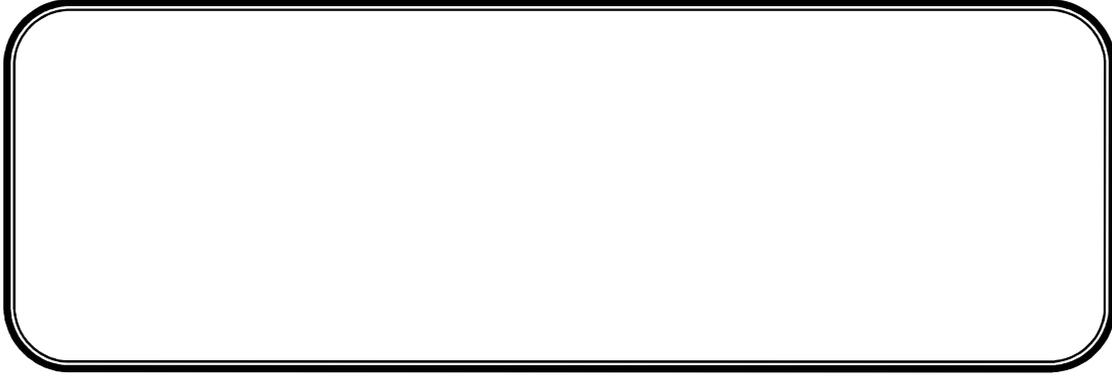




جامعة سولوو عمري – تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية



مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص
فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية

إشراف الأستاذ:
بوتوشنت عبر النور

إعداد الطالب:
تركي ليرية

لجنة المناقشة:

- و- تاجر محمد، أستاذ، جامعة سولوو عمري، تيزي وزو.....رئيساً
و- بوتوشنت عبر النور، أستاذ محاضر (أ)، جامعة سولوو عمري، تيزي وزو.....مشرفاً ومقرراً
و- حروم كمال، أستاذ، جامعة بومرواس، تيزي وزو.....ممتحناً

2017/04/24:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ

أُيُورِي النَّاسَ لِيُزَيِّقَهُمْ بَعْضُ الَّذِي عَمِلُوا

لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾

(سورة الروم، الآية 41)

يقال:

إني رأيت أنّه لا يكتب إنسان كتابا في يومه إلاّ وقال في غده، لو
كان هذا لكان أحسن، ولو زيد لكان يستحسن، ولو ترك لكان
أفضل، وهذا من عظيم العبر، وهو دليل استيلاء النقص على جملة
البشر.

العماد الأصفهاني

"مقدمة معجم الأدباء"

:

.

"

"

"

.

"

"

.

كهدية

كهدلية

قائمة المختصرات:

أولاً: باللغة العربية:

-ج.ج. رج. ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

- ص: صفحة

- ص ص: من صفحة إلى صفحة

ثانياً: باللغة الفرنسية:

-**FIPOL**:Fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

-**O.M.I**:Organisation maritime internationale

-**OIT**:Organisation internationale de travail.

-**OMC**:Organisation mondiale du commerce

-**OMCI**:Organisation maritime consultative intergouvernementale

-**OPCIT**: Référence précédemment citée-**N°**:Numéro

-**N°**:Numéro

-**P** : page.

-**PP** : de page à page.

-**Vol** : Volume.

ثالثاً: باللغة الإنجليزية :

-**CLC**: Civil liability Convention.

-**MARPOL**: Marine pollution.

-**WWF**: Wold wide fund for Nature.

مقدمة

تعد مشكلة البيئة⁽¹⁾ من المشكلات الحديثة نسبيًا في تاريخ المجتمعات البشرية، فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره المتقدم منه والمتخلف على حد سواء ويعود السبب الرئيسي في استنزاف الثروات الطبيعية للبيئة وتلويث جوها، أرضها ومائها إلى الإنسان. وإذا كان إضرار الإنسان بالبيئة قد أصبح وباء انتشر في الأرض والهواء والماء فإنّ الضرر الذي أصاب المحيطات والبحار هو أخطر هذه الأضرار جميعاً، بل يمكن اعتبارها المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الإنسان الآن⁽²⁾.

يرجع ذلك إلى أنّ البحار والمحيطات تحتل نسبة 71% من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية مما يجعل البعض يذهب إلى الدعوى بإطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض كما يرى البعض الآخر بأننا نعيش في كرة مائية، زيادة إلى أنّ الملوثات البيئية التي تنطلق في الهواء وعلى الأرض ينتهي بها الأمر إلى المحيطات، والتي ظلت منذ القدم المستودع العام لجميع النفايات التي خلفتها الحضارة الإنسانية لذلك يعدّ تلوث البحار والمحيطات إخلالاً بالتوازن البيولوجي والإيكولوجي للكرة الأرضية ويهدد البشرية في بقائها⁽³⁾.

وفي الواقع تعددت مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الانسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة في البر أو في قاع البحار أو في الجو أو من خلاله أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر، غير أنه يظلّ أبرز مصدر لتلويث البيئة البحرية والأكثر شيوعاً وانتشاراً هو استعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن، كما يؤكد ذلك فقيه قانون البيئة الأستاذ الكساندركيس A.ch.kiss.

1- يقصد بالبيئة (l'environnement) بمفهومها العام الوسط أو المكان الذي يعيش فيه الانسان، بما يضم من ظواهر طبيعية وبشرية يتأثر بها ويؤثر فيها، أو هي مجموعة من الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات الحية وتؤثر العمليات التي تقوم بها. لمزيد من التفاصيل راجع:

- صالح محمد محمود بدر الدين، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 17.

2- صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 01.

3- منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (01)، 2014، ص 07.

اعتادت السفن أثناء الملاحة البحرية أن تلجأ إلى الإلقاء بالمواد النفطية في البحر، ذلك من خلال عمليات إلقاء مياه الصابورة (الاتزان) وعمليات شحن وتفريغ النفط، بالإضافة إلى عمليات غسل الصهاريج، كما تلجأ إلى التخلص من المواد الصلبة والإشعاعية والمواد الأخرى من فضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرة والسلع الفاسدة في البحر، ما يسبب أضرار أكيدة بالبيئة البحرية⁽¹⁾.

يوجد إلى جانب التلوث العمدي ما يسمى بالتلوث العرضي الناتج عن الحوادث البحرية، حيث تتعرض السفن في غالب الأحيان إلى حوادث التصادم ببعضها البعض أو الجنوح نتيجة الاصطدام بالقاع والجزر أو السواحل أو حوادث الغرق نتيجة سوء الأحوال الجوية والأعاصير وغالبية هذه الحوادث تحدث نتيجة لأخطاء بشرية.

يحدث في كل الأحوال تسريب كميات كبيرة من المواد المضرة والخطيرة إلى البحر مثل المواد المشعة والكيماوية وفي معظم الأحوال المواد النفطية، ما يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية وهلاك الأحياء البحرية والمواد العضوية التي تقتات بها وما يصاحب ذلك كله من تهديد لصحة الأفراد وضرار بالاقتصاد القومي.

ولما كان التلوث الصادر عن السفن في أغلب حالاته يثير مشاكل دولية حيث لا يكون قاصراً في آثاره الضارة على الدولة مصدر التلوث، بل قد يمتد حتى ولو وقع في أعالي البحار ليصيب بالتلوث مياه دول أخرى، وبغية مواجهة هذا الخطر فقد تكاثفت الدول بحكم التزامها العام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها واختصاص كل منها بمكافحة التلوث⁽²⁾.

يرجع الاهتمام بظاهرة تلوث البحار إلى أوائل القرن العشرين، عندما ندى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة عقد مؤتمر دولي لمناقشة مشاكل التلوث في البحار، وقد انعقد

1- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 01.

2- نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014، ص 286.

المؤتمر فعلا بمدينة واشنطن في الفترة ما بين 8 إلى 16 جوان 1926 ولم تكمل أعماله بالنجاح⁽¹⁾.

لكن بالرغم من ذلك إلا أنه كانت لهذه الإتفاقية قيمة أدبية حيث تعتبر الركيزة الأساسية لكل الاتفاقيات التي عقدت فيما بعد ذلك، وليس هذا فقط بل إن ملاك السفن في العديد من الدول التزمت ببعض نصوصها اختيارا مثل ملاك السفن في بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وهولندا والسويد والنرويج ودول أخرى، خاصة فيما يتعلق باعتبار المنطقة التي تمتد إلى مسافة خمسين ميلا بحريا منطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على زيت البترول⁽²⁾.

جاءت الخطوة الثانية بناء على دعوة بريطانيا بعقد مؤتمر دولي في لندن لمناقشة مشاكل التلوث البحري، والذي أسفر إلى إبرام اتفاقية جماعية لمنع التلوث البترولي في البحار في 12 ماي 1954⁽³⁾، والتي تعدّ أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدية بمشكلة التلوث البحري.

كما انعقد أيضا مؤتمر جنيف الدولي عام 1958 والذي انتهى إلى عقد أربع اتفاقيات دولية تتضمن الأحكام المنظمة لحقوق وواجبات الدول في البحار، وقد تضمنت هذه الاتفاقيات بعض الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الزيوت ومخلفات السفن والمواد المشعة وخطوط أنابيب البترول.

1- منير الفتني، مرجع سابق، ص 07.

2- محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، الطبعة الأولى، الناشر دار الأمين، مصر، 2001، ص 10.

3- تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 12 ماي 1954 ودخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958 وقد عدلت في أعوام 1971، 1969، 1962، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن للوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج.ر.ج. عدد 66، الصادرة في 11 سبتمبر 1963.

ومن الجدير بالذكر أنّه في مارس من عام 1967 وقعت كارثة السفينة توري كانيون التي نبهت العالم إلى مدى خطورة وأبعاد مشكلة التلوث بالزيت.

ولقد أثمرت الجهود الدولية إلى عقد مؤتمر بروكسيل في الفترة من 10 إلى 20 نوفمبر 1969 وتم عقد اتفاق اختياري بين ملاك ومستأجري الناقلات البترولية بشأن المسؤولية عن التلوث بالزيت.

إلا أنّ غالبية الدول رأت أنّ اتفاقية لندن غير كافية نظرا لتزايد وتفاقم مشكلة التلوث البحري فانعقد مؤتمر استوكهولم⁽¹⁾ الذي دعت إليه الجمعية العامة للأمم المتحدة والذي نجح في إيقاظ الضمير العالمي نحو مشاكل البيئة وبالذات البيئة البحرية وقد انعكس ذلك بوضوح في إعلان استوكهولم الصادر في المؤتمر في 16 جوان 1972، فهذا الأخير وضع من جهة مبدءا عاما مؤداه التزام جميع الدول المتقدمة والمتخلفة على السواء بحماية البيئة واتخاذ كافة التدابير الممكنة لمنع تلوثها، ومن جهة أخرى يلزم الدول الموقعة على الإعلان باتخاذ الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحار بمواد قد تسبب أضرار تهدد صحة الإنسان أو المواد البيولوجية الطبيعية أو أي استخدامات أخرى مشروعة للبحار⁽²⁾.

عقد مؤتمر آخر هام في 1973 تحت مظلة المنظمة البحرية الاستشارية (إيمكو) في لندن انتهى إلى إبرام اتفاقية لندن لعام 1973 لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن⁽³⁾ وتعتبر هذه الاتفاقية أهم الاتفاقيات المبرمة في مجال التلوث الصادر عن السفن.

1 - انعقد المؤتمر بمدينة استوكهولم بالسويد من 05 إلى 16 جوان 1972 تحت شعار فقط أرض واحدة مستهدفا تحقيق رؤية ومبادئ مشتركة لإرشاد شعوب العالم إلى حفظ البيئة البشرية وتميئتها وكذلك بحث السبل لتشجيع الحكومات والمنظمات الدولية للقيام بما يجب لحماية البيئة وتحسينها. لمزيد من التفاصيل حول هذا المؤتمر راجع:

- معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث، (خطوط للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص ص 81-82.

2- إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 13.

3- اشتهرت باسم اتفاقية مار بول (MARPOL) دخلت حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983، انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 المتعلقة=

كما إحتلت حماية البحار الإقليمية من التلوث مكانا مميزا في مجالات التنظيم الدولي وبخاصة بين الدول الواقعة على صعيد بحري واحد كحماية بحر الشمال وحوض بحر البلطيق والبحر الأبيض المتوسط والبحر الكاريبي والبحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي...الخ.

غير أنّ الواقع الدولي يشير إلى أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها في جامايكا في عام 1982⁽¹⁾ هي من أكمل الاتفاقيات الدولية المبرمة على الصعيد العالمي لحماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث وتبيان اختصاصات الدولة في هذا الشأن، والتي يمكن عدّها بحق من قبيل المبادئ التوجيهية التي تسترشد بها أي دولة أو مجموعة من الدول عند وضعها لاتفاقيات مماثلة لحماية البيئة البحرية ضدّ التلوث أو سنّها للتشريعات الوطنية ذات الصلة بهذا الموضوع.

إنّ اختيار دراسة موضوع المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن يرجع إلى عدّة اعتبارات أساسية أهمها تزايد المخاطر التي تتعرض لها البيئة البحرية بسبب التقدم العلمي والصناعي الذي أصابها بأضرار خطيرة، الأمر الذي استوجب تدخل القانون الدولي من أجل ردع وكفالة حق الإنسان في العيش في بيئة صحية ونقية وتقريره واجب العمل على المحافظة عليها وتحسينها للأجيال الحاضرة والمستقبلية⁽²⁾.

كما يزيد من أهمية الدراسة كون الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من مختلف مصادر التلوث البحري لاسيما التلوث الصادر عن السفن يعد من أقدم

=بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج.ر.ج.ج. عدد 22 الصادرة بتاريخ 10 جوان 1988.

تجدد الإشارة أنّ نص الاتفاقية لم ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

1- اشتهرت باسم اتفاقية مونتي غوي، دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 19 نوفمبر 1999، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج.ر.ج.ج. عدد 06، الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1996.

تجدد الإشارة أنّ نص الاتفاقية لم ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

2- منير الفتني، مرجع سابق، ص 03.

وأهم مظاهر انشغال المجتمع الدولي بحماية البيئة، وبالنظر إلى ما ذهبت إليه الكثير من الدراسات التي تعتبر أنّ التلوث الصادر عن السفن "يظل على رأس قائمة الأخطار التي تهدد البيئة البحرية وبالتالي الأكثر إثارة للاهتمام" واعتبارا لكون هذا النوع من التلوث هو الذي يثير أكثر قضايا ذات الطبيعة الدولية ويكون مصدر نزاع بين الدول⁽¹⁾.

كما تكمن أسباب اختيار هذه الدراسة إلى كثافة حركة الملاحة التي تشهدها البحار والمحيطات في الآونة الأخيرة وما يترتب عنها من أخطار التلوث نتيجة احتمال وقوع حوادث بحرية، أو نتيجة لتنظيف صهاريج السفن لاسيما البترولية أو لرمي الزيوت أو مواد ضارة أخرى مباشرة إلى البحر، كما تظهر ذلك الوقائع وتؤكد الدراسات والتقارير العلمية. يكمن السبب الآخر لهذه الدراسة في كونها تعالج موضوعا يبدو حديثا ولا يزال بكرا، ومن ثم فإنّ الكثير من جوانبه تبدو غامضة ومجهولة.

لهذه الأسباب كان لابد من إظهار الفائدة من التطور الذي مس القانون الدولي في ميدان المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن ذلك من خلال التساؤل حول مدى تأثير كلا من النظامين القانونيين للوقاية وإصلاح الأضرار الماسة بالبيئة البحرية على واقع أخطار التلوث الصادر عن السفن؟

تقتضي الإجابة على هذه الإشكالية ضرورة دراسة النظام القانوني لوقاية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن (الفصل الأول)، ومن ثمّ التطرق إلى النظام القانوني لإصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث الذي تسببه السفن للبيئة البحرية (الفصل الثاني).

1_ محمد الجوّاز، مرجع سابق، ص 03.

الفصل الأول

النظام القانوني لوقاية البيئة البحرية من التلوث

الصادر عن السفن

يعتبر موضوع تلويث البيئة البحرية من السفن أحد الاهتمامات الحديثة لفقهاء القانون الدولي، وذلك لما تتميز به البيئة البحرية من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل⁽¹⁾ جعل لها أهمية خاصة تتفرد بها عن كافة عناصر البيئة الأخرى.

بناء على ذلك فإنّ بحث النظام القانوني لوقاية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن يعتمد بالدرجة الأولى على تحديد مدى سلطة الدولة على البحار وأقسامها المختلفة، كما تعتمد على تحديد مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن لمعرفة ما تسببه هذه الأخيرة من مخاطر للبيئة البحرية ومصالح المتعاملين فيها نتيجة لتسرب النفط من ناقلات النفط أو الوقود الزيتي من السفن الأخرى أو التلوث الإشعاعي، أو ما تحدثه الحوادث البحرية من كوارث التلوث بطريق عرضي يؤثر على الحياة البحرية (المبحث الأول) وبالنظر إلى أهمية البحار وبيئتها فقد ركزت الجهود الدولية على إيجاد القواعد القانونية التي ترمي إلى منع التلوث البحري من السفن وذلك من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية العالمية والإقليمية سواء تلك التي تعالج نوعاً معيناً من مصادر تلوث البيئة البحرية أو التي جاءت عامة لمنع ومكافحة التلوث بمختلف أنواعه ومصادره (المبحث الثاني).

1 - يقصد بالنظام البيئي تلك العلاقات المباشرة وغير المباشرة للكائنات الحية مع المحيط الذي تعيش فيه وقدرتها على استيعاب التأثيرات السلبية الطارئة، أو هو مساحة من الطبيعة وما تحويه من كائنات حية نباتية وحيوانية ومواد غير حية، وتكون هذه الكائنات في تفاعل مستمر مع بعضها البعض ومع الظروف البيئية. لمزيد من التفاصيل راجع: نورداين داحمار، قضايا البيئة في الصحافة المكتوبة (دراسة تحليلية لجريدتي وقت الجزائر والشعب)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص اتصال بيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر (03)، 2011، ص 47.

المبحث الأول

الإطار القانوني للبيئة البحرية

يقصد بالبيئة البحرية بوجه عام مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حديثاً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها وما تحويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا⁽¹⁾.

يقتضي الأمر لحسن إدارة البيئة البحرية تحديدها القانوني من أجل بيان نطاق سريان بعض القواعد القانونية والوطنية، حيث أنّ هذه القواعد المتعلقة بمكافحة التلوث البحري والحفاظ على الموارد الطبيعية تسري داخل نطاق إقليمي محدد من المساحة البحرية (المطلب الأول) ومن ثم التطرق إلى مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن سواء تلك المتعلقة بطبيعة المواد الملوثة أو التلوث عن طريق تدخل الإنسان بطريقة عمدية أو غير عمدية (المطلب الثاني).

1 - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 16.

المطلب الأول

تحديد نطاق البيئة البحرية

قسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، البيئة البحرية إلى أجزاء منها أجزاء خاضعة للإختصاص الإقليمي للدولة الساحلية وتمارس عليها هذه الأخيرة سيادة مطلقة (الفرع الأول) وأجزاء خاضعة للإختصاص الولائي للدولة الساحلية وهي تلك التي تتواجد خارج البحر الإقليمي ولا تمارس عليها الدولة الساحلية سوى حقوق سيادية (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى الأجزاء غير الخاضعة للإختصاص الإقليمي للدولة الساحلية والتي يحكمها مبدأ الحرية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

البيئة البحرية الخاضعة للإختصاص الإقليمي للدولة الساحلية

يقصد بها أجزاء البحر التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية كالمياه الداخلية التي تمارس عليها الدولة الساحلية سيادة تشبه إلى حدّ كبير سيادتها على إقليمها البري نظرا لموقعها القريب من اليابسة (أولا) بالإضافة إلى منطقة البحر الإقليمي التي تمارس عليها أيضا الدولة الساحلية سيادة مطلقة مع تمكين السفن الأجنبية من المرور والعبور الذي يمثل كقيد أصلي على سيادة الدولة في هذه المنطقة البحرية (ثانيا).

أولا - البيئة البحرية للمياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية المغلقة وشبه المغلقة مثل الخليج والمضايق والبحيرات والقنوات⁽¹⁾، والمياه الداخلية تحكمها القواعد ذاتها التي تحكم

1 - منير الفتني، مرجع سابق، ص 20.

الإقليم البري للدولة بمعنى أنّ الدولة تباشر عليها حقوقا انفرادية ومانعة لا تشاركها فيها سلطة أو هيئة أخرى ولا يرد على ذلك قيد أو استثناء⁽¹⁾.

يبقى هذا طبعا ضمن إطار وأحكام ومبادئ القانون الدولي، بمعنى أنّ الدولة هنا لها صلاحيات تشمل مظاهر تتمثل في الإشراف على هذه المياه وفرض سلطتها على السفن الداخلة أو المغادرة، وفرض احترام وتطبيق قوانينها.

يجب التمييز هنا بين السفن العامة والسفن الخاصة من حيث دخولها المياه الداخلية للدولة، حيث أنّه لا يجوز للدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية إلاّ في حالة الظروف الاستثنائية التي تتعلق بالنظام العام والأمن والصحة، أمّا بالنسبة للسفن العامة فإنّه لا يجوز دخولها إلى المياه الداخلية إلاّ بترخيص أو اتفاقية دولية ووفقا للقواعد الدبلوماسية، كما أنّها تخضع لقوانين دولة العلم، وتخضع للإجراءات التي تضعها الدولة الساحلية فهي مجبرة بمراعاة قوانين الملاحة والصحة العامة⁽²⁾.

ثانيا - البيئة البحرية للبحر الإقليمي

يقصد بالبحر الإقليمي مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وممتدة نحو البحر العام⁽³⁾، أو هو مساحة بحرية تقع بين إقليم الدولة والبحر العام، والمادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حددت عرض البحر الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية⁽⁴⁾.

1 - مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكملة له (دراسة فقهية قضائية)، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، القاهرة، 1991، ص 367.

2 - منير الفتني، مرجع سابق، ص 20.

3- محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999، ص 379.

4 - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 88.

بمقتضى حق السيادة للدولة الساحلية على مياهها الإقليمية فإنّ لها مباشرة كل السيادة على سطح المياه الإقليمية وعلى الهواء والفضاء (فضاء خارجي) الذي يعلوها وأيضا على مجرى البحر وما تحته، ويترتب على ذلك أنّ الدولة الشاطئية تمارس الاختصاصات الكاملة في مجالات الصيد والأمن والجمارك والتشريع والمساعدة والإنقاذ البحري... الخ⁽¹⁾. بما لا يؤدي إلى إعاقة حق المرور البريء فيه⁽²⁾.

تلتزم الدولة الساحلية بالمحافظة على البيئة البحرية في هذه المنطقة، إذ يمنع عليها القيام بأنشطة يمكن أن تؤدي إلى تلويثها والإخلال بتوازنها الإيكولوجي، كما عليها أن تقوم باتخاذ كافة التدابير المناسبة لحمايتها عن طريق نظم رصد ملوثات البيئة البحرية ووضع المستويات والمعايير القصوى للتلوث، وذلك عن طريق التعاون مع الدول الأخرى باعتبار أنّ البيئة غير مجزئة ومع المنظمات الدولية المختصة.

الفرع الثاني

البيئة البحرية الخاضعة للاختصاص الولائي للدولة الساحلية

يتعلق الأمر هنا بأجزاء البحر الأخرى التي تتمتع فيها الدولة الساحلية باختصاصات معينة كالمنطقة المتاخمة التي تلي مباشرة منطقة البحر الإقليمي في اتجاه أعالي البحار

1- عبد الله سعود، مفهوم السيادة البحرية (دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتشريعات الجزائرية ذات الصلة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2001، ص 61.

2- يقصد بحق المرور البريء حق الملاحة عبر البحر الإقليمي بالنسبة للسفن التابعة لجميع الدول بقصد اختراق ذلك البحر دون الوصول إلى المياه الداخلية، أو بقصد الوصول إلى المياه الداخلية أو بقصد الخروج من هذه المياه إلى أعالي البحار، ويتضمن المرور وقوف السفن الأجنبية أو رسوها بقدر ما يكون ذلك متصلا بالملاحة العادية، أو إذا كان ضروريا بسبب ظروف قاهرة أو محنة تعرضت لها السفن، ويكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها. لمزيد من التفاصيل راجع:

-عمامري عصاد، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص 42.

(أولا) والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (ثانيا) بالإضافة إلى الجرف القاري الذي يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة الساحلية (ثالثا).

أولا - البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة

يقصد بالبيئة البحرية للمنطقة المتاخمة أو المجاورة، ذلك الجزء البحري الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي باتجاه أعالي البحار لمسافة 12 ميلا بحريا أخرى غير البحر الإقليمي، وعليه ووفقا لقانون البحار الجديد فإنه لا يجوز أن تمتد مسافة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة له لأكثر من 24 ميلا بحريا⁽¹⁾.

يمكن القول أنّ مسافة المنطقة المتاخمة تزيد كلما حددت الدولة الساحلية اتساع بحرها الإقليمي بمسافة نقل عن 12 ميل بحري⁽²⁾، وسلطات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لا تتجاوز حدود حقوق الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالهجرة، ومعاقبة الإخلال بتلك النظم، إذ أنّ سلطات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة هي سلطات "وقائية" يجب ألا تختلط بما لهذه الدولة من سلطات على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو ما لها من سلطات على السفن في البحر العالي⁽³⁾.

1 - علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص 89.

2 - خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2013، ص 97.

3 - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 216.

تلتزم كل دولة بالحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة المتاخمة، وذلك عن طريق التعاون مع الدول الأخرى في اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية هذه المنطقة من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.

ثانيا - البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة

يعرف مشروع قانون حماية البيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي⁽¹⁾، وتعرف أيضا بأنها المنطقة الاقتصادية الحصرية التي تمتد إلى مسافة 200 ميلا ابتداء من خط الأساس الذي ينطلق منه البحر الإقليمي، وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة رغم معارضة الدول الصناعية المتقدمة لها فلقد تناولت المواد من (55) إلى (75) من الاتفاقية الأحكام الخاصة بها والتي جاءت ثمرة لمناقشات لكافة جوانبها خلال الدورات المتعاقبة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، وعرفت الاتفاقية المنطقة الاقتصادية الخالصة في المادة 55 منها بأنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له⁽²⁾.

تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى مسافة 200 ميل بحريا⁽³⁾ من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وتعد المنطقة الاقتصادية الخالصة مظهر من مظاهر التجديد الحديث لقانون البحار⁽⁴⁾.

1 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 367.

2 - محمد السعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 627.

3 - BOUSHABA AbdelaMadjid, L'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse pou le doctorat d'état en droit international public, faculté de droit, université Mentouri, Constantine, 2008, p. 02.

4 - محمد السعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، مرجع سابق، ص 628.

ولقد جاءت بمثابة نوع من التوفيق بين المبالغة في الإدعاءات بفرض السيادة الإقليمية على مساحات شاسعة من البحار وبين رغبة العديد من دول العالم الثالث في الاستفادة من الثروات البحرية الطبيعية في المياه البحرية المجاورة لتحقيق التنمية⁽¹⁾، وللدولة الساحلية حقوق وواجبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة منها:

1 - حقوق سيادية

تتمثل الحقوق السيادية في تلك الحقوق التي تمنح للدولة الساحلية بغرض استكشاف واستغلال الموارد وإدارتها، وكافة أوجه النشاط الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح⁽²⁾.

2 - حقوق ولائية

تتمتع الدولة الساحلية بحقوق ولائية في المنطقة الاقتصادية تتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية للمنشآت والتركيبات وإجراء البحث العلمي البحري⁽³⁾، بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية عن طريق اتخاذ كافة التدابير اللازمة للوقاية من مختلف مصادر التلوث التي قد تهدد سلامة هذه المنطقة، وذلك وفقا للأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية إضافة إلى الحقوق الأخرى التي تنص عليها بقية أحكام الاتفاقية.

الملاحظ أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحدد طبيعة حق الدولة على المنطقة الاقتصادية الخالصة بطريقة واضحة فهي مرة تستخدم مصطلح الحقوق السيادية الخالصة بالنسبة لاستغلال موارد المنطقة الاقتصادية الخالصة واستكشافها، ومرة

1 - علي سعيدان، مرجع سابق، ص 88.

2 - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 252.

3 - المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 38، 1983.

أخرى تستخدم كلمة الولاية بالنسبة لمسائل متعددة أهمها حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ومرة ثالثة تستعمل كلمة الحقوق الأخرى بالنسبة لبقية الأحكام التي تنص عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

ثالثاً: البيئة البحرية للجرف القاري

يُقصد بالجرف القاري (ويقال أيضاً الامتداد القاري) الطبقات الأرضية المغمورة بالمياه الممتدة من البحر الإقليمي حتى قاع البحر العام⁽¹⁾، ولقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه في حالة ما إذا وجدت الحافة الخارجية للهامش القاري على بعد أكثر من 200 ميلاً فإن الامتداد القاري يمكن أن يمتد إلى مسافة لا تزيد عن 200 ميلاً من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس البحر الإقليمي⁽²⁾.

تبلغ المياه التي تغطي الامتداد القاري للكرة الأرضية حوالي 7.5% من مياه البحار، ولكن مساحة الامتداد القاري العالمي تصل 13% من مساحة اليابسة.

كانت الولايات المتحدة الأمريكية من أول الدول التي أبدت اهتماماً بالجرف القاري وكان ذلك بإعلان الرئيس الأمريكي ترومان في 28 سبتمبر 1945 الذي أكد فيه الحقوق الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية، في استغلال موارد الامتداد القاري أمام شواطئها⁽³⁾، ولقد تأكد هذا الحق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث نصت المادة 01/76 منها على أنه «يشمل الجرف القاري لأية دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف

1 - محمد المجذوب، مرجع سابق، ص 387.

2 - أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص 259.

3 - منير الفتني، مرجع سابق، ص 23.

الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة»⁽¹⁾.

ترسم الدولة حدودها الخارجية بخطوط مستقيمة لا يزيد طولها عن 60 ميلا بحريا وربط بنقاط ثابتة تُعين بإحداثيات العرض والطول في حالة امتداد الجرف القاري إلى أكثر من 200 ميلا عن خط الأساس ، ولا يستفيد بهذا الامتداد الدولة التي يتجاوز الامتداد القاري لها 200 ميلا بحريا، أي يتجاوز مساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة، وعلى هذه الدول أن تقدم الأدلة والخرائط والمعلومات ذات الصلة بتجاوز امتدادها القاري مساحة 200 ميلا بحريا للأمين العام للأمم المتحدة الذي يتولى الإعلان عن الحدود الخارجية للامتداد القاري، وكل ذلك بحد أقصى 350 ميلا بحريا من الخط الأساسي أو 100 ميلا عن الخط الذي يربط عن الأعماق التي تصل إلى 2500 مترا⁽²⁾.

