما سبق وأن رأينا

في إتفاقية المسؤولية المدنية وإتفاقية المواد الخطرة والضرارة (H S).

لكنها إشتطرت على مالك السفينة التي تزيد حمولتها عن 1000 طن، أن يكتسب تأميناً أو ضماناً مالياً آخر لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يعادل حدود المسؤولية المقررة، بموجب نظام حدود المسؤولية الوطني أو الدولي، واجب الإنطباق على ألا يتجاوز المبلغ المحسوب وفقاً لإتفاقية حدود المسؤولية الوطني أو الدولي واجب التطبيق بشرط ألا يتجاوز المبلغ المحدد وفقاً لإتفاقية حدود المسؤولية¹ عن المطالبات البحرية لسنة 1976 بعد تعديلها سنة 1996.

3.1.5.2. ضمان المسؤولية المحدودة

عند تحديد المشرع الدولي لمسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت بمبلغ معين، كان لزاماً عليه أن يكفل حماية المضررين من التلوث من حالات إعسار مالك السفينة ويضمن لهم التعويض عن الأضرار التي تكبدها، لهذا نجد أن إتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها، أنها طلبت من

1 - المادة 7 من إتفاقية 2001، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن، مرجع سابق.

مالك السفينة إنشاء صندوق يمثل حد مسؤوليته بالإضافة إلى التأمين الإجباري وهذا الأخير يعتبر ضمان مالي آخر، هذا ما سنتعرض له في هذا المطلب مفصلاً في الفرعين التاليين.

1.3.1.5.2. صندوق التحديد لمسؤولية مالك السفينة

إن إنشاء صندوق التحديد طبقاً لنص المادة 3/5 من إتفاقية 1969¹، يعد أمراً إلزامياً، بحيث أن مالك السفينة إذ أراد الإستفادة من الحق في تحديد مسؤوليته طبقاً للإتفاقية، عليه بإنشاء صندوق للتحديد.

فإذا تعرضت مثلاً ناقلة بترول لحادث بحري، تنشأ مسؤولية مالك الناقلة عن تعويض الضرر، وضمن للحصول المضرورين من التلوث على التعويض، إشتراط المشرع الدولي، إنشاء صندوق التحديد وعلق إستفادة المالك من الحق في التحديد، بوجوب تحقق صندوق التحديد.

أما إتفاقية 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية.

سمحت لكل دولة متعاقدة بأن تنص في تشريعاتها الوطنية، على تعليق الإستفادة من الحق في التحديد²، رغم إجازتها الصريحة التمسك بتحديد المسؤولية، حتى ولولم ينشأ صندوق التحديد.

وفي هذا السياق نص المشرع الجزائري في المادة 123 من القانون البحري على أن "

للحصول على التحديد المبين في المادة 121 أعلاه، يجب على المالك أن يخصص ما لا يفوق

1 - المادة 3/5 من إتفاقية 1969 نصت على أن " للإستفادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجب على المالك، إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بمقتضى المادة 9، ويمكن إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان بنكي أو أي ضمان آخر يكون مقبولا بموجب الدولة المتعاقدة التي أنشئ الصندوق على إقليمها وتعتبره المحكمة أو السلطة الأخرى المختصة كافياً".

2 - المادة 3/10 من إتفاقية 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية.

- هذه الإتفاقية ربطت الزيادة في حدود المسؤولية بالزيادة في حمولة السفينة، أي تركت الحد الأقصى للمسؤولية مفتوحاً تبعاً لحمولة السفينة، وذلك على عكس إتفاقية 1969.

حد مسؤوليته لدى المحكمة المختصة التي ترفع أمامها دعوى تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث.

ويمكن تخصيص هذا المال إما عن طريق إيداع المبلغ، وإما بتقديم كفالة مصرفية تعتبر كافية من قبل المحكمة المختصة¹.

كما نصت المادة 3/6 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، على أنه "للاستفادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجب على مالك السفينة إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته...".

وتعدل هذا الوضع ببروتوكول 1992 بحيث نصت المادة 3/6 منه على أن "للاستفادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة يجب على المالك إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بموجب المادة التاسعة، أو إذا لم تقم أي دعوى، لدى أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في إحدى الدول المتعاقدة التي يمكن أن تقام فيها دعوى بمقتضى المادة التاسعة...".

وينشأ صندوق التحديد إما بإيداع مبلغ التحديد ذاته أو تقديم ضمان بنكي، أو أي ضمان آخر - مقبول - يجيزه تشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ الصندوق على إقليمها ويقدر كفايته بواسطة المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة².

ومن بين الآثار المترتبة عن إنشاء الصندوق، في إتفاقية 1969 وكذا البروتوكول المعدل، فقد نصت المادة (6) من الإتفاقية على أنه "عندما ينشئ المالك بعد الحادث، صندوقا تطبيقا للمادة (5) ويملك الحق في تحديد مسؤوليته:

1 - الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-5 يتضمن القانون البحري - مرجع سابق.

2 - المادة 3/5 من إتفاقية 1969 .

- المادة 3/6 من بروتوكول 1992. - المادة 123 من القانون البحري، نفس المرجع.

- غير مخول لأي شخص له مطالبة عن ضرر التلوث الناجم عن هذا الحادث أن يمارس أي حق ضد أي ممتلكات أخرى للمالك بالنسبة لمثل هذه المطالبة.

- تأمر المحكمة أو أي سلطة مختصة لأي دولة متعاقدة بالإفراج عن أي سفينة أو أي ممتلكات تخص المالك، والتي سبق إيقافها نتيجة المطالبة عن ضرر التلوث الناشيء عن هذا الحادث، وبالمثل يجب أن تفرج عن أي كفالة أو أي ضمان آخر، يقدم لتفادي مثل هذا الإيقاف.

- ومع ذلك يطبق كل ما سبق فقط إذا تقدم الطالب للمحكمة المودع لديها الصندوق وكان هذا الصندوق موجودا فعلا بالنسبة لمطالبته"

وطبقا لهذا النص، فإنه يترتب على إنشاء صندوق تحديد 1969، المصدر الوحيد للوفاء بطلبات التعويض بواسطة عن أضرار التلوث طبقا للاتفاقية، كما لا يمارس الحق في التعويض على أموال أو ممتلكات أخرى للمالك¹ أما الأثر الثاني فيتمثل في وجوب قيام محكمة الدولة المتعاقدة، برفع الحجز على السفينة أو أي مال آخر يخص المالك والذي سبق أن تم إجراؤه، بعد رفع الدعوى عن ضرر التلوث طبقا للاتفاقية، وكذلك الإفراج عن أي كفالة أو ضمان آخر سبق إيداعه لتفادي هذا الحجز².

أما فيما يخص كيفية توزيع حصيلة صندوق التحديد، فقد نصت المادة 4/5 من إتفاقية 1969 على أن "توزيع الصندوق بين الدائنين يتم تناسبا مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم". وطبقا لهذا النص، يكون سداد الديون الناشئة عن التلوث، بدون تمييز سواء متخذي الإجراءات الوقائية ببعضهم البعض أو بين ديون الإجراءات الوقائية، وديون أضرار التلوث في حد ذاتها.

1 - وقد نص المشرع الجزائري، على نص مشابه راجع المادة 129/ أ القانون البحري مرجع سابق.

2 - نفس الإجراء إنتهجه المشرع الجزائري، راجع المادة 129/ ب القانون البحري، مرجع سابق.

وخلفية المساواة هاته تكمن في حث المنفذين على إتخاذ إجراءات الحد من التلوث فالدولة وحدها هي القادرة على تحمل مسؤولية إتخاذ الإجراءات الوقائية وعمليات التطهير، في مقاومة كوارث التلوث.

كذلك إذا أثبت المالك، أو أي شخص آخر، أمام المحكمة أو السلطة المختصة في الدولة التي تنشأ صندوق التحديد على إقليمها، إمكانية إلزامه بدفع تعويض عن ضرر التلوث بعد توزيع الصندوق على نحو يمنحه الحق في الجدول إذا كان قد قام بهذا الدفع قبل التوزيع، يجوز للمحكمة أو للسلطة المختصة الإحتفاظ بمبلغ كاف يسمح بالوفاء لذوي المصلحة في وقت لاحق¹.

2.3.1.5.2. ضرورة التأمين الإجباري

لقد فرض واضعي إتفاقية 1969 على مالك السفينة المسؤول عن التلوث، إلزاما بتقديم تأمين أو ضمان مالي آخر، كما نظموا الرقابة على تنفيذ هذا الإلتزام وسمحوا للمضرورين بإقامة دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن.

هذه هي القواعد الثلاثة التي تضمنتها إتفاقية 1969 لنظام التأمين .

أولاً: إرتباط التأمين بحمولة السفينة من الزيت المنقول فعلا كبضاعة نصت المادة 1/7 من الإتفاقية على أنه "يتطلب من مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة والتي تحمل أكثر من 2000 طن زيت سائبة كبضاعة، الإحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل ضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض طبقاً للمبالغ المحددة، بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 1/5 لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الإتفاقية وعليه فإن واجب التأمين يقع فقط على عاتق ملاك السفن التي تنقل أكثر من (2000) طن من الزيت، في حين هناك أضرار

1 - المادة 7/5 من إتفاقية 1969

وكذلك المادة 127 من القانون البحري رقم 98-05- مرجع سابق.

توصف بالكارثة يمكن أن تحدث عن تسرب كميات ضئيلة من الزيت. ويتحدد هذه الكمية (2000 طن) تستثنى السفن الصغيرة، وسفن البضائع التي تحمل كميات من الزيت.

إلا أن إعفاء السفن الصغيرة إنما يتعلق فقط بالتأمين من المسؤولية لا بالمسؤولية ذاتها، أي أن ملاك السفن التي تنقل أقل من 2000 طن من الزيت معفيين من الإلتزام بتقديم تأمين طبقاً للإتفاقية، فهم مسؤولون عن تعويض أي ضرر تلوث يتسبب فيه الزيت الذي يتسرب من سفنهم¹.

وفي هذا السياق خص المشرع الجزائري في المادة 130 من القانون البحري على أنه "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 أعلاه، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث طبقاً لأحكام هذا الفصل". والضمان المالي الآخر المتمثل في ضمان بنكي أو شهادة صادرة من صندوق دولي للتعويض لا ينطبق إلا على الشركات الدولية الكبرى التي تملك أصولاً ضخمة².

ثانياً : رقابة الدولة على إحترام وتنفيذ هذا الإلتزام.

وتتضح هذه الرقابة من خلال قيام السلطة المختصة في تسجيل السفينة بعد تأكدها من أن شروط المادة 1/7 من الإتفاقية قد تم الإلتزام بها، شهادة تأمين أو ضمان مالي، مطابقة لنموذج ملحق بالإتفاقية وتفيد أن هذا التأمين أو الضمان المالي نافذ وفقاً لأحكامها³.

هذه الشهادة التي تتضمن على عدد من البيانات فيما يخص المالك والمؤمن والسفينة وهذه

البيانات هي :

1 - د. محمد الفقي ، مرجع سابق، ص 344.

2 - البنوك عادة لا تضمن على الإطلاق أي شركة ذات مركز مالي ضعيف أو متوسط في مواجهة أخطار ضخمة كأخطار التلوث.

3 - المادة 2/7 من إتفاقية 1969.

- إسم السفينة وميناء التسجيل.
- إسم ومكان العمل الأساسي للمالك.
- نوع الضمان.
- إسم ومكان العمل الأساسي للمؤمن والضمان، وإذا أمكن مكان العمل الذي صدر فيه التأمين أو الضمان.

أما فيما يخص الرجوع بالدعوى المباشرة، فإنه وفق إتفاقية 1969¹ يمكن للمضرورين إستعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن أو الشخص الآخر الذي قدم ضمانا ماليا لمسؤولية المالك عن ضرر التلوث، كما يعطي الحق للمؤمن أو الضامن، في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة، كما يمكنه التمسك بحقه حتى في حالة الخطأ الشخصي لمالك السفينة المؤمن له.

وفي الحالة التي يثبت فيها إرتكاب المالك خطأ شخصيا، فإن المضرورين من التلوث يجوز لهم الرجوع مباشرة على المؤمن في حدود المبالغ الواردة في المادة 1/5 من الإتفاقية، والتي يحتويها صندوق التحديد الذي ينشئه المؤمن من بعد وقوع الحادث².

وفيما يخص تسليم شهادات التأمين، فقد حدد بروتوكول 1992 المعدل للإتفاقية على أن أي دولة متعاقدة يمكنها أن تصدر للسفن المسجلة في دولة غير متعاقدة شهادة تأمين أو ضمان يتم الإعتراف بها من قبل كافة الدول المتعاقدة الأخرى، بهدف ضمان حد أدنى من الرقابة بواسطة

1 - المادة 3/7 من إتفاقية 1969 وكذلك المادة 1/133 من القانون البحري.

- المادة 4/7 من إتفاقية 1969 وكذلك المادة 2/133 من القانون البحري.

2 - المادة 11/5 من إتفاقية 1969، وكذا المادة 139 من القانون البحري الجزائري.

هذه الدول على تلك السفن، يجب أن تتواجد الشهادات على متن السفينة، كما يجب أن تودع صورة منها لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة¹.

أما الوضع في قانون التلوث بالزيت 1990 الأمريكي، فإنه يتطلب من كافة السفن، سواء ناقلات البترول أو سفن البضاعة الجافة أوحى السفن العادية إن كانت تزن أكثر من 300 طن الإحتفاظ بتأمين يعادل مبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقاً للقانون، ويجب الوفاء بهذا الإلتزام إذا أرادت هذه السفن الدخول في ميناء يقع داخل الولايات المتحدة وإستخدام مياه المنطقة الإقتصادية الخالصة، لنقل أو تخفيف شحنة الزيت من سفينة إلى أخرى متوجهة لميناء أمريكي².

كما أجاز هذا القانون للشخص المسؤول، بدلا من التأمين، تقديم أي ضمان أو كفالة أو خطاب إئتمان، أو أي شكل آخر من أشكال الضمان³.

نستخلص أن صندوق إتفاقية 1969، هو تعبير صريح عن تحديد مسؤولية مالك السفينة، فإنشاء هذا الصندوق، بعد وقوع حادث التلوث، يعفى مالك السفينة من أي مسؤولية في مواجهة المضررين.

2.5.2. الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث ضمان مستقل عن المسؤولية

كما سبق وذكرنا - في تمهيد هذا الفصل - أن هذه الألية الجماعية، فيما يخص التلوث النفطي والتلوث الكيماوي، تنتم بكونها ذات طبيعة مؤسسية من خلال إتفاق الدول الأطراف على

1 - المادة 7 من بروتوكول 1992 وكذا المادة 2/133 من القانون البحري الجزائري

2 - OPA Sec 1016 من قانون التلوث الأمريكي، راجع محمد الفقي، المرجع السابق، ص 356 وكذلك د.نادر محمد إبراهيم الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث بوقود السفن، دراسة قانونية تحليلية مقارنة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2005 5 0 12.

3 - OPA Sec 1016(e).

إنشاء والإشراف على مؤسسة دولية تتولى تقديم التعويض للمتضررين من التلوث الناتج عن الحوادث التي تمس الملاحة البحرية.

ولأهمية هذا الحل المؤسسي الذي لجأ إليه المجتمع الدولي، وكذا النتائج الذي حققها لصالح ضحايا أضرار التلوث، سندرس في هذا المبحث وكذا المبحث الذي يليه، كيف توصل المتفاوضون إلى إتفاق، حول النصوص التي تحكم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث.

1.2.5.2. مناقشات حدود التعويض بين الصناعة البترولية والصناعة الملاحية في

كيفية الوصول إلى إبرام إتفاقية

إن إتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، شكلت خطوة حاسمة، في سبيل تطوير القانون الدولي لإصلاح أضرار التلوث البحري، إلا أنها قد شابتها بعض النقائص، إذ سرعان ما تبين أن التعويض المترتب عن تطبيق أحكامها يبقى غير كافي لتغطية الأضرار الجسيمة المترتبة عن الحوادث البحرية، وفي نفس الوقت فإن تجهيز السفن النفطية والدول الساحلية قد عبروا منذ مفاوضات مؤتمر بروكسل لسنة 1969 عن ضرورة إشراك الشاحنين، أي الصناعات البترولية المستفيدة بدورها من النقل البحري، في تحمل عبء التعويض عن أضرار التلوث النفطي، من خلال مساهمتهم في تمويل صندوق دولي للتعويض عن هذه الأضرار¹.