كما نصت الاتفاقية على الحقوق السيادية التي تمارسها الدولة الساحلية في منطقة الإفريز القاري لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية، بالقيود المعروفة قانونا، فإنّ عليها بالمقابل "التزام" برقابة الحالة الطبيعية للبيئة البحرية لتلك المنطقة، وتقويم أي تغيير فيها، والامتناع عن القيام بأي أنشطة يكون من شأنها تلويث تلك البيئة والسهر على صيانتها ومكافحة تلوثها⁽³⁾.

يمكن للدولة الساحلية بالتالي أن تقوم بحماية البيئة البحرية للجرف القاري وذلك بتجريم أي نشاط يؤدي إلى تلويثه.

1 - المادة 01/76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - منير الفتني، مرجع سابق، ص ص 23 - 24.

3 - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص 84.

الفرع الثالث

البيئة البحرية غير الخاضعة للإختصاص الإقليمي للدولة الساحلية

يقصد بها أجزاء البحر التي لاتخضع لسيادة أية دولة ساحلية وتتمتع فيها جميع دول العالم، ساحلية أو غير ساحلية بنفس الحقوق و الإلتزامات، وتشمل تلك الأجزاء كل من منطقة أعالي البحار (أولا) ومنطقة جديدة استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وهي ما تسمى بالمنطقة، والتي تطلق على مساحة بحرية خاضعة لمبدأ "التراث المشترك للإنسانية" (ثانيا).

أولا - البيئة البحرية لمنطقة أعالي البحار

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982 أعالي البحار في المادة 86 على أنها « جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ولا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية»⁽¹⁾.

تعني هذه المادة أنّ أعالي البحار لا تشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة التي وجدت لأول مرة في الاتفاقية الجديدة، كما لا تشمل البحر الإقليمي والمياه الداخلية والمياه الأرخيبيلية كما لا تشمل المنطقة. و لا يترتب على إدخال المنطقة الاقتصادية الخالصة ضمن الولاية الإقليمية للدولة الشاطئية انتقاص من حق جميع سفن الدول الشاطئية وغير الشاطئية، بالتمتع بالحريات التي تتمتع بها البحار العالمية وفقا للمادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي ذكرت في المادة 87 من الاتفاقية المذكورة.

يعرف القانون الدولي منذ عهد الفقيه جروسيوس بأنّ أعالي البحار مفتوحة لكل الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية وأنّ لتلك الدول بالتساوي ممارسة حريات عليها كحرية الملاحة

1-المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وإقامة الجزر الصناعية وحرية الصيد والبحث العلمي⁽¹⁾.

تخضع أعالي البحار من الناحية القانونية لمبدأ الحرية⁽²⁾، كما كرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982 حق الدول الساحلية المعترف به دولياً سواء استناداً إلى الأعراف أو الاتفاقيات الدولية في أن تتخذ وتطبق في ما وراء بحرها الإقليمي التدابير المناسبة لمنع الأضرار التي تتعرض لها فعلياً أو تلك التي تهددها من أجل حماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة بما فيها الصيد البحري من التلوث أو التهديد بالتلوث الناجم عن حادث بحري أو عن أعمال مرتبطة بهذا الحادث يمكن توقع نتائجها الضارة (المادة 1/221)⁽³⁾.

إذن فعلى جميع الدول ألا تقوم بأنشطة يمكن أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية لأعالي البحار وهذا يعتبر التزام عام يقع على عاتق جميع الدول مادام أنّ البيئة البحرية هي تراث مشترك للإنسانية جمعاء بالتالي يمكن القول أنّ حماية البيئة البحرية يمثل قيوداً على مبدأ حرية أعالي البحار وعدم احترام هذا القيد يمكن أن يشكل تهديداً على الإنسانية أو مأساة إن صح التعبير.

ثانياً - البيئة البحرية للمنطقة الدولية

تعتبر المنطقة الدولية حديثة العهد بالظهور إلى الساحة الدولية، مع المنطقة الاقتصادية الخالصة مقارنة بالمناطق البحرية الأخرى، كون أنّ المنطقتين نجمتا عن

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 85.

2 - LUCCHINI Larent et VOLCKEL Michel, Droit de la mer : La mer et son droit, les espace maritimes, Tome 1, Pedone, Paris, p .267.

3 - سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994، ص 97.

المؤتمر الدولي الثالث لقانون البحار، والحديث عن المنطقة الدولية المعروفة بمنطقة التراث المشترك للإنسانية يجرنا للحديث عن الثروات المعدنية الهائلة التي تم اكتشافها في قاع البحار والمحيطات⁽¹⁾.

وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لم تذكر صراحة حدود المنطقة إلا أنّ ذلك يستفاد مباشرة من نص المادة 1/1 التي تقرر أن «**المنطقة تعني قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية**»⁽²⁾.

معنى ذلك أنّ المنطقة تقع في البحار العالية، وهي تلك الأجزاء من البحار التي لا تقع داخل المياه الداخلية (أو المياه الأرخيبيلية للدولة الأرخيبيلية) أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة 86)⁽³⁾.

تتميز المنطقة الدولية بنظام قانوني خاص بها يتمثل في أمور عدّة من بينها استغلال مواردها المعدنية، تعتبر المنطقة تراثاً مشتركاً للإنسانية جمعاء، قصد استخدام المنطقة على الأغراض السلمية وحدها، البحث العلمي البحري ونقل التكنولوجيا، الربط بين استغلال المعاملة التفضيلية للدول النامية... الخ⁽⁴⁾.

تماشياً مع هدف الاتفاقية المتمثل في ضرورة حماية الوسط الطبيعي في الامتدادات البحرية، نصت الاتفاقية في المادة 145 منها على «**ضرورة قيام السلطة باتخاذ الإجراءات التي تكفل في المنطقة ما يلي:**

- 1 - عبد القادر ولد بوخيطن، المنازعات البحرية والقانون الدولي (من قانون القوة إلى قوة القانون)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص 67.
- 2 - المادة 1/1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- 3 - أحمد أبو الوفا محمد، مرجع سابق، ص ص 421 - 422.
- 4 - لمزيد من التفاصيل حول النظام القانوني الخاص بالمنطقة راجع: - أحمد أبو الوفا محمد، مرجع سابق، ص ص 423 - 442.

أ - منع تلوث الوسط البحري والإقلال منه والسيطرة عليه.

ب - حماية الثروات الطبيعية للمنطقة والمحافظة عليها ومنع أي إضرار بالثروات النباتية والحيوانية البحرية»⁽¹⁾.

ووفقا لهذه المادة فعلى السلطة وضع القواعد والأنظمة والإجراءات بشأن الأنشطة في المنطقة من أجل ضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ من هذه الأنشطة منها منع التلوث والتلويث وغيرها من الأخطار التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل ومنع الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية، وإعطاء الاهتمام الخاص لضرورة الحماية من كافة مظاهره الجارية في المنطقة، كالتقرب والكراهة والحضر وطرح الفضلات، وإقامة أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة، إضافة إلى حماية وصون الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية.⁽²⁾

لتمكين السلطة من أداء مهمتها في حماية البيئة البحرية في المنطقة، فقد جرى توزيع تلك المهام إلى جهازين وهما المجلس الذي يتكون من هيئتين متمثلتان في لجنة التخطيط الاقتصادي واللجنة القانونية الفنية وقد منحتا اختصاصات تتعلق بحماية البيئة البحرية فقد أنيط للجنة الفنية التي يجب أن تتوفر في أعضائها المؤهلات اللازمة لاستكشاف الموارد المعدنية واستغلالها وحماية البيئة البحرية بإعداد التقييمات عن الآثار البيئية للأنشطة الجارية في المنطقة وتقديم التوصيات إلى المجلس بشأن حماية البيئة البحرية .

1 - المادة 145 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- جابر ابراهيم الراوي، "تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 339-340.

كما أنيط للجنة التخطيط الاقتصادي اقتراح تدابير لتنفيذ المقررات المتصلة بالأنشطة في المنطقة، وحددت نطاق شمول القواعد والأنظمة والإجراءات، حيث أشارت إلى أن تلك القواعد والأنظمة لا تشمل فقط حماية البيئة البحرية من الآثار الضارة التي تخلفها عمليات الاستكشاف والاستثمار، بل تشمل عملية التنقية والمعالجة التي تحصل على ظهر السفن....الخ.

أما الجهاز الثاني فهو يتولى اعتماد القواعد والإجراءات والأنظمة والتعديلات بناء على توجيه المجلس إذن يتضح مما تقدم أن الاتفاقية قد أوكلت إلى السلطة الدولية لِقاع البحار والمحيطات وضع المعايير الدولية الخاصة بالسيطرة على التلوث الناتج من نشاطات الاستكشاف والاستثمار وحتى التلوث الناتج عن السفن في المنطقة الدولية.⁽¹⁾

يتضح من خلال استعراضنا للمناطق البحرية السالفة الذكر أنه وإن كانت سلطات الدولة الساحلية تتدرج في مداها وما تتضمنه من حقوق واختصاصات بحسب قرب المنطقة أو بعدها عن الساحل، فإنّ الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها يظل التزاما دوليا، يشمل كافة المناطق البحرية لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدولة الساحلية، و تلك التي تخرج عن الولاية الإقليمية لأي دولة.

يعني هذا أنّ الالتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية لكل المناطق بدءا من سطح البحر والمجال الجوي أعلاه وانتهاء إلى عمود الماء وقاع البحر خلف أعلى درجات الجزر وما يتبعه أو يقوم عليه من أحياء.⁽²⁾

1_ جابر ابراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 344.

2- أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 40.

المطلب الثاني

مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن

تباينت التعريفات المحددة لماهية السفينة القانونية وتحديد خصائصها وذلك سواء في الفقه أو القانون الدولي أو القوانين الداخلية، ونجد على سبيل المثال التعريف المقدم من قبل المشرع الجزائري الذي اعتبر السفينة بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة⁽¹⁾.

وبما أنّ السفينة⁽²⁾ تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية فإنّه يمكن أن تكون مصدر لتلوث البيئة البحرية الذي يقصد منه أي إفراغ بمواد ضارة في البحر من شأنها أن تهدد الحياة البحرية وتوازن البيئة البحرية ككل، كما تؤثر على الصحة البشرية

1 - المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج.ر. عدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم:

- بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جويلية سنة 1998، (ج.ر. عدد 47 مؤرخة في 27 جويلية 1998).

- بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت سنة 2010، (ج.ر. عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010).

2 - لاكتساب وصف السفينة لآبد من توافر شرطين أساسيين:

الشرط الأول: أن تكون السفينة مؤهلة للملاحة البحرية من الناحيتين الفنية والقانونية كأن تكون مجهزة بما يكفي من الإمكانيات والأدوات التي تمكنها من خوض غمار البحار وتجنب مخاطرها بغض النظر عن طريقة تسييرها سواء أكانت =تسيير بواسطة الأشرعة أم بواسطة القوة الذاتية، وسواء أكانت مخصصة لأغراض تجارية أم لأغراض عسكرية، ولهذا تخرج المراكب التي تستطيع الملاحة في البحار من هذا الوصف.

الشرط الثاني: أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولهذا يخرج من هذا الوصف المراكب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار حتى إذا جابت البحر من وقت إلى آخر بصورة غير اعتيادية. **راجع في ذلك كل من:**

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 66،

- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 25.

تباعا لذلك مما يقلل من الانتفاع بالمياه البحرية ومن صحة الاستخدام المشروع للبيئة البحرية⁽¹⁾.

يحدث التلوث البحري من السفن إما بحسب طبيعة المواد الملوثة سواء كانت نفطية أو غير نفطية (الفرع الأول) أو بحسب تدخل إرادة الإنسان بطريقة عمديه أو غير عمديه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التلوث من السفن بحسب طبيعة المواد الملوثة

يعدّ تحديد طبيعة المواد الملوثة الناجمة عن السفن⁽²⁾ من المسائل الهامة، إذ أنّ معظم المعاهدات والتشريعات تضع القواعد الخاصة لكل مادة ملوثة تبعا لطبيعة خطورتها سواء تعلق الأمر بالتلوث عن طريق المواد النفطية التي تعتبر من المصادر الأساسية لتلوث البيئة البحرية من السفن (أولا)، أو المواد غير النفطية التي تنحصر في المواد الصلبة والمواد ذات النشاط الإشعاعي التي تعتبر أخطر الملوثات جميعا، بالإضافة إلى المواد الضارة الأخرى التي لها تأثير على البيئة البحرية (ثانيا).

أولا - التلوث من السفن بالمواد النفطية

أصبحت ظاهرة تلوث البيئة البحرية من السفن بالمواد النفطية في الوقت الحالي من

1 - روان دياب، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (01)، 2015، ص 15.

2 - تتنوع السفن وتختلف حسب الغرض من إنشائها، وهدف استخدامها وقد عمد الفقه الدولي إلى التفرقة بين نوعين رئيسيين من السفن، السفن العامة التي تستخدمها السلطات العامة للدولة لأداء خدمات عامة ولغير أغراض التجارة، أي السفن التي تستعملها الدولة بوصفها سلطات عامة وتكون السفن العامة إما حربية أو غير حربية مخصصة لأداء خدمات غير تجارية، وتكون مملوكة للدولة أو السفن الخاصة والتي تستعمل في أغراض خاصة كالسياحة والنزهة والنقل والتجارة والتي يمتلكها الأفراد والشركات. لمزيد من التفاصيل حول أنواع السفن راجع كل من:

- روان دياب، مرجع سابق، ص 12 - 15.

- عبد الحفيظ بفتح، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة محمد بوقره، بومرداس، 2015، ص 37 - 40.

المشكلات الهامة والخطيرة، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية وعلى مصالح المتعاملين فيها، وتمثل نفايات النقل البحري للنفط الملوثة للبيئة البحرية ما يقارب 800.00 طن سنويا مما يعني مقدار ربع قاذورات العالم⁽¹⁾.
يمكن القول أنّ أهم العمليات النفطية البحرية التي تساهم بجزء كبير في إحداث التلوث البحري تتمثل فيما يلي:

1 - عمليات إلقاء مياه الصابورة (مياه الاتزان)

يقصد بمياه الاتزان⁽²⁾ (الصابورة) تلك التي تحملها عادة ناقلات النفط عبر موارحتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانئ الشحن⁽³⁾، وهذا عند قيام ناقلات البترول الفارغة أثناء رحلتها إلى ميناء الشحن بملء نحو 30% من حجم مستودعاتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها أثناء رحلتها، ولما كانت هذه الناقلات لا تطرح محتوياتها من الزيت، فيبقى في مستودعاتها قدر صغير من الزيت يختلط بالماء، وعند تفريغ الماء يخرج المختلط، وهذه العملية تعتبر إحدى الأسباب الرئيسية في تلويث البيئة البحرية بالزيت⁽⁴⁾.

2 - عمليات شحن وتفريغ النفط

يتم الشحن⁽⁵⁾ وتفريغ النفط بواسطة طوافات وذلك على بعد بضعة كيلومترات من

1 - جمال والي، "مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربتة دراسة في القانون الجزائري"، مجلة الحجة، العدد 01، كلية الحقوق، تلمسان، 2007، ص ص 113 - 114.

2 - يقصد بمياه الاتزان المياه التي تملأ بها صهاريج الناقلات وهي فارغة من النفط، لضمان توازن الناقلات أثناء رحلتها إلى موانئ الشحن. راجع في ذلك:

- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 48.

3 - أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 82.

4 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 25.

5 - تشحن السفن بالمنتجات البترولية سواء بالوقود للتشغيل الذي تستخدمه في إدارة آلاتها وماكيناتها بالإضافة إلى ذلك تستخدمه في إدارة آلاتها وماكيناتها أو كمنتجات منقولة كبضائع بين الدول المنتجة والمستهلكة له، ويشكل المسطح المائي

الموانئ، وهذه الطريقة يترتب عليها تسرب كميات من النفط الخام، والواقع أنه لا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من خطورة هذه العملية وأثارها الضارة على البيئة البحرية بالقياس إلى نسبة شحن وتفريغ المواد النفطية التي تحدث في العالم يوميا⁽¹⁾.

3- عمليات غسل صهاريج الناقلات

اضطرت العديد من الناقلات إلى استخراج الغاز من صهاريج حاملات النفط بصورة غير مشروعة ليلا ويرجع السبب في ذلك إلى أنّ عملية تنظيف الناقلات تحتاج إلى الكثير من الوقت والجهد الأمر الذي يؤدي إلى تلويث البحار والشواطئ⁽²⁾، ومثل هذه العمليات لا يمكن إغفال خطورتها نظرا للعدد الضخم من الناقلات التي تقوم بهذه العمليات باستمرار⁽³⁾. يمكن القول أنّ تلوث البيئة البحرية بالزيت أو النفط نتيجة طبيعية لاعتماد العالم على البترول لإشباع حاجاته المتعلقة باستخدامات الطاقة، إذ أنّ هناك كميات هائلة من البترول التي تتسرب إلى البحار سنويا أثناء عمليات نقل البترول من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة⁽⁴⁾، وأيضا ما يتسرب منه بسبب عمليات التقطير، وأنايبب البترول ومعامل التكرير، وغيرها من الأنشطة الأخرى⁽⁵⁾.

الذي تتحرك فيه السفن 70% من حجم الكرة الأرضية، وهو مسطح شاسع الكبر بالنسبة لعدد وحجم السفن التي تتحرك فيه. لمزيد من التفاصيل راجع:

- نادر محمد مرتضى درويش، التلوث البحري بزيوت البترول وطرق مكافحته، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري، التكامل من أجل مستقبل أفضل، 07 أكتوبر 2010، ص 02.

1 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 25.

2 - مصطفى عبد التواب، معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 408.

3 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 25.

4- أنظر في ذلك الملحق السابع المتضمن صورة توضح مأل المحروقات المتسربة إلى البحر.

5 - جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 04.

يحتوي زيت النفط على العديد من المواد العضوية السامة للكائنات الحية، ومن أخطر تلك المركبات مركب البنزوبيرين⁽¹⁾، والنفط عند تسربه من السفن يطفو على سطح الماء مكونا طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء الجوي وتمنع ذوبان الأكسجين في مياه البحر مما يؤثر على التوازن الغازي وهلاك الأسماك والعديد من الكائنات البحرية⁽²⁾، كما تؤثر أيضا على المناخ في حالة ما لم يتم إزالة هذه البقع في الوقت المناسب.

ثانيا - التلوث من السفن بالمواد غير النفطية

يمكن أن يحدث التلوث من السفن بمواد أخرى غير النفطية كالمواد الصلبة أو المواد السائلة بالإضافة إلى المواد الإشعاعية والتي سنوضحها فيما يلي:

1 - التلوث بالمواد الصلبة

غالبا ما يتم التلوث البحري في هذه الصورة من خلال إلقاء هذه المواد في المياه البحرية، وتتعدد المواد الصلبة المسببة للتلوث ومنها النحاس، الحديد، الكربون، وخلافه، ويحدث التلوث من هذه المواد بإلقاء المخلفات الصناعية ويطلق على هذه المصادر بالمصادر الصناعية ونظرا لخطورة هذا المصدر فقد تم إبرام الاتفاقيات الدولية التي تتضمن حظر إلقاء النفايات في البحر⁽³⁾.

وجد من بين هذه الاتفاقيات اتفاقية لندن لعام 1972 الخاصة بمنع إلقاء النفايات في البحر، وقد تضمنت هذه الاتفاقية المقصود بالإغراق على أنه تصريف متعمد أو غير متعمد

1 - البنزوبيرين هو من الهيدروكربونات المسببة للسرطان ويؤدي إلى موت الكائنات الحية المائية. انظر في ذلك: - عباس إبراهيم الدشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة الشرق الوسط، الأردن، 2010، ص 21.
2- أنظر في ذلك الملحق السادس المتضمن صورة توضيح الأضرار التي لحقت بالأحياء البحرية من جراء التلوث الصادر عن السفن.
3 - صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي الحماية والتعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 448.

للفضلات أو المواد الأخرى من السفن والطائرات أو الأرصفة وغير ذلك من التركيبات الصناعية، أما الفضلات والمواد الأخرى التي تصاحب التشغيل الاعتيادي فلا تعد تلويناً للبيئة البحرية⁽¹⁾.

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فقد عرفت الإغراق بأنه "التخلص من النفايات أو المواد الأخرى وذلك بإلقائها في البحر سواء عن طريق السفن أو الطائرات أو الأرصفة وغيرها من المنشآت البحرية الأخرى"⁽²⁾.

كانت الدول في السابق ولا زالت خاصة المتقدمة صناعياً تلقي بفضلاتها في البحار لاسيما البحار العالية، إذ هناك كميات هائلة بلغت ملايين الأطنان. مما زاد من خطورة هذا النوع من التلوث مبدأ حرية المرور بأعالي البحار، إذ تخضع لمراقبة السلطة الدولية والتي أساءت وتسيء استعمال حقها في البحار⁽³⁾.
وفضلاً عن الاهتمام الدولي بهذا المصدر فقد نصت التشريعات الداخلية في الدول المختلفة على حظر إلقاء المواد الصلبة في البحر⁽⁴⁾.

2- التلوث بالمواد الإشعاعية

إذا كانت السفن أو ناقلات البترول هي أحد المصادر المحتملة لتلوث مياه البحر بوصفها وسائط معدة أصلاً أو مصممة لنقل شحنات النفط الخام أو أحد مشتقاتها، فإنّ التلوث بالمواد الإشعاعية لا يقل خطراً في تلوين المياه ومصدر هذا التلوث يكون في

1 - روان دياب، مرجع سابق، ص 23.

2 - المادة 5/1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 - صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 84.

4 - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 449.

تجارب التفجيرات النووية والانبعاثات النووية التي تصدر من وسائل النقل التي تعمل بالوقود النووي⁽¹⁾.

يؤدي هذا النوع من التلوث إلى إلحاق أضرار بالكائنات الحية، ويرجع ذلك إلى أنّ هذه المواد غير مرئية ولا يمكن اكتشافها إلاّ بعد تحقق النتيجة من التلوث وهو الإضرار بالإنسان والحيوان والنبات⁽²⁾.

ورغبة في ضمان الوقاية من أخطار التلوث الإشعاعي للمياه بسبب تسيير السفن الذرية فقد تدخل المجتمع الدولي بإبرام الاتفاقيات الدولية لمنع أضرار التلوث النووي، ومن هذه الاتفاقيات، الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية المبرمة في بروكسيل بتاريخ 17 ديسمبر 1971، إذ تضمنت هذه الاتفاقية النص على مسؤولية مستغل التجهيزات النووية على الأضرار التي تحدث للغير، وكذلك الناقل للمواد النووية سواء على ظهر السفينة أو تانكاتالسفينة⁽³⁾.

تجدر الإشارة أنّه لحدّ اليوم ما زالت السفن تلقي بالمواد المشعة في البيئة البحرية خاصة في منطقة أعالي البحار الغير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، ومما لاشك فيه أنّ إلقاء هذه المواد له تأثيرات مختلفة على الأحياء البحرية سواء على المدى القريب أو البعيد كغيره من الملوثات البحرية الأخرى، التي سبق أن تطرقنا إليها كالملوثات البترولية والمعادن الثقيلة والمبيدات الزراعية والنفائيات الصلبة، بالتالي لا بدّ من إيجاد تدابير أكثر فعالية

1 - نوارد هام مطر الزبيدي، مرجع سابق، ص 302.

2 - أخذت المواد المشعة تتركز في أجسام الحيوانات البحرية كالأسمك والطيور وغيرها لدرجة أنها وصلت في أنسجة بعض الأسماك إلى 20 أو 30 ألف مرة أكثر من تركيزها في الماء، مما يؤدي إلى إصابة الإنسان بالسرطان نتيجة تناول هذه الأسماك. لمزيد من التفاصيل راجع:

- ليث الدرابيع، "الغواصات النووية تشكّل مصدرا من مصادر التلوث الإشعاعي في البحار والمحيطات"، مجلة الأمن والحياة، العدد 373، بدون بلد النشر، 2013، ص 62.

3 - محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 455.

لمكافحة هذا النوع من التلوث، نظرا للأخطار التي يمكن أن يلحقها بالأحياء البحرية وبالإنسان.

3 - التلوث بالمواد الضارة الأخرى

هناك العديد من المواد الضارة الأخرى التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية نذكر من بينها ما يلي:

أ - مخلفات الصرف الصحي

تضر مخلفات الصرف الصحي بالبيئة البحرية كثيرا خاصة في حالة ما لم تعالج وتسحق وتطهر قبل تصريفها في البحر، وقد يبدو أن هذه المواد قليلة للسفن، ولكن الحقيقة أن هذه المخلفات والنفايات تزداد بكثرة مما يسبب أبلغ الأضرار بالبيئة البحرية⁽¹⁾.

ب - المواد الضارة المعبأة

يقصد بالمواد الضارة المعبأة تلك المواد المنقولة بحرا في عبوات أو صهاريج منقبة أو حاويات أو غيرها وتشمل أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة البحرية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو الموارد الطبيعية أو المياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو يتدخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة في البحر⁽²⁾.

ج - المواد السائلة المنقولة صبا

يقصد بالمواد السائلة المنقولة صبا تلك المواد التي تضر بصحة الإنسان أو متعته⁽³⁾.

1 - أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 43.

2 - المرجع نفسه، ص 44.

3 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 380.

د - المواد الخطرة

يمكن أن تعرّف المادة الخطرة بوجه عام بوصفها أيّة مادة تهدد سلامة البشر و تيسر اشتعال الحرائق أو التسمم أو العدوى أو النشاط الإشعاعي أو الكيماوي، كما أنّها أيّة مادة تنطوي على أخطار أثناء نقلها في حالة الاصطدام أو ملامسة الماء أو الهواء أو أيّة مواد خطرة أخرى اعتبرت مادة خطرة، ويشتمل المصطلح أيضا أي وعاء أو صهريج نقال أو مركبة صهريجيه فارغة سبق استخدام أحدها لنقل مواد خطرة ما لم تكن هذه الأوعية قد تم تنظيفها وتخفيفها أو إحكام إغلاقها بطريقة مأمونة إذا كانت طبيعة المحتويات السابقة تسمح بذلك بكل أمان وتستلزم المواد الخطرة التدابير الآتية:

- إجراء حظر للمخاطر المحدقة.

- بحث التدابير الوقائية التي تتخذ لتقليل المخاطر.

- النظر في التدابير والإجراءات التي يتعين اتخاذها في حالة وقوع حادث⁽¹⁾.

تصل المواد الخطرة بعدة سبل عن طريق خطوط أنابيب من البر، أو عن طريق الإغراق المتعمد، وقد تتعدد تبعا لعمليات كشف واستثمار الموارد البحرية، أو تتسرب من السفن التي تحمل تلك المواد كشحنة⁽²⁾.

الفرع الثاني

التلوث من السفن بحسب تدخل إرادة الإنسان

يمكن تقسيم التلوث البحري الناتج عن السفن بحسب تدخل إرادة الإنسان إلى تلوث مقصود أو عمدي تتصرف فيه إرادة مرتكب التلوث إلى إحداث الضرر (أولا) أو تلوث غير

1 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 387 - 388.

2 - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 347.

مقصود الذي لا تتصرف فيه نية مرتكب التلوث إلى إحداث الضرر وفي هذه الصورة يكون التلوث نتيجة حادثة بحرية أو مصادر طبيعية أخرى (ثانياً).

أولاً - التلوث المقصود

يقصد بالتلوث المقصود التلوث الذي اتجهت إليه نية وقصد مرتكب فعل التلوث مع وعي وإدراك بما يترتب هذا الفعل، وقد يكون التلوث المقصود نتيجة عمل غير مشروع⁽¹⁾، كما قد يكون نتيجة عمل مشروع وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- التلوث المقصود نتيجة عمل غير مشروع

يحدث عادة هذا النوع من التلوث نتيجة إلقاء المواد الضارة من السفن في البحر أثناء الرحلات البحرية، كتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان⁽²⁾ أو تنظيف السفن من مخلفات بعض الشحنات كالحيوانات النافقة أو تصريف المواد الصلبة أو المشعة أو ما يتخلف من عمليات الشحن والتفريغ خاصة فيما يتعلق بالبضائع المتمثلة في مواد ضارة، وهذا يتم بإرادة ريان السفينة، وتدخل هذه النفايات في إطار التصرفات الإرادية سواء أكان من ريان السفينة أو من الطائرات البحرية أو الأرصفة الخاصة بالموانئ أو الهياكل المبنية داخل البحر⁽³⁾.

1 - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 456.

2 - من حالات التلوث بمياه الاتزان حادثة السفينة Sloop حيث كانت السفينة اليونانية تحمل مياه اتزان وحدث انفجار بأحد أجزاء السفينة وترتب على ذلك تسرب كمية من مياه الاتزان تراوحت ما بين 1000 - 2000 متر مكعب على السواحل اليونانية، لمزيد من التفاصيل راجع:

صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 456.

3 - محمد توفيق سعودي، مرجع سابق، ص 22.

2- التلوث المقصود نتيجة عمل مشروع

تتمثل هذه الصورة في حالة قيام مرتكب فعل التلويث أثناء قيامه بعمليات التنقيب واستخراج الثروات المعدنية من باطن الأرض في قيعان البحار ويتم التلويث بطرح فضلات الحفر من رواسب طينية وخلافه في البحر، ولذا فإن إنشاء منشآت التنقيب واستخراج الثروات من لبحر غالبا ما يتم على مسافة بعيدة عن الشاطئ⁽¹⁾.

أدى التوسع في عمليات استكشاف واستغلال حقول النفط البحرية إلى وقوع حوادث تسرب للنفط أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر وكذا المناطق المجاورة منها نذكر على سبيل المثال ما وقع في أبريل 1917 في رصيف بحري بحقل أكوفيسك براقو (AKOFISK) البحري بالقطاع النرويجي من بحر الشمال، أدى إلى اندفاع النفط على ارتفاع 180 قدما فوق سطح الماء، ولم يتم السيطرة على الحقل وإغلاقه إلا بعد ثماني أيام مما أدى إلى انسكاب حوالي (22) ألف طنا من النفط الخام، انتشرت على مساحة ألف كيلو متر مربع لكنها لم ترتب أضرارا للدولة الساحلية، بسبب تبخر نحو 50% من كمية النفط وتعاون الدول الساحلية لمواجهة الكمية المتبقية⁽²⁾.