فكانت إتفاقية 1969 أقصى ما يمكن الوصول إليه تبعا لقدرات سوق التأمين في ذلك الحين، كما رأى أنصار المضرورين من التلوث، ضعف وعدم كفاية الحد الأقصى للتعويض طبقا لهذه الإتفاقية، بتركيز المسؤولية على شخص واحد فقط ألا وهو المالك، وحيث لا يتطلب في

1 - د. محمد البزاز ، مرجع سابق، ص 390.

مواجهته أي إثبات للخطأ، لم تتمكن الإتفاقية إلا من وضع حد أقصى للتعويض، في حين أن جسامه الأضرار الواقعة وإرادة التغطية التامة للخطر لا يتناسبان¹.

أما أنصار المجهزين المسؤولين عن أضرار التلوث، فقد أبدوا عدم إرتياحهم لعبء المسؤولية الثقيل الذي تتكبده الصناعة الملاحية، بسبب ضرر التلوث والمقدر في الإتفاقية بـ (14) مليون دولار، والضرر في نظرهم وإن كان ممكنا وقوعه بإهمال من طرف هذه الصناعة، ينتج على الأقل في جزء منه من طبيعة البضاعة.

لذا رأى هؤلاء أن الصناعة البترولية، أصحاب الشأن في البضاعة المنقولة بحرا، يجب أن تتحمل جزءا من المسؤولية.

وقد توصل كل من المضرورين والمسؤولين عن التلوث، إلى نتيجة وهي فكرة قيام مسؤولية موضوعية لمالك السفينة مشتركة مع مسؤولية مصالح البضاعة في صورة صندوق².

وفشل المتفاوضون في إعتماذ الإتفاقية، وتوصلوا إلى إصدار قرار يلحق بالإتفاقية، يتبنى وجهة النظر التي تنادي بضرورة إيجاد نظام تعويض تكميلي يأخذ شكل صندوق دولي ضامنا لحصول المضرورين على تعويض مناسب، وصدر هذا القرار، ونص على دعوة منظمة (أمكو IMCO)³، لإعداد مشروع إتفاقية يتعلق بإنشاء صندوق دولي للتعويض يعمل وفقا لمبدأين الأول، وجوب حصول المضرورين على تعويض مناسب طبقا لنظام مؤسس على مبدأ المسؤولية

1 - على سبيل المثال تسببت كارثة (توري كانيون) في تكلفة للمملكة المتحدة قدرت بحوالي 3 ملايين جنيه إسترليني، وفرنسا بنحو 41 مليون فرنك فرنسي فإذا كان الحد الأقصى للتعويض طبقا، لإتفاقية 1969 هو 210 مليون فرنك ذهب في الوقت الذي لم تكن فيه ناقلة (Torrey Canyon) أكبر ناقلات البترول في العالم والذي تتزايد باستمرار أعداد الناقلات الضخمة.

فإن الإتفاقية ما كانت لتستطيع أن تقدم تعويض مرضيا للمضرورين في حالة وقوع حوادث تلوث أكثر ضخامة من (Torrey canyon).

2 - د. محمد الفقي - مرجع سابق - ص 355.

3 - International Maritime Consultative Organisation (devenu maintenant IMO)

الموضوعية. والثاني، وجوب قيام الصندوق بالتخفيف من العبء المالي الإضافي الذي تفرضه إتفاقية 1969 على مالِك السفينة، أي أن للصندوق مهمتين أساسيتين .

وبناء على هذا القرار، أنشأ فريق عمل لدراسة الموضوعات، التي تضمنها القرار، وفي الأخير وضع فريق العمل صيغة نهائية لمشروع إتفاقية¹.

تم بحثه ثم إعتماده في ديسمبر 1971، بواسطة مؤتمر قانوني إنعقد في بروكسل ليصبح الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت 1971. والذي يطلق عليه إختصارا صندوق فيبول (Fonds Fipol/ IOPC Fund)².

وتشكل إتفاقية بروكسل لسنة 1971 إمتدادا ومكملة لنصوص إتفاقية 1969 بالنظر إلى تشابه مجال تطبيقها وكون إتفاقية 1971 مكملة لإتفاقية 1969³.

كما تعتبر إتفاقية 1971 من القرارات التي إعتمدتها إتفاقية 1969، ولقد دخلت حيز التنفيذ سنة 1978⁴. كما تم تعديل الإتفاقيتين سنة 1992 ثم سنة 2000 لرفع القيم التي يمكن الحصول عليها وهذه الإتفاقية لا تحتوي على قواعد المسؤولية، وإنما تحتوي على قواعد للتعويض⁵. فهي لا تعين مسؤولا، بل تضع نظاما ماليا جماعيا، تساهم فيه الصناعة البترولية، لضمان تعويض أكثر عدالة لصالح ضحايا التلوث بالنفط، على أساس قواعد المسؤولية الواردة في إتفاقية 1969.

1 - أعد مشروع الإتفاقية بواسطة اللجنة القانونية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية بمساعدة اللجنة البحرية الدولية و(O.C.M.F) (Oil companies international Mari Time forum)

2 - Fipol: Fond International d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbure

3 - المادة 4/37 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 المنشئة لصندوق (Fipol) تقضي بأن الدول التي قبلت بإتفاقية بروكسل 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي وألتي صادقت عليها أوإنضمت إليها هي التي بإمكانها أن تصبح طرفا في إتفاقية بروكسل لسنة 1971 وبالتالي عضوا في صندوق الفيبول.

4 - M.yres le DRIAN: Etat de l'entrée en vigueur des principales conventions de l'OMI.

5 - المادة 1/1 من إتفاقية بروكسل 1971 المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، التي تشير إلى إتفاقية بروكسل 1969 " بإتفاقية المسؤولية".

كما نؤكد بأن إنشاء صندوق دولي للتعويض بمقتضى إتفاقيتين 1969-1971 " هو تطبيق قانوني للمبدأ الإقتصادي المسمى "الملوث- يدفع" Polueur – Payeur على المستوى الدولي، هذا ما سنتعرض له في الفرع الثاني من هذا المطلب:

2.2.5.2. إقرار مبدأ الملوث الدافع في أداء الصندوق وكذا بعض النصوص

الإتفاقية

ظهر مبدأ الملوث الدافع لأول مرة في إطار منظمة التعاون والتنمية الإقتصادية (O.E.C.D) سنة 1972، كمبدأ أساسي للسياسات البيئية، الذي يقضي بأن يتحمل كل من يحدث تلوثا التكاليف المتعلقة بمنعه ومكافحة الأضرار الناتجة عنه¹.

ويهدف هذا المبدأ إلى تشجيع الإستخدام الرشيد والعقلاني للموارد البيئية التي تحتويها البيئة. أما كمبدأ إقتصادي، فإنه يرمي إلى تحمل الملوث تكاليف منع ومكافحة التلوث لكي تكون البيئة في حالة مقبولة، ولقد تطور المبدأ في التسعينات ليكون مبدءا قانونيا معترفا به عالميا². وقد سبق للفقهاء الإسلامي، أن أخذ بمبدأ مماثل وهو قاعدة الضرر يزال وكذا مبدأ لا ضرر ولا ضرار، عندما أصدر الشيخ ابن تيمية فتوى عندما سئل عن سفينة غرقت في البحر وكان فيها جرار زيت، ثم أن أهل القرية تعاونوا على المركب حتى أخرجوها إلى البر، وقلبوها طفى الزيت فوق الماء، وبقية رائجا مع الماء ثم جاء أهل القرية إلى البر فوجدوا الزيت يطفو فوق الماء، فجمع كل واحد منهم ما قدر عليه والمركب قريبة منهم، فهذا الزيت حرام أم حلال؟

فأجاب بأن الذين جمعوا الزيت على وجه الماء، قد خلصوا مال المعصوم من التلف، ولهم أجره المثل، والزيت لصاحبه أي ما يستخلص من ذلك:

1 -A Kiss et jean pierre, Preueur Droit International de l'environnement, 2eme edition A Pedone, Paris 2000, P82

2 - Smets- Heury, Op cit p340

- أن تكلفة مكافحة التلوث تكون على عاتق من صدر عنه أو تسبب فيه وهو ما يتطابق مع مبدأ الملوث الدافع الثابت في فقه القانون الدولي العام.

وهذا المثال ينطبق على ما يحدث للبحار من تلوث بسبب تسرب النفط أو مواد ضارة أخرى. وبمقتضى المبدأ يتحمل الملوث (أي من يحدث التلوث) التكاليف المتعلقة بإجراءات منع ومكافحة التلوث التي تقررهما السلطات العامة لكي تظل البيئة في حالة مقبولة¹.

وتعد مشكلة عدم الدقة أو الضبط في تحديد الملوث، يمكن التغلب عليها من خلال تركيز المسؤولية، أو بمعنى آخر، إسناد الفعل تلقائياً إلى شخص محدد مسبقاً، وقد يكون هذا الشخص المستغل (l'exploitant) أو المشغل (l'opérateur) أو الوكيل (l'agent) وبصفة عامة يعد الملوث هو الشخص الذي يفرض عليه مسؤولية موضوعية عن التلوث، عندما يوجد هذا النظام للمسؤولية في مجال الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة².

ويوجد إتجاه واضح نحو إقرار مبدأ الملوث يدفع، حيث أكدت العديد من الإتفاقيات، إلزام مشغل الأنشطة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة دون تمييز بين المشغلين من حيث المسؤولية والتعويض سواء كانوا كيانات خاصة أو وكالات حكومية، دون حاجة المتضرر لإثبات توافر عنصر الخطأ، في جانب ممارس النشاط أو إثبات نشاطه يشكل إنتهاكاً لأحد الإلتزامات الإتفاقية أو العرفية، وهذا هو جوهر مبدأ الملوث يدفع.

ففي مجال التلوث بالنفط: أخذت إتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة (الملوث) وتحمله تبعة نشاطه، بحيث نصت المادة 1/3 على أن "مالك السفينة وقت وقوع الحادث، أو وقت وقوع أول

1 - د. أشرف عرفات أبوحجارة- مبدأ الملوث يدفع- المجلة المصرية للقانون الدولي 2006 المجلد الثاني والستون، ص 08 وما بعدها.

2 - د. أشرف عرفات أو حجارة- مبدأ الملوث يدفع، نفس المرجع، ص 12.

حدث إذا إشتملت الحادثة على سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحدث".

كما نصت المادة 1/4 من إتفاقية بروكسل 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، بحيث نصت على أن "... يلتزم الصندوق بأن يدفع تعويضا لأي شخص أصيب بضرر ناجم عن التلوث، ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى شروط إتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية، بما في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي إتخذت لحفظ الضرر إلى الحد الأدنى".

وفي مجال الطاقة النووية فقد نصت إتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية، في المادة 1/2 على أن "يتحمل مشغل السفينة النووية المسؤولية المطلقة عن أية أضرار نووية، وهنا بإثبات وقوع هذه الأضرار عن حادثة نووية، تشمل الوقود النووي لهذه السفينة أو المنتجات أو النفايات المشعة الناتجة عنها".

وكذلك إتفاقية بروكسل لسنة 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية، والتي تنص على رغبة الأطراف المتعاقدة، في جعل مشغل المنشأة النووية مسؤولاً دون غيره عن الضرر الذي ينجم عن أي حادث يقع أثناء النقل البحري للمواد النووية.

وما يلاحظ عند قراءة هذه النصوص، أنها أكدت المسؤولية المطلقة أو الموضوعية للقائم بتشغيل المنشأة النووية عن جميع الأضرار التي يسببها التلوث للبيئة¹⁹ التي يتفرع منها ما يلي:

1- ليس من الضروري إثبات خطأ القائم بالتشغيل لتقرير مسؤوليته

1 - د.تونسى بن عامر - أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي المعاصر - رسالة دكتوراه، القاهرة 1989 9 106.

2- لا يمكن للقائم بالتشغيل أن يتحمل من مسؤوليته بإثباته عدم وقوع خطأ من جانبه أو بإثباته الخطأ من الغير.

3- لا يمكن تحميل المسؤولية لأي شخص آخر خلاف القائم بالتشغيل.

هذه النتائج، تتفق تماماً مع ما يرمي إليه مبدأ الملوث يدفع من تحميل الملوث (المستغل أو المشغل) لتكاليف منع ومكافحة التلوث وكذا تكاليف التعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث ولو لم يثبت من جانبه خطأ لذا تكون الإتفاقيات الدولية التي رتبت هذه النتائج، مقر لمبدأ الملوث يدفع، ولولدت نصوصها من إشارة صريحة له¹.

رغم أن إتفاقية 1992 التي عوضت إتفاقية 1969 تشكل العمودي الفقري للقانون الدولي في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي.

هذه الإتفاقية تضع أسس المسؤولية الدولية في هذا الشأن، حيث أصبح من المتفق عليه أن مبدأ "الملوث يدفع" من المبادئ العامة في القانون الدولي لحماية المحيط البحري²، وهو أول

1 - إذا كانت الإتفاقيات الدولية المشار إليها لم تنص صراحة على مبدأ "الملوث يدفع" فإن هذا الأخير قد تم إقراره صراحة في أوروبا الغربية كمبدأ للقانون البيئي، عندما طرح سنة 1987 ضمن القانون الأوروبي الموحد. وفي فترة التسعينات من القرن الماضي، نصت صراحة العديد من الإتفاقيات الدولية على مبدأ الملوث يدفع منها.

- إتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلنطي الموقعة في باريس 1992، المادة 2/2.

- إتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق الموقعة في هلسنكي 1992.

- الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والساحلية للبحر المتوسط الموقعة في برشلونة سنة 1995 المادة 3/4 منها.

- الإتفاقية الدولية بشأن الإستعداد والمكافحة والتعاون في مجال التلوث بالبترول الموقعة في لندن 1990. ولعل أحدث الإتفاقيات التي أخذت بهذا المبدأ ما جاء في المادة 17 من إتفاقية إستوكهولم المتعلقة- بالملوثات العضوية المؤرخة في ماي 2001 والتي دخلت حيز النفاذ، سنة 2004.

2 - د. محمد بوسلطان- التلوث البحري بالبترول- المرجع السابق.

سند للمسؤولية والتعويض. فالصناعة البترولية هي الملوثة وهي أيضا وحدها حتى الآن، التي لديها القدرة على تحمل آثار ذلك¹.

ويعد تطبيق هذا المبدأ على الصعيد العالمي أمرا منطقيا وضروريا، خصوصا في حالة التلوث العابر للحدود، بحيث يتحمل من يتسبب في الضرر مسؤولية ذلك الضرر، وعليه إصلاح آثاره الضارة سواء كان المتسبب فردا أو شركة أو منظمة أو الدولة نفسها².

3.5.2. الصندوق الدولي للتعويض منظمة دولية

على الرغم من أن المسؤولية عن ضرر التلوث بالنفط تقع على عاتق الصناعة الملاحية ومؤمنها، إلا أن المشرع الدولي، رأى الضمان الناشئ عن هذه المسؤولية لا يكفي لمواجهة الأضرار المترتبة عن التلوث، خاصة الأضرار التي توصف بالكارثة، لذا وضع نظاما للضمان لا يستند على فكرة المسؤولية، بل على توزيع عبء خطر التلوث بين المصالح الملاحية والمصالح البترولية.

واعتبارا للاهمية العملية التي إكتسبها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي بمقتضى إتفاقية بروكسل لسنة 1971 والمعروف بصندوق الفيپول (fonds fipol) وما قدمته من تعويض لفائدة المضرورين، وكذا إسهام الشاحنين في التحمل المالي للتعويض عن الأضرار.

وكذلك ما خضع له من تعديلات سنة 1976 و 1984 وخاصة تعديلات 1992أوما يعرف ببروتوكول الصندوق 1992 ثم تعديلات سنة 2003، من أجل تعويض ضحايا التلوث بالمحروقات في حالة عدم كفاية المبالغ القصوى التي يدفعها المسؤول المدني للضحايا.

1 - محمد السيد أحمد الفقي - مرجع سابق، ص 359.

2 - A Kiss et JP, Preieur Droit International de L'environnement, Op.cit,P128.

فعممت هذه الآلية الجماعية للتعويض عن التلوث الناجم عن النقل البحري للمواد الكيماوية بمقتضى إتفاقية لندن 1996، والتي أرست إلى جانب المسؤولية المدنية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطرة المعروف بـ (Fonds (S PD)¹.

ومن خصوصية هاذين الصندوقين، أنهما في منظور القانون الدولي يعتبران مؤسستان دوليتان، أنشأتهما الدول، على أساس إتفاق بين الحكومات، وتتشكل البنية الهيكلية لهما على نفس البيانات التي تتشكل عليها المنظمات الدولية.