اصطدمت إحدى الناقلات في عام 1983 بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي، فأدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة للغاية حوالي مائة ألف طن لوثت 02 كيلو متر مربع من مياه الخليج، وقد امتد تأثيرها بفعل التيارات البحرية إلى مسافة كبيرة قدرت بحوالي 30 كيلو متر مربع⁽³⁾. إلى غيرها من الحوادث الأخرى الناتجة من عمليات استكشافات استغلال حقول النفط البحرية.

1 - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 457.

2 - وناسه جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، ص 60.

3 - المرجع نفسه، ص 61.

ثانيا - التلوث غير المقصود

يقصد بالتلوث غير المقصود التلوث الناتج عن تسرب المواد الضارة أو النفايات بدون قصد من الإنسان ودون أن تتجه إرادة الإنسان إلى إحداثه⁽¹⁾، ويأخذ هذا النوع من التلوث عدة صور منها:

1 - قيام السفينة بتحميل الشحنة من البترول أو تفريغها

يمكن أن يكون التسرب الزيتي أو المزيج الزيتي سبب ناتج عن عطب في السفينة أو لأنّ التسرب لا يمكن تجنبه شرط أن تكون قد اتخذت الاحتياطات اللازمة لمنع تسرب أو تقليل كمية الزيت أو المزيج الزيتي بعد حدوث العطب أو بعد اكتشاف التسرب⁽²⁾.

2- الحوادث بأنواعها المختلفة

إذا كانت التكنولوجيا الحديثة والاتفاقيات الدولية المحلية قد ساعدت إلى حد كبير في تقليل نسبة التلوث نتيجة لتشغيل السفن في الفترة الأخيرة فإنّ حوادث السفن ما زالت مصدر خطير للتلوث البحري وعدادها يزداد بإضطراد⁽³⁾، إذ تتحكم العوامل النفسية في وقوع أكثر الحوادث البحرية⁽⁴⁾، والتي من أهمها نجد:

1 - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 457.

2 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 27.

3- أنظر في ذلك الملحق الأول المتضمن صورة خريطة توضح المواقع الجغرافية لأكبر الحوادث العالمية والتي يبلغ عددها عشرين و الملحق السابع المتضمن رسم بياني لأهم أكبر الحوادث البحرية.

4 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 383.

أ - حادثة السفينة توري كانيون Torry Canyon

وقعت حادثة السفينة توري كانيون¹ بالقرب من شواطئ كور ونوول بإنجلترا في 18 مارس 1967، وكانت سعة حمولة هذه السفينة أكثر من اثني عشر ألف طن من الزيت الخام، وعند غرقها تسربت حمولتها على مقربة ستة عشر ميلا من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي الذي تضرر بصفة كبيرة، بالإضافة إلى وصول الزيت إلى الشواطئ الفرنسية والإنجليزية نتيجة الرياح والأمواج العاتية، ما أدى إلى قتل الكثير من الأسماك والطيور، واستغرقت تنظيف وإزالة البقع الزيتية الناجمة عن الحادث عدّة أشهر، وتكلف ذلك أكثر من ستة عشر مليون دولار في ذلك الوقت⁽²⁾.

ب - حادثة الناقلّة أموكوكاديز AmocoCadiz

تعتبر حادثة الناقلّة أموكوكاديز⁽³⁾ من أبرز الحوادث البحرية ويعود تاريخ تحطم هذه الناقلّة النفطية العملاقة إلى 16 مارس 1978 وقد انسكب من هذه الناقلّة 200.000 طن من النفط الخام⁽⁴⁾، وأحدثت بقعة نفط امتدت إلى 100 ميل بالقرب من يورث شمال فرنسا لتكون أكبر كارثة نفطية في العالم.

1- أنظر في ذلك الملحق الثاني المتضمن صورة توضح حادث جنوح السفينة توري كانيون قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية بتاريخ 18 مارس 1967.

2 - لمزيد من التفاصيل حول هذه الحادثة راجع كل من:

-FIPOI : Rapport annuel 2010, p. 04.

- **REMOND Martine**, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Editions Technip, Paris, 1970, p. 164.

3- أنظر في ذلك الملحق الثاني المتضمن صورة توضح حادث جنوح الناقلّة أموكوكاديز قبالة سواحل ناحية بريتانيا الفرنسية بتاريخ 16 مارس 1978.

4 - **BEURIER Jean - Pierre**, droit maritimes, 3ème édition, Dalloz, Paris, 2016, p. 812. 34.

ج - حادثة الناقلّة إكسون فالديز Exxon Valdez

جنحت الناقلّة إكسون فالديز⁽¹⁾ في خليج برنس وليام ساوند قبالة ساحل ألاسكا في 24 مارس 1989، ونجم عن اصطدامها بالشعاب المرجانية المسماة بـ(بلافي) تسرب نحو 5000 طن من النفط الخام، ولحسن الحظ أمكن تفريغ الكمية المتبقية من النفط من الناقلّة وشحن ناقلّة أخرى بها، وقد نفقت الأسماك والآلاف من الطيور البحرية وثمانية ألب الماء وبعد يومين من الحادث وضعت إجراءات لمكافحة التلوث الناجم عن الحادث تبين لاحقا عدم جدواها إزاء فداحة الحادث وعدّ هذا الحادث الأسوأ من نوعه في تاريخ الولايات المتحدة الأمريكية وبمرور الوقت اختلط النفط بالماء مما زاد من حجم الكارثة وساعدت التيارات البحرية والرياح على نقل بقعة النفط نحو الجنوب مما زاد من مساحة المناطق التي تعرضت للتلوث جراء الحادث⁽²⁾.

د - حادثة الناقلّة اريكا Erika

تحطمت ناقلّة النفط (Erika)⁽³⁾ التي ترفع علم (مالطة) في عاصفة بحرية في تمام الساعة 7:20 بتوقيت غرينش في يوم 12 ديسمبر 1999 على شاطئ بريطانيا بفرنسا وترتب على ذلك تسرب 14000 طن من الزيت⁽⁴⁾. وهذه السفينة مملوكة لشركة إيطالية Tevere shipping وقد سبب هذا الحادث دمارا بيئيا وخسائر في النشاط الاقتصادي على طول هذه السواحل⁽⁵⁾.

1- أنظر الملحق الثالث المتضمن صورة توضح حادث جنوح السفينة إكسون فالديز في خليج وليام ساوند قبالة سواحل ألاسكا في 24 مارس 1989.

2 - محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (دراسة في القانون الدولي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة بغداد، 2005، ص 52.

3- أنظر الملحق الثالث المتضمن حادث جنوح الناقلّة إريكا قبالة سواحل ناحية بريطانيا الفرنسية بتاريخ 12 ديسمبر 1999.

4 - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 460.

5 - محمد تركي عباس العبيدي، مرجع سابق، ص 53 - 54.

ج - حادثة الناقله بريستيچ Prestige

تعرضت الناقله الليبرالية بريستيچ Prestige⁽¹⁾ التي تحمل علم الباهاماس إلى عاصفة بحرية في 13 نوفمبر 2002، وكانت تحمل على متنها 76972 طن من زيت الوقود الثقيل، ما أدى إلى غرقها وانتشار بقع النفط لتغطي حوالي 30 كلم شاسعة من البحر قبالة سواحل مدينة (Galice) قاليس الإسبانية⁽²⁾، ولقد أمرت الحكومة الإسبانية بجر السفينة المنكوبة إلى عرض البحر لإبعادها عن السواحل، غير أنه في يوم 19 نوفمبر 2002 انكسرت ناقله النفط إلى قسمين ليغرق قسم منها مجددا حاملا معه 20 مليون طن من النفط استقرت على عمق أربعة آلاف متر في المحيط الأطلسي، أما الكمية المتبقية من حمولة السفينة ما يزيد عنه 50 آلاف طنا تسربت إلى مياه البحر لتمس مساحات إضافية من السواحل الإسبانية والفرنسية والبرتغالية غير أن مدينة (Galice) تظل المنطقة الأكثر تضررا، إذ غطت البقع النفطية مساحات كبيرة من سواحلها الغربية⁽³⁾، وأدت هذه الكارثة إلى إلحاق أضرار فادحة بقطاع الصيد والزراعة والمحميات البحرية 25 منها وتفق أكثر من 1100 طائرا.

أوضحت الدراسات المنجزة حول هذه الحوادث البحرية أنّ هذه الأخيرة لها آثار مدمرة على الأوساط البحرية، إذ لم تقتصر الأضرار الناتجة عن التلوث الذي خلفته هذه الحوادث على صحة الإنسان فقط والحياة البحرية، بل امتدت أيضا لتشمل الإضرار بالشعب المرجانية والتي بدورها تؤثر على الجذب السياحي وفي الوقت نفسه على الثروة السمكية، إذ تتخذ العديد من الأسماك من هذه الشعب المرجانية سكنا وبيئة لها، ومن ثم إلحاق أضرار بالدخل السياحي.

1-أنظر الملحق الرابع المتضمن صورة توضح حادث جنوح الناقله بريستيچ قبالة سواحل مدينة قاليس الإسبانية في 13 نوفمبر 2002 وبطاقة تحدد موقع الحادث.

2 - FIPOL : Rapport annuel de 2007, p. 93.

3-أنظر في ذلك الملحق الخامس المتضمن صورة توضح البقع النفطية المتسربة إلى البحر من جراء الحوادث البحرية.

هكذا أمام أهمية النتائج التي يحدثها التلوث الناتج عن السفن بحسب طبيعة المواد الملوثة من تلوث نفطي وغير نفطي أو تلك التي تكون بتدخل إرادة الإنسان سواء كان التلوث مقصود أو غير مقصود، فقد حرصت الكثير من الاتفاقيات الدولية والإقليمية على مواجهة كافة ما يمكن أن تسببه السفن من تلوث في البحار، ويمكن أن يلحق ضررا بصحة الإنسان أو الأحياء البحرية، أو الموارد البحرية الأخرى أو يعرقل الاستخدام المشروع للبحار أو يؤثر على خواص المياه وينتقص من الإستفادة منها، كما حرصت على محاربة كل تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن وهو ما يطلق عليه بالتلوث عن طريق الإغراق، لكن على الرغم من كل هذا نجد أنّ البيئة البحرية لا تزال إلى حدّ اليوم تتعرض لأضرار بالغة نتيجة التلوث البحري وعدم الحماية الفعالة لها، بالتالي لا بدّ من إيجاد وسائل أخرى كفيلة بحمايتها والمحافظة عليها من مختلف الأخطار التي تواجهها لاسيما خطر التلوث الذي أصبح من المشكلات العويصة في عصرنا الحالي.

المبحث الثاني

الاتفاقيات الخاصة بمكافحة التلوث الصادر عن السفن

سعت الجهود الدولية منذ بداية القرن الحالي إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف مصادر التلوث البحري لاسيما التلوث الناتج عن السفن وأبرمت في هذا الصدد العديد من الاتفاقيات الدولية سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي بعضها تعالج نوعا معينا من مصادر التلوث البحري الناتج عن السفن⁽¹⁾، والبعض الآخر تعالج كل مصادر التلوث البحري الناتج عن السفن وتمثل الركيزة الأساسية للجهود الدولية في هذا المجال وهي التي ستقتصر دراستنا عليها من بينها اتفاقية مار بول لعام 1973 التي تعتبر أهم وأشمل الاتفاقيات المبرمة لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورة وفي كافة المناطق البحرية (المطلب الأول) مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي

1 - من بين هذه الاتفاقيات نجد على المستوى الدولي اتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمكافحة تلوث البحار بالبترول والتي أدخلت عليها بعض التعديلات في أعوام 1962-1969-1971)، واتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بإمكانية التدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالبترول، واتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار بالإضافة إلى اتفاقية أوسلو لعام 1972 المتعلقة بمنع التلوث البحري بإغراق النفايات من السفن أو الطائرات، كذلك هناك عدد من الاتفاقيات أبرمت في إطار المنظمات الدولية الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن على الصعيد الإقليمي منها اتفاقية بون لعام 1969 المتعلقة بمكافحة تلوث البحار بالنفط، اتفاقية هلسنكي لعام 1974 المتعلقة بحماية بحر البلطيق واتفاقية الكويت لعام 1971 المتعلقة بمنع تلوث البحار بالبترول مع بروتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، لمزيد من التفاصيل حول هذه الاتفاقيات راجع كل من:

- يوسف محمد عطاري، «القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط»، عرض مشكلة، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، كلية الحقوق، الجامعة العربية الأمريكية، فلسطين، 2006، ص ص 78-79.

- **DOUAY Claude**, « le droit de de la mer et la préservation du milieu marin », Le Nouveau droit international de la mer, Revue générale de droit international public, n° 39 Edition A. Pedone, Paris, 1983 pp. 241,247.

- **DE LANGAVANT(E)**, Droit de la mer, 1er édition, Edition CUJAS, Paris, 1979, pp. 140, 144.

جاءت هي أيضا لتضفي الحماية اللازمة لعموم مصادر التلوث بدون استثناء (المطلب الثاني).

المطلب الأول

اتفاقية لندن (مار بول) لعام 1973-1978

أبرمت اتفاقية لندن (MARPOL)⁽¹⁾ بتاريخ 02 نوفمبر 1973 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (O.M.I)⁽²⁾ وجاءت هذه الاتفاقية كمطلب عالمي لتطوير اتفاقية لندن (OIPOL) المبرمة بتاريخ 12 ماي 1954 وأن تحل محلها لمواجهة كل أنواع التلوث البحري الصادر عن السفن ليس فقط التلوث بالبترول، وتتميز اتفاقية لندن (MARPOL) بالطابع الشمولي لفرضها قواعد أكثر اتساعا ودقة من الاتفاقيات السابقة عنها في مجال التلوث البحري الناجم عن السفن، ومن بين هذه القواعد تلك المتعلقة بحظر بعض التصرفات

1 - شاركت في إبرام هذه الاتفاقية (71) دولة بالإضافة إلى أن (07) دول وعدة هيئات دولية اكتفت بإرسال مراقبين، ولقد تم اعتماد هذه الاتفاقية كما نقحت فيها بعد بروتوكول اعتمده المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي اعتمدهت المنظمة البحرية الدولية من 06 إلى 17 فيفري 1978، وعدلت الاتفاقية عدة مرات في سنوات 1984، 1985، 1987، 1991، 1992، 1997، 2001، ثم 2007. لمزيد من التفاصيل راجع كل من :

-أحمد إسكندري، مرجع السابق، ص 232:

-BEURIER Jean. Pierre, op.cit, p. 812-34

2 - تأسست المنظمة البحرية الدولية (O.M.I) في عام 1958، كانت من قبل يطلق عليها التسمية (O.M.C.I) ويعود تاريخ إنشائها إلى 06 مارس 1948، وهي منظمة دولية متخصصة في مجال الملاحة تابعة للأمم المتحدة ويقع مقرها في لندن، وتعني هذه المنظمة بالتلوث الناجم عن ناقلات النفط وتعتبر بمثابة السكرتارية التنفيذية لمعظم الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية، فالجزء الأكبر من نشاط هذه المنظمة ينحصر في مجال حماية البيئة البحرية ومعالجة مشاكل التلوث البحري، تهدف المنظمة إلي تبني المعايير العملية لدى الدول بشأن السلامة البحرية بالإضافة إلى منع ومراقبة التلوث البحري بسبب السفن وبيان الجوانب القانونية بشأنها وأنشأت المنظمة لتحقيق هذا الغرض (لجنة البيئة البحرية) عام 1973 بغية تسيير مهام المنظمة ووضع الاتفاقيات المعنية بالتلوث البحري موضع التنفيذ. لمزيد من التفاصيل راجع كل من :

-محمد سه نكه رداود، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، دار الكتب القانونية، مصر، 2012، ص ص 166 - 167.

-محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 146 - 150.

والعمليات التي تقوم بها السفن (الفرع الأول) ومن جهة ثانية هناك قواعد ذات طابع تنفيذي (الفرع الثاني) بالإضافة إلى القواعد الضبطية المتمثلة في مراقبة وتفتيش السفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الطابع الحظري لاتفاقية مار بول

تعد اتفاقية لندن (مار بول) لعام 1973 بمثابة استجابة المجتمع الدولي لمشكل التلوث البحري الصادر عن السفن⁽¹⁾ وتتميز هذه الاتفاقية كما سبق أن أشرنا إليه سابقا بالطابع الحظري لبعض التصرفات والعمليات التي تقوم بها السفن والمتمثلة في تحديد السفن التي ينطبق عليها نظام لحظر (أولا) ثم تصنيف المواد الضارة التي يحظر تصريفها من السفن إلى البيئة البحرية (ثانيا) كما لا بد من التطرق إلى الملاحق التي تتألف منها الاتفاقية (ثالثا) مع تحديد المناطق المعنية بالحظر (رابعا).

أولا - تحديد السفن المعنية بالحظر

قبل أن نتطرق إلى تحديد السفن المعنية بالحظر وفقا لاتفاقية مار بول لعام 1973 لابد أولا القيام بتعريف السفينة، فإنفاقية مار بول توسعت في تعريف السفينة على نحو غير مسبق، إذ عرفت أنها « أية سفينة من أي نوع يجرى تشغيلها في البيئة البحرية وتشمل، قوارب الهيدروفيل والقوارب ذات الوسائل الهوائية، والعائمات المعمورة، والزوارق العائمة، والأرصفة الثابتة والعائمة »⁽²⁾

1 - LAURENTELISA –Noémie, CASTELLANT Frédéric, Rapport sur La pollution marin par hydro carbures et les dégazages sauvages en méditerranée coordonné par : Laurent dabas, responsable de la mission océans et cotes, chargée de communication : Carine parant, WWF France, 2003, p.17.

2 - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 214.

ومن قبيل التوسع أيضا في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية بالنسبة للسفن فقد نصت المادة (1/3) من الاتفاقية أن أحكامها تسرى على السفن التي تحمل أو ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية والسفن التي لا تحمل علم دولة طرف في الاتفاقية والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة دولة الميناء في مياهها الإقليمية⁽¹⁾.

تطبق أحكام الاتفاقية إذن وفقا للمادة السالفة الذكر على جميع أنواع السفن سواء كانت سفنا بترولية أو نووية أو سفن تجارية وتلك المخصصة للنزهة أو سفن الصيد... الخ.

لكن استثنت من نطاق التطبيق بعض السفن منها السفن الحربية والسفن البحرية المساعدة والسفن الأخرى المملوكة للدولة طرف أو تعمل لحسابها لأغراض غير تجارية⁽²⁾، وحاولت المادة 3/3 التقليل من خطورة هذه الاستثناءات بإلزام الدول على ضمانه أن تجرى عمليات تشغيل مثل هذه السفن المستثناءة بصورة تتسق إلى حد بعيد مع أحكام الاتفاقية، إلا أن ذلك غير قادر على منع مثل هذه السفن من إحداث أي تلويث للبيئة البحرية⁽³⁾.

كل هذه السفن المستبعدة من نطاق تطبيق اتفاقية مار بول لعام 1973 حتى وإن سببت تلويث للبيئة البحرية فإنها لا تخضع لأحكامها كون أنها تتمتع بالحصانة الدبلوماسية.

ثانيا - المواد الضارة المحظور تصريفها من السفن

عرفت اتفاقية مار بول لعام 1973 المواد الضارة المحظور تصريفها إلى البيئة البحرية من السفن بأنها: «أية مواد يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية أو إتلاف المرافق الاستجمامية أو

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 129.

2 - المادة 2/3 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

3 - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006، ص 53.

عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، وهي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية»⁽¹⁾.

توسعت اتفاقية مار بول لعام 1973 من خلال نص هذه المادة في تعداد المواد المؤدية إلى تلويث البيئة البحرية، والتي يحظر الإلقاء بها حظرا تاما، أو جزئيا في بيئة البحر غير المقتصرة على زيت البترول ومشتقاته⁽²⁾.

كما عرفت الاتفاقية المقصود بالتصريف décharge في البيئة البحرية بأنه « يعني مصطلح "التصريف" فيما يتعلق بالمواد الضارة أو الدفق التي تحتوي على مثل هذه المواد، أي إطلاق كان لمواد من سفينة بما في ذلك إفلات هذه المواد أو التخلص منها أو ارققتها أو تسريبها أو ضخها أو انبعاثها أو إفراغها»⁽³⁾.

أخرجت الاتفاقية من نطاق التصريف الإغراق ضمن مفهوم اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن إغراق النفايات وغيرها من المواد والتي أبرمت في مدينة لندن في 13 نوفمبر لعام 1972 السالفة الذكر أو إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قطاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيزية بحرية، بالإضافة إلى إطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته⁽⁴⁾.

هكذا فإنّ الاتفاقية تقدم في هذا الشأن " تعريفا واسعا" يشمل مجموعة العمليات التلويثية الصادرة عن السفن، والتي قد يترتب عنها اختلاط مواد ضارة بمياه البحر، أي أنّها جاءت لتحاول أن تغطي كقاعدة عامة كل العمليات التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية بسبب

1 - المادة 2/2 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

2 - صلاح الدين عامر، مرجع السابق، ص 494.

3 - المادة 3/2 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

4 - أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 226.

مباشرة السفن لنشاطاتها البحرية ومهما كان الغرض الذي من أجله تقوم بالملاحة سواء بهدف النقل أو الصيد أو النزهة أو غيرها⁽¹⁾.

ثالثا - ملاحق الاتفاقية

تتألف اتفاقية مار بول لعام 1973 من مواد، وبروتوكولين بالنسبة للبروتوكول الأول فهو يتعلق بتصريح عن العلاقات والأحداث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى رمي المخلفات المؤذية والضارة، أما البروتوكول الثاني يتعلق بالتحكيم ووسائل المنازعات بين الأطراف⁽²⁾، وقد اعتمدت الاتفاقية أسلوبا جديدا انحصر في إصدار ستة ملاحق انطوت على حصر المواد الملوثة⁽³⁾ ومن بين هذه الملاحق نجد الملحق الأول والثاني إلزامي حيث أنّ هناك 130 دولة صادقت عليهما تمثل تقريبا كل حمولة الأسطول التجاري العالمي⁽⁴⁾، بالإضافة إلى وجود ملاحق اختيارية (أربع ملاحق) هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1 - الملاحق الإلزامية

نجد من بين هذه الملاحق الملحق الأول والثاني من الاتفاقية:

- 1 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 175.
 - 2 - أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 223.
 - 3 - رضا بن سالم، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون جامعة الجزائر، 2004، ص 58.
- 4 - MONTAS Arnaud , Droit maritime, Magnard- Vuibert, Paris, 2012 , p. 223.

أ - الملحق الأول: الخاص بمنع التلوث النفطي

جاء الملحق الأول للوقاية من التلوث النفطي خاصة لصلاحيات السفينة من حيث تفريغ النفط والنفائيات الأخرى ووسائل منع التلوث في البحار الناتج عن السفن التي تبحر في مناطق معينة⁽¹⁾.

الملاحظ أنّ الملحق الأول جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية لندن لعام 1954⁽²⁾.

ب - الملحق الثاني: الخاص بمنع التلوث الناجم عن نقل المواد الضارة السائلة

يهم هذا الملحق الوقاية من التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة فالهيدروكربونات ليست هي المواد الوحيدة التي تسبب أضرار بالغة للبيئة البحرية⁽³⁾، فحتى المواد السائلة الضارة يمكن أن تلحق أضرار بالبيئة البحرية ولهذا تم وضع هذا الملحق الذي يتضمن قواعد خاصة بمكافحة التلوث بالمواد السائلة الضارة التي تشحن سائبة داخل خزانات بالسفن والمقصود هنا البترول أو أي سوائل أخرى، والتي تم تقسيمها إلى أربع أنواع حسب الاتفاقية⁽⁴⁾.

2 - الملحق الاختيارية

نجد من بينها كل من الملحق الثالث، الرابع، الخامس والسادس:

1 - عباس إبراهيم الدشتي، مرجع سابق، ص 56.

2 - زهود زيتوني، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003، ص 45.

3 - VINCENT Philippe, Droit de la mer, Lancier, paris, 2008, p 184.

4 - عباس إبراهيم الدشتي، مرجع سابق، ص 56.

أ - الملحق الثالث: الخاص بالمواد الضارة المحمولة التي يجرى نقلها عن طريق البحر.

حددت القاعدة الأولى من هذا الملحق طريقة تغليف هذه المواد من أجل التقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل هذه المواد ذلك أن الملحق قد ألزم أن تكون الصناديق أو الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها، أو أن تكون هذه الصناديق والطرود طبيعية، تسمية ودرجة خطورة المادة المحتواة داخلها⁽¹⁾.

ب- الملحق الرابع: الخاص بمنع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة

يتضمن الملحق الرابع القواعد الخاصة بمنع التلوث من الصرف الصحي للسفن ويحظر هذا الملحق إلقاء مخلفات الصرف الصحي على بعد مسافة أربعة أميال من الشاطئ ما لم يكن هناك أجهزة لمعالجة هذه المخلفات وخلال المسافة ما بين أربعة وأثني عشر ميلا من الشاطئ، فإنه يجب سحق هذه المخلفات وتطهيرها قبل التفريغ⁽²⁾.

ج - الملحق الخامس: خاص بمنع التلوث الناجم عن مخلفات السفن

يعتبر الملحق الخامس أيضا من ضمن الملاحق الاختيارية فهو يتضمن الوقاية من التلوث الناجم عن القمامة⁽³⁾.

يحظر الملحق إلقاء مواد بلاستيكية في عرض البحر والخيوط والحبال الاصطناعية⁽⁴⁾. كما استثنى هذا الملحق مثل باقي الملاحق السابقة السفن الحربية والسفن المملوكة والقائمة بأعمال غير تجارية من تطبيق أحكامه.

1 - وناسه جدي، مرجع سابق، ص 85.

2 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 395.

3 - MONTAS Arnaud, op.Cit. p. 224.

4 - VINCENT Philippe, op.Cit, p.186.

يسمح هذا الملحق بالتخلص من بعض النفايات من طرف السفن على أن يتم ذلك على بعد أكثر من 25 ميلا بحريا من أقرب أرض ومن منطقة خاصة محمية كما يسمح هذا الملحق للسفن الصيد أن تغرق صيدها من أسماك طازجة أو مخلفات هذه الأسماك لكل حرية بمعالجتها⁽¹⁾.

د - الملحق السادس: الخاص بتلوث الجو الناجم عن السفن

دخل الملحق السادس حيز النفاذ في 19 ماي 2005، وينظم انبعاث ملوثات خاصة في الجو من السفن⁽²⁾.

رابعا - فكرة المناطق الخاصة

حددت اتفاقية مار بول لعام 1973 بعض المناطق الخاصة بالنظر إلى خصوصيتها وتأثرها السريع بالتلوث، ومنعت فيها أي قذف أو صب لهذه المواد⁽³⁾، وقد عرفت المناطق الخاصة بأنها كل منطقة بحرية تستدعي إتباع أساليب إلزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالزيت⁽⁴⁾، أو المواد الضارة السائلة وذلك نظرا لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بظروفها الأوفيانوغرافية والإيكولوجية والطابع الخاص لحركة الملاحة فيها وهذه المناطق حددتها الملاحق الأولى، الثاني والخامس من الاتفاقية⁽⁵⁾

1 - وناسه جدي، مرجع سابق، ص 86.

2 - سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 61.

3 - عبد الحفيظ بتغة، مرجع السابق، ص 100.

4 - أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 113.

5 - وهي تشتمل منطقة البحر الأبيض المتوسط وخليجانه وبحاره والحدود بين البحر المتوسط والبحر الأسود على امتداد خط 41 درجة شمالا، ثم إلى الغرب بين مضيق جبل طارق بدرجة 31 درجة غربا، كما يشتمل الخليج العربي الذي يقع شمال غرب الخط بين رأس الحد (22/30) درجة شمالا و(59/48) درجة شرقا، ورأس القسطة (25/14) درجة شمالا و(61/25) درجة شرقا، وكذا منطقة البحر البلطيق والبحر الأسود. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع السابق، ص 130-131.

- عبد المنعم محمد داوود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 338.

وهناك مجموعة من القواعد أوردتها اتفاقية مار بول لعام 1973 بخصوص حماية هذه المناطق من بينها:

1 - القواعد المتعلقة بمنع التلوث بالبتروول

يحظر كليا على أي ناقلة بترول أو سفينة حمولتها القائمة 400 طنا فأكثر، تفريغ البترول أو المواد المخلوطة بالبترول في المناطق الخاصة، وفي حالة وجود السفن في هذه الأخيرة فإنه لا يجوز عليها تفريغ أي من المواد الضارة سواء تعلق الأمر بالبترول أو مواد الصرف الصحي والنفايات ومياه غسيل الصهاريج⁽¹⁾ إلا في المناطق المخصصة لرمي النفايات.

أمّا إذا كان وزن السفينة أقل من 400 طن فيمنع تصريف الزيت أو المزيج الزيتي في هذه المناطق إلا إذا كانت نسبة محتوى الزيتي في النفايات السائلة لا تتجاوز 15 جزءا في المليون، وكذلك يمكن السماح بالتفريغ في حال توافرت الشروط التالية مجتمعة وهي إذا كانت السفينة أو الناقلة تجري في مسارها، إذا كان المحتوى الزيتي في النفايات السائلة أقل من 100 جزء من المليون أو إذا تم التصريف بعيدا عن الشاطئ بشكل كاف، وفي أي حال يجب ألا تقل المسافة عن 12 ميلا بحريا من أقرب الشاطئ ومن جهة أخرى لا يمكن تفريغ أي مواد كيميائية أو مواد أخرى تكون بكمياتها أو تراكيذها خطرة على البيئة البحرية⁽²⁾.

حتى يتم هذا الإجراء الدولي فإن اتفاقية مار بول لعام 1973 لتنفيذ شروط المناطق الخاصة وجود محطات استلام النفايات الزيتية في موانئ هذه الدول ولا بدّ من إنفاذها حتى

1 - الصهريج هو مكان محوط مشكل من الهيكل الدائم للسفينة، ومصمم لنقل السوائل سائبة (بدون تعبئة) راجع في ذلك: -ماجد جورج، الخطوط الإرشادية لمنع التلوث الناجم عن السفن، وزارة الدولة لشؤون البيئة، مصر، 2010، ص 07.
2 - صبا جابر جنيدي، "إغراق النفايات الخطيرة وتفريغها في الاتفاقيات الدولية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2011، ص 354.

يتم التطبيق⁽¹⁾، ويكون التخلص من المواد الملوثة بطرق تراعي المعايير البيئية التي عملت الاتفاقية على تحديدها ولا يسري الحظر السابق في حالتين:

الحالة الأولى: تفريغ البترول والمخلوط البترولي اللازم لضمان سلامة السفينة أو لإنقاذ الحياة في البحر أو نتيجة لعطب السفينة أو تلف معداتنا وهنا يلزم اتخاذ التدابير المناسبة كافة لمنع التوزيع أو التقليل من أثاره⁽²⁾.