بالإضافة إلى أن عملية التعويض تخلق علاقة مباشرة مع الخواص، هذا ما يضيف على هذين الصندوقين ميزة معينة تجعلهما يشغلان كمنظمة ذات طابع عبر وطني حسب تعبير الأستاذ الباز. بحيث أن الإسهامات المالية تقدم مباشرة من طرف الصناعات الملوثة² والمقصودة هنا الشركات البترولية أو الشركات الكيماوية، كما أن المستفيدين من التعويضات التي يقدمها الصندوقين، هم ضحايا التلوث البحري، الذين يلجئون إليها للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، وهذا النوع من العلاقات، نادر الحدوث في القانون الدولي، وسنركز في تحليل هذا المبحث على صندوق 1971 الذي يعمل به منذ سنة 1978 وكذا بروتوكول الصندوق 1992 والذي إرتفع عدد أعضائه ليصل إلى (64) دولة.

1.3.5.2. النظام الإداري للصندوق

تضمنت كل من إتفاقية الصندوق 71 وبروتوكول 1992 وإتفاقية 1996 على نصوص تتعلق بالنظام الإداري للصندوق الدولي للتعويض نعرضها فيما يلي.

1 - (Fond; Substances nocives et Potentiellement dangereuse)

2 - د. الباز - مرجع سابق، ص 393.

1.1.3.5.2. نمط إدارة الصندوق (البنية التنظيمية)

يتوفر الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، وكذا إتفاقية أضرار التلوث الكيماوي، على جميع صلاحيات منظمة دولية، كما حددتها الإتفاقية¹. المؤسسة لكل منهما، فكلاهما تم إنشاؤه بمقتضى معاهدة دولية متعددة الأطراف، وإدارته جاءت على نمط وكالات الأمم المتحدة، تتضمن ثلاثة أجهزة هي الجمعية واللجنة التنفيذية والأمانة العامة.

1- الجمعية: يتشكل كل من الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي (Fipol) والصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي (Fond (S PD) من الجمعية، بحيث تعتبر الجهاز العمومي الذي يضم كافة الدول المتعاقدة، إذ بمقتضى إتفاقية الصندوق لسنة 1971 والبروتوكول المعدل لها 1992، وبمقتضى إتفاقية 1996، فإن الجمعية تعتبر الجهاز الذي يتولى الإشراف على جميع عمليات الصندوق.

بحيث تكلف الجمعية بشكل خاص، بإقرار ميزانية الصندوق²، وتحديد التمويل السنوي، أي المساهمات التي تأتي من القطاعات الصناعية التي تتولى تمويل الصندوق كما تقوم الجمعية بعملية البت في تسوية طلبات التعويض، كذلك تقوم بإنتخاب مدير الصندوق الذي يوجد على رأس الأمانة العامة.

وتجتمع الجمعية بكامل هيئتها في شكل عادي مرة كل سنة بوضع النظام الداخلي الخاص بالصندوق، وكذلك نظامه المالي.

1 - فقد أوضحت المادة 16 من إتفاقية 1971 "الصندوق يشتمل على جمعية وسكرتارية تدار بواسطة مدير، ولجنة تنفيذية".

2 - المادة 18 من إتفاقية بروكسل 1971 (Fipol) والمادة 26 من إتفاقية لندن 1996.

2- اللجنة التنفيذية: تنتخب بواسطة الجمعية: وتتشكل من ثلث (1/3) أعضاء الجمعية، بشرط أن لا يقل عدد أعضائها عن 7 دول ولا يزيد على (15) دولة، من مهامها المصادقة على طلبات التعويض المقدمة للصندوق¹. وقرارات الجمعية والصندوق، تصدر بأغلبية الأعضاء الحاضرة والمصوتة².

3- الأمانة العامة: تتكون الأمانة من موظفين دوليين، يتمتعون بالإستقلالية طبقا للقواعد الإتفاقية المنظمة للصندوقين الدوليين، ويرأس الأمانة مدير الصندوق ويعتبر أعلى موظف في الصندوق وهو الممثل القانوني له، ويجب عليه كما على الموظفين الدوليين والخبراء الذين يختارهم أن يكونوا في مركز مستقل تماما في مواجهة أي حكومة أو أي سلطة أجنبية عن الصندوق³. كما يجب عليهم الإمتناع عن أي عمل يتعارض ومركزهم كموظفين دوليين.

ويقع على عاتق المدير إختيار الموظفين للعمل معه في الأمانة العامة، تصريف الأعمال اليومية لإدارة الصندوق، وبوجه خاص الإشتراكات، وإعداد وتنظيم المستندات والمعلومات المطلوبة، أو اللازمة لأعمال الجمعية واللجنة التنفيذية، وهي إلتزامات تشابه تلك التي تقع على الموظفين الدولتين عموما.

وعليه فإن النمط التنظيمي للصندوق تتشابه والنمط التقليدي للكثير من المنظمات الدولية.

2.1.3.5.2. تمويل الصندوق الدولي للتعويض مقارنا (بصندوق كريستال)

بالنظر للطابع الخاص للأنشطة الإقتصادية المستعملة للنقل البحري، وبالنظر لتعدد المضرورين من حوادث التلوث وتنوع طبيعتهم، فإن كل من صندوق سنة 1971 وبروتوكول

1 - المواد : 21- 27 من إتفاقية الصندوق 1971، والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974- جريدة رسمية رقم 45 المؤرخ في 04 جانفي 1975.

2 - المادة 32 من إتفاقية الصندوق 1971.

3 - المواد 28-30 من إتفاقية 1971 وكذا المواد 29-31 من إتفاقية لندن 1996.

1992 وإتفاقية 1996، يمارسون أنشطة ذات طبيعة عبر وطنية، فقد خولت لهم صلاحيات تمكنهم من إقامة علاقات قانونية مباشرة، مع أشخاص القانون الداخلي للدول أعضاء المنظمة، أي دون تدخل الدول نفسها.

بحيث لا يشترط نظامها القانوني، أثناء عملية تحصيل المساهمات، لتكوين الرصيد المالي، وأثناء تسوية طلبات التعويض المرور عبر الدولة العضو التي تنتمي إليها الشركة ما قلة الشحنة المنقولة بحرا. فكيف يمكن للصندوق تدبير التمويل اللازم لقيامه بالمهام المناطة به؟

إن تمويل الصندوق الدولي للتعويض، وكذلك صندوق كريستال، يكلفه أو يضمه نظام الإشتراكات، هذا النظام مطبقا أيضا في غالبية المنظمات الدولية والإقليمية.

ولم يثر أي خلاف حول من يدفع الإشتراكات، بحيث أن هذه المسألة حسمت منذ إنعقاد مؤتمر 1969¹ حينما أبدت الصناعة البترولية موافقة سريعة، أكدتها خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر 1971 على تحمل عبء تغذية الصندوق ماديا عن طريق الإشتراكات.

ونص إتفاق كريستال² صراحة على أن الإشتراكات في صندوق كريستال واجبة السداد بواسطة الشركات البترولية الأطراف في الإتفاق، وتحدد هذه الإتفاقية سقف التعويض بـ 30 مليون دولار³.

1 - د. محمد الفقي، مرجع سابق = 366.

2 - وهي الإتفاقية التكميلية الخاصة بشركات البترول لسنة 1971، الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت، ويعتبر هذا الإتفاق إسهام من الشركات البترولية الكبرى للحل الإختياري والمؤقت لمشكلة التلوث البحري ولقد أطلقوا على هذه الإتفاقية تسمية (C.R.I.S.T.A.) ووقعت على هذه الإتفاقية (38) شركة بترولية في جانفي 1971، وهي لا تناقش المسؤولية وإنما كيفية تمويل وتعويض ضحايا التلوث، وكان الغرض من إنعقاد هذا الإتفاق (Cristal) وكذا (Tovalop) هو شعور الشركات البترولية بحجم المسؤولية والتخوف من الكوارث البحرية لذا لجأت إلى هذه الإتفاقيات في إنتظار دخول إتفاق بروكسل حيز النفاذ.

ورغم دخول هذه الأخيرة حيز النفاذ فإنه أبقى عليهما (Tovalop - Cristal) مكملتين للإتفاقية.

3 - Art 06: Convention Complémentaire relative à la responsabilité civile à la Pollution du fioul 1971.

ولقد أُجري تعديل على إتفاق (Cristal -¹Tovalop) سنة 1987 وتم رفع الحد الأعلى لتحديد المسؤولية.

وطبقا لإتفاقية 1971 وكذا إتفاق (كريستال) فإن الصناعة المستقبلية أو المستوردة للبترول في الدول المتعاقدة، دون المصدرة له، هي فقط التي تلتزم بأداء الإشتراكات².

إذن تتشكل المداخل 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، فكون النقل يتم عبر البحر هو شرط كافي بما في ذلك النقل بين ميناءين تابعين لدولة واحدة، ويقوم الأشخاص الملزمين بتسديد مساهمتهم مباشرة للصندوق الدولي المعني.

هذا ويجوز لكل دولة عضو في الصندوق، أن تصرح بأنها تتحمل بنفسها الإلتزامات المالية التي تقع على عاتق شخص ملزم بالمساهمة في تمويل الصندوق، وهو بند إستثنائي لقاعدة التسديد المباشر للمساهمات.

وتحتسب مبالغ المساهمات سنويا، على أساس حجم الشحنة التي يتم إستقبالها بالنسبة لكل دولة عضو، وكل دولة عضو ملزمة بتقديم تقرير سنوي عن كميات الشحنات المنقولة بحرا، والتي تفرغ في موانئها.

1 - هواتفاق طوعي قبل الشركات النفطية العالمية، بحيث أن عقب كارثة (توري كانيون) لسنة 1967 وأدراكا منها لخطورة وجسامة مشكل التلوث، ولتحسين صورتها أمام الرأي العام وضرورة تنظيم تأمين عن تكاليف التطهير المتخذة.

قامت عدد من شركات تجهيز ناقلات البترول كـ (British Petroleum, Mobil Texaco...) بعقد إتفاق يعرف بإسم إتفاق توفالوب "Tovalop"

" The tanker Owners voluntary, agreement concerning libility For oil Pollution"

2 - المادة 1/10 من إتفاقية الصندوق.

وكذلك البند 1/7 من إتفاق كريستال المعدل لسنة 1987 والذي ينص على أن "الإشتراكات في صندوق كريستال يتم حسابها على أساس إستقبالات الشركات البترولية الأطراف من الزيت الخام وزيت الوقود...".

ويتم احتساب الشحنات التي يتم التوصل بها على أساس الإحصائيات الجمركية وتصبح المساهمات مستحقة بمجرد التوصل بالشحنات المنقولة بحرا.

وعليه فإن صندوق (Fipol) 1971 وصندوق (S PD) 1996، يتخذان صفة المنظمة عبر وطنية لكونهما يقيمان علاقة مباشرة مع الخواص الملزمين بالمساهمة، ويخضعان للقوانين الوطنية في حالة اللجوء إلى المحاكم ودور الدولة العضو هو مساعدة المؤسسة الدولية على تحسين أدائها، إذ لا تلعب الدول الأعضاء دور الوسيط، وإنما تعد ضمانا لحسن سير الصندوقين. أما الإشتراكات في صندوق كريستال فإن قبل تعديله، تضمن نوعين من الإشتراكات، الطلبات الأولية والطلبات الدورية.

أما عند تعديله سنة 1987، فقد نص الإتفاق على إنشاء رأس مال أولي مقداره خمسة (05) ملايين دولار تحتفظ به الجمعية، بالإضافة إلى الفوائد ويجمع بواسطة إشتراكات أولية على شركات البترول الأطراف¹.

ونص كذلك على فرض طلبات سنوية يلتزم بها أطراف الإتفاق، في كل مرة يكون فيها الصندوق في مواجهة الإلتزامات المفروضة عليه بتعويض المضررين من التلوث عن الضرر الذي أصابهم نتيجة حادث².

وتحسب هذه الإشتراكات على حجم إستقبالات الشركات البترولية الأطراف من الزيت الخام وزيت الوقود في محطات الإستقبال³.

1 - Art 07/B convention complémentaire relative à la responsabilité, civile à la pollution du fioul 1971.

2 - Art 07/C convention complémentaire relative à la responsabilité, civile à la pollution du fioul 1971.

3 - د. محمد الفقي، مرجع سابق، ص 381.

ولضمان السداد الفعلي للمساهمات، فقد كان ضروريا، أن يواجهوا بالنص جزاء عدم دفع المساهمات أو التأخر، بتكليف مدير الصندوق بإتخاذ كافة الإجراءات، منها إقامة دعوى ضد الملمزم بالإشتراك¹.

كما يجوز لمدير الصندوق أن يطلب من الملمزمين بالإشتراك أن يقدموا ضمانا ماليا كافيا لتغطية المبالغ المستحقة عليهم².

ورغم ذلك يظل الصندوق الدولي للتعويض على الدوام ملزما بتعويض المضرورين من التلوث، وتحمل العبء المالي، لجزء من مسؤولية ملاك السفن، وفقا للشروط المنصوص عليها في المادتين (4 و5) من إتفاقية الصندوق 1971³.

2.3.5.2. النظام الإداري للصندوق بعد تعديله ببروتوكول سنة 1992

لقد طرأت بعض التعديلات البسيطة على البنية التنظيمية لصندوق 1992 وكذا كيفية تمويله.

1.2.3.5.2. البنية التنظيمية

نص بروتوكول 1992 على أن "الصندوق يشتمل على جمعية وسكرتارية تدار بواسطة مدير"⁴. يفهم من هذا النص أن الأجهزة المشكلة للبنية التنظيمية أو التنظيم الداخلي لصندوق 1992 مشابهة لصندوق 1971، بإستثناء جهاز واحد يشكل أحد أجهزة صندوق 1971 تم إلغاؤه من صندوق 1992، وهو جهاز اللجنة التنفيذية، والذي إعتبر عمل هذا الأخير، مشابه إلى حد كبير للجمعية، وهذا يؤدي إلى إزدواجية العمل، وبالتالي زيادة في نفقات يمكن تفاديها.

1 - المادة 3/13 من إتفاقية الصندوق لسنة 1971.

2 - المادة 1/13 من إتفاقية الصندوق لسنة 1971.

3 - د. محمد الفقي - مرجع سابق، ص 384.

4 - المادة 17 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992.

وأصبح التصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق وكافة الوظائف الأخرى التي كانت تقوم بها اللجنة التنفيذية لصندوق 1971 أصبحت في ظل صندوق 1992 من إختصاص الجمعية¹.

2.2.3.5.2. تمويل الصندوق

ظلت إشتراكات أومساهمات صندوق 1971، أداة التمويل الرئيسية والوحيدة لصندوق 1992، حيث لم يطرأ على هذه الإشتراكات تغيير من حيث الأشخاص الملزمين بأدائها. " تدفع فيما يتعلق بكل دولة متعاقدة بواسطة أي شخص تلقى في إحدى الدول المتعاقدة، أثناء السنة المعنية، كميات إجمالية تزيد عن 150.000 طن من الزيت محل الإشتراك المنقول بحراً...²."

في حين طرأ تغيير على أنواع الإشتراكات في صندوق 1992، حيث أصبحت في هذا الصندوق نوعاً واحداً، هي الإشتراكات السنوية، بعدما ألغى صندوق 1992 الإشتراكات الأولية³. أي أنه لم يفرض على الأشخاص الملزمين بالإشتراك داخل الدول التي أصبحت طرفاً في بروتوكول 1992، وبالتالي عضواً في صندوق التعويض المنشأ بواسطته، سداد أي إشتراكات أولية فيه. وهذا هو الإلغاء الذي تضمنه نص مشروع البروتوكول المقدم إلى اللجنة القانونية⁴. وعليه بقيت الإشتراكات السنوية هي مصدر التمويل الوحيد لصندوق 1992.

1 - المادة 2/18 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992

2 - المادة 12 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992.

3 - المادة 13 من بروتوكول الصندوق لسنة 1992.

4 - L'OMI, La conférence de 1984, Journal de la marine marchande n°3365, Jeudi 14 Juin 1984, p1988.

كما رأى البعض أن الإرتفاع الباهظ لقيمة الإشتراكات الأولية، يمثل مانعاً للتصديق على إتفاقية الصندوق، وأن إلغائها يحث الدول على التصديق على البروتوكول، وبالتالي الإسراع دخوله حيز النفاذ.

ويتشابه صندوق 1992 مع إتفاق كريستال 1987، من حيث الإشتراكات الأولية، بحيث أصبح إلغاء الإشتراكات على الشركات البترولية عند دخولها طرفا في الإتفاق، يعتبر أمرا طبيعيا، بحيث أصبحت الشركات البترولية المستقبلية لأكثر من 90 % من الحجم العالمي للبترول الخام وزيت الوقود طرفا في الإتفاق، بحيث أصبح صندوق كريستال يتغذى على الإشتراكات السنوية شأنه في ذلك شأن صندوق 1992.