الحالة الثانية: فهي الحالة التي ترخص فيها حكومة الدول الأطراف في الاتفاقية على تفريغ الزيت أو المخلوط الزيتي بهدف مكافحة حوادث التلوث.

2 - القواعد المتعلقة بمنع التلوث من السوائل الضارة

يضمن الملحق الثاني من اتفاقية مار بول لعام 1973 أحكام ولوائح الرقابة على التلوث من المواد السائلة الضارة وتصريفها في المناطق الخاصة، وهي تختلف تبعاً لدرجة الضرر لهذه المواد، وقد تم تقسيمها إلى أربعة بنود (أ، ب، ج، د) فكلما كان الضرر فادحاً كانت الإجراءات بدرجة من الاحتياط الكافي⁽³⁾.

1 - عبد العزيز إبراهيم الصعب، الإجراءات الدولية لمنع التلوث من السفن وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1998، ص 14.

2 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 131.

3 - فالبنود (أ) يشتمل المياه المتخلفة من تنظيف الصهاريج التي بها رواسب ضارة أو ممزوجة بمواد ضارة، أما البنود (ب) فقد اشتمل بموجب المادة (5/8) على مواد محظورة التصريف ما لم تستوف الشروط المتعلقة بكون الصهاريج نظيفة وأن تبحر السفينة بسرعة لا تقل عن (4-8) عقدة، وإن تكون وسائل التفريغ معتمدة من جهات الحكومة المختصة، كما لا بد من أن يجري التصريف تحت سطح الماء على مسافة لا تقل عن (12) ميلاً بحرياً من أقرب يابسة وبعمق لا يقل عن (25) متراً. أنظر في ذلك كل من :

-عبد عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 58.

-أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 114.

3 - القواعد المتعلقة بمنع إلقاء النفايات الأخرى

يحظر كذلك بالإضافة إلى السوائل الضارة والبتترول إلقاء النفايات الأخرى في البحر كالحبال وشبكات الصيد، والزجاج والمعادن ومواد التغليف وأكياس البلاستيك وذلك لما لها من تأثير على البيئة البحرية، أمّا فيما يخص نفايات الطعام فإنه يمكن التخلص منها لكن بشرط أن يكون على مسافة لا تقل من 12 ميلا بحريا، وعلى أبعاد مسافة ممكنة من الساحل وذلك حتى لا يتم التسبب في تلويث هذه الأخيرة.

يمكن القول إجمالاً أنّه تحقيقاً لفعالية الحظر الخاص على السفن فإنّ القواعد البيئية المفروضة على هذه الأخيرة لمنع تلوث البيئة البحرية ليست دائماً مطلقة، فهناك حالات استثنائية أوردتها اتفاقية مار بول لعام 1973 تسمح للسفن بخرق القواعد السالفة الذكر في حالات معينة كوجود مثلاً عطب في السفينة من دون قصد أو معداتها، أو وجود قوة قاهرة حالت دون تحقيق نظام الحظر، أو إنقاذ الأرواح البشرية في البحر من أجل سلامة السفينة، وعلى الرغم من كل هذه الاستثناءات إلا أنّه لا بد للسفينة من اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع التصريف في مثل هذه الحالات.

الفرع الثاني

الطابع التقني لاتفاقية مار بول

وضعت اتفاقية مار بول لعام 1973 مجموعة من القيود التقنية لمنع التلوث الصادر عن السفن، إذ أنتت البعض منها من أجل الوقاية من التلوث الناتج عن تشغيل السفن (أولاً)، وجاءت الأخرى بهدف الوقاية من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية (ثانياً)

أولاً - الوقاية من التلوث الناتج عن تشغيل السفن

تضمنت اتفاقية مار بول لعام 1973 بعض القيود التقنية الخاصة ببناء السفن وتجهيزها بالأجهزة الكفيلة بمنع التلوث الناتج عن السفن إذ تطلبت الاتفاقية من الأطراف المتعاقدين أن يقوموا بتزويد ناقلاتهم ببعض الأجهزة والأنظمة⁽¹⁾ أهمها صهاريج الصابورة المفصولة⁽²⁾ وتتكات الصابورة النظيفة وهي تتكات تم تنظيفها بعد آخر شحنة بضاعة، ويمكن أن تملأ بمياه الصابورة عن طريق خطوط مواسير البضاعة وطيائها بحيث إذا تم تفريغ مياه الصابورة (الاتزان)⁽³⁾ منها قبل الشحن أثناء وقوف السفينة في مياه هادئة، لا ينتج عنها بقع زيوت مرئية على سطح الميناء وهذا النظام يستلزم وجود مقياس لمحتوى الزيت، كتاب إرشادات تشغيل معتمد، تتك فضلات، إمكانية شطف خطوط مواسير البضاعة⁽⁴⁾.

كما فرضت الاتفاقية على السفن تجهيز صهاريجها بهياكل مزدوجة تقي التسربات المحتملة، واشترطت أيضا على ناقلات النفط أن تقذف مخلفاتها على بعد 93 كم من السواحل⁽⁵⁾ وأن يتم بناء هذه الصهاريج بشكل يكون من اليسير تنظيفها، وتزويدها بالمعدات اللازمة وبخطوط الأنابيب والوصلات القياسية، والتي تمكن السفينة من تصريف المواد

1 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 396.

2 - يقصد بمياه الصابورة المفصولة المياه المعبأة في صهريج مفصول تماما عن شبكات الشحنات الزيتية وزيت الوقود ومصها بصورة دائمة لنقل الصابورة أو لنقل الصابورة أو بضائع أخرى غير الزيت أو المواد الضارة بمختلف تعار يفها الواردة في ملاحق الاتفاقية الحالية، لمزيد من التفاصيل راجع:

- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 113.

3 - قدرت كمية مياه الصابورة المنقولة عبر العالم بما يقارب 3-5 مليار طن سنويا، حيث تحمل السفينة الواحدة أي كمية تبدأ من بعض مئات اللترات إلى أكثر من 130.000 طن من مياه الصابورة بالاعتماد على حجمها والغرض من السفينة. لمزيد من التفاصيل راجع:

- أمير عبد الله، محمد الطيب، الخطوط التوجيهية لتقييم حالة مياه الصابورة على المستوى الوطني، وحدة تنسيق البرنامج العالمي المشترك لإدارة مياه الصابورة، المنظمة البحرية الدولية، نشرت عام 2009، ص 11.

4 - مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 396.

5 - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 146.

الملوثة التي تحتويها إلى مرافق الاستقبال الموجودة في الموانئ والمحطات النهائية البحرية، وطبق الشروط البيئية المعمول بها.

كما لا بدّ من تجهيز السفن بالمعدات الضرورية لمعالجة المواد الملوثة على متن السفينة إذ تقتضي الاتفاقية بغرض الوقاية من التلوث النفطي بالزامية تزويد جميع السفن إلا في بعض الحالات الخاصة بالمعدات المناسبة لفصل المياه النفطية ونظام للترشيح بشكل ممكن من تقنية السوائل المحتوية على مواد نفطية ومطابقتها للمعايير الدنيا قبل تصريفها في البحر.

تتطلب الاتفاقية من أجل وقاية البيئة البحرية من التلوث بقاذورات مجار ير السفن أن تكون هذه الأخيرة مزودة بوحدة لمعالجة قاذورات المجار ير التي ينبغي أن تلي متطلبات التشغيل والمرتكزة على المعايير وطرق الاختيار التي طورتها المنظمة البحرية الدولية (I.M.O).

كما يجب أن تكون السفن مجهزة بنظام لسحق وتطهير قاذورات المجارير، وفيما يخص القمامة تقتضي الاتفاقية، على أنه يجب على السفن من أجل التخلص من قمامتها في البحر مراعاة شرط إمرارها في جهاز سحق أو مطحنة، وأن لا يتجاوز 25 ملم وتكون عملية التخلص في البحر على أبعد مسافة من أقرب أرض⁽¹⁾.

تضمنت الاتفاقية كذلك قواعد تقنية إضافية من أجل القضاء على التلوث النفطي الناتج عن النقل البحري، منها تلك المتعلقة ببناء ناقلات البترول إذ نصت اللائحة رقم (13) على ضرورة تجهيز ناقلات النفط الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 70000 طن فأكثر بصهاريج صابورة مفصولة وأن تمتثل المتطلبات هذه اللائحة⁽²⁾.

1 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 191، 192.

2 - محمد تركي عباس العبيدي، مرجع سابق، ص 44.

كما ينبغي لكي يكون التفريغ مشروعاً، أن تكون الناقلة لديها نظام لرصد عملية تفريغ البترول ورقابتها، أما بالنسبة للسفن خلاف الناقلات، فإنه يتعين أن يكون لديها نظام لتصفية المياه، قبل أن يتم التفريغ، ويمكن أن تكون السفينة، أثناء التفريغ تبعد على الأقل 12 ميلاً بحرياً عن أقرب شاطئ، بدلاً من خمسين ميلاً⁽¹⁾، وأن تعتمد ناقلات البترول الجديدة على منتها "أسلوب الشحن فوق المخلفات"⁽²⁾، الذي أقرته الاتفاقية وألزمته على السفن.

يمكن القول أن اعتماد اتفاقية مار بول لعام 1973 لقواعد تقنية خاصة بتجهيز السفن بصهاريجها للنفايات وبالمعدات الضرورية لمعالجة المواد الملوثة على متن السفينة، بالإضافة إلى نظام رصد وضبط المواد النفطية مع أسلوب الشحن فوق المخلفات سيقلل من مخاطر التلوث النفطي الذي يهدد سلامة البيئة البحرية.

ثانياً - الوقاية من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية

يطلق على التلوث البحري الناتج عن الحوادث البحرية تسمية التلوث الطارئ، أو التلوث العرضي، فكثيراً ما تتعرض السفن لحالات التصادم أو الجنوح، إما بسبب سوء الأحوال الجوية والظروف الطبيعية أو بسبب خطأ في الإرشاد في القيادة أو من جراء أعطاب لحقت بالسفينة، أو غير ذلك من الأسباب، وغالباً ما تؤدي هذه الحوادث إلى تسرب كميات كبيرة من المواد المضرة والخطيرة إلى البحر⁽³⁾.

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 129-130.

2 - أسلوب الشحن فوق المخلفات هو أسلوب تقني بسيط تقوم بواسطته السفينة بتصريف مياه تنظيف الصهاريج ومياه الصابورة الملوثة إلى صهريج النفايات النفطية، حيث يتم شحنها لتسريع عملية الفصل، ثم الاحتفاظ بالمخلفات أي رواسب الزيت في صهريج النفايات النفطية، وعند وصول ناقلات البترول إلى ميناء الشحن فإنها تقوم بتحميل الشحنة الجديدة فوق هذه المخلفات، لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 195-196.

3 - يونس فتحاني، "الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث"، 2011، ص 05.

لابد من أجل الإحاطة بقواعد الوقاية من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية أولاً وقبل كل شيء التطرق إلى تلك القواعد المباشرة التي تضمنها اتفاقية مار بول لعام 1973 بشأن منع التلوث الناتج عن الحوادث البحرية، ثم التعرض إلى الحوادث غير المباشرة الخاصة بالسلامة البحرية.

1- الوقاية المباشرة من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية

يتعلق الأمر هنا بمجموعة من القواعد التي تضمنتها اتفاقية مار بول لعام 1973 وعملت على اغنائها من أجل التخفيض أو القضاء على التلوث الطارئ الذي تخلفه السفن في حالة تعرضها لحوادث بحرية وهي قواعد ذات طبيعة تقنية بالأساس تهم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها هدفها الحد من مخاطر الإطلاق العرضي لمواد ضارة في حالة جنوح السفن أو تصادمها.

تتنوع هذه القواعد حسبما إذا كان الأمر يتعلق بحالة النقل البحري لمواد نفطية حيث جاءت اتفاقية مار بول لعام 1973 لتخصص جزء هاماً من أحكامها لناقلات النفط بالنظر لضخامة أسطولها في التجارة العالمية والأخطار الكاهنة التي تمثلها على سلامة البيئة البحرية، وذلك عن طريق إرسال سلسلة من القواعد والمعايير التقنية الدقيقة من أجل التحفظ إلى أقصى حد ممكن من التلوث النفطي العرضي الناتج عن إصابة هذه الناقلات بأعطاب جانبية أو قاعية⁽¹⁾.

تهم هذه القواعد تصميم السفن وتجهيزها إذ يراعي في السفن الناقلات للنفط أن تجهز بنظام مراقبة وتحكم في تفريغ الزيت لمعرفة نسبة الزيت الذي يتم إبقاؤه في البحر، كما لابد من تجهيزها بأجهزة فصل الماء عن الزيت أو أي وسائل أخرى بديلة للتخلص من مياه

1- محمد الجراز، مرجع سابق، ص ص 196-197.

الصابورة المخلوطة بالزيت، مع نظام للغسيل بالنفط الخام ونظام الغاز الداخلي⁽¹⁾ بالإضافة إلى معايير التقسيم الداخلي والاتزان والتي على السفن الالتزام بها لأعطاب ناتجة عن جنوحها أو تصادمها بعض النظر عن ظروف الشحن⁽²⁾.

أما الحالة الثانية تتعلق بالنقل البحري لمواد ضارة بشكل سائب إذ ألزمت اتفاقية مار بول لعام 1973 الدول باعتماد قوانين وأنظمة وطنية بشأن تصميم السفن المخصصة لنقل المواد الضارة السائلة بشكل سائب وذلك من أجل التقليل من تسربات هذه المواد إلى البحر في حالات الحوادث البحرية وبالتالي حماية البيئة البحرية.

كما ألزمت الاتفاقية الدول عند سعيها لوضع تشريعات وطنية تتضمن قواعد تقنية خاصة بالناقلات الكيماوية أن تتلاءم بما هو وارد في المدونة التي أعدتها جمعية المنظمة البحرية الدولية "مدونة بناء وتجهيز السفن الناقلة لكيماويات خطيرة سائبة وتعديلاتها" وهناك حالة أخرى تتعلق بالنقل البحري لمواد مؤذية معبأة إذ ألزمت الاتفاقية الدول في وضع قوانين وتشريعات وطنية بشأن التقليل إلى أقصى حد ممكن من التلوث البحري بسبب نقل المواد المؤذية في عبوات أو حاويات شحن أو صهاريج نقالة أو عربات صهريجية برية وحديدية⁽³⁾.

1 - نظام النفط الخام COW هو نظام يستعمل فيه النفط الخام بدلا من الماء لتنظيف البقايا التي تبقى عالقة على جدران الخزان بعد إخراج شحنة النفط، وبين هذا النظام أفضل من التنظيف بالماء فهو يزيل فضلا عما سبق التراكمات والرواسب الطينية، أما نظام الغاز الداخلي فهو نظام يهدف للتقليل من مكونات الأكسجين في جو خزانات الشحن خلال وبعد إخراج شحنة النفط من أجل القضاء على خطر الانفجار، وبعد نظام الغاز الداخلي متطلبات إجباريا على السفن الناقلة للنفط كافة وفق اتفاقية مار بول 78/1973: أنظر في ذلك:

-إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 47.

2 - محمد البراز، مرجع سابق، ص 197.

3-المرجع نفسه، ص 199.

2 - الوقاية غير المباشرة من الحوادث البحرية

علاوة على الحماية المباشرة التي تتوخاها الأنظمة الاتفاقية المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن السفن، ولاسيما قواعد مار بول، فإنه هناك اتفاقية دولية أخرى خاصة بالسفن حرصت على وضع قواعد تتناول الجوانب التقنية لبناء السفن توخيا لسلامة السفينة وما عليها من أرواح وبضائع وحماية البيئة البحرية⁽¹⁾ من بينها:

أ - القواعد الخاصة بقابلية السفينة للملاحة

تتعلق هذه القواعد بالمعايير الدنيا الخاصة بالجوانب الفنية إذ هناك عدد من القواعد الدولية التي تمت صياغتها في إطار الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسفن من بينها اتفاقية لندن المبرمة بتاريخ 05 أبريل 1966 الخاصة بخطوط الشحن أو خطوط التحميل⁽²⁾ والتي تحدد معايير استخدام السفن التجارية وهي معايير تتعلق بحدود الغطس المسموح به حسب الجهات التي تبخر فيها والمواسم وغنائم السفينة⁽³⁾.

هناك قواعد ومعايير تتعلق بالسلامة البحرية في هذا الصدد نصت عليها اتفاقية لندن المبرمة في 01 نوفمبر 1974 بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحر⁽⁴⁾، التي اعتمدت

1 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 43.

2 - دخلت حيز التنفيذ في 21 جويلية 1999 والتي تم تعديلها سنوات 1971-1975-1979 و1983 و1995 كل هذه التعديلات لم تدخل حيز التنفيذ باستثناء تعديل 1971 ثم ألحق بهذه الاتفاقية بروتوكول 1988 الذي دخل حيز التنفيذ في 03 فيفري 2000، أنظر في ذلك:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 202.

وتجدر الإشارة إلى أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعدّ بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 05 أبريل 1966، ج. ر. ج. ج. عدد 03، الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001.

3 - محمد البزاز، مرجع السابق، ص 202.

4 - اشتهرت باسم اتفاقية سولاس "Solas" دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي 1998 ن تم إقرارها سنة 1914، وتم تعديلها في سنوات 1929، 1948 ثم 1960، ثم 1974، لمزيد من التفاصيل عن هذه التعديلات راجع: =

تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (OMI)⁽¹⁾.

تتضمن هذه الاتفاقية معايير السلامة التي يجب احترامها ومراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها⁽²⁾ ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء في هذا الباب، إلى جانب نظام تقسيم المرور تلتزم اتفاقية سولاس بمقتضى بروتوكول 17 فبراير 1978 الدول بأن تفرض على سفنها نظاما للحماية بالغاز الحامل⁽³⁾.

توجد أيضا معايير خاصة بالعنصر البشري والتي تخص الطاقم الذي يعمل على متن السفينة وهي قواعد تخص الكفاءة المهنية واحترام قواعد التشغيل للعنصر البشري، ونلاحظ أن المؤتمر الدولي لمستويات التدريب والمناوبة ومنح الشهادات للعاملين في البحر لعام

= تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A/56/58، 09 مارس 2001، ص ص 24-26.

WWW.Org.convention.agreements.

تجدر الإشارة إلى أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر. ج. ج. عدد 03، الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001.

1 – **FABREGOULE.Cathrine**, "Environnement marin", annuaire de droit de la mer, Tom 3, Editions A.Pédone, Paris, 1998, p.454.

2 – **REMOND-GouilloudMartine**, Droit maritime, 2ème édition, Editions A. Pédone, Paris, 1993 p.216.

3 – بالنسبة للناقلات التي تفوق حمولتها الإجمالية 200.000 طن وكذلك نظاما للقيادة المزدوجة بالنسبة للناقلات التي تفوق حمولتها 100.000 طن وإقامة رادار ثنائي للملاحة ولضمان تنفيذ هذه القواعد والمعايير الدولية تخول اتفاقية سولاس لأية، دولة الحق في الاحتفاظ بكل سفينة تدخل أحد موانئها والتي تكون غير صالحة للملاحة إلى أن تقوم بالإصلاحات الضرورية والاستجابة للمعايير الدولية فيما يخص السلامة، **أنظر في ذلك:**

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 203.

1978 قد وضع الحد الأدنى من الشروط الفنية الواجب توافرها في طاقم السفينة لضمان سلامة السفينة وتشغيلها وسلامة الأرواح والبضائع⁽¹⁾.

إضافة إلى ذلك يجب الإشارة إلى تلك الاتفاقيات المبرمة في إطار منظمة العمل الدولية (O.I.T)⁽²⁾ وفي مقدمتها الاتفاقية رقم 147 المعتمدة بتاريخ 29 أكتوبر 1976 والمتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية⁽³⁾ وبروتوكول سنة 1996 الملحق بها وإقرار هذه الاتفاقية يؤكد أنّ هدف الوقاية من التلوث البحري لا يتطلب فقط سلامة أفضل الملاحه والسفن ولكن مهارة وتأهيل الأطقم العاملة على متنها.

هكذا في إطار انشغالنا بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية فقد أشرفت المنظمة البحرية الدولية على عقد اتفاقية لندن لعام 1978 وتحدد هذه الاتفاقية القواعد الأساسية بشأن تكوين وتسليم شهادات ريانية السفن ورئيس الميكانيكي وضباط الآلات⁽⁴⁾

من جهة أخرى لمحاربة ظاهرة السفن غير المنضبطة، لاسيما السفن المسجلة تحت أعلام المجاملة، فإن اتفاقية منظمة العمل الدولية، رقم 147 المعتمدة بتاريخ 29 أكتوبر

1 - لمزيد من التفاصيل حول هذه الشروط راجع:

- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 50.

2 - تعد منظمة العمل الدولية (O.I.T) من المنظمات المتخصصة التي يحكم وظائفها ترتبط وتهتم بالمشاكل البيئية وإن كان اهتمام منظمة العمل الدولية بالبيئة يرجع إلى 11 أبريل 1919 فإن ذلك كان محصور النطاق فيما يتعلق ببيئة العمل والعامل لكن من بداية السبعينات اتجه نشاطها نحو البيئة بصفة عامة، والتعاون الفني والبحثي في هذا المجال فعلى الصعيد العالمي ساندت هذه المنظمة وشاركت إيجابيا جهود الأمم المتحدة الرامية إلى كافة أفضل مظهر التناسق بين قواعد حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة، لمزيد من التفاصيل راجع:

- سامية قايد، "الحماية القانونية للبيئة"، مجلة المدرسة الوطنية لإدارة المجلد 20، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010، ص 63.

3 - صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-134 المؤرخ في 10 أبريل 2006 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها من السفن التجارية ج. ر. ج. عدد 23، الصادرة في 10 أبريل 2006.

4 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 204.

1976 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية والمعدلة ببروتوكول 1996 فإنها تلزم الدول الأطراف بسن قوانين ولوائح ترمي بالنسبة للسفن المسجلة على أراضيها، معايير للسلامة بما فيها معايير الكفاءة وساعات العمل وتزويد السفن بالأطقم، تأميناً لسلامة الحياة على متنها.

كما تلزمها الاتفاقية باتخاذ تدابير ملائمة للضمان الاجتماعي وتوفير ظروف عمل متن السفن، وتقضي أيضا اتفاقية 1976 وبروتوكول سنة 1966 الملحق بها بحق دولة الميناء في مراقبة السفن التي تتوقف في موانئها أثناء مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق تشغيلها من أجل التحقق من مراعاة هذه السفن لقواعد والمعايير الواردة في هذه الاتفاقية، بل ويحق لها اتخاذ التدابير الضرورية لتصحيح أي وضع على ظهر السفينة يشكل خطراً على السلامة والصحة⁽¹⁾.

ب - القواعد المتعلقة بقيادة السفن

نظراً لكثافة حركة مرور السفن والتي ترجع إلى زيادة أعداد السفن المستخدمة في النقل فقد زادت فرص التصادم البحري بشكل كبير لهذا حاولت الإتفاقية الدولية لمنع التصادم لعام 1972 في البحر أن تساهم بعلاج هذا الوضع المتأزم من خلال ما يلي:

ب - 1 - قواعد القيادة الآمنة

حددت الاتفاقية قواعد القيادة الآمنة بإعتبار أنّ هذه القيادة تعد خطورة ضرورية ولازمة لتقليل الكوارث البحرية وتشمل القيادة الآمنة المحافظة على المراقبة الجيدة بالنظر والمسح في جميع الأوقات أو استخدام كافة الوسائل المناسبة التي تتأقلم مع الظروف السائدة للحصول إلى تقييم كامل إمكانية تفادي خطر التصادم مع اعتماد السرعة الآمنة، والتي يتم

1 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 204، 205.

تحديدها بناء على كثافة حركة المرور وانعدام الرؤية، وتهدف هذه السرعة إلى إعطاء قائد السفينة فرصة التصرف الفعال لتفادي خطر التصادم مع مراعاة قدرة السفينة على المناورة ومراعاة حمولة السفينة أثناء السير، وضرورة استخدام الصافرات والجرس في أي حالة طارئة لتنبية السفن القادمة واستخدام الأنوار أثناء القيادة في الليل⁽¹⁾.

ب - 2 - قواعد تتعلق بفصل حركة المرور

من أجل التقليل من مخاطر التصادم بين السفن وإلى جانب القواعد الخاصة بتنظيم المرور البحري فإنّ الحظر الذي تشكله الناقلات على سلامة البيئة البحرية وكثافة استعمال عدد من الطرق البحرية قد فرض تنميط هذه القواعد بأنظمة لتقسيم المرور.

هكذا ومنذ مدة طويلة اعتادت عدد من الدول أن تفرض على السفن الرافعة لعلمها الإبحار في طرق محددة، على الأقل في المناطق التي تعرف كثافة المرور، فهذه الطرق يجب أن تسلكها السفن في أحد الاتجاهين صعوداً أو هبوطاً⁽²⁾.

يفصل بين هذين الممرين خط الفصل وقد حددت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972 الالتزامات الواقعة على السفن التي تستخدم مخططات فصل حركة المرور والمتمثلة في الإبحار في الممر الملائم الخاص بمخطط الفصل، الابتعاد قدر الإمكان عن خط الفصل بحيث تحاول السفينة قدر الإمكان الالتزام باليمين ولا يجوز للسفينة ترك الممر إلا في نهايته⁽³⁾.

1 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 48.

2 - محمد البراز، مرجع سابق، ص 206.

3 - إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 49.

الفرع الثالث

الطابع التنفيذي لاتفاقية ماربول

تحقيقاً لغرض اتفاقية مار بول لعام 1973 المتمثل في حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن،⁽¹⁾ فقد منحت أحكامها للدول الأعضاء حق مراقبة وتفتيش السفن المبحرة في مجالاتها البحرية وذلك من خلال إخضاع السفن الحاملة لجنسيتها لمجموعة من المعايينات (أولاً) والتأكيد من امتلاك السفن لشهادة مطابقة تجهيزاتها للسلامة البحرية (ثانياً).

أولاً - إخضاع السفن للمعاينات

أخضعت اللائحة رقم (4) كل ناقلات الزيت التي تزيد حمولتها الإجمالية عن (150) طناً فأكثر وجميع السفن الأخرى ذات الحمولة الإجمالية البالغة (400) طناً فأكثر إلى المعايينات⁽²⁾ التالية:

1 - المعاينة الأولية

تكون هذه المعاينة قبل أن يسمح لمالك السفينة بتشغيل السفينة أو قبل إصدار الشهادة الدولية عن التلوث البحري المطلوبة وفقاً لمقتضى القواعد الواردة في اللائحة رقم (05) من الملاحق رقم (1)⁽³⁾ وتشمل معاينة كاملة لهيكل السفينة ومعداتنا وتجهيزها وترتيبها وموادها بأن تخضع الشروط هذا الملحق⁽⁴⁾

2 - المعاينة الدورية

يقصد بالمعاينة الدورية تلك المعاينة التي تتم على فترات منتظمة تحددها دولة العلم على ألا تتجاوز مدتها خمس سنوات.

1 - زهود زيتوني، مرجع سابق، ص 74.

2 - سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني الملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص 148.

3 - محمد تركي عباس العبيدي، مرجع سابق، ص 44.

4 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 212.

أجازت الاتفاقية لسلطات دولة الميناء والدولة الساحلية التفتيش على السفن من أجل التأكد من التزويد بتلك الشهادات ويجب أن يقصر التفتيش على فحص صلاحية الشهادة، ما لم توجد أسباب تدعو للاعتقاد بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها لا تتفق مع ما هو مدون بالشهادة⁽¹⁾.

ففي حالة لم تتوفر شهادة صحيحة على ظهر السفينة، فإنّ الطرف القائم بالتفتيش عليه أن يتخذ الخطوات الكفيلة بمنعها من الإبحار إلى أن يكون بمقدورها التقدم نحو البحر دون تعريض البيئة البحرية لتهديد مفرض، على أنه يجوز لذلك الطرف السماح للسفينة بمغادرة الميناء أو المحطة البحرية للتوجه نحو أقرب حوض مناسب متاح لإصلاح السفن⁽²⁾.

أما إذا منعت إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية سفينة أجنبية من الدخول إلى موانئها أو محطاتها البحرية الخاضعة لولايتها القضائية أو قامت باتخاذ إجراءات ضد هذه السفينة لعدم امتثالها للأحكام الواردة في اتفاقية مار بول لعام 1973 فيجب عليها فوراً إخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للطرف الذي يحق للسفينة رفع علمه، أو القيام بإبلاغ إدارة السفينة المعنية إن استحال ذلك.

يلاحظ أن اتفاقية مار بول لعام 1973 جاءت أكثر شمولاً من اتفاقية لندن لعام 1954، إذ نجد أن هذه الأخيرة أتت فقط لتغطي نوعاً معيناً من أنواع التلوث البحري ألا وهو التلوث الناتج عن البترول على خلاف اتفاقية مار بول لعام 1973 التي جاءت لتشمل جميع مصادر التلوث البحري الناتج عن السفن، لكن على الرغم من ذلك إلا أنّ هذه الأخيرة وقعت في نفس العيوب التي وقعت فيها اتفاقية لندن لعام 1954 فهي تستثني نفس

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 133.

2 - المادة 2/05 من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973.

الاستثناءات وتعد تكرارا لها، الأمر الذي يمكن القول معه أنّها عديمة الفائدة، كما أنّ الأحكام التي استحدثتها لا تخدم مصالح الدول النامية إذ تجعلها غير قادرة على توفيرها في سفنها.

المطلب الثاني

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

أولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، خلافا لاتفاقية جنيف لعام 1958، اهتماما كبيرا بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف مصادر التلوث البحري لاسيما التلوث الصادر عن السفن الذي شغل حيزا كبيرا من مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث أوردت الاتفاقية الجزء الثاني عشر⁽¹⁾ منها لمجموعة من القواعد والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية وخصت مجموعة مهمة من أحكام هذا الجزء لمشكل التلوث الناجم عن السفن.

وضعت الاتفاقية التزاما عاما على عائق الدول بضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث (الفرع الأول) وبينت الاتفاقية الطرق التي تساعد على نهوض كل دولة بالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث (الفرع الثاني) كما حددت الاختصاصات التنفيذية لكل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء في مجال الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن (الفرع الثالث).

1 – DELEBCQUE Philippe, Droit maritime, 13 édition, DALLOZ, Paris, 2014, p. 651

الفرع الأول

الالتزام العام في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن

جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بأحكام عامة في جزئها الثاني عشر خاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث نصت المادة 192 منها على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"⁽¹⁾

هذا الالتزام هو التزام عام ينصرف إلى كافة الدول الساحلية وغير الساحلية، ويغطي مداه كافة المساحات البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية لدولة الساحل وغير الخاضعة لها⁽²⁾ وهذا مع ما للدول من حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياساتها البيئية ووفقاً لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁽³⁾.