أما بالنسبة لصندوق التعويض¹، المنصوص عليه في القانون الأمريكي الخاص بالتلوث بالزيت (OPA) لعام 1990 تعتمد في تمويله على أكثر من مصدر، ترجع هذه المصادر للصناعة البترولية الأمريكية.

بحيث تفرض ضريبة على كل برميل وهي (05 سنت لكل برميل) من الزيت الخام المستقبل في معامل التكرير، وأمن المنتجات البترولية المستوردة أو المخزونة.

وكذلك ما يتبقى من مبالغ التعويض الذي يدفعها الشخص المسؤول²، بالإضافة إلى المبالغ المستردة بواسطة الصندوق (Trust Fund)³.

كما تعتبر المبالغ التي فرض قانون التلوث (OPA) نقلها من الصناديق المنشأة طبقا للقوانين الأخرى المتعلقة بتلوث المياه.

3.2.3.5.2. إلزام الدول بتعويض الصندوق

طبقا لإتفاقية الصندوق لسنة 1971، فإن كل دولة متعاقدة تلتزم بأن تبلغ مدير الصندوق بمعلومات مكتوبة عن إسم وعنوان أي شخص، داخل الدولة المتعاقدة ملزم بالإشتراك في الصندوق.

1 - يطلق عليه : Fund Oil Spil Liability Trust

2 - OPA, Sec 1006- Op cit

3 - IDEM

وكذا بيانات عن كميات الزيوت محل الإشتراك في إستقبالها أثناء السنة الميلادية السابقة¹.

وهذه البيانات والمعلومات تفيد الصندوق عند قيامه بحساب الإشتراكات وزيادتها وقت اللزوم.

هذا وأضاف بروتوكول 1992 المعدل للإتفاقية، أنه في الحالة التي لا تفي فيها الدولة المتعاقدة بالتزامها، ألا وهو، تقديم لمدير الصندوق المعلومات المطلوبة في الوقت المحدد، ويترتب على ذلك خسارة مادية للصندوق، فلجمعية الصندوق، بعد أخذها لرأي المدير، أن تفرض على هذه الدولة تعويض تلك الخسارة².

ويتميز هذا الأسلوب المعتمد في تغذية مالية صندوق 1971 وبروتوكول 1992³، وكذا صندوق إتفاقية 1996 بميزة خاصة.

بحيث يتخذان صفة المنظمة عبر وطنية لكونهما يقيمان علاقة مباشرة مع الخواص الملزمين بالمساهمة، ويخضعان للقوانين الوطنية في حالة اللجوء إلى المحاكم.

أما دور الدولة، فهو دور مساعد لتغذية موارد الصندوق من المساهمات المالية التي يقدمها الخواص، أي أن تدخل الدولة العضو في عملية تحصيل المداخل، فهو يهدف بالأساس إلى مساعدة المؤسسة الدولية الوحيدة على مدار تاريخ القانون البحري الدولي، التي تنهض بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري.

كما تكمن هذه الأهمية في الدور الرئيسي الذي نشأ الصندوق من أجل القيام به وهي إدارة نظام التعويض الذي وضعته إتفاقية 1971 والبروتوكول المعدل لها 1992 وإتفاقية 1996، بهدف تحقيق الهدفين الأساسيان وهما تعويض المضرورين، والتخفيف عن ملاك السفن، هذا ما سنتطرق له في المبحث التالي.

1 - OPA sect 1001. Op cit

2 - المادة 2/15 من إتفاقية الصندوق (1971)

3 - المادة 16 من بروتوكول 1992.

4.5.2. أداء التعويضات بواسطة الصندوق

يعتبر الصندوق آلية جماعية لإصلاح الضرر وهو يقوم على فكرة الضمان وهو يشكل أداة إضافية لتعويض ضحايا التلوث البحري، أي أنه يعتبر الشق الثاني في البناء القانوني، الذي يهدف إلى تعويض عادل، ومن خلال تقديمه هذا التعويض، فإنه يدخل في علاقة مباشرة مع ضحايا التلوث، فهم ينظرون إلى هاته الآلية كجهة إستراتيجية أمام النقائص التي تعاني منها الآلية الفردية-لحقوقهم التي تضررت من جراء التلوث.

ويعتمد الصندوق الدولي للتعويض لأداء دوره طبقا لإتفاقية 1971، وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها وإتفاقية سنة 1996، على توفر شروط تدخله وكذا النطاق الذي يؤدي الصندوق من خلاله دوره، هذا ما سنتعرض له في المطلبين التاليين من هذا المبحث:

1.4.5.2. شروط تدخل الصندوق

نصت إتفاقية 1971 وكذلك بروتوكول سنة 1992 وإتفاقية 1996 على مجموعة من الشروط الواجب توافرها، قبل تدخل الصندوق لتعويض المضرورين من التلوث وكذا التخفيف عن مالِك السفينة.

1.1.4.5.2. شروط التدخل بخصوص مفهوم السفينة

لقد إشتطت إتفاقية 1971، لكي يتحمل الصندوق جزءا من الأعباء المالية لمسؤولية ملاك السفن وضامنيهم، أن يقع ضرر التلوث على إقليم إحدى الدول الأطراف في إتفاقية 1969 بما في ذلك بحرهما الإقليمي، بواسطة سفينة مسجلة في إحدى الدول الأطراف في إتفاقية 1971 وإتفاقية 1969 وترفع علم هذه الدولة¹.

1 - المادة 3 من إتفاقية 1971.

وعليه فإن إتفاقية 1971 تشترط لتدخل الصندوق - المنشأة بواسطتها - للتخفيف من أعباء مسؤولية مالك السفينة أن تحمل هذه السفينة جنسية إحدى الدول الأطراف فيها أو على الأقل ترفع علمها¹.

أما فيما يخص تدخل الصندوق في أداء التعويضات للمتضررين، فإنه لا ينظر إلى جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه هذه الأخيرة².

أما مفهوم السفينة بالنسبة لصندوق كريستال المعدل 1978 " أي سفينة تعبر البحار وأي وحدة بحرية من أي نوع كانت تصمم وتبنى لنقل الزيت سائبا كبضاعة وتنقله بالفعل على هذا النحو"³.

ووفق هذا النص فإن السفينة هي ناقلات البترول فقط دون أي سفن أخرى يمكنها نقل البترول، وكذلك ناقلات البترول التي تنقل بالفعل - لحظة الحادث - الزيت سائبا كبضاعة⁴. أي أن ناقلات البترول الفارغة، لا يغطيها تعريف السفينة في كريستال وعليه فإن أضرار التلوث بالزيت التي تحويه عنابر تشغيل ناقلات البترول الفارغة، والتي تخضع للتعويض بواسطة المجهز، فإن صندوق كريستال غير مسؤول عنه.

وعدم المسؤولية هنا يكمن في أن الشركات البترولية، أعضاء كريستال، وهم أصحاب الشأن في شحنات الزيت المنقولة بحرا على ناقلات البترول ترى مسؤوليتها محصورة في تعويض أضرار التلوث التي يمكن أن يتسبب فيها خطر نقل هذه الشحنات.

1 - وقد إستبعد ملاك السفن التابعين لدول غير طرف في إتفاقية 1971 من الإستفادة بنصوصها لعدم إشتراكها في الصندوق الدولي للتعويض الذي يقوم بالتخفيف عن ملاك السفن.

2 - يعتبر الكثير أن هذا الشرط، يعد دافعا للدول لكي تصبح طرفا في معاهدة 1971 وبالتالي طرفا في إتفاقية 1969.

3 - المادة 1/1 من إتفاق كريستال 1978.

4 - وهي نفس الشروط التي أنت بها إتفاقية 1969.

إن تعديل إتفاقية 1971 لبروتوكول 1992 يشمل شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض، بحيث جاءت التعريفات المتضمنة لشروط تدخل صندوق 1992، متناسقة مع الشروط الواردة في بروتوكول لسنة 1992 المعدل لإتفاقية 1969، بالإضافة إلى بروتوكول 1992 غطى كذلك ناقلات البترول، الفارغة، وكذلك بعض السفن المختلفة التي تنقل فعلا الزيت سائبا كبضاعة، أو الموجودة في عابرها.

أما بالنسبة للتعريف الخاص بضرر التلوث القابل للتعويض، نص على أن التعويضات المدفوعة بسبب إتلاف البيئة، تتحدد بتكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذ فعلا أو تستند لإعادة الوضع إلى ما كان عليه. في المقابل نجد أن إتفاق كريستال بعد تعديله سنة 1987 احتفظ بمفهوم الناقلات دون تعديل¹.

2.1.4.5.2. شروط التدخل بخصوص نوعية الزيوت

لقد ذكرت المادة 2/1 من إتفاقية 1971 عبارة الزيوت المعدنية الثقيلة فقط، هي المعنية بالتعويض، وبالتحديد الزيوت الثقيلة ذات الأصل المعدني وبالتالي إستبعدت من نطاق أحكامها، كافة الزيوت الأخرى ذات الأصل النباتي أو الحيواني، كزيت الحوت الذي يعتبر من الزيوت الثقيلة المغطاة بإتفاقية 1969.

وعليه فإنه إذا ما تسبب أي تسرب أو إلقاء هذه الزيوت، في وقوع أضرار تكون على إقليم إحدى الدول المتعاقدة في إتفاقية 1971، بإمكان المتضررين الحصول على الحد الأقصى لمبلغ التعويض، الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة طبقا لإتفاقية 1969، وهذا طبعا إذا لم يكن المالك في إحدى حالات إعفائه من المسؤولية المذكورة في هذه الدراسة².

1 - المادة 5/1 من إتفاق كريستال 1987.

2 - راجع ص 153 وما بعدها من هذه الدراسة.

ويعتبر البترول الخام وزيت الوقود من بين الزيوت المعدنية، الثقيلة للإشتراك في الصندوق، ويمثلان الغالبية العظمى من الزيوت الثقيلة المنقولة بحرا.

وبالتالي فإن مد نظام الإشتراكات لغيرهما من الزيوت المعدنية الثقيلة، له تأثير قليل على الإشتراكات المدفوعة بواسطة البترول الخام وزيت الوقود.

ولا فرق بين وظيفة الزيوت في السفينة، أي إذ كان الزيت منقولا عليها كبضاعة أو موجودا في عابرها تشغيلها، بشرط أن تكون السفينة لحظة الحادث، تحمل الزيت سائبا كبضاعة.

أما مفهوم الزيت في إتفاقية كريستال فإقتصر على الزيوت المعدنية الثقيلة فقط، كما فعلت إتفاقية 1971، وسواء كانت هذه الزيوت منقولة على السفينة كبضاعة أو في عابرها تشغيلها¹ ونفس التعريف أتى به إتفاق توفالوب². (2)

ووفقا لهذا التوافق في تعريف الزيوت في كل من إتفاق كريستال وتوفالوب، فلا يثور أي إشكال، إذا ما تدخل صندوق كريستال لتكملة إتفاق توفالوب، أما إذا كان تدخله لتكملة إتفاقية 1969، فإن المشكلة تطرح، إذا تعلق الأمر بضرر تلوث تسبب فيه زيت الحوت المغطى في تعريف إتفاقية 1969.

2.4.5.2. السبل المغولة لضحايا التلوث تجاه الصندوقين

بالإضافة إلى الشروط السابقة الذكر ولكي يتجاوز ضحايا التلوث الصعوبات القانونية وكذا العراقيل المادية، عند إستعمالهم لألية المسؤولية الفردية- في بعض الحالات أي إمكانية وجود عراقيل- بهدف التعويض عن الأضرار التي لحقتهم جراء التلوث، فإنهم يسلكون إما الطريقة الودية، أو الطرق القضائية تجاه الصندوقين.

1 - المادة 6/1 من إتفاق كريستال المعدل سنة 1978.

2 - المادة 6/1 من إتفاق توفالوب.

1.2.4.5.2. التسوية الودية

بهدف تقديم تعويض منصف لضحايا التلوث، فقد خولت كل من إتفاقية 1971 وبروتوكول 1992 المعدل لها وكذا إتفاقية 1996 للصندوقين الدوليين للتعويض، القيام بوظيفة مزدوجة، أوكلت لها:

أولاً: ضمان تعويض المضرورين من التلوث، في النطاق التي تكون فيه الحماية الناشئة عن إتفاقية 1969 غير كافية¹.

ثانياً: إعفاء مالك السفينة من الإلتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه إتفاقية 1969².

فمن الناحية الأولى، إذا إستحال على ضحايا التلوث الحصول على تعويض وفق آلية المسؤولية الفردية، وهذه الإستحالة تعتبر قانونية وذلك بالنظر إلى القواعد الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية، التي أجازت في عدد من الحالات، لمالك السفينة الإعفاء من المسؤولية لتعويض أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري لمواد نفطية، أو مواد ضارة أو خطيرة أخرى³. كما تكون هذه الحالة ناتجة عن إفسار مالك السفينة أي عجزه المالي عن تقديم التعويض المستحق لفائدة المتضررين من التلوث.

1 - المادة 1/2 من إتفاقية 1975.

2 - المادة 1/2 ب من إتفاقية 1971.

3 - المادة 2/3-3 من إتفاقية 1969.

وقد تضمنت المادة 2/3 هذه الأسباب عمل الحرب وما يشابهه أو ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي

- فعل الغير الذي يرتكبه أو يهمل ارتكابه عمدا بقصد إحداث ضرر

- إهمال أو عمل آخر ضار يصدر من حكومة أو أي سلطة مسؤولة عن صيانة الأنوار أو أي من المساعدات الملاحية الأخرى في ممارسة هذه الوظيفة ، أما الفقرة 3 من نفس المادة فقد نصت على فعل المضرور الذي يرتكبه أو يهمل ارتكابه وما يجب الإشارة إليه أن مفردة "المالك" لنص المادة 2/1 من إتفاقية 1971 يؤدي نفس المعنى الوارد في إتفاقية 1969.

في هذه الأحوال فإن لكل من الصندوقين الدوليين للتعويض يحلان محل مالك السفينة المسؤول لتقديم تعويض كامل عن الأضرار، وهذا ما يعرف بالدور الحلوي للصندوق¹ أما من الناحية الأخرى، وهي حالة تجاوز الأضرار حدود المسؤولية أو السقف المالي، الذي تحدده كل من إتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها، وإتفاقية 1996، وهي الحالة الأكثر أهمية من بين حالات تدخل صندوق²، وهي حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالمواد النفطية أو المواد الضارة، أو الخطرة الأخرى.

ففي هذه الحالة فإن الصندوقين الدوليين للتعويض يتدخلان لتحمل الجزء المتبقي من التعويض الذي يتجاوز السقف المحدد طبقاً لقواعد المسؤولية المدنية.

وفيها تقوم مسؤولية مالك السفينة، طالما لم يرتكب خطأ شخصياً عن ضرر التلوث وفقاً لإتفاقية 1969³، بحيث لا يعجز مالك السفينة عن الوفاء كاملاً، وكذا لا يحصل المضررون من التلوث على تعويض كامل عن الأضرار التي لحقت بهم، بسبب أن ضخامتها تفوق حدود التعويض المنصوص عليه في إتفاقية 1969.

في هذه الحالة يلتزم ويتدخل صندوق 1971⁴، فيما يفوق هذه الحدود لتعويض المضررين وذلك حتى الحد الأقصى⁵.

1 - د. الفقي، مرجع سابق ص 416.

2 - ولقد أثبتت تجربة الصندوق أن معظم الحوادث التي تقع تدخل ضمن هذه الحالة فعلى سبيل المثال إلى غاية سبتمبر 1992، ومن بين الحوادث التي تدخل فيها الصندوق فإن 58 دخلت ضمن هذه الحالة.

3 - المادة 1/5 من إتفاقية 1969

4 - المادة 1/4 من إتفاقية 1971.

5 - المادة 4/4 من إتفاقية 1971.

وهو دور تكميلي للصندوقين، حيث أن مالك السفينة، يبقى مسؤولاً وفقاً للقواعد الإتفاقية بشأن المسؤولية المدنية، أما مهمة الصندوقين فتتمثل في تحمل العبء المالي الذي تجاوز السقف الذي تحدده هذه القواعد¹.