كما تقرر بموجب هذه الاتفاقية وضع التزامات دولية للحفاظ على البيئة البحرية ومكافحة كل أشكال التلوث والتصدي له⁽⁴⁾، إذ قررت الاتفاقية على الدول أن تتخذ منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره ومستخدمه لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى المداومة بين سياستها في هذا الصدد⁽⁵⁾.

1 - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2012، ص 199.

2 - عمر محمود أعمار، "حماية البيئة في القانون الدولي الإنساني وقت النزاع المسلح"، المجلة الأردنية للعلوم التطبيقية، المجلد 11، العدد 01، جامعة العلوم التطبيقية، الأردن، 2008، ص 10.

3 - المادة 193 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4 - عبد الحفيظ بتغة، مرجع سابق، ص 102.

5 - المادة 1/94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

كذلك لا بدّ للدول أن تتخذ جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى وبيئتها وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة في ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية وفقا للاتفاقية⁽¹⁾.

تتناول هذه التدابير المتخذة جميع مصادر تلوث البيئة البحرية ومنها التلوث من السفن وبخاصة التدابير لغرض منع الحوادث ومواجهة حالات الطوارئ وتأمين سلامة العمليات في البحر، ومنع التصريف المتعمد وغير المتعمد، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها⁽²⁾.

تشمل هذه التدابير تلك التي تكون ضرورية لحماية النظم الايكولوجية النادرة أو السريعة التأثير وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها⁽³⁾.

تتخذ الدول كذلك جميع ما يلزم من التدابير لمنع وخفض تلوث البيئة البحرية والسيطرة على التلوث الناتج عن استخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن إدخال أنواع غريبة أو جديدة قصداً أو عرضاً، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغيرات كبيرة وضارة بتلك البيئة⁽⁴⁾.

وإذا كان من الواجب اتخاذ التدابير السابقة، فإنّ الدول مطلقة اليد في هذا السبيل بل عليها مراعاة عدة أمور مهمة، تبدو كقيد على سلطة الدولة في اتخاذ التدابير المشار إليها⁽⁵⁾ إليها⁽⁵⁾

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 137.

2 - المادة 3/194 (ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 - المادة 5/194 من نفس الاتفاقية.

4 - المادة 1/196 من نفس الاتفاقية.

5 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 139.

حيث من جهة تمتنع الدول عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، عن التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها وعملا بواجباتها طبقا لهذه الاتفاقية⁽¹⁾.

أما من جهة أخرى فإنّ الدول تتصرف عند اتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بحيث لا تنقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه⁽²⁾ عليه يجب على عدم إلحاق أضرار بأقاليم دول أخرى بصورة مباشرة أو غير مباشرة ويكون ذلك عن طريق مبدأ الحيطة الذي يجب بمقتضاه ألا يكون عدم توفر التقنيات نظرا للمعارف العلمية والتقنية الحالية، سببا في تأخير اتخاذ التدابير الفعلية والمنتاسبة، للوقاية من خطر الأضرار الجسيمة المضرّة بالبيئة، ويكون ذلك بتكلفة اقتصادية مقبولة⁽³⁾ أو عن طريق مبدأ حسن الجوار الذي مفاده أن كل دولة عند ممارستها لسيادتها واختصاصاتها على إقليمها أن ينتج عن ذلك إحداث أضرار يمكن أن تنتقل لمسافة تتعدى حدودها الدولية إلى إقليم دولة أخرى⁽⁴⁾.

1 - المادة 4/194 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - المادة 195 من نفس الاتفاقية.

3 - المادة 6/3 من القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. ج. عدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003.

4 - ويمكن اعتبار قواعد حسن الجوار من القواعد الدولية الحديثة التطبيق نسبيا، ولقد أخذت طابع القواعد العرفية الملزمة وذلك انطلاق من تواتر الدول على تطبيقها في علاقاتها مع بعضها البعض وتولها لقاعدة عرفية ملزمة في معاملاتها مع بعضها البعض كما تأكد هذا المبدأ بما ورد في ديباجة ميثاق الأمم المتحدة إذ تعهدت شعوب الأمم المتحدة أن يعيشوا في سلام وحسن جوار ولقد طبق هذا المبدأ في مجال تنظيم حقوق الدول الواقعة على الأنهار الدولية المشتركة إعمالا لقاعدة منع تغيير الظروف الطبيعية للأنهار الدولية إن كان ذلك من شأنه أن يدي إلى الأضرار بحقوق الغير. لمزيد من التفاصيل راجع:

- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص ص 425-433.

الفرع الثاني

واجب التعاون الدولي في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن

بينت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الطرق التي تساعد الدول على التعاون فيما بينها من أجل حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الصادر عن السفن وتتجسد هذه الوسائل بالتعاون في مجال وضع المعايير والمستويات وبرامج البحث وتبادل المعلومات والبيانات (أولاً) بالإضافة إلى تقديم مساعدات علمية وتقنية للدول النامية (ثانياً)، كما تقوم الدول برصد مخاطر التلوث وآثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها (ثالثاً) مع ضرورة اعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من أخطار التلوث الذي تخلقه السفن (رابعاً)

أولاً - التعاون في مجال وضع المعايير والمستويات وبرامج البحث والدراسات

أوجبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على كل الدول بأن تتعاون فيما بينها سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن وخفضه والسيطرة عليه، فأعباء الحفاظ على البيئة البحرية ثقيلة، وقد لا يستطيع العديد من الدول النهوض بمفردها لمواجهة أخطار التلوث البحري، فبالتالي لا بد أن تتعاون مع غيرها لوضع الترتيبات اللازمة في هذا الخصوص.

يكون التعاون بين الدول على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة من أجل صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة⁽¹⁾ وأكدت الاتفاقية على وضع هذه المعايير من مختلف مصادر التلوث بما في ذلك التلوث الصادر عن السفن.

1 - المادة 197 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ينبغي على الدول من ناحية أخرى أن تتعاون فيما بينها مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لغرض تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وتسعى إلى مشاركة نشطة في البرامج الإقليمية والعالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه ولتقييم التعرض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه⁽¹⁾.

يمتد هذا النوع من التعاون وعلى ضوء المعلومات والبيانات المكتسبة من الدراسات وبرامج البحث العلمي إلى وضع معايير علمية مناسبة لصياغة وإعداد قواعد وضوابط، وما يوحي له من ممارسات وإجراءات لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه⁽²⁾.

كما أنه عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثير بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة⁽³⁾.

بناء على ذلك إذن فعندما تصاب الدولة بالتلوث عليها أن تخطر فورا الدول الأخرى التي يمكن أن يصل إليها ذلك الضرر أو المنظمات الدولية المختصة من أجل اتخاذ الإجراءات اللازمة للقضاء عليه.

تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة أو التي لحق بها ضرر التلوث وفقا لقدراتها مع المنظمات الدولية المختصة في القضاء على آثار التلوث، وكذلك في منع الضرر

1 - المادة 200 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 140.

3 - المادة 198 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وخفضه إلى الحد الأدنى وتحقيقا لهذه الغاية تعمل الدول معا على وضع وتعزيز خطط الطوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية⁽¹⁾.

ثانيا - تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية

نظرا للوضع الاقتصادي والعلمي المتردي للدول النامية، ولأنّ خطر التلوث البحري في حالة وقوعه لا يقتصر أثاره السلبية على الدول النامية التي ترتفع عندها نسبة احتمال وقوعه، فإنّ الدول المجتمعة في المؤتمر الثالث لقانون البحار، ووعيا منها بهذه الحقيقة⁽²⁾ فقد تضمنت أحكاما تتعلق بالمساعدة العلمية والتقنية للدول النامية إذ تعمل الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بجميع برامج المساعدة العلمية والتعليمية والتقنية وغيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه.

تشمل هذه المساعدة تدريب عاملي تلك الدول العلميين والتقنيين وتسيير اشتراكهم في البرامج الدولية ذات صلة تزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة مع عدم قدرتها على صنع تلك المعدات وتقديم المشورة بشأن برامج البحث والرصد والبرامج التعليمية وغيرها ووضع التسهيلات كما يتم تقديم المساعدة للدول النامية وذلك في مجال التقليل من الحوادث البحرية التي يمكن أن تسبب تلوثا لبيئتها البحرية، وخاصة فيما يتعلق بإعداد التقنيات البيئية⁽³⁾.

1 - المادة 199 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - لعاصري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تبزي وزو 2014، ص 311.

3 - المادة 202 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ثالثا - إقامة نظم الرصد والتقييم البيئي

لا يكفي أن تتعاون الدول في مجال واحد من مجالات الوقاية من أخطار تلوث البيئة البحرية، بل يجلب إقامة الوسائل المساعدة لاكتمال تلك الوقاية، ومنها وضع نظم رصد ملوثات البيئة البحرية، وتقييم آثارها⁽¹⁾.

تسعى الدول إلى ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة⁽²⁾.

تقوم الدول بوجه خاص بمراقبة الآثار الناتجة عن أية أنشطة أو يقوم بها بقصد البت فيما إذا كان من المحتمل أن تؤدي هذه الأنشطة إلى تلوث البيئة البحرية⁽³⁾ وتنتشر الدول تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج، أو تقدم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول⁽⁴⁾ وعندما تتكون لدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعترف القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد سبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة وضارة فيها، تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا، إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، وتقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات⁽⁵⁾.

1 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 141.

2 - انظر المادة 1/204 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 - المادة 2/204 من نفس الاتفاقية.

4 - المادة 205 من نفس الاتفاقية.

5 - المادة 206 من نفس الاتفاقية.

رابعا - اعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من التلوث الصادر عن السفن

انقسم الرأي خلال المناقشات التي دارت حول موضوع حماية البيئة البحرية في مؤتمر المتحدة لقانون البحار واللجنة الرئيسية الثالثة بين مجموعة الدول الساحلية التي وإن امتلكت أساطيل فإنه تضع حماية البيئة البحرية في المقام الأول⁽¹⁾.

لقد كان طبيعياً أن تساند مجموعة الدول الحبيسة⁽²⁾ التي تحوز البعض منها أساطيل لاستهان بحجمها مجموعة الدول البحرية الكبرى، وتؤيد وجهة نظرها الداعية إلى تقييد سلطات الدولة الساحلية والتوسع من السلطات المقررة لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية أينما وجدت تلك السفينة حتى ولو وجدت في ميناء دولة أخرى⁽³⁾.

بينما حرصت الدول الساحلية التي كانت تضم كلية الدول النامية على الطالبة بالحد من سيطرة وتحكم الدول البحرية الكبرى، وطالبت بوجود امتداد سلطاتها إلى حيث ينال اختصاصها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة، وإخضاع السفن التي توجد في المناطق التي تخضع لولايتها أو في موانئها لوسائل الوقاية، والإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر ويحق للدولة الساحلية في فرض العقوبات الملائمة على السفن في مثل تلك الأحوال⁽⁴⁾.

نصت المادة 211 من الاتفاقية على أن الدول تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسلحة فيها وخفضه والسيطرة عليه ولا تكون

1 - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 514.

2 - عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الدول الحبيسة بأنها الدول التي لا تمتلك إطلاق أية مساحات أو امتدادات بحرية. لمزيد من التفاصيل راجع:

- عمر بن أبو بكر باخشيب، "النظام القانوني لخطوط أنابيب البترول"، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، الاقتصاد والإدارة، المجلد 11، كلية الاقتصاد والإدارة، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، 1998، ص 124.

3 - لعامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 313.

4 - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 514.

هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام⁽¹⁾.

بالمقابل يجب أن تضع الدول قواعد ومعايير دولية في هذا الصدد على أن تشجع بذات الطريقة، حيثما كان ذلك مناسباً، اعتماد نظام لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث البحرية، بما في ذلك ساحل الدولة والخطر الناجم عن التلوث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به⁽²⁾.

تمتلك الدول الشاطئية من ناحية أخرى الحق في سن القوانين والأنظمة ببحرها الإقليمي بشرط ألا تمس بالمرور البريء، بمعنى أنه لا يحق لها أن توقف سفينة تهدد هذا البحر بالتلوث، أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة فلها أن تعتمد القواعد والقوانين على أن تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، أي أن الدولة الساحلية لا تمتلك إلا حقاً شكلياً وطنياً في تشكله دولياً في جوهره وهذا الحل دولة العلم أكثر ما يرضي الدولة الساحلية⁽³⁾.

1 - **ROCHE Catherine**, "Après L'ERIKa : La prévention de la pollution des mers par Le renforcement de La sécurité marine en Europe (ERIKa)", Revue juridique de l'environnement, n° 3, 2002, p.392.

2 - المادة 01/211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3 - إدريس الضحاك، "المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا"، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص

الفرع الثالث

الاختصاصات التنفيذية للدول في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن

لا يكفي اتفاق الدول والتشاور فيما بينها بشأن وضع قوانين وأنظمة أو إرساء قواعد دولية في ميدان الوقاية من التلوث الصادر عن السفن بل لابد من دفع المخاطبين بها على مراعاتها والتصرف وفق مضمونها.

لهذا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ومنحت اختصاصات تنفيذية في هذا المجال لكل من دولة العلم (أولا) ودولة الميناء (ثانيا) بالإضافة إلى الدولة الساحلية (ثالثا).

أولا - الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم

يتبين من أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أنها قد أخضعت دولة العلم لالتزامات دقيقة، حتى تضمن التنفيذ الفعال للقواعد والمعايير الدولية من قبل السفن الحاملة لجنسيتها فهي تقضي بصراحة ولعبارات أقوى من كل النصوص السابقة⁽¹⁾ بالتزام دولة العلم بالسهر على امتثال السفن التي ترفع علمها لقواعد القانون الدولي أينما وجدت تلك السفينة سواء في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو خارج هذه المناطق، وكذا لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية بغرض منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وأن تتخذ أيضا ما يلزم من إجراءات لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة⁽²⁾.

1 - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 92.

2 - المادة 01/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وقد جرى نصها كالتالي: « تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتعتمد تبعا لذلك القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، وتؤمن دولة العلم التنفيذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك ».

بمعنى أنّ دولة العلم عليها أن تمارس أوجه الرقابة الفعالة على سفنها بحيث تضمن التزام هذه السفن بكافة القواعد القانونية الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث الصادر عن السفن.

تتخذ دولة العلم كذلك ما يلزم من التدابير لمنع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب للمتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبنائها ومعداتنا وتكوين طواقمها⁽¹⁾.

تقتضي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في سياق هذه الإجراءات الضبطية التي تتخذها دولة العلم ضد سفنها، أنه يجب على هذه الدولة ضمان أن تتوفر السفن الرافعة لعلمها على الشهادات اللازمة التي تثبت توافرها على المواصفات والمعايير الدولية لمنع التلوث البحري.

يجب أن تقوم دولة العلم إضافة إلى ذلك بعمليات تفتيش دورية لتحقق من أنّ هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن وتقبل الدول الأخرى هذه الشهادات كدالة على حالة السفينة وتعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها هي وذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأنّ حالة السفينة لا تتطابق إلى حد بعيد مع البيانات المدونة في الشهادات⁽²⁾.

ثانيا - الاختصاصات التنفيذية للدولة الساحلية

منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية اختصاصات تنفيذية واسعة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث الصادر عن السفن، هذه الاختصاصات لا تقتصر فقط على الانتهاكات التي تتم أو يمكن أن تتم في مجال

1 - المادة 2/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - المادة 03/217 من نفس الاتفاقية.

إقليمها البحري⁽¹⁾ بل تتجاوزها إلى تلك المخالفات التي تتم خارج نطاق البحر الإقليمي وتصنف الاختصاصات التنفيذية الممنوحة للدولة الساحلية في اختصاصات ضبطية.

تتمتع الدولة الساحلية الحق في طلب تقديم معلومات من سفينة أجنبية مبحرة في مجالاتها البحرية الوطنية⁽²⁾ عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقديمها إذا كان الانتهاك قد وقع وهذا وفقا ما نصت عليه المادة 3/220⁽³⁾ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ألزمت اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982 دولة العلم على سن قوانين وأنظمة واتخاذ ما يلزم من التدابير لإجبار السفن التابعة لها على الامتثال لطلبات المعلومات التي توجهها لها الدولة الساحلية ذلك من أجل تسهيل مهمة هذه الأخيرة⁽⁴⁾.

تمتلك الدولة الساحلية من ناحية ثانية الحق في إخضاع تلك السفينة المبحرة في المناطق الخاضعة لسيادتها لإجراءات التفتيش قصد التحقق من مراعاتها للقواعد والمعايير الدولية والوطنية الخاصة بوقاية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن فهي تخول للدولة الساحلية حق تفتيش السفن تفتيشا ماديا لضبط ما يتصل بانتهاك أحكام الاتفاقية، وذلك في الأحوال التي تتوافر فيها الدولة الساحلية على أسباب واضحة للاعتقاد بأن السفينة

1 - لعامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، ص 317.

2 - محمد البراز، مرجع سابق، ص 96.

3 - تنص المادة 3/220 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على ما يلي: « عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنظمة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة، انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير والمنفذة لها، يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقريرها إذا كان انتهاك قد وقع ».

4 - المادة 4/220 من نفس الاتفاقية.

المبحرة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، قد ارتكبت انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية أو للقوانين التي وضعتها الدولة لمنع التلوث البحري وفق هذه الاتفاقية، ذلك بشرط أن يسبق هذا التفتيش امتناع السفينة عن تقديم المعلومات التي طلبتها منها الدولة الساحلية لتقريرها إذا كان هناك انتهاك قد وقع أو إذا كانت المعلومات المقدمة من السفينة مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، أو إذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء التفتيش⁽¹⁾.

يلاحظ أن سلطتي التفتيش المادي ورفع الدعوى واحتجاز السفينة مقصورتان على حالة الانتهاك الموصوف، وهو الذي يؤدي إلى تصريف كبير للمواد الضارة من السفن في البيئة البحرية وعلى نحو سبب إلحاق الضرر الجسيم، أو التهديد به، بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها في البحر الإقليمي والمنظمة الاقتصادية الخالصة ومن ناحية ثانية فإن، هاتين السلطتين لا تمارسان إلا عند وقوع المخالفة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية⁽²⁾.

عموما يمكن القول أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أعطت للدولة الساحلية اختصاصات حقيقة وواسعة إن صح التعبير في مجال الوقاية ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن في المناطق الخاضعة لسيادتها، فلم يعد دورها ينحصر فقط في جمع المعلومات والأدلة الضرورية عن الانتهاكات التي ترتكبها السفن الأجنبية، وإبلاغها لدولة علم السفينة، بل يتعداه لتنفيذ قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وذلك من خلال الاختصاصات الضبطية الممنوحة لها في هذا الإطار.

1 - صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 272.

2 - أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع السابق، ص 152.

ثالثاً - الاختصاصات التنفيذية لدولة الميناء

قررت نصوص الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بعض الاختصاصات لدولة الميناء الذي تتوقف فيه السفينة، وجاءت تلك الاختصاصات مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية، وحلا وسطا لتسوية التنازع بين دولة العلم، والدولة الساحلية⁽¹⁾.

تتجسد خصوصية مفهوم دولة الميناء في اعتراف القانون الدولي لصالحها بعدد من السلطات الجديدة في ميدان تنفيذ القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن، وما يتضمن ذلك من ممارساتها لسلطاتها في ميدان الضبط.

قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أنه على الدول أن تتأكد، بناء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من سفينة داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحيات السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا، تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار ولا يجوز لهذه الدولة أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن وعليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك⁽²⁾.

يلاحظ أنّ دولة الميناء تمارس الاختصاصات نفسها مع الدولة الساحلية وفي بعض الحالات يمكن أن تكون دولة الميناء هي الدولة الساحلية في الوقت نفسه، فدولة الميناء تأتي في بعض الأحيان لسد عجز الدولة الساحلية في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن لكن رغم الجهود الدولية المبذولة لوضع التوازن بين هذه الاختصاصات إلا أنه هناك

1 - صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 527.

2 - المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

مشاكل مطروحة كالرابطه الحقيقية والفعليه وظاهره علم المجامله⁽¹⁾ بالنسبه لدولة العلم إذ كان على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تحديد هذه الرابطه.

أخيرا فإن أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها لا تنطبق على السفن الحربية أو غيرها من السفن التي تمتلكها الدولة وتشغلها ويكون استخدامها مقصور في ذلك الوقت على الخدمة الحكومية غير التجارية .

يتضح من خلال دراستنا للنظام القانوني الوقائي تكاثف الجهود الدولية للحد من ظاهرة التلوث الصادر عن السفن، ويظهر ذلك من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال والتي حرصت على حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها بالدرجة الأولى من جميع المخاطر التي تواجهها لاسيما خطر التلوث البحري ولعل أهم هذه الاتفاقيات والتي سبق أن أشرنا إليها كل من إتفاقية ماريول لعام 1973-1978 وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي جاءت شاملة لجل مصادر التلوث البحري.

لكن على الرغم من ذلك إلا أنه لايجوز الجزم بعدم وقوع حالات تلوث أو تدهور الوسط البحري، لذلك يستدعي الأمر التفكير في كيفية إصلاح الضرر في حالة وقوعه وردع المخالفين للتدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها.

1 - علم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة للسفينة لا يتوفر فيها لشرط العلاقة الجمهورية، حيث أن بعض الدول تسمح تسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة حقيقة بها، بالنسبة لها هي مجرد إجراءات تشكيلية إدارية يمنحونها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طلبا حتى ولو كانت لم ولن تطأ موانئها، لمزيد من التفاصيل راجع:
- مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 26.

الفصل الثاني

النظام القانوني لإصلاح الأضرار الناتجة عن
التلوث الذي تسببه السفن للبيئة البحرية

وضع القانون الدولي إلى جانب القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن السفن قواعد أخرى بغرض إصلاح الآثار المضرّة الناجمة عن التلوث، حيث أن السفينة تقوم في غالب الأحيان بتصريف مواد ملوثة إلى البحر سواء بطريقة عمدية أو غير عمدية، هذا ما يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبيئة البحرية والمساس بمصالح وحقوق الدول الساحلية.

بناء على ذلك تدخل القانون الدولي من أجل إرساء قواعد قانونية تتعلق بالمسؤولية الدولية التي تعد بمثابة الركيزة الأساسية لأي نظام قانوني سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، ويتوقف كلا من النظامين القانونيين على نضج وتطبيق قواعد المسؤولية له (المبحث الأول) كما أنّ القانون الدولي تدخل من أجل صياغة أنظمة تتعلق بمعاقبة المسؤول عن الضرر الناجم عن التلوث والحصول على تعويض من المسؤولين عن إحداث هذه الأضرار أي الإصلاح المالي لأضرار التلوث البحري، وذلك من خلال التطرق لصور المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن ا (المبحث الثاني).

المبحث الأول

المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن

تعد المسؤولية الدولية رابطة قانونية تنشأ في حالة الإخلال بالالتزام دولي بين الشخص القانوني الدولي الذي أخل بالالتزامه في مواجهته، فالمسؤولية الدولية هي مبدأ من المبادئ المسلم بها في القانون الدولي العام تنظمه مجموعة من القواعد العرفية التي أفرزتها الممارسة الدولية، كما يشكل هذا المبدأ أحد الأركان الأساسية للنظام القانوني الدولي باعتباره ضماناً لتنفيذ قواعده والتكريس الفعلي لإلزامية أحكامه (المطلب الأول) كما أنه لقيام هذه المسؤولية يستلزم وجود ثلاث شروط أساسية تتمثل في ارتكاب عمل مخالف لقواعد القانون الدولي والالتزامات التي يفرضها وجود الضرر نتيجة لذلك العمل المخالف للالتزامات الدولية ثم انتساب ذلك العمل للدولة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأساس القانوني لتحديد المسؤولية الدولية عن التلوث الصادر عن السفن

يقصد بأساس المسؤولية الدولية " تلك النظرية أو المبدأ القانوني الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية على عاتق أشخاص القانون الدولي"، أو هو "السبب الذي من أجله يضع القانون عبء تعويض الضرر الذي وقع على عاتق شخص معين"⁽¹⁾

لتحديد أساس المسؤولية الدولية اجتهد فقهاء القانون الدولي في البحث عن النظريات الفقهية الملائمة لإقامة المسؤولية الدولية والتي من بينها نجد كل من نظرية الخطأ ونظرية الفعل الدولي غير المشروع الدولي بالإضافة الى نظرية المخاطر، لكن

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 87.

نظرا لصعوبة اللجوء إلى نظرية الخطأ⁽¹⁾ لإقامة المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية بسبب التطور والتقدم التقني بالتالي سوف نقتصر دراستنا على نظرية الفعل الدولي غير المشروع التي تعتبر كأساس عام أي الطرح الأصلي للمسؤولية الدولية (الفرع الأول) ونتيجة للأنشطة التي جاءت بها الثورة الصناعية والتكنولوجية وما خلفته من مخاطر جسيمة على البيئة اتجهت الدول إلى تبني أساس جديد للمسؤولية الدولية في ميدان الأضرار البيئية ذات الطابع العابر للحدود ألا وهي نظرية المخاطر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأساس العام للمسؤولية الدولية (نظرية الفعل الدولي غير المشروع)

نظرا لقصور نظرية الخطأ في ضوء التطورات العلمية والصناعية واعتمادها على معايير يصعب تقديرها، صاغ الفقيه "أنزيلوتي" في مطلع القرن العشرين نظريته الجديدة في المسؤولية الدولية والتي تبتعد بها عن الطابع الشخصي المؤسس على الخطأ وتتحو بها نحو اتجاه الانتهاك فعلا غير مشروع دوليا⁽²⁾ بالتالي سنتعرض لموقف الفقه الدولي من هذه النظرية (أولا) مع تحديد موقف القضاء منها (ثانيا) وأخيرا نأتي إلى مدى تطبيق هذه النظرية في مجال التلوث الصادر عن السفن (ثالثا).

1- تقوم نظرية الخطأ على فعل الدولة المؤدي لدولة أخرى بشكل متعمد أو بنتيجة إهمال جدير باللوم وبالتالي لا تقوم المسؤولية الدولية ما لم يصدر من الدولة خطأ يضر بغيرها من الدول وذلك بشكل عمدي أو غير عمدي، ونظرا إلى أن الأضرار البيئية تتميز بالاستمرارية وسرعة الانتشار والتطور وبشكل خاص الأضرار العابرة للحدود التي تصيب البيئة البحرية وما تنتصف به من الأضرار وجسامة كل ذلك يجعل من الصعب إثبات الخطأ مع التطور والتقدم التقني والحاصل والاعتماد عليه كأساس فعال لاستغراق كافة الأضرار الحاصلة وذلك ربما لتأخر ظهور الأضرار بفترات زمنية كبيرة من تاريخ الحادث المتسبب بالتلوث والأضرار الأخرى المترتبة عليه، أو قد يكون لسبب ما يطرأ على مصدر الضرر من تغيرات كالتلوث الإشعاعي الناجم عن اغراق مواد ونفايات نووية مشعة، لمزيد من التفاصيل راجع: -روان دياب، مرجع سابق، ص 65.

2- أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص 380.

أولاً- الاجتهاد الفقهي لنظرية الفعل الدولي غير المشرع

كان "أنزيلوتي" و"كافاليري" من رواد المدرسة الإيطالية الفضل الأكبر في صياغة هذه النظرية، متحررين من أفكار القانون الداخلي المستندة إلى الخطأ، فبعد أن وجه الفقيه "أنزيلوتي" انتقاداته إلى نظرية الخطأ، صاغ هذه النظرية الجديدة قائلاً أنّ مسؤولية الدولة تنشأ عن مجرد تسببها موضوعياً في انتهاك القانون الدولي، إذ لا جدوى من اشتراط الخطأ في مسلكها لتقرير مسؤوليتها وحيث لا سبيل إلى التوصل لإرادة الدولة لمعرفة ما إذا كانت تعمدت ارتكاب هذا الفعل أم كانت متهاونة بصدده، فيكفي لتقرير مسؤوليتها نسبة الفعل غير المشروع إليها، إذ أنّ علاقة النسب تعد الأساس الوحيد لمسؤوليتها.⁽¹⁾

يجمع فقهاء القانون الدولي ومن بينهم الدكتور "محمد حافظ غانم" على أنّ الفعل غير المشروع هو ذلك الفعل الذي يعد انتهاكاً لأحكام القانون الدولي حيث يتضمن مخالفة لقواعد القانون الدولي العام الاتفاقية أو العرفية أو المبادئ العامة للقانون ويضيف الأستاذ "حافظ غانم" ويعتبر العمل غير مشروع إذا يتضمن مخالفة لأحكام القانون الدولي أي كان مصدر هذه الأحكام،⁽²⁾ ومعيار عدم المشروعية معيار دولي موضوعي لا عبء فيه لمنشأ الالتزام لأنّ مخالفة أي التزام دولي، أي كان مصدره، تولد المسؤولية الدولية، كما أنّه لا يعتد بالوسيلة التي يتحقق بها انتهاك القانون الدولي سواء كان ذلك بفعل أو بإمتناع أو بإهمال فكل ما اشترطه "أنزيلوتي" أن يعبر هذا الفعل عن عدم توافر العناية الواجبة في مسلك الدولة⁽³⁾.

يشترط لقيام المسؤولية الدولية تبعاً للرأي الغالب فيالفقه الدولي وفقاً لنظرية الفعل

الدولي غير المشروع توافر عنصرين:

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 115-116.

2- نقلاً عن أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 381.

3- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 116.

أولهما: شخصي بمعنى أن يكون التصرف منسوبا إلى أحد أشخاص القانون الدولي

والثاني: موضوعي أي أن يكون التصرف مخالفا لالتزام دولي على عاتق الدولة.⁽¹⁾

أما عن الضرر فإنه لا يعد شرطا لقيام المسؤولية الدولية، وهذا ما يجمع الفقه الدولي عليه حاليا، حيث أن الفقيه "جيري فراث" Groofrath يرى أن معظم الاتفاقيات الدولية تتناول مجموعة من الالتزامات الدولية دون أن تشير إلى الأضرار المادية التي تترتب نتيجة انتهاك هذه الالتزامات، لذلك فإن انتهاك الالتزام الوارد في الاتفاقية يعد كافيا بذاته لإقامة المسؤولية الدولية إذ أن الضرر في رأيه وإن كان نتيجة محتملة لفعل دولي غير مشروع إلا أنه لا يعد أحد عناصره.⁽²⁾ وهذا ما انتهى إليه أيضا الفقيه "أجو" المقرر الخاص الأسبق للجنة القانون الدولي.

ثانيا- موقف القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع

اتخذ القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع أساسا للمسؤولية الدولية في العديد من أحكامه، وحسبنا أن نشير إلى الحكم الشهير المتعلق بالنزاع حول مصنع شورزوف⁽³⁾، والذي يعد علامة بارزة في القانون الدولي وذلك بما قرره من التزام منتهك الاتفاق الدولي بإصلاح الضرر الناشئ عن هذا الانتهاك ولو لم ينص الاتفاق على ذلك.⁽⁴⁾

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص ص 116-117.

2- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 107.

3- صدر هذا الحكم عن المحكمة الدائمة للعدل الدولي بتاريخ 26 جوان 1927 في النزاع بين ألمانيا وبولندا بشأن مصنع شورزوف تبنت المحكمة نظرية العمل غير المشروع وقضت بإصلاح ألمانيا الضرر الذي لحق ببولندا في صورة مناسبة، وهذا مبدأ من مبادئ القانون الدولي. لمزيد من التفاصيل راجع:

- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي) أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون سنة النشر، ص 20.

4- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 122.

كما يحسب لهذه النظرية أيضا أنهايسرت للقضاء الدولي إمكان القضاء لمسؤولية الدولة عن الأفعال الضارة التي يأتيها موظفوها خارج نطاق اختصاصهم والتي لم يكن من الممكن مساءلة الدولة عنها استنادا إلى نظرية الخطأ⁽¹⁾.

تأسست نظرية الفعل الدولي غير المشروع على أحكام عديدة من بينها نجد ما تناولته محكمة العدل الدولية في حكمين لها حول نظرية الفعل الدولي غير المشروع ففي رأيها الاستشاري الصادر عام 1949، وذلك فيما يتعلق بحادث مقتل وسيط الأمم المتحدة الكونت "برنادوت" ممثل فلسطين في موضوع التعويض عن الأضرار التي تصيب مستخدمي الأمم المتحدة أثناء الخدمة، إذ ورد بفتواها أن أي انتهاك لتعهد دولي يترتب مسؤولية دولية⁽²⁾.

كما أصدرت محكمة العدل الدولية حكما في 05 فيفري 1970 حول قضية "Barcelona Traction Light Power Company Limited" ضمنته الشروط الموضوعية لقبولها دعوى الحكومة البلجيكية إذ قضت بأنه "كان من حق الحكومة البلجيكية أن تتقدم بشكوى لو أنها استطاعت أن تثبت أن أحق حقوقها قد انتهك وأن الأفعال موضوع الشكوى قد استتبع انتهاك التزام دولي ناشئ عن معاهدة أو قاعدة قانونية"⁽³⁾. وفي منازعات التحكيم فإن اللجنة العامة للمطالبات المشتركة بين الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك والتي أنشأت بمقتضى اتفاق عام 1920، تناولت شروط إسناد المسؤولية الدولية لدولة ما، وذلك في منازعة شركة "Dicksoncarwheelcompany" "حيث قررت اللجنة أن ذلك يتطلب أن يستند إلى الدولة فعل دولي غير مشروع أي أن يقع انتهاك في التزام يفرضه قاعدة قانونية دولية.

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 122.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 20.

3- إسكندري أحمد، مرجع سابق، ص 386.

وفي قرار التحكيم الذي أصدرته اللجنة المشتركة بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا بتاريخ 22 أكتوبر 1953 في قضية شركة "Armstrongcorkcompany" عرفت اللجنة الفعل غير المشروع دولياً، بأنه أي تصرف من تصرفات الدولة يتعارض مع أية قاعدة من قواعد القانون الدولي، وأكدت أن الإخلال بالالتزام الدولي يستتبع الالتزام بإزالة الضرر⁽¹⁾.

مما سبق يلاحظ أن القضاء الدولي في مختلف القضايا التي عرضت عليه استخدم نظرية الفعل الدولي غير المشروع كأساس لقيام المسؤولية الدولية.

ثالثاً - مدى تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن

لا شك فيه أن التطور التقني المتنامي والاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية مورداً للثروات المعدنية وخاصة النفطية منها إلى جانب أنها وسيلة لنقل هذه الموارد عبر أنحاء العالم وما يترتب عن هذه النشاطات والاستخدامات من تلويث تتعرض له البيئة البحرية بشكل يمكن أن يهدد الإنسان ومصالحه المتصلة بهذه البيئة⁽²⁾.

حظيت البيئة البحرية بجانب كبير من الاتفاقيات الدولية التي انطوت على قواعد والتزامات محددة تستهدف حماية هذه البيئة، سواء من حيث اشتراطات بناء السفن وتدريب طاقمها أو من حيث حظر أنشطة أو أفعال معينة بسبب ما تحدثه من مساس لسلامة البيئة البحرية، فأصبح أي انتهاك للالتزام دولي تضمنته أي من هذه الاتفاقيات يترتب مسؤولية الدولة التي ينسب إليها هذا الانتهاك⁽³⁾.

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 123.

2- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 387.

3- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 124-125.

يعد خرق الدول لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية خلال قيامها بأعمال أو السماح بمباشرة أعمال تترتب عنها تلويث البيئة البحرية عملاً دولياً غير مشروع ينشأ عنه قيام المسؤولية الدولية، كما لا يعوق تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع قاعدة نسبية أثر المعاهدات في القانون الدولي والتي تقضي بأن المعاهدة لا تلزم إلا أطرافها ولا يمكن مساءلة شخص دولي عن خرق التزام دولي في معاهدة ما لم يكن طرفاً فيها⁽¹⁾.

ذلك كون الالتزام الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من مختلف مصادر التلوث البحري بما فيه التلوث الصادر عن السفن لم ينبثق فقط من المعاهدات الدولية بل أيضاً من أحكام القضاء الدولي حيث تصدى هذا الأخير للبحث عن مثل هذا الالتزام في العديد من القضايا من بينها قضية مصهر ترايبيل⁽²⁾ إذ توصلت محكمة العدل الدولية عند نظرها في هذه القضية إلى أحد المبادئ القانونية الهامة الذي يبدو أنه كان مستقراً في القواعد القانونية العرفية الدولية وأوضحت بعبارات عامة أنه: "ليس لأية دولة الحق في أن تستخدم أو تسمح باستخدام إقليمها بطريقة تسبب أضراراً لأراضي دولة أخرى أو داخلها أو بالممتلكات أو الأشخاص في تلك الأراضي"⁽³⁾ إلى غير ذلك من القضايا التي عرضت على المحكمة في هذا المجال.

1- روان دياب، مرجع سابق، ص 68.

2- تتلخص وقائع هذه القضية بأنه في عام 1896 أقيم بمدينة "ترايبيل" الكندية مسبك لمصهر خامي للنحاس والرصاص، ونظراً لوقوع هذا المسبك في منطقة لا يفصلها عن الحدود مع الولايات المتحدة الأمريكية سوى 7 أميال، فقد أدى إلى تطاير الأبخرة المنبعثة من هذا المسبك إلى تلويث البيئة في الأراضي المتاخمة للحدود لولاية واشنطن وإلحاق أضرار بمواطني الولايات المتحدة الأمريكية ممن كانوا يقيمون بالغرب من الحدود المشتركة بين الدولتين. لمزيد من التفاصيل حول هذه القضية راجع كل من:

- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 171.

- صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2003، ص 325.

3- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 126.

كما تم النص على هذا المبدأ في العديد من القرارات والمؤتمرات من بينها المبدأ 21 و 22 من إعلان استوكهولم والمتعلقين بالمحافظة على البيئة الإنسانية بصفة عامة وذلك بعد تحويلهما ليصبحا مطبقين بالنسبة للبيئة البحرية.⁽¹⁾

في صعيد آخر فقد نصت على هذا المبدأ اتفاقية الأمم المتحدة وقانون البحار لعام 1982 وذلك في المادتين 192 و 193 السالفتان الذكر.

بالتالي فإذا كانت الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية في ميدان التلوث الناتج عن النقل البحري تقضي بمسؤولية الدولة في إطار القانون الداخلي، لكنها في ذات الوقت لا تستبعد إمكانية لجوء الدول إلى المطالبة بحقوقها المترتبة عن المسؤولية عن التلوث طبقاً لأحكام القانون الدولي العام، وعلى هذا فإن المسؤولية الدولية تخضع للقواعد العادية التي أقرها العرف الدولي والتي تقيم المسؤولية على أساس نظرية الفعل الدولي غير المشروع كما توضح ذلك الاجتهادات الفقهية والقضائية لا سيما أشغال لجنة القانون الدولي عند تدوينها لقانون المسؤولية الدولية، وهكذا فإن غياب قواعد اتفاقية دولية تحمل الدولة المسؤولية على أساس الأضرار التي تسببها السفن العاملة تحت ولايتها أو مراقبتها يجعل من المسؤولية في هذا الميدان مسؤولية عادية أي مسؤولية على أساس نظرية الفعل الدولي غير المشروع⁽²⁾.

يمكن القول أنّ القاعدة العامة التي تجعل المسؤولية تقوم على نظرية الفعل الدولي غير المشروع تظل قابلة التطبيق في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن.

1- ومن العيوب التي طرحت بشأن هذين الاقتراحين 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 رقابتها، حتى ولو كانت صادرة من جهات أجنبية، وهذه المسؤولية كبيرة لا تستطيع تحملها الدول النامية أو الفقيرة التي تفتقر للوسائل والإمكانات المادية التي تمكنها من القيام بما تفرضه عليها أعباء تلك المسؤولية. لمزيد من التفاصيل راجع:

- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 388.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 331-332.

الفرع الثاني

الأساس الجديد للمسؤولية الدولية (نظرية المخاطر)

كان للثورة الصناعية وما لحقها من تقدم تقني وعلمي تأثير كبير على العلاقات الدولية الأمر الذي دفع الفقه للبحث عن أساس جديد للمسؤولية الدولية وذلك بعيدا عن مفهوم الخطأ الذي أصبح عسير الإثبات وعن نظرية الفعل الدولي غير المشروع التي أصبحت من الصعب اللجوء إليها لتغطية كافة حالات المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الأنشطة المشروعة⁽¹⁾.

جرت معظم النظم القانونية الداخلية⁽²⁾ على الأخذ بنظرية المخاطر وطبقها القضاء الداخلي في العديد من أحكامه وأبرزها قضية "ريلاند ضد فليشر" "Rylands Vilecher"⁽³⁾ حيث يرى الفقه الدولي أنّ لها الفضل الكبير في إعادة ظهور

1- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 108.

2- من النظم القانونية الداخلية التي طبقت نظرية المخاطر نذكر على سبيل المثال القانون المدني السويسري، المادة 979، والفرنسي المادتين 1382-1383 والسوفيياتي المادة 454 وكذلك معظم القوانين المدنية للدول العربية، وفي الجزائر نجد من أهم النصوص التشريعية القائمة على المخاطر، نص المادة 177 من قانون البلدية 1990 الذي جاء فيه "البلدية مسؤولة مدنيا عن الحوادث الطارئة لرؤساء المجلس الشعبي البلدي ولنوابهم ولرؤساء المجالس المؤقتة القائمين بوظائفهم أو بمناسبتها"، لمزيد من التفاصيل راجع:

- جعفر داودي، المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بأنشطة غير مجرمة دوليا، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، بدون سنة النشر، ص 45.

3- طرحت هذه القضية أمام القضاء الانجليزي سنة 1866، تتلخص وقائع هذه القضية في أن: "ريلاندا" كان يستأجر منجما للفحم في حين كان "فليشر" يملك طاحونة على أرض مجاورة فأراد أن يقيم خزاناً للمياه على أرضه لإمداد الطاحونة بالمياه، فعهد بذلك إلى أحد المقاولين الذي وقع في أخطاء تسببت في تسرب المياه إلى منجم الفحم الذي يملكه "ريلاند" ما أدى إلى غرقه وأحدثت به أضرار جسيمة، فرفع الأمر إلى محكمة إكسشكر "Exchequer" التي نظرت في هذه القضية، وكان قرارها يقضي بمسؤولية مالك الطاحونة "فليشر" بغض النظر عن أي خطأ صادر منه، ووضعت مبدأ مفاده أن أي شخص يستغل مشروعات تشكل خطراً بالنسبة للغير يعتبر مسؤولاً عن الأضرار المحتملة حتى في حالة عدم إسناد الخطأ إليه. أنظر في ذلك:

- صافية زيد المال، المسؤولية الدولية عن الأضرار الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، رسالة مقدمة للحصول على شهادة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1994، ص 9.

نظرية المخاطر إلى حيز الوجود القانوني وقد أكسبها ذلك قوة قانونية في مجال القانون الدولي استنادا إلى نص المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، وسنتعرض فيما يلي إلى الاجتهادات الفقهية لنظرية المخاطر (أولا) وموقف القضاء الدولي من هذه النظرية (ثانيا) ومن ثم التطرق إلى مدى تطبيق هذه النظرية في مجال التلوث الصادر عن السفن (ثالثا).

أولا- الاجتهاد الفقهي لنظرية المخاطر

يقصد بنظرية المخاطر⁽¹⁾ إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار، ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ من جانبه⁽²⁾، وتعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى معيار شخصي لإقامة المسؤولية الدولية⁽³⁾، وقد أدخلت هذه النظرية لأول في مجال القانون الدولي عام 1900 بفضل الفقيه "فوشي" الذي اتخذ منها ركيزة لحصول الأجانب على تعويضات عما أصابهم من أضرار بسبب الحروب الأهلية والاضطرابات التي تقع في الدول المقيمين فيها، وعلى أساس هذه الإقامة تلتزم الدولة بتحمل تبعات المخاطر.

أما اليوم فيتخذ الفقه الدولي من هذه النظرية وسيلة لحماية المضرورين من عواقب الأنشطة الخطيرة (فيما يتعلق بالأضرار ذات المصدر التكنولوجي والصناعي).⁽⁴⁾ وحين

1- قدمت عدة تسميات لنظرية المخاطر منها: المسؤولية المحدودة، المسؤولية المشددة أو الكاملة، المسؤولية بدون خطأ أو اللاخطية، المسؤولية عن أعمال لا يحظرها القانون الدولي، المسؤولية المطلقة، المسؤولية عن الأعمال المشروعة، المسؤولية بالرغم من انتفاء الخطأ، وأخيرا المسؤولية الموضوعية.

2- صلاح عبد الرحمان الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 222.

3- أنس المرزوقي، "المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية"، مجلة الحوار المتمدن، العدد 4157، 2013، ص 03.

4- صوفيا شراد، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق ولعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، ص 43.

يسمح المجتمع الدولي باستمرارية هذه الأنشطة، فإنه يلقي على عاتق المنتفعين منها تبعة المسؤولية عن كل ما يلحق بالغير من أضرار ودون اشتراط توفر الخطأ الذي قد يتعذر إثباته.

لا تتيح قواعد المسؤولية عن الفعل غير المشروع إمكانية إصلاح هذه الأضرار، إذ تتم هذه الأنشطة في إطار المشروعية فلا تعد ممارستها انتهاكا لقواعد القانون الدولي، ويتعذر عندئذ إقامة المسؤولية لذلك فقد وجدت نظرية المخاطر مجالا لتطبيقها في إقامة المسؤولية الدولية عن مخاطر وأضرار الأنشطة المشروعة ذات الخطورة الفائقة مثل أنشطة الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، وأنشطة الكشف عن النفط والمواد الخطرة، ونقلها بحرا لما تحققه للإنسانية من نفع عام.

لاقت نظرية المخاطر قبولا كبيرا لدى جانب من الفقه الدولي، إذ يرى فيها السبيل الوحيد لحصول المضرور من الأنشطة المشروعة الخطرة على التعويض الملائم.⁽¹⁾

أقر الفقيه "شارل روسو" "Rousseau" بتطبيق نظرية المخاطر في القانون الدولي باعتبارها نظرية ذات طابع موضوعي بحت تستند إلى فكرة الضمان ويرى أن لهذه النظرية مكان الصدارة في الفقه الدولي الآن، وإن لم يذكر أنّ لنظرية الفعل الدولي غير المشروع مجال خاص لإعلان المسؤولية الدولية⁽²⁾ وذهب الفقيه "جورج سل" "Scelle" إلى أنّ فكرة المسؤولية الموضوعية تبدأ بضرر وتنتهي بتعويض، ولا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية ونقطة النهاية". والمقصود بذلك عدم اشتراط وجود خطأ لتقرير التعويض عن الضرر.⁽³⁾

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق ص 137.

2- جعفر داودي، مرجع سابق، ص 46.

3- نقلا عن يوسف معلم، مرجع سابق، ص 31.

كما يؤيد الفقيه "ديبوي" "Dupuy" اللجوء إلى نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة إذ يرى أنّ المسؤولية المطلقة أساس عظيم النفع لإصلاح الضرر غير العمدي الناجم عن أنشطة أو مواد استثنائية الخطورة، وذهب "كلسن" "Kelson" المذهب ذاته حين رأى أنّ الدولة التي ينشأ في نطاق ولايتها نشاطا له من المخاطر العابرة للحدود ما تفصح عنه احتماليته أو ضخامته يلقي على عاتقها واجب منع حدوث الأضرار العابرة للحدود والتي قد يسببها ممارسة هذا النشاط، فإن فشلت في النهوض بهذا الواجب كانت مسؤوليته مسؤولية مطلقة.⁽¹⁾

أيضا من المؤيدين لهذه النظرية في الفقه العربي الدكتور "صلاح الدين عامر" و"محمد سامي عبد الحميد" و"محمد حافظ غانم الغنيمي" وغيرهم.⁽²⁾

لكن على الرغم من التأييد الواضح لأعمال نظرية المخاطر في مجال العلاقات الدولية كأساس للمسؤولية الدولية، غير أنّ بعض رجال القانون الدولي يرفضون إدخال فكرة المسؤولية المطلقة في ميدان العلاقات الدولية، فنجد القاضي "عبد الحميد بدوي" في رأيه المخالف والذي ألحقه بالحكم الصادر في قضية مضيق كورفو في أبريل 1949 يقرر أنّ القانون الدولي لا يعرف المسؤولية المطلقة والتي تقدم على فكرة المخاطر التي اعتمدها بعض التشريعات الداخلية وذلك لأنّ التطور الذي وصل إليه القانون الداخلي لم يصل إليه القانون الدولي بعد، كذلك ذهب القاضي الروسي "كربلوف" برأيه المخالف في القضية السابقة حينما قرر أنّ "مسؤولية الدولة المؤسسة على العمل غير المشروع تفترض

1- جعفر داودي، مرجع سابق، ص 46.

2- راجع في ذلك كل من:

- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص ص 137-138.

- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص ص 398-399.

على الأقل وجود خطأ ترتكبه الدولة، فلا يمكن أن تنتقل إلى ميدان القانون الدولي نظرية المخاطر التي أخذت بها التشريعات المدنية في كثير من الدول".⁽¹⁾

بغض النظر عن معارضة الفقه الدولي لنظرية المخاطر أو المسؤولية المطلقة، إلا أنّ الدول قد سارت بإتجاه آخر يؤكد قبول المجتمع الدولي للمسؤولية المبنية على أساس المخاطر، من أجل تأمين حماية للمضروبين من آثار النشاطات الخطرة، وذلك عن طريق العديد من الاتفاقيات الدولية التي كان أهمها في مجالات الطاقة الذرية والبيئة واستخدامات الفضاء والتي سنتطرق إليها لاحقاً في ميدان المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن⁽²⁾.

بالرغم من أنّ تكريس المسؤولية الموضوعية على أساس المخاطر قد بني على أساس اتفاقي ولم يرق إلى مستوى نظرية الخطأ التي تحولت إلى مبدأ من مبادئ القانون الدولي، إلا أنّ الفقه الدولي لم يكتف بالدراسة التحليلية لنظرية المسؤولية الموضوعية على أساس المخاطر، بل تجاوزها في إطار الجهود الجماعية إلى محاولات لتدوينها حيث صدرت مشاريع عديدة لكل من معهد القانون الدولي والمعهد الأمريكي للقانون الدولي ولجنة القانون الدولي الألمانية وأبحاث كلية الحقوق في جامعة هارفارد، إلى أن تمكنت لجنة لقانون الدولي من ملاحظة عدم كفاية الخطأ والفعل غير المشروع دولياً كأساس للمسؤولية الدولية في مواجهة أنشطة علمية أو تكنولوجية خطيرة، فأدرجت موضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي في دورتها

1- نقلاً عن: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 32.

2- ومن تلك الاتفاقيات الدولية التي كرست المسؤولية الدولية على أساس المخاطر اتفاقية باريس المبرمة في 29 جويلية 1960 حول الخسائر الناتجة عن الطاقة النووية واستخدامها واتفاقية فيينا المبرمة في 21 ماي 1963 حول المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، اتفاقية بروكسيل المبرمة في 25 ماي 1962 المتعلقة بمسؤولية ملاك السفن التي تعمل بالطاقة النووية. لمزيد من التفاصيل راجع :

- إسكندري أحمد، مرجع سابق، ص 400، 415.

الثلاثين من عام 1978، وقدمته بشكل نهائي عام 2001، وبصورة مستقلة عن مشروع المسؤولية الدولية⁽¹⁾.

ثانياً - موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر

حقيقة أنّ القضاء الدولي لم يبدي رأيه بوضوح من موضوع تطبيق نظرية المخاطر على المنازعات الدولية، إلا أنّ ذلك لم يمنع هذا القضاء من تأسيس مسؤولية الدولة على أساس نظرية المخاطر في بعض أحكامها والتي سنتعرض لبعض منها فيما يلي:

1- قضية كير Caireclaim

اتهم ضابطان مكسيكيان في الحادي عشر من ديسمبر عام 1914 بقتل المدعو "كير" وهو أحد الرعايا الفرنسيين المقيمين بالمكسيك لرفضه الإذعان لما طلباه منه، من دفع نفود لهما نظير إطلاق سراحه، وقد قضت لجنة الدعاوي الفرنسية المكسيكية التي نظرت في هذه القضية في 07 جوان 1929 بمسؤولية حكومة المكسيك عن مقتل الرعية الفرنسية "كير" ورأت المحكمة أن الدولة تسأل عن الأفعال الضارة لموظفيها ما داموا يؤدون أعمالهم في نطاق اختصاصهم القانوني.

كما قضت بأنّ المسؤولية الدولية للدول تتسم بصبغة موضوعية بحتة مستمدة من فكرة الضمان التي لا يلعب فيها المفهوم الشخصي للخطأ أي دور، وأضافت المحكمة أنه لكي تنشأ المسؤولية الموضوعية للدولة عن أفعال موظفيها وممثليها التي ترتكب خارج نطاق اختصاصهم يجب أن يكونوا قد أدوها كما لو كانوا من موظفي الدولة المختصين أو باستخدامهم السلطات والوسائل المخصصة لذوي الأهلية الرسمية، وبهذا يكون قضاء

1- روان دياب، مرجع سابق، ص 71.

لجنة التحكيم قد استند على نظرية المخاطر في إقامة المسؤولية على عاتق حكومة المكسيك رغم عدم ثبوت الخطأ في جانبها أو ثبوت انتهاكها لأي التزام دولي⁽¹⁾.

2- قضية "Tubantia" بين هولندا وألمانيا عام 1916

أهم ما جاء في هذه القضية أن هولندا طالبت ألمانيا لتحمل مسؤولية إغراق السفينة الهولندية "Tubantia" على إثر إصابتها بطوربيد أطلقتته سفينة حربية ألمانية، وقد دفعت ألمانيا بأنّ الطوربيد كان في الأصل موجها إلى سفينة حربية بريطانية معدية، وإنّ اصطدامه بالسفينة الهولندية كان من باب الصدفة فقط، غير أنّ لجنة التحقيق لم تأخذ بالمزاعم الألمانية حيث أنّه على الرغم من استطاعة اللجنة إثبات أنّ إصابة السفينة الهولندية كان متعمدا أو نتيجة خطأ من السفينة الألمانية إلا أنّها أقرت بمسؤولية ألمانيا عن غرق السفينة⁽²⁾.

3- دعوى كندا ضد الاتحاد السوفياتي

تتلخص وقائع هذه القضية أنّ الاتحاد السوفياتي أطلق قمرا صناعيا بإسم "كوزموس 946" في 18 سبتمبر 1977 وأخطر الأمين لعام للأمم المتحدة بذلك لكن حصل أن خرق القمر الصناعي المجال الحيوي لكندا في 24 جانفي 1978 وتناثرت منه أجزاء فوق التراب الكندي وتبين أنّ القمر الصناعي يحمل مفاعلا نوويا وأنّ الاتحاد السوفياتي لم يخبر كندا باحتمال دخول القمر الصناعي الذي يحمل المفاعل في أجوائه⁽³⁾.

بناء على ذلك اعتبرت كندا أنّ هذا يعد مساسا بسيادتها فضلا على أنّه يشكل خطرا جسيما على الأشخاص والأموال في كندا وطالبت الاتحاد السوفياتي في 23 جانفي 1979 و 15 مارس من عام 1979 بتعويض الأضرار وذلك استنادا إلى أساسين:

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 150.

2- صوفيا شراد، مرجع سابق، ص 44.

3- أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 419.

الأول: اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية والمبرمة عام 1972 والتي تقضي بالمسؤولية المطلقة للدولة عن الأضرار التي يلحقها الاقتحام غير العمدى لجسم فضائي مملوك له لأراضي دولة أجنبية.

والثاني: أنه عملاً بالمبادئ العامة للقانون الدولي، فإن اقتحام "كوزموس 954" لإقليم كندا يعد انتهاكاً لسيادتها الوطنية وبالتالي فهو فعل غير مشروع دولياً يستوجب التعويض.⁽¹⁾

تعبّر هذه المطالبة عن تطبيق الدول لمبدأ مسؤولية المخاطر والمنصوص عليه سلفاً في معاهدة دولية بينهما يرى الفقيه "باكستير" أنّ مطالبات كندا على هذه الصورة تعبّر عن عدم قناعتها الكافية بمبدأ المسؤولية الموضوعية الذي تنطوي عليه هذه المعاهدة مما دعاها إلى أن تصف الفعل ذاته بالمشروعية ومرة بعدم المشروعية وهو أمر صعب ومعيب في نظره يؤدي إلى الإخفاق في تطوير هذا المبدأ القانوني الهام وفي تقديرنا أنّ المطالبات الكندية الواردة في البند الثاني والتي تنصب على الادعاء بعدم المشروعية، لا تعبّر عن قناعة كندا بمبدأ المسؤولية المطلقة فهي قد انضمت إلى هذه الاتفاقية المشار إليها والتي تستند بوضوح إلى نظرية المخاطر كما أنّ كندا قصدت إبراز جسامّة الضرر الذي لحق بها والتأكيد على مسؤولية الاتحاد السوفياتي⁽²⁾.

4- قضية السفينة الفرنسية "le phone"

تتلخص وقائع هذه القضية في أنّ سلطات دولة نيكاراغوا صادرت صناديق من الأسلحة على السفينة الفرنسية "le phone" خشية أن تقع الأسلحة في يد الثوار فاحتج قبطان السفينة وطلب تدخل حكومته حيث اتفقت الحكومتان على أن تقوم محكمة النقض الفرنسية بدور محكم بينهما، وقد انتهت المحكمة من عملها وأصدرت حكمها في 29

1- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 153.

2- مرجع نفسه، ص 154.

جوبلية 1980 حيث أكدت فيه على مشروعية تصرف دولة نيكاراغوا واعتبرته من قبيل الدفاع الشرعي ومع ذلك اعتبرتها مسؤولة عن الضرر الذي أصاب السفينة وقبطانها وحكمت عليها بالتعويض⁽¹⁾.

ثالثاً- مدى تطبيق نظرية المخاطر في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن

صحيح أنّ نظرية المخاطر تلعب دور كبير كأساس للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية وبشكل أساسي عند قيام المسؤولية الدولية عن الأنشطة الخطيرة والتي تؤثر على البيئة البحرية وسلامتها⁽²⁾، إذ من شأنها تحقيق مجموعة من الفوائد بالنظر لقيامها على فكرة وحدة المجتمع الدولية والحفاظ على تجانس العلاقات الدولية من خلال توفير التعويض عن أضرار التلوث على مستوى الدول ذاتها، ومن شأنها أيضا إبعاد إمكانية الدول من التهرب من مسؤوليتها في الحماية العامة للبيئة البحرية متذرة بكون الأفعال التي ألحقت الضرر بالبيئة البحرية هي أفعال غير محظورة.

غير أنّ تطبيق هذه النظرية في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن محدودة وذلك بتوفر عدة أسباب من بينها ما يلي:

1- غياب نص اتفاقي صريح يقضي بالمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تمس بالبيئة البحرية نتيجة النقل البحري، مما يفسح المجال أمام تطبيق القواعد الدولية العرفية التي تواتر العمل الدولي على استعمالها منذ أمد طويل، والتي تشكل القاعدة العامة المستقرة في النظام القانوني الدولي، وبمقتضى هذه القاعدة العامة تقوم المسؤولية الدولية على أساس الفعل الدولي غير المشروع⁽³⁾.

2- في مجال المسؤولية عن التلوث الذي تحدثه أجسام الفضاء فإن اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي تسببه أجسام الفضاء التي فتح باب التوقيع عليها عام

1- صوفيا شراد، مرجع سابق، ص44.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 72.

3- محمد الجباز، مرجع سابق، ص ص 320-321.

1972⁽¹⁾ والتي تمثل حالة فريدة يطبق فيها القانون الدولي نظام المسؤولية المطلقة يصعب الاستناد إليها من أجل توسيع نطاق نظام المسؤولية الموضوعية لتشمل ميادين أخرى مثل النقل البحري وعند الرجوع إلى أشغال لجنة القانون الدولي بشأن موضوع المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة الناجمة عن أنشطة غير محظورة في القانون الدولي فإنه يتبني من رصد تطور أشغالها وجود اختلاف في وجهات النظر بين أعضائها.

تميزت أعمال الفقيه "R.Qbaxter" بصرامة كبيرة ونزاهة فكرية إلا أنه مع توالي تقاريره نلاحظ اتجاه اللجنة إلى البحث عن تعزيز القواعد الدولية المتعلقة بالتزام الدول ببذل عناية فيما يخص الأنشطة التي تجري داخل إقليمها أو رقابتها والتي تؤدي بطبيعتها إلى إلحاق أضرار عابرة للحدود وتم تضيق كبير في نطاق المسؤولية الموضوعية التي لم تعد تقوم إلا على سند ضعيف، وتبين النقاشات التي قامت بها لجنة القانون الدولي بشأن المسؤولية الموضوعية وجود صعوبات كبيرة لصياغة قواعد عامة قابلة للتطبيق على الأضرار الناتجة عن مصادر متنوعة.