وبتدخل الصندوقين الدوليين للتعويض لممارسة المهام الموكلة لهما، فإنهما يكونان في علاقة مباشرة مع المتضررين من التلوث البحري الناتج عن النقل البحري، دون الإهتمام بهوية الضحايا، إذا كانوا أشخاص طبيعية أو معنوية، وبالتالي وصف هذا النشاط للصندوقين في هذه الحالة خاصة منظمة عبر وطنية² بحيث توجه طلبات التعويض مباشرة إلى الصندوقين، وتجري المفاوضات بشأن مبالغ التعويض وتسديد المستحقات بصفة مباشرة كذلك، أي بدون أي وساطة. وقد أوضحت تجارب صندوق (Fipol)، أن أغلب الملفات التي عرضت عليه من طرف طالبي التعويض، تمت تسويتها بسرعة، بتحديد مبالغ التعويض عن الأضرار، في حين قد تنشئ بعض الطلبات نزاعاً، فيما يخص طلبات التعويض، أو تقدير الأضرار، عندما يعترض طالبوا التعويض على قرار أجهزة الصندوق، قد يؤدي هذا إلى عرض هذا النزاع على القضاء الوطني، وبالتالي اللجوء إلى التسوية القضائية، هذا ما سنتعرض له بالتفصيل في الفرع الموالي لهذا المطلب، أما بالنسبة لصندوق كريستال المعدل لسنة 1978، فهو يتدخل بصفة عامة لتعويض الأشخاص المضطربين من التلوث عند عجزهم، عن الحصول على تعويض كامل من مصادر أخرى وإتفاق كريستال ينطبق على ضرر التلوث، الذي يقع على الإقليم أو البحر الإقليمي لأية دولة³.

1 - المادة (5) من إتفاقية سنة 1969 بروكسل. والمادة (9) من إتفاقية لندن 1996.

2 - د. محمد البزاز - المرجع السابق، ص 402، وما بعدها.

3 - المادة 7/1 من إتف

ومن بين الإختلافات الجوهرية بين صندوق كريستال وصندوق 1971، أن الأول لا يحل محل المالك، لا يقوم بدور النائب عنه لتعويض المضرورين من التلوث، في الحالات التي يعفى فيها المالك من المسؤولية طبقاً لإتفاق توفالوب وإتفاقية 1969.

كما يختلف صندوق كريستال عن إتفاقية 1971، في كونه الحلقة الأخيرة للمضرورين من التلوث، بحيث لا يتدخل صندوق كريستال لتعويضهم إلا إذا أثبت، أنهم إستنفذوا جميع السبل الممكنة للحصول على التعويض.

أما صندوق 1971، فهو يتدخل لتعويض المضرورين من التلوث، عندما يعجز هؤلاء عن الحصول على تعويض كامل عن الضرر من مالك السفينة طبقاً لإتفاقية 1969. ويحق للصندوق الرجوع أو الحلول، محل المضرورين ضد أي أشخاص آخرين مسؤولين¹.

2.2.4.5.2. التسوية القضائية

يلتجأ إلى هذه التسوية، بعد الإخفاق في عدم حصول إتفاق مباشر بين الصندوقين الدوليين لتعويض المتضررين، فبإمكان هؤلاء - خلال أجل معين - اللجوء إلى رفع دعوى قضائية أمام المحاكم الوطنية².

إذا حدث ضرر التلوث بالمواد النفطية أو المواد الضارة والخطيرة الأخرى، وهدف اللجوء إلى التسوية القضائية، هو إجبار الصندوق على دفع تعويض على أضرار التلوث، كما تقضي بذلك القواعد الواردة في كل من إتفاقية 1971 وبروتوكول 1992 المعدل لها وإتفاقية سنة 1996.

1 - المادة 2/9 من إتفاقية بروكسل 1971

2 - المادتين 6 و7 من إتفاقية بروكسل 1971 والمادة 37 من إتفاقية لندن 1996.

وفي حالة التسوية القضائية لمسألة التعويض يكون الصندوقيين الدوليين في نفس وضعية مماثلة للأشخاص الخاضعين للقانون الداخلي، حيث يكون الفصل في النزاع المتعلق بالتعويض، عن التلوث من إختصاص محاكم الدول التي وقعت فيها الأضرار.

هذا وتطبيقا للقواعد الإتفاقية، فإن الشخصية القانونية للصندوقيين هي موضوع إعتراف من قبل محاكم الدول الأعضاء، أي أن تجعل كل دولة متعاقدة محاكمها مختصة، لكي تنتظر في الدعاوى المرفوعة ضد الصندوقيين الدوليين.

كما على الدول المتعاقدة إتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتمكين الصندوق من التقدم كطرف متدخل في هيئة قضائية ضد مالك السفينة، أو ضامنة ، ويكتسي صفة الحجية إزاء الصندوقيين الدوليين للتعويض كل حكم صادر عن المحكمة، أي لا يملك حق الإعتراض على الحكم¹.

وفي حالة عرض النزاعات المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث بالمواد النفطية أو بالمواد الضارة والخطرة، أمام الهيئات القضائية المختصة وهي محكمة مكان وقوع الضرر، فإنها هي التي تعود إليها سلطة البث في مبلغ التعويض، الذي سيسدده أحد الصندوقيين الدوليين.

وما يلاحظ في التسوية القضائية لمسائل التعويض عن أضرار التلوث البحري هو الإختلاف في تفسير القانون من دولة إلى دولة أخرى في الإجتهاادات القضائية الوطنية، المتعلقة بتقدير وتقويم أضرار التلوث، وكذا مسألة التقادم.

1- MORIN Michel- les rapports entré droit international public et droit internes
« l'exemple du Fipol » DMF n°569 Mars1997

بالإضافة إلى حالة تجاوز مبلغ التعويضات المطالب بها السقف الذي يسدده أحد الصندوقين، قد يثور نزاع حول وحدة الحساب المعتمدة لتحديد المبلغ الفعلي للتعويض¹، تعد من الاختلافات التي لا تساعد على إيجاد تسوية مقبولة بين الصندوقين المتضررين.

يظهر من تجربة إشتغال (Fipol) أن هناك تزايد لنسبة طالبي التعويض الذين لا يقتنعوا بالإقتراحات المقدمة من طرف الصندوق ذلك أن آمال المتضررين هو الحصول على تعويض أحسن، يجذبون رفع قضايا التعويض أمام محاكمهم الوطنية، هذا ما يخضع الصندوق لقانون المحكمة التي فصلت في النزاع².

وهذه الوضعية التي تجعل الصندوق خاضعا لقرارات محاكم الدول الأعضاء تؤدي إلى تعدد الإجهادات القضائية، بتعدد الدول الأعضاء في الصندوق، وبإتباع هذا السلوك، سيكون هناك حتما إختلاف في مواقف المحاكم الوطنية من دولة إلى أخرى في تفسير وتطبيق القواعد للاتفاقية الخاصة بالتعويض.

هذا بالإضافة إلى تفضيل - محاكم الدول الأعضاء - مصالح مواطني هذه الدول على مصالح الدولة العضو ذاتها مواجهة الصندوق الدولي للتعويض³.

وبالتالي فإن هذه الطريقة المتبعة ليست الأسلوب الأمثل لتسوية النزاعات بشأن التعويض. ويقترح الأستاذ (M. MORI) نقل مسألة البت النهائي في التعويض إلى هيئة أعلى، حيث نترك مسألة البت في التعويض إلى أجهزة الصندوق مضيفا أن تكون لقراراتها أثارا مباشرة داخل الدول الأعضاء.

1 - MORIN Michel Op-Cit, p 333

2 - IDEM, P 334.

3 - IDEM, P: 335

وقد وردت بعض القيود، قلصت من تدخلات الصندوقين الدوليين للتعويض عن أضرار التلوث في كل من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 والبروتوكول المعدل لها سنة 1992، وكذا في إتفاقية لندن لسنة 1996، وهي إما حالات يعفى فيها الصندوقين جزئياً أو كلياً، من تقديم تعويض للمتضررين¹، لوجود سقف محدد لمبالغ التعويض، أو احتمال قصور تدخلهما لبعض أنواع التلوث. إن إختيار المجتمع الدولي لهذه الآلية الجماعية، لتعويض ضحايا التلوث حقق فوائد عدة بحيث نجد أن هذه الآلية نجحت في معالجة العجز الناتج عن تطبيق آلية المسؤولية الفردية، كما يوحي أن الجمع بين الآليتين، قد كفل لضحايا التلوث خاصة بالمواد النفطية أوالمواد الضارة والخطرة تعويضاً أشمل.

3.2.4.5.2. خاصية طابع عبر وطني لصندوقي (1971- 1996)

وقد وفق المجتمع الدولي في إيجاد الحلول لقضايا التعويض، عن أضرار التلوث- الصادر من السفن- إلى إحداث هذين الصندوقين (1971- 1996) الدوليين للتعويض والذي يمكن النظر إليهما، كهيئتين دوليتين، تتميز بخصائص تضيف عليهما طابع المنظمات الدولية، كدور الدول في تأسيسهما، وصياغة نظامهما القانوني، وكذلك كيفية تسييرهما.

هذا من حيث الخصائص التقليدية، أما من حيث ما يتميزان به- الصندوقين- من الخصائص الحديثة للمنظمات الدولية، هي الوظائف المخولة لهما وكذا الخدمات التي يقدمانها، حيث أصبح يمارسان أنشطة ذات طابع عبر وطني.

هذه الخاصية تجعل عملية التعويض، إنشاء علاقة مباشرة بين الملوئين والمتضررين من التلوث، كما أن عملية الإشتغال هذه تتم من خلال الأنظمة القانونية الوطنية، ومن ثم فإن هذه الآلية تجمع بين قواعد القانون الدولي العام وكذا القانون الدولي الخاص.

1 - المادة 4 من إتفاقية بروكسل لسنة 1971 والمادة 14 من إتفاقية- لندن لسنة 1971.

كما تشكل هذه الآلية نموذجاً ناجحاً للتعاون، بين القانون الدولي والقانون الوطني¹ بحيث أكدت تجربة عمل صندوق (FIPO) في مجال التعويض عن أضرار التلوث النفطي، عن نجاحه من خلال الحل المؤسسي له، هذا ما دفع بالمجتمع الدولي إلى تحسين مستوى خدمات الصندوق من خلال التعديلات التي أدلى بها بروتوكول سنة 1992، وإتفاقية 1996 و 2001. ومن بين النقاط البارزة التي نصت عليها هذه الصكوك الدولية هو تحديد سقف أعلى للتعويض.

كما إتسع نطاق إستعمال الآلية الجماعية، لكي تشمل التعويض عن أضرار التلوث لمواد ضارة وخطيرة وهذا ما تبنته إتفاقية لندن لسنة 1996 وإتفاقية 2001. هذا التطور ساهم في إثراء نظرية المنظمات الدولية، من خلال توسيع نطاق وظائف المنظمات الدولية، والتي بموجبها دخلت - من خلال تقديم خدماتها - في علاقة مباشرة مع الخواص، وفي بعض الحالات من خلال الأنظمة القانونية الداخلية للدول. ما يصفه البعض أو يدرجه ضمن المرافق العمومية الدولية، والتي إنبثقت عقد إبرام إتفاقيات تنشئ هذه الهيئات المؤسسة التي تتميز بمواصفات المنظمات الدولية، هدفها إدارة المصلحة المشتركة للدول، وتقديم خدمات عامة.

3.4.5.2. تطبيقات عن واقع التلوث البحري

رغم صدور بعض الأحكام من المحاكم الدولية في منازعات تتعلق بالبيئة، إلا أن هذه الأحكام التي تعتبر سوابق قضائية نادرة، ومع ذلك تعتبر هذه السوابق النادرة مهمة لأنها أرسيت

1 - وهي تعتبر الطريقة المثلى من طرق توحيد القانون البحري التي تكمن في توحيد التشريعات الوطنية وذلك بعقد إتفاقيات دولية تتضمن قانوناً موحداً يحل محل التشريع الوطني. راجع د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007 ص 09.

بعض مبادئ القانون الدولية التي عالجتها بعض مشاكل تلوث البيئة البحرية، تعرضت محكمة العدل الدولية دولتين هما.

1.3.4.5.2. قضية مضيق كورفو عام 1949

تتلخص وقائع هذا النزاع في الدعوى التي أقامتها المملكة المتحدة البريطانية أمام محكمة العدل الدولية في 15 ماي 1946 ضد حكومة ألبانيا: في أنه أثناء عبور قافلة السفن الحربية البريطانية لمنطقة جنوب غربي سارندا (Saranda) في المر الملاحي الدولي بمضيق كورفو الواقع داخل المياه الإقليمية الألبانية، اصطدمت سفينتان من القافلة ببعض الألغام البحرية مما أسفر عن حدوث أضرار جسمية بهاتين السفينتين ومصرع أربعة ضابطا وبحارا بريطانيا وعندما أثارت الحكومة البريطانية الموضوع أمام مجلس الأمن أشار على الطرفين باللجوء إلى محكمة العدل الدولية وإنتهت المحكمة إلى مسؤولية ألبانيا وفقا للقانون الدولي عن واقعة التفجير وما ترتب عنها من أضرار، وإنتهت أيضا لعدم مخالفة السفن البريطانية قواعد القانون الدولي، مستندة في ذلك على المبدأ القانوني الذي يمنع الدول من استخدام إقليمها بصورة تخلق الضرر بحقوق الآخرين¹. يرى البعض² أن المحكمة أقامت المسؤولية الدولية على عاتق ألبانيا على أساس أنها إنتهكت إلتزام مسبق، ذلك أن ألبانيا عندما عملت، أو كان عليها أن تعلم بوجود حقل الألغام في مياهها الإقليمية أصبحت ملزمة بإعلام الدول الأخرى بوجوده وهي حين لم تفعل ذلك إنتهكت إلتزاما دوليا. وقضت محكمة العدل الدولية بما يلي:

"...من الواضح أنه لا يمكن إفتراض علم الحكومة الألبانية بوجود حقل الألغام لمجرد إكتشاف الحقل في المياه الإقليمية الألبانية..."

1 - د. عبد السلام منصور الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار النهضة العربية 2008 163 0 8 وما بعدها.

2 - أسكندري أحمد، مرجع سابق 375 0 8.

"...وصحيح أن الممارسة الدولية درجت على جواز مطالبة الدولة التي يقع في إقليمها فعل

يتناقض مع القانون الدولي، بأن تبرر موقفها من هذا العمل..."

"...وعلى العكس فإن السيطرة الإقليمية الخالصة التي تمارسها دولة مادون سواها، في نطاق

حدودها ذات تأثير لإثبات علم الدولة بهذه الأحداث..."

فقررت أن ألبانيا لم تتخذ ما كان ينبغي عليها أن تتخذه من خطوات ضرورية ومبكرة

لتحذير السفن المقترية من منطقة الخطر، خاصة وأن السفن البريطانية كانت قد أبلغت محطة

"سان جوان" التابعة لحراس السواحل الألبانية، وفي الساعة الواحد ظهر يوم حدوث الانفجار الذي

وقع بعد ذلك ساعتين بأنها وصلت إلى منطقة (ong cap)، فكان بإمكان السلطات الألبانية

الإستفادة من فترة الساعتين، بين الإبلاغ وبين وقوع الانفجار تحذير السفن البريطانية من وجود

هذه الألغام وبذلك إنتهت المحكمة إلى أن: "السلطات الألبانية لم تحاول أن تمنع الكارثة، وهذا

الإهمال الخطير يوقع المسؤولية الدولية على عاتق ألبانيا"¹.

2.3.4.5.2. دعوى إستراليا ونيوزلندا ضد فرنسا

تتلخص هذه القضية بأن أستراليا تقدمت بدعوى في 09 ماي 1973 إلى محكمة العدل

الدولية ضد فرنسا طالبة من المحكمة عدم مشروعية إستمرار التجارب الفرنسية للأسلحة الذرية في

المحيط الهادي الجنوبية لمخالفتها لقواعد القانون الدولي المعمول بها وإصدار الأمر للحكومة

الفرنسية بالكف من إجراء هذه التجارب².

1 -Affaire . « Detroit de Corfou » 09Avril1949 (R.C.I.J.1949).

2 -R.C.I.J : « Affaire des essais nucléaires,(Australie contre la France) .Ordonnance du 22 Juin1973 PP99 et Suite .

Annuaire de la C.I.J 1973- 1974, P124

ودفعت فرنسا بعدم إختصاص المحكمة بنظر الدعوى على أساس أن إعلان الحكومة الفرنسية الصادر في 20 ماي 1966 بقبولها الخضوع لقضاء محكمة العدل الدولية وفقا للمادة 2/32 من النظام الأساسي للمحكمة.

وأصدرت المحكمة أمرها بأغلبية الأصوات سنة 1973 بأن تكف الحكومة الفرنسية عن إجراء التجارب النووية التي تسبب في تساقط الغبار الذري على إقليم إستراليا، وذلك بصورة مؤقتة لحين صدور الحكم النهائي في الدعوى، وأخذت المحكمة بوجهة نظر الحكومة الأسترالية، إذ أن إنتشار الغبار الذري على إقليم أستراليا في المجال الجوي يعد إنتهاكا لسيادة أستراليا. وإستندت المحكمة أيضا إلى أن ما تسببه التجارب الذرية الفرنسية من إعاقة السفن والطائرات في البحر العالي وفي المجال الجوي الذي يعلوه، ومن تلويث للبحر العالي بالغبار الذري المشيع يشكل خرقا لقاعدة حرية أعالي البحار.

وتقدمت نيوزلندا بعريضة دعواها ضد فرنسا في 9 ماي 1973 لمحكمة العدل الدولية طالبة الحكم بإعتبار التجارب الذرية الفرنسية تشكل خرقا وإنتهاكا لحقوق نيوزلندا، وحكمت بذات الحكم الذي حكمت به القضية الأولى.

الحكومة الفرنسية دفعت بعدم الإختصاص، ولم تحضر جلسات المحكمة في شهر جويلية 1974 وفي شهر ديسمبر من نفس السنة، أصدرت المحكمة حكمها النهائي في قضيتي أستراليا ونيوزلندا ضد فرنسا ويقض الحكما بأن الدعويين أصبحتا غير ذات موضوع طالما وأن المحكمة لم تعد مطالبة بإصدار قرار بشأنهما، طالما أن فرنسا قد أعلنت في عدة تصريحات رسمية عن عزمها على إيقاف تجاربها في الجو، جنوب المحيط الهادي فور الإنتهاء من سلسلة تجارب

سنة 1974 وحيث أن فرنسا تتحمل مسؤولية تنفيذ هذه التعهدات فلم يعد هناك موضوع للدعوى يقتضي الإستمرار فيها إذا تحققت مطالب كل من أستراليا ونيوزلندا¹.

اللجوء إلى القضاء الدولي في مثل هذه القضايا متاحا من أجل الحصول على تعويض كاف أو ترضية فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البنية البحرية، فالمسؤولية هنا خاضعة لأحكام القانون الدولي كما تكون الدولة مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير إتخذتها في نطاق الإختصاصات المقررة لها المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة².

3.3.4.5.2. قضية مصنع (Mox) 2001

تتلخص وقائع هذه القضية أن المملكة المتحدة منحت ترخيصا لإنجاز مصنع Mox لمعالجة الوقود المستنفذ والذي يحتوي على خليط ثاني أكسيد البلوتونيوم وثاني أكسيد اليورانيوم وتحويله إلى وقود جديد يعرف بإسم الأكسيد المختلط مع إستعمال بواخر وآلات تعمل بالمواد النفطية بشكل كبير في مدينة (Sellafield) بـ (Grumbia) في الشمال الغربي لإنجلترا على بحر إيرلندا ونظرا لهذا الموقع إعتبرت جمهورية إيرلندا أن مثل هذا المصنع يشكل خطر تلوث بحري نتيجة رمي النفايات من طرف المصنع في البحر.

وبتاريخ 2001/10/25 قدمت حكومة إيرلندا طلبا إلى المحكمة الدولية لقانون البحار يقضي بتكوين محكمة تحكيم دولية، بموجب المادة 287 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

1 - Annuaire de la C.I.J 1973- 1974, P124

2 - د. السيد مصطفى أبو الخير، المبادئ العامة في القانون الدولي المعاصر، دار إيتراك القاهرة، 2006 06 91.

وقد منحت إيرلندا المملكة المتحدة 14 يوما من تاريخ إجراء التحكيم للقيام بالإجراءات التحفظية التي تراها مناسبة، وهي تعليق الرخصة الممنوحة لمصنع Mox¹.

بتاريخ 2001/11/09 بعد أن لم تتمثل المملكة المتحدة للإنذار، قامت إيرلندا برفع الأمر إلى المحكمة الدولية لقانون البحار من أجل فرض إجراءات تحفظية بموجب المادة 5/290 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في إنتظار تشكيل محكمة التحكيم، وقررت المحكمة العاجلة للحالة لا تستلزم فرض تدابير مؤقتة على النحو الذي طلبته إيرلندا في غضون المدة، القصيرة التي تسبق تكوين محكمة التحكيم، ومع ذلك رأت المحكمة بأن هناك واجب أساسي يجب العمل به لتجنب تلوث البيئة البحرية بموجب الجزء الثاني عشر من الإتفاقية وبناء على هذا الأساس فرضت المحكمة تدبيرا مؤقتا في إنتظار صدور قرار محكمة التحكيم ويقضي هذا التدبير إلى سرعة التعاون بين إيرلندا وبريطانيا في وضع تدابير من أجل سلامة البيئة البحرية، ووضع الاحتمالات الممكنة من وراء هذا التشغيل للمصنع.

كما أن المحكمة نظرت في ظرف الإستعجال فيما إذا كانت الإجراءات التحفظية ضرورية قبل تشكيل محكمة التحكيم.

وفي هذه القضية فإن المملكة المتحدة قدمت ضمانات بأنه لن يكون نقل إضافي عبر البحر. وقد قررت المحكمة أن الإجراء المطلوب من إيرلندا لا يتطلب الإستعجال في فرض إجراءات تحفظية للمدة القصيرة قبل تشكيل محكمة التحكيم.

ومع ذلك فقد إعتبرت المحكمة أنه لازم على الدولتين البقاء على إتصال بموجب الجزء الثاني عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وإلزام كل دولة بتقديم تقرير أولي جول مدى

1 -منتدى Starstimes أحكام إختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار.

إمتثال كل واحدة للتدابير المؤقتة المفروضة في شأن هذه القضية في 2001/12/17 إن الخطر الذي عالجته هذه القضية هوخطر لم يتحقق بعد وإنما هو محتمل الوقوع، وهذا الخطورة ما يحتويه المصنع من مواد خطرة رغم أنه لم يبدأ العمل فيه بعد، إلا أن مطالبة إيرلندا كانت موضوعية، وبعد القرار من أهم الضمانات المحددة للإلتزام الدولي بحماية البيئة ألا وهو التعاون الإقليمي الذي أشارت إليه معظم الإتفاقيات الدولية والإقليمية الخاصة بحماية البيئة البحرية فضلا عن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982¹.

4.3.4.5.2. قضية التسرب في خليج المكسيك 2010

تعود وقائع قضية التسرب في خليج المكسيك إلى تاريخ 22 أبريل 2010، بعد إنفجار أدى إلى غرق منصة بحرية لإستخراج النفط التابعة لشركة بريتشبيتروليوم (B.P) البريطانية في خليج المكسيك مما أندر بحلول أكبر كارثة لبيئة بحرية تمس الولايات المتحدة الأمريكية، حيث أكدت مصادر رسمية أن كميات النفط المتسربة ما بين 25 إلى 60 ألف برميل يوميا تتدفق من البئر الواقع على 1500 متر تحت سطح البحر، ويرجع سبب الإنفجار إلى تسرب غازي في منصة « Deep water Honizon » هذا التسرب دفع بالولايات المتحدة الأمريكية إلى العمل على غلق البئر، والتي لم توافق عليها شركة (BP) إلا بعد 15 ماي 2010، لقد أدى هذا الإجراء إلى خسائر كبيرة بالنسبة لشركة (BP) البريطانية، بحيث هلك 11 عامل بالشركة النفطية، وإحداث ضرر جسيم مس البيئة البحرية بحيث قدرت كمية النفط المنسوبة خلال مدة 25 يوما ما يقارب 4.9 مليون برميل من النفط الخام.

1 - د.سمية رشيد جابر الزبيدي، تسوية المنازعات الدولية بقانون البحار، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد 2005 ص 105.

بالإضافة إلى مبالغ التعويضات التي دفعت إلى المتضررين والتي قدرت بنحو 428 مليون دولار ومبالغ مالية مباشرة مقدرة بـ 9.5 مليار دولار خصصت لعملية ووقف التسرب.

كما أجبرت الولايات المتحدة الأمريكية الشركة إلى تخصيص 20 مليار دولار لصندوق تعويض المتضررين، مما دفع بها إلى بيع 10% من أصولها¹.

وإتخذت قضية تعويضات الشركة بعددين أساسيين الأول يتعلق بالآليات التي إستخدمت لحساب الخسائر عند تقسيم مكافأة التعويض أما البعد الثاني يتعلق بدفع التعويضات إلى بعض الشركات التي لم تخسر أي أموال كنتيجة لتسرب النفط:

وحصلت شركة النفط البريطانية (BP) على موافقة محكمة إستئناف إتحادية بإعادة النظر في شروط تسوية تعويضات تخص المتضررين من حادث التسرب النفطي في خليج المكسيك سنة 2010 وأعيد النظر مجددا في تلك المطالبات التي تعد مشروعة، ونوهت المحكمة إلى أنه إذا جرى تعويض للشركات التي لم تتضرر في الأساس، أو تتكبد خسائر من كارثة التسرب النفطي فإن ذلك يعني في النهاية أن التسوية التي جرى إبرامها غير صحيحة².

وكانت شركة النفط قد دفعت تعويضات ضخمة للمتضررين من الكارثة لكنها في المقابل رأت أن العديد حصل على تعويضات لم يكن يستحقها وتوقعت الشركة أن تبلغ قيمة التعويضات 7.8 مليار دولار، لكنها إشتكت في المقابل من إرتفاع الرقم النهائي بسبب وجود طلبات وهمية³.

1 - مقال منشور بشبكة أرقام. /orgam.com/Article/369198

جريدة (BP) - حكم قضائي بإعادة مراجعة شروط تسوية التسرب النفطي في خليج المكسيك من بريتش بترول يوم 2014/01/04 Aliqtisad.com. الإقتصاد

ومن خلال سرد هذه القضايا فإن نظام المسؤولية والتعويض في هذا المجال مسألة مثيرة للجدل بحيث تعتبر أوسع وأصعب المشاكل حتى إتفاقية قانون البحار لم تزيل أوت خفف من هذا الغموض¹.

خاتمة الفصل

توصلنا من خلال دراسة هذا الفصل، والمتعلق بآلية التحمل الجماعي للتعويض عن أضرار التلوث إلى أنها تقتضي التدخل المباشر للدولة المعنية، أو مجموع الدول الأطراف للتعويض عن الأضرار التي تترتب من خلال إنشاء مؤسسة دولية، ذات درجة عالية من التضامن الدولي، تمثلت في إنشاء صندوق (FIPO) وبين الوظيفة المزدوجة له وهي تقديم تعويض أكثر عدالة للمتضررين من التلوث، من جهة ومن جهة أخرى إسهام الشاحنين في التحمل المالي للتعويض على أضرار هذا التلوث، هذا فيما يخص عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي، أما فيما يخص التلوث البحري الناجم عن نقل المواد الكيماوية فأرسته كذلك إتفاقية 1996 التي إنتهت إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطرة.

وما يتميز بهما هذين الصندوقين، أنهما من منظور القانون الدولي مؤسستين دولتين أنشأتها الدول وتتميز هيكلتهما من نفس بنيات المنظمات الدولية.

ولقد لجأ المشرع الدولي إلى هذه الألية، بعدما تجاوزت قدر كبير الكوارث البحرية، قدرات مالك السفينة، في تعويض الأضرار، وهذه الألية أجازت كذلك للمالك تحديد مسؤوليته بمبالغ معينة ومن جهة أخرى كان لزاما كذلك على المشرع الدولي أن يكفل حماية المضرورين من التلوث

1 - د.سيد مصطفى أبوالخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار إيتراك للطباعة والنشر الطبعة الأولى 2012 ص 303.

يضمن لهم تعويض عادل، بإنشاء الصندوق للتعويض عن أضرار التلوث، لضمان مستقل عن المسؤولية.

إن عملية التعويض التي تتبناها هذه الألية الجماعية تخلق علاقة مباشرة مع الخواص، بحيث أن الإسهامات المالية تقدم مباشرة من طرف الصناعات الملوثة وهي الشركات البترولية أو الشركات الكيماوية.

كما أن المستفيدين من التعويضات هم ضحايا التلوث الذين يلجؤون إليها للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم جراء التلوث البحري.

كما أوضحت هذه الألية اللجوء إليها للتعويض بالطريقة الودية، عندما يحل الصندوق محل مالك السفينة المسؤول.

وفي حالة إخفاق أو عدم إتفاق مباشر بين المتضرر والصندوق بخصوص التعويض، بإمكان المتضرر اللجوء إلى التسوية القضائية بتمكينه (المتضرر) اللجوء إلى رفع دعوى قضائية أمام المحاكم الوطنية ويكون الصندوقين في نفس وظيفة الأشخاص الخاضعين للقانون الداخلي. ويكون الفصل في النزاع المتعلق بالتعويض عن التلوث البحري، الناتج عن المواد النفطية أوالمواد الضارة والخطرة من إختصاص محاكم الدول التي وقعت فيها الأضرار وهي حالات نادرة إذا ما قورنت بالقضايا التي لجأ إليها المتضررين بالطريقة الودية.

الخاتمة

من خلال دراستنا لبحث المسؤولية الدولية المترتبة عن التلوث البحري، إتضح أن موضوع المسؤولية إتخذ أبعادا جديدة مع التقدم العلمي والتقني الذي عرفته دول العالم. وقد بدأت هذه الدراسة بتعريف المسؤولية الدولية، والذي نعني بها "العواقب القانونية للأنشطة التي تلحق ضررا بالغير".

كما بينا أن المسؤولية الدولية مسألة جدية تتطلب معرفة الأعباء القانونية قبل حدوث الضرر، حتى يتمكن أشخاص القانون الدولي من وضع إلتزامات قانونية يكون من شأنها التقليل والوقاية وكذا المنع من حدوث الأضرار العابرة للحدود.

ومن منطلق دراستنا لأسس المسؤولية الدولية، إتضح أنها تستند إلى نظرية الفعل الدولي غير المشروع، ونظرية المخاطر، أو النظرية الموضوعية، ومبدأ تحريم إساءة إستعمال الحق، والذي يتجه الفقه الغالب، إلى أنه أحد صور الفعل الدولي غير المشروع، وكذا مبدأ حسن الجوار.

كما بررنا عدم الإشارة أو التعرض لنظرية الخطأ لإعتبارات سبق وأن ذكرت في البحث، كما بينت الدراسة أنه من غير الممكن الإعتماد على نظرية أو أساس بمفرده، لقيام المسؤولية الدولية للأضرار البيئية دون الأسس الأخرى المعتمدة في الفقه والقضاء الدوليين.

وقد توصلنا في نتيجة البحث عن قواعد المسؤولية الدولية في الباب الأول من هذه الدراسة إلى ندرة هذه القواعد في القانون الدولي المعاصر، وقد ظهر ذلك جليا في الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، خاصة الإتفاقيات التي وصفت بالجيل الأول والتي وصفت بفراغ قانوني تام لنظام المسؤولية، خاصة خلال عقد الخمسينيات .

إفتقار قواعد المسؤولية الدولية، في القانون الدولي المعاصر المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، خاصة أن الإتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الجانب من البيئة، خلت من أية قواعد تتعلق بالمسؤولية الدولية، المبنية على نظرية الفعل الدولي غير المشروع، واللجوء إلى النظرية الموضوعية التي لاقت رواجاً دولياً كبيراً، لتماشيتها وأبعاد التقدم العلمي والتقني الذي عرفته دول العالم، بالإضافة إلى مبدأ تحريم إساءة إستعمال الحق ومبدأ حسن الجوار.

وتعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تأكيداً لعلاقة التكامل بين هذه الإتفاقية، وبين ما سبقها من إتفاقيات دولية في مجال البيئة البحرية، فإن المبادئ العامة التي إنطوت عليها هذه الإتفاقية، لا تخل بأي حال بالإلتزامات الملقاة على عاتق الدول، بموجب الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية.

هذه الإتفاقية وصفت بالإتفاقية الإطارية، والتي تنص على إلتزام عام يقضي بأن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها (المواد من 192-237) التي واصلت عدد موادها إلى 320 مادة، والتي لا تختلف عن غيرها من الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية، وذلك من ناحية أنها لم تتضمن قواعد المسؤولية الدولية عن مخالفة أحكامها.

إن المادة الوحيدة المتعلقة بالمسؤولية والتعويض مخالفة أحكام الجزء الثاني عشر (12) وهو الجزء المخصص لحماية البيئة البحرية، فإن هذه المادة لم تأت بجديد، وإنما إفتترضت وجود بعض قواعد المسؤولية في القانون الدولي، بإمكان المتضررين الرجوع إليه لإقامة المسؤولية الدولية، علماً أن قواعد المسؤولية الدولية مازالت تثير جدلاً كبيراً في فقه القانون الدولي.

كما نصت الفقرة الثالثة من المادة 235 على "أن تتعاون الدول لتطوير القانون الدولي، المتعلق بالمسؤولية، والإلتزامات الناتجة عنها".

في حين كان على واضعي هذه الإتفاقية، أن يؤكدوا على دور المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي.

كما نعلم أن المعمول به في القانون الدولي، أنه يمنح محاكم الدولة التي وقع الضرر البيئي، تيسيرا للمضرورين، في حين أن المادة 235 الفقرة الثانية منها، تقضي بأن يكون القضاء الوطني للدولة التي يخضع لولايتها المشغل الخاص، المتسبب في الضرر، هو المختص بالفصل في هذه الدعاوى المتعلقة بالتعويض.