3- على مستوى القانون المختص فإنه يعزى تهرب الدول من الأخذ بالمسؤولية الموضوعية إلى أسباب تقنية تتمثل في الموصفات التي تتسم بها الأضرار البيئية الناتجة عن التلوث من السفن، فعلاوة على التأثيرات المباشرة للأضرار البيئية، والتي تتصف في الغالب بطابع كارثي فإن هذه الأضرار يمكن أن تكون أيضا مؤجلة وغير مباشرة، ومن شأن هذه الصفات أن تطرح في بعض الحالات مشاكل تحديد الضرر في الوقت المناسب وكذلك التحديد الدقيق للعلاقة السببية بين الحادث مصدر التلوث والضرر الحاصل⁽²⁾.

4- يوجد أيضا مشكل الإسناد الذي يشكل عائقا كبيرا في إرساء نظام للمسؤولية الدولية على أساس نظرية المخاطر، وهو عائق حقيقي واجه أصحاب نظرية المخاطر خاصة عند تناول مشكل الولاية على السفن.

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 470.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 321-323.

كل هذه الصعوبات إذن واجهت أصحاب الاتجاه المطالب بإرساء نظام المسؤولية الدولية للدول على أساس موضوعي فيما يتعلق بالتلوث الصادر عن السفن خاصة تلك المتعلقة بمشكل إسناد الأنشطة التي يباشرها الخواص الى شخص عمومي هو الدولة. يتبين من كل ما سبق أنّ المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الصادر عن السفن هي مسؤولية دولية عادية قائمة على أساس الفعل الدولي غير المشروع وليست مسؤولية على أساس المخاطر، فالدولة لا تتدخل عند تحريك آلية التعويض التي تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية باعتبارها كيان ذو سيادة، إذ لا يمكن إثارة مسؤولية الدولة إلا إذا كانت الدولة بحد ذاتها قد تجاهلت الالتزامات التي تقع على عاتقها سواء تلك الالتزامات التي أرسنتها القواعد الدولية ذات الطابع الوقائي أو المتعلقة بالمسؤولية المدنية ذاتها والخاصة بمنع التلوث من السفن بأن قامت بمنع أعمال نظام المسؤولية المطلقة ضد الملوث الخاص.

المطلب الثاني

شروط المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن

تنقسم شروط المسؤولية الدولية إلى ثلاث منها ارتكاب عمل مخالف لقواعد القانون الدولي والالتزامات التي يفرضها (الفرع الأول) بالإضافة إلى وجود ضرر جدي قد لحق بالدولة المدعية أو رعاياها نتيجة للعمل المخالف للالتزامات الدولية (الفرع الثاني) ومن ثم انتساب ذلك العمل المخالف للالتزامات الدولية إلى الدولة، حيث أنّ الدولة لا تكون مسؤولة إلا إذا نسب إليها العمل أو الفعل غير المشروع (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الإخلال بالتزام دولي

أسلفنا البيان أنّ العمل غير المشروع هو كل عمل أو امتناع عن عمل يخالف الالتزامات الدولية للدولة التي يفرضها عليها قواعد القانون الدولي العام الاتفاقية أو العرفية أو المبادئ القانونية العامة، وعلى ذلك فإنّ المسؤولية الدولية تولد عن عمل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي، وهذا العمل قد يكون تصرفاً إذا كان الالتزام بالامتناع عن عمل أو امتناعاً أو إذا كان الالتزام بإتيان عمل معين، فكأن الشرط الأول للمسؤولية الدولية ينطوي في الواقع على عنصرين الأول عنصر شخصي مقتضاه أن هناك سلوكاً أو تصرفاً إيجابياً أو سلبياً منسوبا إلى الدولة والثاني عنصر موضوعي مقتضاه أن ذلك السلوك أو التصرف مخالف للالتزام دولي تتحملة تلك الدولة.⁽¹⁾

يستقر الالتزام الدولي على كافة الدول للمحافظة على البيئة البحرية أياً كان مصدر هذا الالتزام سواء الاتفاقيات الدولية العالمية أو الإقليمية أو العرف الدولي أو إجماع الفقه على استقرار وثبوت هذا الالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة على سلامتها من كافة أشكال ومصادر التلوث.⁽²⁾ إذ أنّ مقارنة الأحكام الواردة في الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالأحكام الواردة في اتفاقية جنيف لعام 1958 يكشف لنا بوضوح التطور الهائل في مضمون ونطاق الالتزامات الدولية الملقاة على عاتق الدول لضمان حماية قانونية ضد التلوث الصادر عن السفن.

يظهر بشكل جلي كيف تزايد عدد الالتزامات الدولية وكيف تداعمت أسسها من أجل كفاءة حماية حقيقية للبيئة البحرية، وكيف تحسنت في اتجاه التحديد الدقيق لمضامينها والمخاطبين بأحكامها من دولة العلم بالدجة الأولى ودولة الميناء والدولة الساحلية وهو

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 484-485.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 74.

تطور يبرهن على المجهود الكبير الذي بذله المجتمع الدولي بهدف القضاء والحد قدر الإمكان من مخاطر هذا النوع من التلوث⁽¹⁾.

ومن خلال النص الصريح الذي أورده القانون الدولي الجديد للبحار لعام 1982 والذي جاءت به المادة 192 السالفة الذكر على أنّ الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وقد فصلت المواد 193 وما بعدها من مضمون ذلك الالتزام⁽²⁾.

يتضح لنا التحديد الدقيق لالتزامات الدول في ميدان التلوث الصادر عن السفن ويعد هذا التأكيد القانوني الواضح نتيجة مباشرة للتأثير الإيجابي الذي تركته مجموعة من القواعد الاتفاقية الخاصة لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن والتي تم إقرارها في إطار المنظمة البحرية الدولية، ولعل أيضا ما يؤكد هذه الالتزامات التي تفرضها دولة العلم تلك الواردة في المادة 2/211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والسالفة الذكر، حيث تقضي صراحة بالالتزام دولة العلم بمطابقة قوانينها وأنظمتها مع القواعد والمعايير الدولية وتلك الواردة في إعلان "استوكهولم" لعام 1972 مروراً بإعلان "ريو" لعام 1992⁽³⁾.

كما يمكن أن يكون مصدر الالتزام الدولي قواعد القانون الدولي العرفي ومن تلك القواعد نذكر قاعدة أو مبدأ حسن الجوار الذي عرضناه م قبل فليس لأية دولة الحق في استعمال أو السماح باستعمال إقليمها على نحو يسبب أضرار عن طريق التلوث الزيتي أو الإشعاعي ويلحق الخسارة بالأشخاص والممتلكات في ذلك الإقليم وتكون تلك الأضرار أو الخسارة على درجة من الجسامة والفساد⁽⁴⁾.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 341.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 485.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 341.

4- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 486.

من ناحية أخيرة قديكون مصدر الالتزام الدولي المبادئ القانونية العامة المعترف بها لدى الدول أو الأمم المتقدمة، وقد ضربنا مثلاً في ذلك بمبدأ التعسف في استعمال الحق.⁽¹⁾ فهذا المبدأ يفرض على الدولة التزاماً بمنع الإضرار بالدول الأخرى وذلك بعدم التعسف في استعمال حقوقها وسلطاتها، وظلت هذه القواعد متطورة لأنها تتعامل مع الطبيعة المعاصرة لعناصر التلوث التي تجهل الحدود السياسية للدول، خاصة تلك الأنواع التي تكون سريعة الانتشار وعلى مستوى أقاليم عدّة دول مثل التلوث الإشعاعي، التلوث عن طريق نقل المواد والنفايات الخطيرة، بالإضافة إلى التلوث النفطي⁽²⁾.

الفرع الثاني

وقوع الضرر البيئي

يعرف الضرر الذي يترتب عليه المسؤولية الدولية في نطاق القانون الدولي العام (المساس بحق أو مصلحة لأحد أشخاص القانون الدولي)، فالضرر يعد شرط لقيام المسؤولية الدولية لذلك ينبغي اثبات وقوعه إذا كان يقبل الإثبات وفقاً لقواعد المسؤولية الدولية التقليدية وهذا ما أكده فقهاء القانون الدولي والقضاء الدولي⁽³⁾ وللضرر البيئي أنواع (أولاً) وحتى تترتب المسؤولية الدولية على الضرر يجب أن تتوافر عدّة شروط للمطالبة بالتعويض (ثانياً)

1- كانت البداية الأولى لظهور مبدأ التعسف استعمال الحق في الفكر القانوني الدولي على يد الفقيه الألماني " V. Heilborn" الذي قد بادر في عام 1896 إلى المكابرة بنقل هذا المبدأ إلى القانون الدولي ثم أعيد تناول هذه النظرية في مناقشة اللجنة الاستشارية التي كلفت بوضع مشروع النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولية حيث نوه مندوب إيطاليا "Ricci Busatti" إلى أن إساءة استعمال الحق يعد من المبادئ العامة للأمم المتقدمة التي يمكن للمحكمة أن تلجأ إليها في الفصل بالمنازعات الدولية التي تعرض عنها. لمزيد من التفاصيل حول هذا المبدأ أراجع:

- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص ص 164-172.

2- صلاح محمد محمود بدر الدين، مرجع سابق، ص 143.

3- جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 346.

أولاً: أنواع الضرر الذي يترتب المسؤولية

ينقسم الضرر وفقاً للمفهوم السابق إلى الأنواع التالية:

1- الضرر من حيث درجته

ينقسم الضرر من حيث درجته إلى نوعين:

أ- الضرر البسيط

يقصد بالضرر البسيط الضرر الذي يكون من الأموال المألوفة تأثيره على البيئة محدوداً سواء داخل الدولة أو لا يترتب المسؤولية الدولية ومن أمثله عمليات شحن النفط الخام في الناقلات التي غالباً ما يترتب عليها تسرب بسيط للنفط يؤدي إلى حدوث تلوث بسيط ومحدود في موانئ الشحن والتفريغ ولذلك لمقتضيات المصلحة العامة تتقاضى دولة الميناء عن هذا القدر البسيط من التلوث العرضي في سبيل استمرار عمليات شحن النفط من موانئها⁽¹⁾.

ب- الضرر الجسيم

يقصد بالضرر الجسيم الضرر الذي يتعدى حدود الدولة وهذا الضرر عظيم التأثير، ولذلك فإنه يترتب المسؤولية الدولية ومثاله ما جرى عليه التعامل الدولي في حكم محكمة التحكيم في قضية مصهر صهر المعادن في مدينة "ترايبيل" بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا السالفة الذكر حيث نص الحكم على مسؤولية الدولة عن عدم منع التلوث العابر للحدود والناجم عن أضرار الأنشطة البيئية التي تجري على إقليمها وتلحق أضراراً بأقاليم الدول الأخرى⁽²⁾.

1- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 106.

2- جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 346-347.

كما نصت على الضرر الجسيم العديد من الاتفاقيات الدولية، حيث نجد المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات كوارث التلوث بالنفط على أنه: "ينبغي على الأطراف في هذه الاتفاقية أن تتخذ في أعالي البحار التدابير الضرورية لمنع أو تحقيق أو القضاء على الخطر الجسيم والمحدد بشواطئهم أو بمصالحهم من التلوث أو التهديد بتلوث البحر بالبترول، كذلك قرر المبدأ السادس من مبادئ استوكهولم لسنة 1972 أنه "تفريغ المواد السامة والمواد الأخرى، وتسريب الحرارة بتلك الكميات والتركيز الذي يتجاوز قدرة البيئة على استيعابها وجعلها غير ضارة يجب حظره كي نضمن عدم وقوع ضرر جسيم لا يمكن إصلاحه بالنظم البيئية⁽¹⁾."

2- الضرر من حيث تأثيره

تتقسم الأضرار من حيث التأثير إلى أضرار مادية وأخرى معنوية كما يمكن تقسيمها إلى أضرار مباشرة وغير مباشرة.

أ- الضرر المادي

يقصد بالضرر المادي الضرر الذي يلحق الشخص الدولي فيصيب حق من حقوقه المادية أو حقوق رعاياه وما يترتب عليه من أثر ملموس وظاهر للعيان، كما يعتبر ضرراً مادياً أي مساس بنشاطات اقتصادية أو مالية ملموسة ومحسوسة⁽²⁾، وهناك العديد من الأضرار المادية التي لحقت بالبيئة البحرية من بينها حادثة حاملة النفط ألاسكا

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 502.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 75.

(Alaska)⁽¹⁾ سنة 1989 على شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى حادثة غرق ناقلة النفط إريكا عام 1999 السالفة الذكر.

ب- الضرر المعنوي

يتضمن الضرر المعنوي كل مساس بقدر ومكانة الشخص الدولي، مثل عدم تقديم الاحترام الواجب للدولة أو المنطقة الدولية، كما يشمل المساس بشعور وكرامة أحد رعايا الدولة.

استقر الفقه والقضاء الدوليان على التسوية بين الضرر المادي والضرر المعنوي في مجال التعويض عن المسؤولية الدولية إذ حددت المادة 38 من مشروع هارفارد المتعلق بالمسؤولية الدولية عام 1961 الحالات التي يعوض عنها الأجانب نتيجة الأضرار التي تؤذيهم بدنيا ومعنويا أو ماديا كما أشارت محكمة التحكيم الى شمول التعويض للضرر المعنوي، وذلك في المطالبات التي قدمتها الولايات المتحدة الامريكية هذه الحكومة الألمانية للتعويض عن الأضرار التي نجمت عن إغراق سفينة الركاب "لوزيتانا" بفعل غواصة ألماني فقد أكدت المحكمة إلى أن تكون الأضرار المعنوية حقيقية ومؤكدة أكثر منها عاطفية ومبهمة⁽²⁾.

ج- الضرر المباشر

يقصد بالضرر المباشر الضرر المؤكد الذي تحقق فعلا، أو المؤكد تحققه ولو تراخى الى المستقبل⁽³⁾، ولكن ليس كل الأضرار المباشرة هي متوقعة، وتقوم العلاقة

1- تضرر من جراء هذه الحادثة العديد من الكائنات الحية البحرية التي نفقت، من بينها ما يزيد على العشر آلاف من ثعالب الماء، وثلاثمائة من الطيور وعدد لا يحصى من الأسماك وهذا الهلاك في حد ذاته يشكل ضررا ماديا ملموسا بالملكية المشتركة للإنسانية، والأحياء البحرية التي هي جزء من البيئة البحرية. لمزيد من التفاصيل راجع:

-أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 62-63.

2-يوسف معلم، مرجع سابق، ص 108.

3-عباس ابراهيم الدشتي، مرجع سابق، ص 34.

السببية بين الضرر المباشر وحده وبين إخلال المدين بالتزامه العقدي، وبالتالي فإن الضرر المباشر هو الوحيد الذي يتم التعويض عنه كونه نتيجة طبيعية للفعل الضار، وعلى العكس من ذلك فإن الضرر غير المباشر تربطه بإخلال المدين بالتزامه العقدي رابطة سببية، بل سببه خطأ الدائن الذي لم يتم ببذل جهد معقول لتلاقيه فالسبب في وقوعه هو تقصير الدائن⁽¹⁾.

د- الضرر غير المباشر

يقصد بالضرر غير المباشر ذلك الضرر الذي لم يكن نتيجة طبيعية لإخلال المدين بالتزامه، ويستطيع الدائن تلاقيه ببذل جهد معقول و المدين لا يسأل عن الضرر غير المباشر وقد رفض القضاء الدولي بداية الأمر التعويض عن الضرر غير المباشر ثم اتجهت أحكام التحكيم الدولي الى التعويض على الضرر غير المباشر ولو تراخى مباشرة على العمل المنشئ للمسؤولية ومسألة تحديد الضرر غير المباشر الواقع على البيئة البحرية تعترضه عدّة صعوبات إلا أنه يجب تعويضها، فرما يحين الوقت الذي في مقدور العلم والتكنولوجيا أن تثبت مثل هذه الأضرار وتقدير أثارها على البيئة، وعندئذ يجب التعويض هذه الأضرار وإزالة ما ترتب عليها من آثار على البيئة البحرية⁽²⁾.

يمكن القول بعد دراسة الأنواع المختلفة للضرر البيئي أنه لا توجد قاعدة في القانون الدولي توجب التعويض عن جميع الأضرار، حيث إنّ ذلك يستوجب نوعاً من التضامن المطلق غير الموجود.

ثانياً- شروط الضرر البيئي المستوجب للتعويض

لكي تترتب المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية الناتجة عن السفن لابد من توافر عدة شروط سنوضحها فيما يلي:

1- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 66-67.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 109.

1- أن يكون الضرر محققا

لكي يكون الضرر محققا يجب أن يكون ثابتا على وجه اليقين والتأكيد، ويكون كذلك إذا وقع فعلا وهو الضرر الحال، سواء أكان هذا الضرر عبارة عن خسارة لحقت بالمضرور أو كسب فاته، وهذا الكسب الفائت وكذلك الخسارة اللاحقة هما صورتان لضرر حال والمثال على الضرر الحال الذي وقع فعلا على البيئة البحرية هو إحداث قتل للأسماك والأحياء البحرية الأخرى⁽¹⁾.

لكن في مجال المسؤولية عن الأضرار البيئية الناجمة عن السفن، مثل الأضرار الناشئة عن التلوث النووي، أو التلوث بالنفايات الخطرة أثناء النقل أو التخزين، فإن الأضرار قد لا تظهر فور وقوع العمل المسبب لها، بل يتأخر ظهورها إلى فترات طويلة فما حكم الضرر في هذه الحالة، وهل يصح لإقامة المسؤولية الدولية أم لا.

للإجابة على هذا التساؤل السابق، لابد من التفرقة بين نوعين من الأضرار المؤجلة⁽²⁾.

أ- الضرر المستقبلي

يعرف الضرر المستقبلي على أنه الضرر الذي حدث سببه، ولكن تأخر ظهوره غير أنه سيظهر ويقع على نحو مؤكد أي أنّ موجباته ستؤدي بالحثم إلى تحققه، وهذا النوع من الأضرار يمكن المطالبة بالتعويض عنه مادام تعيين مقداره ممكنا، وتكون دعوى المسؤولية مقبولة⁽³⁾ وفي سبيل ذلك ذهب الدكتور محمد حافظ غانم أنه يجب التعويض عن الأضرار المستقبلية الناتجة عن التجارب الذرية بقوله: "ليس من الضروري أن تثبت الدولة المدعية

1- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 64.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 110.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 500.

وقوع ضرر حال، فإنّ الدليل العلمي والطبي على الضرر الذي نتج عن الانفجارات الذرية يعتبر كافياً لتأييد دعوى المسؤولية الدولية⁽¹⁾.

ب- الضرر الاحتمالي

يقصد بالضرر الاحتمالي ذلك الضرر غير محقق الوقوع في المستقبل، إذ أنّ هذا الضرر من الممكن أن يقع أو لا يقع، وهذا الضرر لا يمكن التعويض عنه إلا عند وقوعه فعلاً، والمثال على الضرر الاحتمالي في مجال تلوث البيئة البحرية من السفن فيما لو أتاحدى السفن قامت بطرح صناديق حديدية محكمة الإغلاق في عمق البحر يوجد فيها مواد ضارة بالبيئة البحرية كالمخلفات النووية، ففي هذه الحالة لا يمكن معرفة مصير البيئة البحرية إلا أن تسرب المواد الضارة من هذه الصناديق وعليه لا يمكن الحكم بالتعويض عن هذه الأضرار إلا عند وقوع الضرر على الرغم من قيام المسؤولية اتجاه من يقوم بهذا العمل⁽²⁾.

يذهب القضاء الغالب في نطاق المسؤولية الدولية إلى أنه لا تعويض عن الأضرار المحتملة، إذ أضافت المحكمة الدائمة للعدل الدولي في النزاع بين ألمانيا وبولندا قضية مصنع "شورزوف" السالفة الذكر أنّ الأضرار المحتملة وغير المحتملة المحددة لا محل لوضعها في الاعتبار وفقاً لقضاء المحكمة⁽³⁾.

لكن هل يلزم أن يكون الضرر البيئي جسيماً؟

من ناحية الاعمال القانونية المشروعة: نذكر المبدأ السادس من مبادئ الأمم المتحدة حول البيئة عام 1972م الذي قرر "أن تفرغ المواد السامة والمواد الأخرى، وتسريب الحرارة بتلك الكميات والتركيز الذي يتجاوز قدرة البيئة على استيعابها وجعلها

1- نقلاً عن يوسف معلم، مرجع سابق، ص 111.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 65-66.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 501.

غير ضارة، يجب حظره كي نضمن عدم وقوع ضرر جسيم لا يمكن إصلاحه بالنظم البيئية". كما تناولت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار حالات كوارث التلوث بالنفط حيث جاء بديباجتها أنّ الأطراف فيها". يدركون الحاجة لحماية مصالح شعوبهم ضد النتائج الخطيرة للكوارث البحرية الناشئة عن خطر تلوث "ينبغي على الأطراف في هذه الاتفاقية، أن تتخذ في أعالي البحار التدابير الضرورية كافة لمنع أو تحقيق أو القضاء على الخطر الجسيم والمحدد بشواطئهم أو بمصالحهم من التلوث أو التهديد بتلوث البحر بالبترول".

من ناحية القضاء الدولي: نذكر الحكم الصادر من محكمة التحكيم في قضية مصهر المعادن في مدينة "ترايبيل" وقضية بحيرة "لانو" بين فرنسا وإسبانيا عام 1956 السالفتان الذكر.

من ناحية الفقه الدولي: فهو يقطع بضرورة أن يكون الضرر جسيماً وتكون نتائجه من الممكن إثباتها حتى يمكن تحريك دعوى المسؤولية بالتعويض قبل المدعى عليه، ولا يلزم هذا الأخير إلا بإصلاح الضرر الخطير أو الجسيم.

أمّا في مجال الأضرار الناشئة عن التلوث البحري من السفن، كتب البعض تقول أنّه: "لا يمكن مساءلة دولة العلم من قبل دولة أخرى، إلا إذا مس الضرر بنحو خطير المصالح الذاتية وإقليم تلك الدولة، وأمكن إثبات وجود إهمال من جانب دولة العلم"، ويضيف أن "الدولة ليس عليها إلا الالتزام بإصلاح الأضرار الجسيمة"⁽¹⁾.

لكن نحن لا نؤيد الرأي السابق، فلا يشترط أن يصل الضرر البيئي المرفوع به دعوى المسؤولية إلى درجة من الجسامة والخطورة لأنّ ذلك يتنافى مع قواعد العدالة وخروجاً عن القواعد العامة في القانون الدولي إذ يؤدي إلى قعود عديد من المضرورين

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 502 - 503.

عن المطالبة بالتعويض عما أصابهم من ضرر حقيقي، بسبب عجزهم عن إثبات درجة جسامته الضرر أو فداحته، بالإضافة إلى أنه يتنافى مع الوظيفة الوقائية للمسؤولية الدولية والتي تهدف إلى جبر الضرر الناتج وردع المتسبب فيه فإذا علمت كل دولة تقوم بممارسة نشاط خطير يمكن أن يلحق هذه الأضرار بالأشخاص والممتلكات أنها ستتحمل تبعه المسؤولية والتعويض، فإنها سوف تحجم عن ممارسة هذا النشاط، وهذه الطبيعة الوقائية مطلوبة للقضاء على النقل غير المشروع للنفايات الخطيرة على سبيل المثال⁽¹⁾.

2- إثبات العلاقة السببية بين الضرر والنشاط الخطير (فعل التلوث)

يعتبر وجود العلاقة السببية بين الضرر والنشاط الخطر شرط هام ولازم طبقاً للتشريعات الداخلية والقضاء والعرف الدوليين من أجل قيام المسؤولية الدولية، لكن هناك عدة صعوبات تعترض إثبات العلاقة السببية بين النشاط الخطر والضرر المترتب عليه، حيث نجد أن الفاصل الزمني بين وقوع النشاط والأضرار البيئية الناجمة عنه يسبب مشاكل ومصاعب حتمية وجدية في إثبات العلاقة السببية بين النشاط الذي يفترض أنه تسبب بالأضرار والآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية نتيجة لهذا النشاط⁽²⁾، فقد يكون الضرر لا يتحقق دفعة واحدة بل يتوزع على شهور وربما على سنوات عديدة حتى تظهر أعراضه، كالتلوث الإشعاعي أو التلوث بواسطة المواد السامة مثلاً⁽³⁾.

إضافة إلى هذه الصعوبات ذات الطبيعة العامة، هناك صعوبات خاصة تعترض تطبيق المسؤولية الدولية في ميدان التلوث الناجم عن السفن المتميزة بحركتها وانتقالها من منطقة بحرية إلى أخرى، والأضرار التي تلحق ببيئة دولة ساحلية معينة، وكذلك صعوبة تقديم الأدلة عن الأضرار التي مست مصالح الخاص والدولة وكيفية تقدير هذه الأضرار

1- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 112.

2- سه نكه رداود محمد، مرجع سابق، ص 202.

3- محمد بواط، "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15، بدون بلد النشر، 2016، ص 171.

إذ يظل تحريك المسؤولية ضد دولة معينة، عن التلوث الذي تحدثه السفن الرافعة لعلمها وتطبيق الالتزامات المترتبة على ذلك، مسألة خاضعة كلياً تقريباً "للنية الحسنة للدولة العلم والمجهزين" بالنظر لصعوبة مراقبة أنشطة السفن، إضافة إلى أن ظاهرة علم المجاملة تزيد من صعوبة إجبار الدول على مراعاة التزاماتها في ميدان حماية البيئة البحرية⁽¹⁾.

أمام هذه الصعوبات، فإنه ربما من المستحيل التوصل من الناحية العلمية إلى العلاقة السببية بين النشاط المذكور التي قد تنجم عنه وتقديمه أمام المحكمة أو حتى في المفاوضات الرامية إلى تقديم تعويض عن الأضرار البيئية⁽²⁾ الناجمة عن التلوث الصادر من السفن.

3- ألا يكون الضرر قد سبق التعويض عنه

يعتبر هذا الشرط بديهي يستجيب لقواعد العدالة والمنطق، والتي تقرر ألا ينبغي أن يكون هناك تعويضات متعددة لضرر واحد، وذلك بدأ واضحاً في حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولية، في قضية "مصنع شوروزف" السالفة الذكر فقد رفضت طلب ألمانيا بمنع تصدير منتجات المصنع، في نفس الوقت الذي تحصل فيه على تعويض عن خسائرها من المصنع، وقد قررت المحكمة في حكمها: "أنه لا يمكن إجابة الحكومة الألمانية على طلبها بمنع التصدير حتى لا تقضي نفس التعويض مرتين"⁽³⁾.

الفرع الثالث

انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة

من الشروط الأساسية لقيام المسؤولية الدولية إسناد العمل المخالف للالتزامات الدولية ولقواعد القانون الدولي إلى الدولة، وكما يقول البعض فإنّ "الدولة لا تعتبر

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 351.

2- صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، مرجع سابق، ص 245.

3- روان دياب، مرجع سابق، ص 76.

مسؤولية دوليا إلا إذا نسب العمل المشروع لها" كما يقول شارل روسو " لتحريك دعوى المسؤولية الدولية يلزم أن يكون الفعل أو الامتناع المدعى به منسوبا للدولة المدعى بمسؤوليتها".

يتلقى القانون الدولي التصرفات والأنشطة ويسندها إلى الدولة مباشرة غير أنه يقتضي بعض الإيضاح بالنسبة لبعض أنواع الأعمال التي يرتكبها الأشخاص الطبيعيون والاعتبارين وتضر بالبيئة عامة والبيئة البحرية خاصة وكذا بالأشخاص والممتلكات بالتبعية⁽¹⁾ فهناك تصرفات غير مشروعة صادرة على أحد الأجهزة الرسمية أو السلطات العامة داخلية⁽²⁾ سواء كانت السلطة التشريعية (أولا) أو سلطة تنفيذية (ثانيا) بالإضافة إلى المسؤولية التي تتحملها الدولة بالنسبة لبعض الأعمال الايجابية والسلبية التي تقوم بها السلطة القضائية (ثالثا).

أولا- مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة التشريعية

تقوم السلطة التشريعية في دولة معينة بأعمال ايجابية أو سلبية تنسب إلى الدولة وتستتبع مسؤوليتها الدولية بالتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية خاصة، فمن ناحية الأعمال الايجابية فإنها تسأل في حالة ما إذا قامت السلطة التشريعية بوضع قانون أو نظام يجيز الأعمال والأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية، كممارسة الأنشطة التي تنطوي على إطلاق المواد السامة أو الضارة عن طريق الإغراق من السفن، كما يتحقق ذلك أيضا إذا كان القانون أو النظام يضع قواعد لحماية البيئة البحرية، غير أنه يتعارض معها أو أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية والممارسات والإجراءات المقبولة عموما، والموضوعة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 488.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 115.

مؤتمر ديبلوماسي عام ولا يعمل على الإقلاإلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة في البيئة البحرية⁽¹⁾.

تسأل الدولة أيضا من ناحية الأعمال السلبية إذا تقاعست السلطة التشريعية عن اعتماد أو سن القواعد والنظم اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، أيا كان مصدره، بالنسبة للمناطق البحرية الخاضعة لسيادتها وبالنسبة للسفن والطائرات التي تحمل علمها، وكذلك امتناعها عن وضع القوانين، والنظم اللازمة لحماية الأحياء البحرية والحفاظ عليها، ويلحق بذلك نكول السلطة التشريعية عن وضع القوانين الخاصة برصد مخاطر التلوث وقياسها وتحليلها وتحديد المقاييس والمستويات الخاصة بنوعية البيئة البحرية، وكذلك التقاعس عن إعادة دراسة وتطوير القواعد والأنظمة والإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية من وقت لآخر، وكانت الضرورة تقتضي ذلك، كما تسأل الدولة عن الإهمال في تضمين أنظمتها وتشريعاتها الوطنية الجزاءات الملائمة التي توقع على الأشخاص الذين يخالفون قواعد حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة⁽²⁾.

ثانيا- مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة القضائية

تسأل الدولة كذلك عن أعمال السلطة القضائية ذات الصلة بالبيئة البحرية، وذلك في حالة ما إذا أصدرت أحد المحاكم التابعة لدولة ما حكما بالمخالفة لالتزامات الدولة الدولية، كما لو أخضعت ممثلا ديبلوماسيا لقضائها، أو كان اختصاص الدولة محددًا في اتفاقية دولية ورفضت المحاكم العمل بهذه الاتفاقية، أو إذا أهملت المحاكم تطبيق القانون الدولي أو طبقته تطبيقا خاطئا، ومثال على ذلك إنكار العدالة بالنسبة للأجانب

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 479.

2- مرجع نفسه، ص ص 489-490.

يظهر ذلك في حرمان الأجانب من حق اللجوء للقضاء⁽¹⁾ من أجل الحصول على إصلاح الأضرار التي لحقت بهم أو بممتلكاتهم من جراء تلوث البيئة البحرية، كذلك الخروج عن المبادئ المقبولة في إجراء التقاضي من ذلك عدم تمكين الأجنبي من الدفاع عن نفسه، أو تفسير القانون الوطني تفسيراً خاطئاً في مواجهته أو تأخير إصدار الحكم، أو عرقلة تنفيذه إذا صدر لصالحه⁽²⁾.