هذا ما يفسح المجال للجوء إلى قواعد المسؤولية المدنية في القانون الوطني، وغالبا ما تكون هناك صعوبات لهذا الأخير من الإلمام بظروف ومقدار الضرر البيئي.

- كذلك من بين الإستنتاجات التي وصلنا إليها، وفي الحقيقة هي الصعوبات التي صادفت هذه الدراسة، هي ندرة أحكام القضاء الدولي باستثناء قضية مصنع (Trail) بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، وكذا ممارسات الدول في مجال المنازعات البيئية العابرة للحدود.
- أما فيما يخص أثار المسؤولية الدولية، عن الأفعال غير المشروعة دوليا، فإيقاف الفعل غير المشروع في مرحلة أولى، الهدف منه عدم تفاقم الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، لأنها أضرار يستحيل إصلاحها وإعادةها إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر.

ثم المراحل التالية، يشرع في الصور الموائية وهي التعويض والترضية.

- أما بالنسبة لأثار المسؤولية عن الأخطار فإنها تكون ضمن الإلتزام بالوقاية من وقوع الضرر البيئي العابر للحدود، ومن منطلق هذا الإلتزام العام، تندرج عدة إلتزامات وقائية، وهي منع الضرر، وحفظه وكذلك إعلام الدول بالضرر البيئي العابر للحدود، الذي يحتمل أن تتأثر به هذه الدول، ومن ثم تتبع إجراءات أخرى، كواجب التعاون والتفاوض بين الدول لمنع حدوث الضرر.

- وفيما يخص عواقب الضرر العابر للحدود، فإن على الدول الممارسة لهذا النوع من النشاط أن تبادر إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه، وكذلك بأداء التعويض المقدر مسبقاً، في الإتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن.

- وعليه فالأمر يحال إلى القواعد العامة للمسؤولية الدولية، والتي تنظم إنتهاك الإلتزام الدولي، وفق نظرية الفعل الدولي غير المشروع ومن جهة أخرى، نلاحظ الجانب العملي، المتمثل في الممارسات الدولية التي تناولت أحكام وقواعد المسؤولية المدنية في عدد من الإتفاقيات الدولية.

من خلالها تم الإنتقال إلى مرحلة بناء قانوني شبه متكامل، بحيث تم إدخال تغييرات على القوانين الخاصة المنظمة للملاحة البحرية بصفة عامة ونظام المسؤولية بصفة خاصة، بحيث تم توحيدها وتدويلها بغرض تحديد الشخص المسؤول، وتمكين المتضررين من الحصول على تعويض.

ومن منطلق أن التلوث الناتج عن عملية الملاحة البحرية، والصناعة البترولية، وأنشطة بحرية أخرى، هتلولث عابر للحدود، ومن منطلق كذلك الأنظمة القانونية المختلفة للنطاقات الجغرافية البحرية، وكذا المركز القانوني للسفينة، أجبر المشرع الدولي على البحث عن حلول عملية من خلال إنشاء علاقة قواعد القانون الدولي العام، وقواعد القانون الخاص، هذا ما توصلنا إليه من خلال دراسة الممارسات الإتفاقية بين الدول في الباب الثاني من هذه الدراسة.

إن تبني المشرع الدولي الحل الإتفاقي من خلال إقرار إتفاقية بروكسل 1969 الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في شخص المالك وإتفاقية 1971 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992، وكذا إتفاقية الصندوق لسنة 1996 أرست نظاماً للمسؤولية الموضوعية، يتيح للحكومات

وللأشخاص الحصول على تعويض سريع، ونستطيع أن نقول مضمون، ولونسبيا عن أضرار التلوث البحري.

وفي حالة عدم كفاية التعويض، بسبب ضخامة الأضرار، فلقد تضمنت بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1971 في مادته الخامسة وكذا إتفاقية 1996 وإتفاقية 2001، نظاما جديدا يرفع من سقف التعويض من خلال الصناعة البترولية.

بالمقابل فإن تبني المشرع الدولي الحل الإتفاقي، فإنه لم يستطيع أن يضع نظاما قانونيا موحدا يحكم وينظم قواعد المسؤولية المدنية عن التلوث البحري.

حيث يرى البعض وعلى رأسهم الأستاذ (الفقي) أن خطأ هذه الإتفاقيات، أنها فرقت مثلا بين التلوث البحري الناتج عن الزيت الثقيل والزيت الخفيف، فوضعت أحكاما مختلفة باختلاف أنواع هذه الملوثات.

ما نتج عنه وجود أنظمة مختلفة للمسؤولية والتعويض، بحيث تخضع الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت الثقيل للإتفاقيات الدولية في حين تخضع الأضرار الناتجة عن الزيوت الخفيفة لقواعد القوانين الوطنية.

في حين نجد أن قانون التلوث الأمريكي شمل جميع أنواع الزيوت ووضع تنظيمات قانونيا، ألزم من خلاله مالك السفينة ومستأجرها ومجهزها ومستغلها، بدفع مبالغ التعويض عن أضرار التلوث، إذا ثبتت مسؤولياتهم.

كما نص على تعريف السفينة وشمل هذا التعريف ناقلات البترول المحملة والفارغة وسفن البضاعة الجافة، والسفن العادية ومراكب الأنهار والبحيرات.

من إيجابيات هذا الحل الدولي أن نظام المسؤولية المدنية كأساس للتعويض عن الأضرار البحرية، بالمفهوم التقليدي، تراجع إلى حد كبير، بحيث أن الأشخاص المساهمين في الصنودقين

الدوليين للتعويض أي المنشأ بإتفاقية 1971 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992 وكذا صندوق 1996، هم أشخاص لا علاقة لهم بالمسؤولية ورغم ذلك ملزمون بتعويض المتضررين، عندما يفوق التعويض حدود مسؤولية مالك السفينة، أو لحالات التي يكون فيها غير مسؤول كحالات الإعفاء مثلاً، وبالتالي نصل إلى نتيجة أن التعويض عن هذه الأضرار لم تجد الحل في فكرة المسؤولية، بل في فكرة الضمان، وبالتالي فإن مبدأ تحديد المسؤولية، والإعفاء منها اللذان يحكمان نظام المسؤولية، تراجعت أهميتها.

ومن ناحية أخرى فإن تداخل مشاكل التلوث، تفرض على المجتمع الدولي، تجاهل الفصل بين قواعد القانون الدولي العام، وقواعد القانون الخاص، لأن الأخطار البيئية متداخلة، ولا يمكن إبعاد الأفراد أحدهما عن الآخر.

فلا بد من تقليص الفجوة التي تعتبر أن القانون الدولي يهتم الدول والمنظمات الدولية إما القانون الخاص يهتم الخواص سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو اعتباريين.

وفي الأخير نقترح بعض الاقتراحات والمقترحات:

- إيجاد طريقة جدية لنشر الوعي البيئي والمعلومات البيئية حتى يدرك الجميع أن قضية البيئة هي قضية بقاء الإنسان بكونه وبالتالي يدرك الجميع مسؤوليته تجاه هذا الكوكب
- لابد للتشريعات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، أن تدخل بعض التعديلات التي تتلاءم والتشريعات الحديثة، وذلك بالسماح للجمعيات البيئية، والمنظمات الدولية بالمطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري.

- ان يلجأ المشرع الدولي إلى إبرام إتفاقية شاملة سد كل الثغرات التي توجد في هذا المجال من القانون الدولي، هذه الاتفاقية، تحذو حذو القانون الأمريكي الفدرالي لعام (OPA 1990) لان

هذا الأخير تلافي كل الثغرات والمشاكل القانونية المتعلقة بالحوادث البحرية في نظام الاتفاقيات الدولية.

- وعليه فيجب على هذه الاتفاقية المقترحة أن توسع من تعريف السفينة، ليشمل جميع السفن دون استثناء وكذلك عدم التمييز بين المواد الملوثة للبيئة البحرية .

- وضع تنظيم محكم للمسؤولية، يلزم فيها مالك السفينة أو مستأجرها أو مجهزها أو مستغلها، في حالة قيام مسؤولية احدهم (الموضوعية) بدفع التعويض عن أضرار التلوث.

- كذلك يجب على هذه الاتفاقية (المقترحة) أن توسع من تعريفها للتلوث البحري، بحيث لا يقتصر إلحاق الضرر بالأشخاص، وإنما أي تغيير يمس الوسط الطبيعي للبيئة البحرية وثرواتها الحيوانية والنباتية .

- أن تحذو هذه الاتفاقية حذو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، عندما استحدثت المحكمة الدولية لقاع البحر، فتستحدث محكمة دولية تختص بالنظر في المنازعات البيئية. وأن يكون حق التقاضي لجميع أشخاص المجتمع الدولي، ولا يستطيع أي احد أن يقول أن هذا الجزء من البيئة لي، كما ورد في مقدمة هذه الدراسة، ولا يقتصر لأصحاب المصلحة المباشرة، وإنما هو حق للجميع.

- ومن ناحية أخرى يجب على جميع الدول وضع إجراءات لتقييم الآثار البيئية، بوضع آلية لمراقبة الأنشطة الخطرة، التي من شأنها أن تلحق أضراراً بسيطة عابرة للحدود تمس ببيئة دولة أخرى بالإضافة إلى إجراءات التشاور في مرحلة مسبقة ودون تأخير.

- أن تدرج نظرية المخاطر، والتي تم الأخذ بها كأساس للمسؤولية الدولية، وكذا في مجال المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة، وذلك لما تحققه من عدالة من خلال حصول الشخص

المضرور بيئياً على التعويض بمجرد حصول الضرر بغض النظر إذا صدر من الشخص محدث الضرر خطأ أو لم يحدث وكذلك سواء كان الفعل مشروعاً أو غير ذلك.

- لا بد من تبني إلزامية التأمين عن طريق إنشاء صناديق تأمين دولية يمولها مشتغلي الأنشطة

الضارة والخطرة لتعويض المتضررين جراء تلوث البيئة البحرية، إذا لم يعرف مصدر التلوث، وكذا في حالة عجز المتسبب في الضرر البيئي عن دفع تعويض الضرر الذي سببه.

قائمة المراجع

- القرآن الكريم

أولاً: المراجع باللغة العربية

I- الكتب العامة

1. د. أمين مصطفى محمد، الحماية الإجرائية للبيئة، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية 2010.
2. د. أعمر يحياوي، قانون المسؤولية الدولية، دار هومة الجزائر 2009.
3. السيد مصطفى أبو الخير، المبادئ العامة في القانون الدولي المعاصر، دار إيتراك القاهرة 2006.
4. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقيد و الإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة 1980.
5. د. جلال وفاء محمد، النظرية العامة للمسؤولية الدولية، دار الجامعة الجديدة بدون سنة.
6. د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر و التوزيع 2009.
7. د. حازم حسن جمعة، أحكام القانون الدولي العام، الزقازيق 2000.
8. د. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية، وقت السلم، عالم الكتب، القاهرة 1976.

9. د. سعيد سالم جويلي، مبدأ التعسف في إستعمال الحق في القانون الدولي العام، دار الفكر العربي 1985.
10. د. سحر حافظ، الحماية القانونية لبيئة المياه العذبة، الدار العربية للنشر و التوزيع مصر الطبعة الأولى 1995.
11. د. سلامة أحمد عبد الكريم، قانون حماية البيئة، جامعة الملك سعود، النشر العلمي و المطابع الرياض 1997.
12. د. عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي المعاصر، دار نصر للطباعة و النشر 2006-2005.
13. أ.د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الإلتزام المصادر، دار النشر للجامعات المصرية 1952.
14. د. عبد المنعم فرج الصدة، حق الملكية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية القاهرة 1964.
15. د. عبد السلام منصور الشيوبي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، دار النهضة العربية 2008.
16. د. عبد الرزاق مقري، مشكلات التنمية و البيئة و العلاقات الدولية، دار الخلدونية الطبعة الأولى 2008.
17. د. علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية و الكيماوية في القانون الجزائري، دار الخلدونية، الطبعة الأولى 2008.
18. د. محمد حافظ غانم، الوجيز في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية 1973.

19. د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف الإسكندرية 1970.
20. د. محمد خيرى بنونة، القانون الدولي و إستخدام الطاقة النووية، مؤسسة دار الشعب، القاهرة 1971.
21. د. محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي، المصادر والأشخاص، الدار الجامعية 1992.
22. د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، دار المعارف 1993.
23. د. معوض عبد التواب و د. مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث، منشأة المعارف الإسكندرية 1986.
24. د. محمد نصر الرفاعي، الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر دار النهضة العربية القاهرة 1983.

II - الكتب المتخصصة

25. د. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، دار المعارف، بدون تاريخ.
26. د. إدريس الضحاك، المصلحة العربية و إتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي و نقل التكنولوجيا، المنظمة العربية للتربية والثقافة تونس 1989.
27. د. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة والتوزيع 2010.
28. د. أحمد محمود حسيني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 2007.

29. د. إرديس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف، الطبعة الأولى 1987.
30. د. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث و إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية 1998.
31. د. العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة 2010.
32. د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة الملاحة البحرية الصيد البحري، دار الفكر العربي 1985.
33. د. بدرية العوضي، النظام القانوني لمكافحة التسرب النفطي من حقل النورزو في الخليج العربي، جمعية حماية البيئة، الكويت 1983.
34. د. جابر إبراهيم الراوي المسؤولية المترتبة عن التلوث في ظل قانون البحار، المنظمة العربية للثقافة والعلوم تونس 1989.
35. د. جلال وفاء محمدين الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر 2001.
36. د. سيد مصطفى أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، إيتراك للطباعة و النشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2012.
37. د. صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، منشورات جامعة قان يونس، بنغازي بدون تاريخ.
38. د. صلاح الدين الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي، عمان 1982.
39. د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديدة للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة 1983.

40. د. صلاح هاشم المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، مكتبة سعيد رأفت القاهرة 1992.
41. د. عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار، والمشكلات البحرية العربية منشأة المعارف، الإسكندرية الطبعة الأولى 1999.
42. د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية 2006.
43. د. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مشكلة التلوث في الخليج العربية، دار المطبوعات الجامعية 2002.
44. د. عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية 1985.
45. د. عمار جميد الخالدي، تنازع القوانين في الإمتيازات البحرية منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2013.
46. د. غسان هشام الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار الطبعة الأولى، بدون دار نشر 1992.
47. د. محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب، بغداد 1990.
48. د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع 2010.

49. د. أحمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت دار المطبوعات الجامعية 2002.
50. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006.
51. د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007 .
52. د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف الإسكندرية 2006.
53. د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف الإسكندرية 1975.
54. د. نادر إبراهيم، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث بوقود السفن، دراسة قانونية تحليلية مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2005 .
55. د. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بدون سنة.
56. د. يونس محمد مصطفى، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام دار النهضة العربية القاهرة 1990.
57. د. هدى محمد راتب الحصري، المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النفطية كلية الحقوق، جامعة دمشق 2005.
58. د. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة والتوزيع عمان 2004 .

III- الرسائل الجامعية

59. د. إسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام

رسالة دكتوراه، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون 1995.

60. د. تونسلي بن عامر، أساس المسؤولية الدولية أثناء السلم في ضوء القانون الدولي

المعاصر 1989.

61. د. محمد عبد العزيز أو سخيلة، المسؤولية الدولية عن تنفيذ قرارات الأمم المتحدة

رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 1978.

62. د. محمد ماجد محمود أحمد، المسؤولية عن التصادم البحري في القانون الدولي

الخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة 1990.

63. د. محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة

عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة رسالة

دكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة.

64. د. رفعت عبد الحميد، المنطقة الاقتصادية الخالصة، رسالة دكتوراه، كلية

الحقوق 1982.

65. د. نبيل حلمي، الإمتداد القاري و القواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار، رسالة

دكتوراه، جامعة عين شمس 1977.

66. د. سمية رشيد جابر الزبيدي، تسوية المنازعات الدولية بقانون البحار، أطروحة

دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة بغداد 2007.

VI- المذكرات الجامعية:

67. سيدى أحمد بونعاج، الإلتزام الدولي بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من التلوث،

رسالة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 2004.

68. غداوية حورية، الأدوات القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية، رسالة ماجيستر، كلية

الحقوق، جامعة سعد دحلب البليدة 2001.

المقالات:

69. د. أشرف عرفات أبو حجارة، مبدأ الملوث يدفع، المجلة المصرية للقانون الدولي

2006 المجلد الثاني و الستون.

70. د. عبير فرحات علي، حماية البيئة في ظل العولمة مع التطبيق على مصر، مجلة

مصر المعاصرة أبريل 2007 العدد 487، السنة السابعة والستون.

71. د. محمد حسين هيجل، أهمية البحار والمحيطات وتأثيرها على البيئة والحياة مجلة

الوعي الإسلامي، قطر العدد 532-2010.

72. محمد إبراهيم محمود الشافعي، "السياسة البيئية على الوضع التنافسي للصادرات

الصناعية المصرية".

مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، كلية الحقوق جامعة عين شمس العدد الثاني السنة

السادسة والأربعون، سنة 2004.

ملتقيات ومؤتمرات:

73. رابحي عبد القادر "معالجة مياه الصابورة واقع الموانئ الجزائرية حقائق و أفاق" ورقة

مقدمة في ملتقى حول "دور الدولة في المحافظة على المحيط البحري بالمدرسة

البحرية تمنفوست 2010.

74. د. محمد بوسلطان "التلوث البحري بالبترول" ورقة مقدمة في يوم دراسي حول البيئة البحرية بجامعة أبو بكر بلقايد تلمسان سنة 2003.

المحاضرات:

75. د. نبيل أحمد حلمي و د. سعيد سالم جويلي، محاضرات في مبادئ القانون الدولي العام القاهرة 2005.

76. د. صلاح الدين عامر "القانون الدولي للبيئة، محاضرات لطلبة دبلوم القانون العام كلية الحقوق، جامعة القاهرة، السنة الجامعة 1981- 1982

مواقع الإنترنت:

77. جريدة الإقتصاد، خبر منشور تحت عنوان (BP) ترفض طلبات تعويض التسرب النفطي في خليج المكسيك 2011/01/05 www.Aliqtisad.com 2014/01/04

النصوص القانونية:

الإتفاقيات الدولية:

78. إتفاقيات جنيف المتعلقة بأعلي البحار 1958
79. إتفاقيات جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي و المنطقة المجاورة.
80. الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان الطاقة النووية باريس سنة 1960.
81. إتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية لسنة 1962.
82. إتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة 1963.
83. إتفاقية خطر تجارب الأسلحة النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت سطح الماء موسكو 1963.

84. الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي، بروكسل 1969.
85. الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي بروكسل (FIPOL) 1971.
86. إتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات والمواد الأخرى 1972.
87. الإتفاقيات الدولية المتعلقة بخطر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، لندن 1972
88. الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، لندن 1972.
89. الإتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية سنة 1976.
90. إتفاقية توفالوب (TOVALOP).
91. الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لسنة 1973/1978 ماربول (MARPOL) والبروتوكول المعدل لها في سنة 1978 وكافة الملاحق (05).
92. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة (بمونتني فوبي) بجمايكا سنة 1982.
93. الإتفاقية الدولية بشأن الإستعداد والمكافحة والتعاون في مجال التلوث بالبترول، لندن 1990.
94. بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.
95. إتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال الأطلسي باريس 1992.

96. إتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر الباصيق هلسنكي 1992.
97. الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والساحلية للبحر المتوسط برشلونة 1995.
98. إتفاقية لندن المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن نقل المواد الخطرة و الضارة 1996.
99. إتفاقية مستغلي السفن النووية 1996.
100. إتفاقية فيينا الخاصة بالتعويض التكميلي للأضرار النووية 1997.
101. إتفاقية استوكهولم المتعلقة بالملوثات العضوية المؤرخة في ماي 2001.
102. الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن، سنة 2001
103. بروتوكول سنة 2005 المعدل لإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البيئة البحرية، المحررة بلندن في 14 أكتوبر 2005.
104. بروتوكول سنة 2010 المعدل لإتفاقية لندن سنة 1996 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن نقل المواد الخطرة.

أ- وثائق الأمم المتحدة

105. ميثاق منظمة الأمم المتحدة .
106. برنامج الأمم المتحدة للبيئة - نيروبي 1985.
107. المشروع الكندي المتعلق بتحديد المسؤولية المؤرخ في جوان 1973
A/AL 138 SC III I 40 A Art XXII
108. المشروع الكيني المؤرخ في سنة 1973 A/AL 138 SC III 41 A Art X VIII
المشروع الأوروبي - دورة جنيف، المؤتمر الثالث لقانون البحار 24 C3/L-
A/CONF 62.

ب- وثائق المنظمات الدولية المتخصصة:

109. وثائق المنظمة البحرية الدولية، لندن 1988.
110. قرار رقم (20) MEPL 14 المؤرخ في 07 سبتمبر 1984.
111. التقرير السنوي للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1979.
112. التقرير السنوي للصندوق الدولي للتعويض (FIPOL) سنة 1988.

الإعلانات الدولية:

113. إعلان الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية استوكهولم 1972
D.S.U.N.E.P, NATROBI, 1985

النصوص القانونية :

114. الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974 المتضمن المصادقة على إتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي 1975، جريدة رسمية رقم 45 المؤرخ في 04 جانفي 1975.
115. الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-5 المؤرخ في 25 979 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري جريدة رسمية رقم 29-1977 و رقم 47/1998.
116. القانون المدني الجزائري رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، طبعة 2007-2008 منشورات بيرتي.
117. قانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 و المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية رقم 43 الصادرة بتاريخ 20/07/2003.

118. مرسوم رئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 و المتعلق بإنضمام الجزائر

إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 جريدة رسمية رقم 06 لصادرة في

24 جانفي 1996.

119. مرسوم رقم 81-03- المتضمن المصادقة على إتفاقية (ماربول 73/78) المتعلقة

بمنع التلوث من السفن، جريدة رسمية رقم 03 المؤرخة في 20 جانفي 1981.

120. مرسوم رئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أفريل 1998، و المتعلق بالمصادقة

على بروتوكول 1992 المعدل للإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث

النفطي لسنة 1969، جريدة رسمية رقم 25 .

121. مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 03 نوفمبر سنة 2010، جريدة رسمية رقم 69

مؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

Ouvrages:

122. Alexandre Kiss et Jeanpierre Beurrier "Droit International de l'environnement", 2eme edition, A Pedone Paris, 2000.

123. Alexandre charle Kiss « Droit international de l'environnement » pedone, paris.

124. Agoroberto, « le droit international, recueil des cours de droit international de la Haye » Paris, 1974.

125. Andrassy Juray, « les relations internationales de voisinage (R.C.A.D.I)1959/79.

126. BARROS J and Johnston DM, « the international law of pollution » the free press. New York, 1974.

127. Dupuy pierre-marie, « Droit international Public » Dalloz, paris 1998.
128. Dupuy- pierre marie, « la responsabilité internationale des états pour les dommages d'origine technologiques et industriels A pedone Paris.
129. EDGAR Edgar Gold Douglas M .johnston: The economic zone in the law of the sea survey, analysis and appraisal of Current tends, Kingstone RI 1973.
130. G HANDL, « International liability of states for marine pollution C.Y.I.C vol XX LI tome XXI 1983.
131. L. Condorelli, « la réparation des dommages catastrophiques causés par les activités spatiales ».
132. MORIN jaques Yvan, « La pollution des mers au regard du droit international 1975.
133. M. le Drian, « Etat de l'entrée eu vigueur des principales convention de l'OMI.
134. Oppenheim, « International law » vol I 8th edédited by lauterpoket H london 1955.
135. Politis N.S, « le problème des limitations de la souveraineté et la théorie de l'abus de droit dans les rapports internationaux R.C.A.D.I 1925% tome6.
136. Saad-eddine SEMMAR, « les délimitations internationales de la mer, et la question des fonds marins, Edition DAHLEB.
137. SmetsHeury, « le Principe pollueur payeur UN principe économique érigé en principe de droit de l'environnement » R.G.D.I .P 1993.
138. Sorensen Max, « Principe de droit international Public » RCD 1960.

139. Strong Maurice: Conference des NU sur l'environnement Stockholm juin 1972 Publication du centre de l'information et social de l'office europeen des N.U Geneve.
140. TreversTulio, « les tendances récentes du droit conventionnel de la responsabilité et le nouveau droit de la mer » I.N.A.F.D.I 1975.

Articles :

141. Alexandre charle Kiss, « la réparation pour atteinte a l'environnement »S.F.D.I colloque Mans pedone paris1991.
142. C.Douay, « L'indemnisation des dommages du a la pollution par les hydrocarbures » DMF 33 année n 392 A out 1981.
143. Graefrath. B. responsibility and damages causedes relationship between responsibility and damages R.C.D Tome 185, 1984/II.
144. HANDL G, « territorial souvereinty and the problem of transnational pollution »A.J.I vol 69 n°01 1975.
145. HANDL G, « International liability of states for marine Pollution” C.Y.I.C Vol XXI University of British Colombia Press 1983.
146. Morin Michel, « les rapports entre droit international public et droit interne l'exemple du FIPOl » DMF n°569 Mare 1997.
147. J De Arecherga; International lau in the past third of a century “R.C.D Tome 199 1978II.
148. Neil Hutton: the origin, developement and future of maritime liens and the action in rem, T.L.M?J Vol -286- 2003

Thésés :

149. Alexendre charle Kiss, « L'abus de droit en droit international public » thèse de Doctorat paris, 1952.

- 150. Dupuy-pierre, « la responsabilité des Etats pour les dommages causés par les activités technologiques et industrielles » thèse paris II 1974.
- 151. Louis- Pons, « la responsabilité Internationale de l'Etat à raison des dommages causés sur territoire aux étrangers » thèse, Paris 1930.

Les conventions et lois :

- 152. Convention complémentaire relative à la responsabilité civile dus à la pollution du Fioul 1971.
- 153. Protocole relatif à la prévention effectuée par les navires et les aéronefs.
- 154. (OPA) the oil pollution Act of 1990.
- 155. Directive 75/442, du 15 Juillet 1975 relative aux dechets, modifie par la Decision 96/350 du 24 mai 1996.

Les rapports:

- 156. AGO- roberto, 2nd report « State responsibility » 1970 DOC.A/ CAN 233, Y.I.L.C 1970 VOL II
- 157. Arangio Ruiz G: Preliminary report on state responsibility (UN. DOC.A/C N.4/ 416 and add.1)
- 158. Arangio Ruiz: G Second report ou “State responsibility” 1989 (UN. DOC A/CN. 4/425. 1989.
- 159. Ago and kelsen : “State responsibility” Y.I.L.C 1973. Vol II.
- 160. Quentin- boxter. R: 4Th report « state responsibility » 1983 DOC. A/CN. 4/73, YI.I.L VOL II, part One.
- 161. Ouentinboxter.R, « 3rd report, state responsibility » 1982, DOC, A/CN4/360 Y.I.L.E 1982.Vol II .part one .
- 162. GuarciaAmadou: A.C.D.I 1960/ II DOC ANC. 4/134.
- 163. U.N.E.P the state of the world Environement 1987 (Doc. Gc 1416) Nairobi 1987.

164. Assemblée nationale Française : Enregistré à la présidence de l'assemblée nationale le 05/08/2000.

Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du Transport maritime des produits dangereux et polluants
président: Mr Daniel Poul .

rapporteur: Mr Jean Yves le Drian.

REVUES JOURNAUX:

165. Comité juridique de l'OMI,

La révision des conventions 1969-1971

Journal de la marine marchande n° 3238 jeudi 18 Mars 1982

Journal de la marine marchande 1979.

166. comité juridique de l'OMI, la révision des conventions 1969,1971
journal de la marine marchande n°248 jeudi 18 Mars 1982.

167. L'OMI, la conférence de 1984
journal de la marine marchande n°3365 jeudi 1984.

168. Journal « le monde » 28-29 janvier 2000

169. Journal « le monde » 24 janvier 2001.

170. Journal le matin MEA Agence n°2393 janvier 2000 « la responsabilité d'élue dans la marée noire.

171. Guide SNTM (société nationale de transport maritime) Hyproc.

172. R.C.I.J 1949- (Affaire détroit corfou), 09 Avril 1949 .

173. R.C.I.J 1973 Affaire des essais nucléaires (Australie centre de France) Ordonnance du 22 Juin 1973.

Résumé

La responsabilité joue en général un rôle important et influe dans le domaine de la protection de la pollution de l'environnement, et plus particulièrement dans la sauvegarde de la pollution marine, car elle véhicule en soi l'idée de la sanction juridique au niveau national et international, par conséquent, il ne semble pas étrange que l'époque dans laquelle nous vivons aujourd'hui est l'ère de la responsabilité du fait de l'impact du progrès scientifique et technologique qui ont entraîné des changements dans la nature de la vie humaine, ce qui exige une intervention du législateur pour assurer la protection juridique.

Les dommages résultant de la pollution de l'environnement et du milieu marin sont un problème particulièrement complexe et délicat exacerbé par la consommation excessive et irrationnelle des ressources naturelles, il reste que la pollution marine est plus un problème à caractère régional et local qu'un problème international, c'est pour cette raison que les solutions juridiques mondiales doivent accompagner les solutions régionales et nationales en matière de zones marines, qui jouissent de caractéristiques spécifiques.

La communauté internationale, tous pays confondus riches et pauvres font actuellement face à la difficulté à désigner l'autorité compétente à légiférer les normes et les critères de pollution regardant des problèmes rencontrés à l'échelle internationale qui sont souvent décrits comme globaux et complexe par rapport à ce qui se trouve dans le cadre du droit national.

En raison du caractère spécifique du domaine d'étude, nous avons réalisé une étude juridique propre au champ de la responsabilité engendrée par les dommages de la pollution de l'environnement marin, qui fait l'objet

de l'attention plus que tout autre problème de pollution, des États, des organisations internationales, des écologistes, car la mer n'est pas seulement un moyen de transport mais un énorme dépôt de richesse et de ressources naturelles, en plus d'être la somme de toutes les formes de pollution connu de l'homme, de sorte que tous polluants environnementaux libérés dans l'air et le sol se retrouve dans les mers et les océans.

Nous avons divisé notre étude en deux parties principales précédées par une introduction consacrée à la définition du sujet et son objet ainsi qu'au cadre méthodologique. La première partie s'est penchée au contenu et aux sources de la responsabilité internationale des États, que nous avons réparties sur deux chapitres consécutives et à travers lesquels nous avons rappelé la jurisprudence contemporaine pour déterminer la base juridique de la responsabilité internationale des États, ainsi que les théories sur lesquelles on se base pour établir la responsabilité internationale et les caractéristiques de celle-ci en matière d'environnement marin et ses conséquences, comme nous avons démontré que les obligations des États dans le domaine de la protection du milieu marin sont limitées par des normes et des règles internationales.

La deuxième partie étudie un aspect fondamental de la recherche qui porte sur les pratiques conventionnelles internationales pour réparer le préjudice subi par l'environnement marin, divisée en deux chapitres traitant des deux mécanismes relatifs à l'indemnisation des dommages causés à l'environnement : Le premier le mécanisme de la responsabilité individuelle qui rencontre plusieurs difficultés matérielles et juridiques face aux victimes touchées, en plus de la façon d'évaluer les dommages, ainsi que les critères qui doivent être adoptés.

Puis nous avons expliqué dans le chapitre III que le droit international conventionnel a établi un mécanisme collectif pour indemniser les victimes de dommages de pollution marine, comme nous

avons précisé que le législateur international a cherché à élargir les risques de pollution de l'industrie agricole et les industries du pétrole en même temps indemniser les victimes.

Nous avons terminé notre étude par une conclusion comprenant les résultats auxquels nous sommes arrivés et nous avons proposé des recommandations pour consolider l'arsenal juridique existant pour contrer les conséquences de la pollution marine subis par les mers et les océans et leur protection en prononçant des sanctions juridiques issues la responsabilité créée. Nous citons les plus importantes:

- Nécessité pour le législateur international de conclure une convention globale pour combler toutes les lacunes qui existent dans le domaine du droit international, cet accord suit l'exemple de la loi fédérale des États-Unis pour l'année (OPA-1990) parce que ce dernier a résolu toutes les lacunes et les problèmes juridiques relatifs à la délimitation maritime dans le système des conventions internationales.

- Nécessité pour tous les pays d'élaborer des procédures d'évaluation pour déterminer les impacts environnementaux, par la mise en place d'un mécanisme de surveillance des activités dangereuses transfrontalières qui affecte l'environnement d'un autre Etat, en plus des procédures de consultation préalable.

- Nécessité d'adopter une assurance obligatoire en établissant des caisses d'assurance internationale financée par les exploiters d'activités nuisibles et dangereux pour compenser les victimes touchées par des pollutions de l'environnement marin, si la source de la pollution n'est pas connue, ainsi que dans le cas où celui qui a causé les préjudices est dans l'incapacité à réparer des dommages causés