يتخذ عمل السلطة القضائية صورة مخالفة لأحد الالتزامات الدولية المقررة بمقتضى اتفاقية دولية، من ذلك المادة 223 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تنص على: "تتخذ الدولة في الدعوى المقامة... تدابير استهمل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو المنظمات الدولية المختصة تسهيل حضور هذه الدعوى للممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة ولدولة العلم ولأية دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك، ويكون للممثلين الرسميين الذين يحضرون هذه الدعوى الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين والأنظمة الوطنية أو القانون الدولي"⁽³⁾.

بالإضافة إلى ذلك هناك نص المادة 2/235 من الاتفاقية نفسها الذي ينص على أنه: "تكفل الدولة أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحري الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها"⁽⁴⁾ ففي حالة ما إذا غلقت مثلاً السلطة القضائية في الدولة أبواب محاكمها بالنسبة للذين لحقهم الضرر البيئي، تكون قد خرقت حكم النص السابق، مما يستلزم مساءلة الدولة.

1- علي عمار ميودون، أحمد بن أحمد حسني، "أساس المسؤولية الدولية عن الفعل المشروع وأركانها في القانون الدولي"، المجلة الدولية للدراسات غرب آسيا، المجلد 05، العدد 01، بدون بلد النشر، 2013، ص 85.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 490.

3- المادة 223 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4- المادة 2/235 من نفس الإتفاقية.

ثالثاً-مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة التنفيذية

تثار المسؤولية الدولية للدول عن الأعمال الإيجابية أو السلبية التي تصدر عن سلطتها التنفيذية سواء أكانت هذه الأعمال قد صدرت عن سلطتها المركزية أو المحلية، أو سواء صدرت عن كبار موظفي الدولة أو صغارهم⁽¹⁾.

تسأل الدولة من ناحية الأعمال الإيجابية عن أنشطة السفن والطائرات التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، التي تسبب تلوث للبيئة البحرية، وكذلك تسأل عن أعمال أجهزتها الدولية (كالقوات المسلحة وغيرها) التي تقوم بالتفريغ العمدي للمواد الضارة في البيئة البحرية كالبتترول والمركبات الكيماوية.

كما تسأل الدولة عن قيام سلطاتها التنفيذية بنقل الضرر أو الخطر البيئي بطريق مباشر أو غير مباشر من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعاً من التلوث البيئي إلى نوع آخر.. إلخ. أما من ناحية الأعمال السلبية للسلطة التنفيذية فنذكر النكول عن اتخاذ ما يلزم من التدابير لضمان جريان الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها على نحو لا يؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث ببيئة الدول الأخرى وألا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو إشرافها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية، وكذلك حالة تقاعس السلطة التنفيذية عن وضع وتشغيل نظم رصد وقياس وتحليل مخاطر البيئة البحرية وآثاره بواسطة الطرق العلمية أو عدم وضعها تدابير الأمن والرقابة التي تفرضها الأصول الفقهية من جهة والاتفاقيات من جهة أخرى بالنسبة للمنشآت النووية... إلخ.

أما بالنسبة لمسؤولية الدولة عن أعمال الأشخاص الخاصة فإنها لا تكون دائماً بمنأى عن تحمل المسؤولية الدولية عن الأعمال والأنشطة الصناعية والزراعية التي يأتيها الأشخاص العاديون، الطبيعيون أو الاعتباريون وتؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية ويلحق

1- علي عمار ميودون، أحمد بن أحمد حسني، مرجع سابق، ص 86.

ذلك الضرر بالأشخاص الآخرين وممتلكاتهم كالأنشطة الصناعية والزراعية التي تضر بالبيئة البحرية .

ولما كانت تلك الأشخاص لا تخرق عادة قواعد القانون الدولي باعتبار أنّ تلك القواعد لا تخاطبهم أصلاً، حيث إنهم ليسوا من أشخاص القانون الدولي فإنّ تحمل الدولة التي ينسبون إليها المسؤولية عن أعمالهم وأنشطتهم مشروط بثبوت إهمال من جانبها في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلك الأنشطة وحماية الغير وما ينسب للدولة في هذه الحالة لسبب عمل تلك الأشخاص في ذاته بل إهمالها وتقعسها في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع هؤلاء الأشخاص من ارتكاب أعمالهم التي تصيب الغير بالضرر وفي مجال حماية البيئة والمسؤولية عن الأضرار البيئية تسأل الدولة عن أنشطة أعمال الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين إذا قصرت في وضع التدابير اللازمة لمنع تلوّث تلك الأنشطة للبيئة⁽¹⁾.

المبحث الثاني

صور المسؤولية الدولية عن أضرار التلوّث الصادر عن السفن

تختلف المسؤولية باختلاف القاعدة التي خلفها فعل الإنسان في المجتمع، فإذا كانت القاعدة القانونية مدنية تقف عند الالتزام بتعويض الضرر الذي سببه الشخص للغير كانت المسؤولية مدنية، أما إذا كانت القاعدة القانونية جزائية كانت المسؤولية جزائية.

بناءً على ما سبق فإن المسؤولية تنقسم إلى قسمين مسؤولية مدنية تكون بتعويض الضرر وإزالته (ضمان الضرر) (المطلب الأول) ومسؤولية جزائية تنشأ في حالة ما إذا كان الفعل الذي أحدث الضرر مجرماً وفقاً لأحكام القانون (أي غير مشروع) (المطلب الثاني).

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص ص 489-493.

المطلب الأول

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن

تتمتع المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار التلوث الصادر عن السفن بخصوصيات محددة من خلال النظام القانوني الذي تقوم عليه، حيث اعتمدت الممارسة الإتفاقية لحل مسألة التعويض عن الأضرار التي تسببها السفن للبيئة البحرية مبادئ أساسية تستند إليها لإقامة المسؤولية وهي مبادئ نابعة من انشغالات حماية البيئة البحرية وحماية الحقوق والمصالح المرتبطة بها وفي ذات الوقت تعد مثالا للتعاون بين النظامين القانونيين الدولي والداخلي (الفرع الأول)، كما أن القانون الدولي الاتفاقي يكشف عن وجود آلية المساهمة الجماعية للتعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن والتي لا تقوم على فكرة المسؤولية بل فكرة الضمان (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المبادئ التي تحكم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن

قدمت الإتفاقيات المتنوعة بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن حلولا من أجل تجاوز العراقيل القانونية التي تعترض سبل المتضررين من هذا النوع من التلوث عند مطالبتهم بالتعويض عن الأضرار التي لحقتهم، وذلك من خلال تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر دون الحاجة لإثبات الخطأ من جانب مالك السفينة (أولا)، كما عمدت هذه الإتفاقيات إلى تركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة دون غيره (ثانيا)، كذلك قررت هذه الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن تحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك في مبالغ محددة (ثالثا).

أولاً- إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية للتلوث

إنّ الإنشغال بضمان حماية فعالة لضحايا أضرار التلوث الذي تسببه السفن سواء تلك التي تنقل أو تستعمل مواد نفطية أو مواد نووية أو مواد خطيرة أو ضارة أخرى، قد فرض القانون الاتفاقي بشأن المسؤولية المدنية عن هذه الأضرار إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية استناداً إلى نظرية المخاطر⁽¹⁾ مع إرفاق هذا المبدأ بعدد من حالات الإعفاء وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

تبنت كل من اتفاقية باريس لعام 1960 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، واتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، واتفاقية فيينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، إضافة إلى اتفاقية فيينا لعام 1997 بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية نظام المسؤولية الموضوعية بصريح النص.

حددت اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية المسؤولية التي تتولد عن تشغيل السفن النووية وركزتها في شخص واحد هو مشغل السفينة النووية، وذلك من خلال اعتبار مشغل السفينة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الأضرار النووية حالما يثبت أنّ الأضرار حصلت نتيجة حادث نووي ناشئ عن وقوع نووي أو منتجات مشعة أو نفايات مشعة متعلقة بسفينة نووية⁽²⁾.

بمعنى أدق فإن مسؤولية المشغل ليست مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ، وإنما هي مسؤولية موضوعية تقوم على الضرر⁽³⁾.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 362-363.

2- المادة 1/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

3- روان دياب، مرجع سابق، ص 95.

كما تنص الاتفاقية على اعتبار مشغل السفينة النووية وحده مسؤولاً عن الضرر النووي ما لم تقضي الاتفاقية بغير ذلك⁽¹⁾.

أما بالنسبة لحالات الإعفاء فقد أعفت اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية، مشغل السفينة النووية من المسؤولية في حال وقوع الحادث النووي قبل تسليمه الوقود النووي أو بعد تسليمه الوقود النووي أو المنتجات المشعة أو النفايات المشعة إلى شخص آخر مرخص له قانوناً بذلك، وبذلك يكون الشخص الأخير مسؤولاً عن الأضرار النووية التي تنشأ عما سلم له⁽²⁾.

وإذا أثبت مشغل السفينة النووية أن الضرر النووي قد نجم بشكل كلي أو جزئي من فعل أو امتناع عن فعل مع قصد إحداث الضرر الصادر عن المضرور فإن المحكمة المختصة تعفيه من المسؤولية كلياً أو جزئياً قبل ذلك الشخص⁽³⁾.

كما استثنت الاتفاقية بعض الحالات على سبيل الحصر، جعلت من حق المتضرر الرجوع على غير المشغل مطالباً إياه بالتعويض في حالات ذكرتها المادة 6/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962⁽⁴⁾. كذلك فإن مشغل السفينة النووية لا يسأل عن الأضرار النووية التي تسببها حادثة نووية وقعت نتيجة الحرب أو الأعمال العدوانية أو الحرب الأهلية⁽¹⁾.

1- المادة 4/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 95.

3- المادة 2/2 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

4- من بين هذه الحالات ما يلي:

أ- في حالة وقوع الحادث النووي عن فعل أو امتناع عن فعل مع قصد إحداث الضرر، صادر عن غير المشغل فإذا وقع الحادث النووي عمداً بفعل غير المشغل بقصد إحداث الضرر أمكن رفع دعوى التعويض ليس على المشغل، وإنما على ذلك الغير ولكن بتوفر شروط معينة هي:

- وقوع حادث نووي، ويقصد بذلك حادث يفرض على ضرر نووي بمقتضى مفهوم المادة الأولى من الاتفاقية.

- أن يكون الحادث النووي قد وقع عمداً، أي أن نية الفاعل قد انصرفت إلى إحداث الفعل المسبب للحادث النووي.

- أن يقع الحادث من قبل غير المشغل.

- أن ينصرف قصد غير المشغل من وقوع الحادث إلى إحداث الضرر النووي بشكل فعلي.=

ووفقاً للمادة التاسعة من اتفاقية باريس لعام 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، فإنه يمكن إعفاء مشغل المنشأة النووية من مسؤوليته عندما يثبت أن الأضرار الناشئة كانت بسبب حادث وقع مباشرة بسبب عمل من أعمال الحرب الدولية أو حرب داخلية وكذلك ما لم يوجد نص مخالف في حالة وجود كارثة طبيعية ذات خصائص استثنائية غير متوقعة، وعلى العكس من ذلك فلا يعد الخطأ غير العمدي ولا فعل الغير، ولا الحادث الفجائي غير المذكور بالنص من أسباب إعفاء المشتغل من مسؤوليته⁽²⁾.

أما اتفاقية فيينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية، فهي لم تحتفظ إلا بحالات الإعفاء المتعلقة بالاضطرابات ذات طبيعة دولية أو استثنائية وهي حالات الحرب والأعمال العدائية أو الحرب المدنية والعصيان (الثورة أو التمرد)، وأضافت إليها الحالة الناتجة بشكل مباشر عن كارثة طبيعية ذات طابع استثنائي⁽³⁾.

=ب- في حال وقوع الحادث النووي نتيجة عمليات انتشار حطام سفينة نووية متى قام الغير بتلك الأعمال دون إذن أو ترخيص من المشغل أو الدولة المرخصة للسفينة النووية الغارقة، أو الدولة التي يتوضع الحطام في مياهها، بالتالي يمكن للمضرور الرجوع على غير المشغل في مثل هذه الحالة.

ج- في حال وجود اتفاق صريح على ذلك الرجوع كما لو اتفق المشغل مع بائي السفينة على مسؤولية مباشرة أمام الغير المتضرر.

1- المادة 8 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

2- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 158.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 365.

2- إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث

النفطي

تعتبر اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي⁽¹⁾ أول وثيقة دولية اعتمدت مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن أضرار تلويث البيئة لبحرية، وتأخذها كأساس للمسؤولية الدولية بالنسبة للأضرار المترتبة عن التلوث البترولي الذي يتسبب فيه تسرب أو تفريغ البترول من السفن في الإقليم البحري لدولة متعاقدة مهما كان مصدر هذا التسريب أو التفريغ، وسواء في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية⁽²⁾.

"يكون مالك السفينة عند وقوع حادث أو في حالة حادث يشتمل على سلسلة متوالية من الأحداث عند وقوع الحادث الأول، مسؤولاً عن كل ضرر سببه التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينة على إثر الحادث..."⁽³⁾.

يلاحظ أنّ مالك السفينة يعتبر مسؤولاً اتجاه الأشخاص المتضررين من جراء التلوث الناتج من تسرب النفط أو المحروقات من سفينته، حتى في حالة عدم ارتكابه لأي خطأ كان السبب في وقوع حادث التلوث⁽⁴⁾ ومقابل أخذ اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن

1- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969، ج.ر.ج. عدد 53، الصادرة في 4 جويلية 1972.

2- راجع في ذلك كل من:

- وناسة جدي، مرجع سابق، ص 122.

- **ALBAKJAJI Mohamad**, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, école doctorale, université Paris-Est Marne-La-Vallée , juin 2010, p. 88

3- المادة 1/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

4- راجع في ذلك كل من:

المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي بمبدأ المسؤولية الموضوعية فإنها تنص على عدد من حالات الإعفاء التي يجوز للملوث من أجل إبعاد مسؤوليته الاستناد إليها بإثبات وجودها⁽¹⁾.

يعفى المالك من المسؤولية في حالة الضرورة القاهرة كأن يثبت أن الضرر حصل عن حرب أو أعمال عدوان أو حرب أهلية أو عصيان أو ظاهرة طبيعية ذات طبيعة استثنائية لا يمكن تفاديها أو تجنبها في حالة وجود تصرف عمدي من الغير لإحداث هذه الأضرار⁽²⁾.

يعفى المالك أيضا إذا أثبت أن الضرر قد حدث كلية عن إهمال أو تصرف غير مشروع من حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة وذلك أثناء قيامها بهذه المهمة⁽³⁾ مقابل ذلك لا يستطيع المالك أن يطلب إعفاءه من المسؤولية بسبب عدم ارتكابه خطأ وهذا النص يعد تأكيد صريح لتبني الاتفاقية مسؤولية موضوعية وليس مسؤولية قائمة على الخطأ⁽⁴⁾.

جدير بالذكر هنا أنه لا يجوز مساءلة خدم أو عملاء المالك أما غير هؤلاء من الأشخاص فيمكن إدخالهم في المسؤولية⁽⁵⁾، يضاف على ذلك أن المالك يستطيع أن يطالب بالإعفاء الكلي أو الجزئي من مسؤوليته عندما ينجح في إثبات أن المضرور قد

=- **LARABA Ahmed**, L'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat d'Etat, Institut de droit et des sciences administratives, université d'Alger, 1985, p. 485.

- FIPOL, Rapport annuel de 2007, op. Cit. p. 16.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 365.

2- المادة 2/3 (أ، ب) من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

3- DE LANGAVANT (E), op. Cit. p. 156.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 124.

5- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 333.

ارتكب خطأ عمدي أو حتى مجرد إهمال من جانبه ساهم في إحداث كل أو بعض الأضرار التي لحقت به.⁽¹⁾

4- إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة

أكدت اتفاقية لندن لعام 1996 بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة على مبدأ المسؤولية الموضوعية، حيث تقضي بأن مسؤولية الملوثة هي مسؤولية موضوعية فهي تقوم حتى في حالة غياب خطأ.

بالرغم من طول لائحة هذه الاتفاقية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة فإنها عملت على استنتاج نفس حالات الإعفاء التي جاءت بها اتفاقية بروكسيل لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث النفطي، وعلى الرغم من الانتقادات التي وجهت إليها في السابق خلال الأشغال التحضيرية وخلال مؤتمر لندن لعام 1996، لما في ذلك من تضيق لنطاق حماية ضحايا أضرار التلوث البحري وإرضاء لأرباب السفن، بل إن اتفاقية لندن لعام 1996 قد أضافت حالة جديدة يتم بمقتضاها إعفاء الملوثة من المسؤولية في حالة تقديم الدليل عن خطأ مرسل البضاعة بعدم وفائه بالالتزام بالإخبار وهنا يتم نقل

1- راجع في ذلك كل من:

- **BENAMMAR Mohammed** , « La responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien », revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques, Volume XXXV n° 4, université d'Alger, 1997, p. 128.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125.

المسؤولية من المجهزين إلى الشاحن وهو ما قد يعقد أكثر مهمة ضحايا التلوث بالمواد الكيماوية في سبيل حصولهم على التعويض.⁽¹⁾

إجمالاً يمكن القول أنّ الأساس القانوني السائد في القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية عن التلوث الصادر عن السفن، هو أساس موضوعي مجرد من فكرة الخطأ يكفي فيه مجرد إثبات الضرر وعلاقة سببية لإلزام المتسبب بتعويضه.⁽²⁾ وهذا الأساس يعد أكثر ملائمة لكي يطبق في ميدان التلوث النووي، ولكنه بدرجة أقل بالنسبة للتلوث النفطي ذلك لأنّه لا يمكن اعتبار المواد النفطية كأشياء خطيرة بطبيعتها وإنما قد تصبح كذلك عندما تتضافر معها عناصر أخرى كنقلها بحراً ونقلها بكميات ضخمة.

يلاحظ عند المقارنة بين قواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النووي بتلك الخاصة بالتلوث النفطي وغيرها من المواد الخطيرة والضارة أنّ أسباب الإعفاء من المسؤولية في هذا الميدان الأخير أكثر عدداً من تلك الموجودة في الميدان النووي .

ثانياً- إقرار مبدأ المسؤولية المركزة للتلوث

إذا كانت قراءة مختلف النصوص الاتفاقية المنظمة للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تمس البيئة البحرية والمصالح المرتبطة بها قد أظهرت وجود تطابق تام بشأن تأكيدها على مبدأ تركيز المسؤولية إلا أن هذا التحديد يظل جزئي فيما يخص تحديد الشخص المقصود بتركيز المسؤولية وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- إقرار مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

وفقاً لاتفاقية باريس لعام 1962 واتفاقيتي فيينا لسنتي 1963 و 1967 فإنّ المسؤولية المدنية تكون مركزة على مستغل المنشأة النووية، والمشغل هذا هو الشخص المحدد قبل

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 363-365.

2- كمال كميل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، عدد 05، كلية الحقوق، جامعة أدرار، 2010، ص 219.

حدوث الضرر من قبل السلطات القومية المختصة، وعلى ذلك عندما تتوفر علاقة السببية بين فعل المنشأة النووية والضرر الذي لحق بالمضرور، يكون من حق هذا الأخير اللجوء إلى القضاء لمطالبة مستغل المنشأة أو ناقل المواد المشعة في بعض الأحيان وبشروط خاصة بتعويض عما لحق من ضرر.

يتم توجيه المطالبة إلى جميع مستغلي المنشأة في حالة تعددهم ويكون ذلك على وجه التضامن، ووفقاً لمبدأ تركيز المسؤولية وعندما لا تطبق أحكام الاتفاقية المعتمدة لهذا المبدأ، يكون من حق المضرور أن يوجه مطالبته لأي شخص حتى ولو لم يكن هو مستغل المنشأة ما دام أنه يتحمل المسؤولية مع حفظ حق هذا الأخير في الرجوع على المستغل بناء على أحكام الاتفاقية⁽¹⁾.

أما اتفاقية بروكسيل لعام 1962 فقد ركزت المسؤولية في شخص واحد وهو مشغل السفينة النووية إذ لا يعتبر أي شخص آخر مسؤولاً عن الأضرار النووية غيره⁽²⁾.
هكذا فإن هذه النصوص الاتفاقية المتعلقة بالميدان النووي ألقت مسؤولية الأضرار على مشغل السفينة النووية أو المنشأة النووية.

2- إقرار مبدأ المسؤولية المركزة بالمسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

حددت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الشخص المسؤول عن أضرار التلوث النفطي من السفن الناقلة للنفط السائب كحمولة فقط بمالك السفينة فرداً كان أو شركة أي الشخص

1- راجع في ذلك كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 159.

- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 173.

2- روان دياب، مرجع سابق، ص 94.

أو الأشخاص الذي تم تسجيل السفينة بأسمائهم وفي حالة عدم التسجيل يكون هو الشخص أو الأشخاص المالكين لها⁽¹⁾.

أما إذا كانت السفينة مملوكة لدولة، ولكنها سلمتها لشركة قامت بتسجيلها باسمها كمستغل، فإن مصطلح "المالك" في هذه الحالة يعني هذه الشركة، وقد لوحظ أن التركيز على مسؤولية مالك السفينة قد جاء أقل دقة من الاتفاقيات الذرية⁽²⁾.

تنص اتفاقية بروكسيل لعام 1969 على أنه: "لا يجوز رفع دعوى لتعويض الضرر بسبب التلوث إلا على أساس هذه الاتفاقية، ولا يمكن تقديم أي طلب للتعويض عن التلوث المؤسس أو غير المؤسس على هذه الاتفاقية ضد القائمين بأعمال صاحب السفينة أو وكلائه"⁽³⁾.

يترتب على هذا النص أنّ المسؤولية لا توجه إلى مالك السفينة إلا في الحدود التي يتولى فيها توجيه وإرشاد وكلائه وممثليه، ومن ناحية أخرى على خلاف الاتفاقيات الذرية، لا تمنع اتفاقية بروكسيل لعام 1969 تماماً رفع دعوى تعويض الضرر من التلوث الزيتي ضدّ أي شخص آخر غير مالك السفينة وممثليه ووكلائه⁽⁴⁾.

ومع التسليم بأنّ المسؤولية في هذه الاتفاقية محددة بمالك السفينة إلا أنّها ليست مانعة بمعنى أنّ المسؤولية لا تقتصر عليه وحده فلا يوجد بالاتفاقية أي نص يمنع رجوع المالك على الغير⁽⁵⁾ ومن ثم يستطيع مالك السفينة أن يرجع على الغير الذي ارتكب الخطأ ولا حتى بلا تحديد وذلك على خلاف الاتفاقيات المتعلقة بالأضرار الذرية التي

1- المادة 3/1 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

2- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 92.

3- المادة 4/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

4- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 92.

5- المادة 5/3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

تنص على أنه "لاحق للمستغل في الرجوع على الغير إلا وفقا لنص تعاقدي، أو كان الضرر ناتجا عن خطأ عمدي ارتكبه الغير"⁽¹⁾.

3-إقرار مبدأ المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة

قضت اتفاقية لندن لعام 1996 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بمواد ضارة وخطيرة على أنّ مالك السفينة هو الشخص المفضل لتحميله مسؤولية التعويض عن أضرار هذا التلوث، والفكرة التي فرضت نفسها هو أنّ مالك السفينة هو الشخص المتعهد بحراسة البضاعة المنقولة بحرا فإذا حصل تلوث، فذلك يعود إلى الحادث الذي تعرضت له السفينة أي مرتبط بالملاحة البحرية ذاتها، أما إذا لم تتعرض السفينة إلى حادث بحري أثناء ملاحظتها فإنه لن يحدث أي تلوث ولن تحدث أية أضرار، إضافة إلى ذلك فإن مالك السفينة هو من قام ببناء السفينة من أجل الاستفادة من نشاط النقل البحري وتحقيق الأرباح من وراء ذلك وبالتالي فهو الذي يجب أن يتحمل تبعات نشاطه⁽²⁾.

ثالثا-إقرار مبدأالمسؤولية المحدودة للتلوث

قررت جل النصوص الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن تحديد مسؤولية مالك السفينة⁽³⁾ في مبالغ معينة يتم حسابها وفقا لحمولة السفينة وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- المادة 6 من اتفاقية باريس لعام 1960 والمادة 6/20 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962 والمادة 10 من اتفاقية فينا لعام 1963.

2- لمزيد من التفاصيل حول إقرار المسؤولية المركزة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري خطيرة أو ضارة، راجع :

-محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 370-373.

3- فكرة تحديد مسؤولية مالك السفينة فكرة قديمة وتطورت لتصل الى القاعدة المعروفة حاليا بالفعل كان يمكن في القديم لمالك السفينة الذي لم يرتكب خطأ حماية نفسه من عواقب الأخطاء التي يرتكبها ربان السفينة وذلك بتخليه عن =

1- إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النووي

يعد مبدأ تحديد المسؤولية شرطا إلزاميا لقيام المسؤولية الموضوعية لذلك قررت الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن أضرار الطاقة النووية (اتفاقية باريس لعام 1960 واتفاقية بروكسيل لعام 1963، واتفاقية فينا لعام 1963، 1997) تحديد هذه المسؤولية بمبالغ معينة وحددت هذه الاتفاقيات الحد الأدنى والحد الأقصى للمبالغ الخاصة بتغطية الأضرار الناشئة عن المنشآت النووية.

حددت اتفاقية باريس لعام 1960 حول المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية مبلغ التعويض بحد أدنى وهو 5 ملايين وحدة حساب خاصة وحد أقصى 15 مليون وحدة⁽¹⁾ في حين أن اتفاقية فينا لعام 1963 بشأن المسؤولية المدنية في مجال الأضرار النووية قد وضعت حد أقل مما حددته اتفاقية باريس، فنجدتها حددت الحد الأدنى بمبلغ 5 ملايين دولار أمريكي مع ترك تحديد الحد الأقصى للتشريعات الداخلة للدول الأعضاء في الاتفاقية⁽²⁾.

أما اتفاقية بروكسيل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية فقد تم تحديد مسؤولية مشغل السفينة فيها بمبلغ 1500 مليون فرنك بالنسبة للسفينة نووية وبالنسبة لحادث التلوث⁽³⁾.

=السفينة Abandon du navire كان يمكن التخلي عن السفينة حتى ولو ظلت هذه الأخيرة في عمق البحر غير سالحة، من أشهر أمثلة لهذه الصورة ما حصل عليه ذوي الحقوق بعد كارثة التيتانيك "Titanic" إذا لم يستفد هؤلاء إلا من عدد قليل من قوارب النجدة التي لم تغرق مع السفينة. لمزيد من التفاصيل راجع:

-محمد بن عمار، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، الجزء 33، رقم 4، بدون بلد النشر، 1995، ص 838.

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 157.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 172.

3- المادة 3 من اتفاقية بروكسيل لعام 1962.

2- إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن التلوث النفطي

أعطت اتفاقية بروكسيل لعام 1969 لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤولية بمبلغ لا يزيد عن 2000 فرنك عن كل طن من الحمولة الصافية للسفينة ولا يجوز أن تزيد القيمة الإجمالية عن 210 ملايين فرنك لحوالي 77 مليون فرنك فرنسي حالياً، إلا إذا كان الضرر راجع إلى خطأ شخصي منه، فلا تحديد عندئذ للمسؤولية (1).

وإذا كان الحادث مسبباً بخطأ شخصي للملاك فإن هذا الأخير لا يمكن له أن يتمسك بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة (2).

تم الاعتماد في هذا الشأن على نفس الطريقة المنصوص عليها في معاهدة 1957 فيما يخص تنظيم تحديد المسؤولية في معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات كإنشاء صندوق التحديد عن كل حادث، والاعتماد على حمولة السفينة كأساس للتحديد، وتحديد مبلغ 2000 فرنك ذهب عن كل طن من حمولة السفينة.

تجدر الإشارة أنّ المشرع الجزائري أخذ في المادة 121 من القانون البحري الجزائري (3) بأحكام تحديد المسؤولية المقررة في الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

1- راجع في ذلك كل من:

- LARABA Ahmed, op. cit. pp. 486-487.

- BOUTOUCHENT Abdennour, op.cit. p. 339.

2- المادة 2/5 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

3- تنص المادة 121 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يحق لمالك السفينة المذكورة في المادة 117 أعلاه تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بهذا الشأن وتكون الجزائر طرفاً فيها"

3- إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة بالنسبة للأضرار الناتجة عن النقل البحري لمواد خطيرة أو ضارة

قررت اتفاقية لندن لعام 1996 السالفة الذكر بشأن التعويض عن الأضرار الناتجة عن النقل لبحري لمواد خطيرة أو ضارة هي أيضا تحديد مسؤولية الملوث في مبلغ معين أي تحديد سقف لمسؤولية الملوث عند تعويضه للأضرار التي تسببت فيها، حيث حددت المبلغ الإجمالي للمسؤولية في 100 مليون وحدة حسابية.

مهما يكن فإنّ من شأن تحديد مسؤولية الملوث أن يقلص من نطاق الحماية القانونية التي يجب توفيرها لضحايا التلوث، حيث تظل مبالغ التعويض طبق الحدود التي رسمتها الاتفاقيات بشأن المسؤولية المدنية غير كافية لإصلاح الأضرار المحتمل وقوعها في حالات التلوث الصادر عن السفن.

الفرع الثاني

وسائل الضمان المقدمة في مجال التلوث الصادر عن السفن

أقرت الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث الصادر عن السفن، سواء تلك الخاصة بالتلوث النفطي أو النووي أو بالنسبة لتلك المبرمة في مجال التلوث بمواد خطيرة أو ضارة بضرورة وجود نظام خاص للتأمين ضد أخطار التلوث البحري الناتج عن السفن، وتكون الغاية منه حماية المضرور من خطر إفسار قد يواجهه مالك السفينة من جهة، وحماية البيئة البحرية من جهة أخرى (أولا)، ومع ذلك يمكن أن تتجاوز الأضرار الناتجة الحد الذي يغطيه عقد التأمين، أو قد يعفي المالك من المسؤولية، وفي مثل هذه الحالات فإن اعتناق فكرة صناديق التعويضات تكون الوسيلة الوحيدة لتعويض المضرور (ثانيا).

أولاً- إجبارية التأمين ضد أخطار التلوث الصادر عن السفن

تقتضي النصوص المتعلقة بالمسؤولية المدنية من أجل توفير حماية فعالة لضحايا النشاط الملوث إلزامية التأمين ضد التلوث⁽¹⁾، وقد عملت هذه النصوص على تنظيم كيفية إلزامية التنفيذ ووضع الضوابط التي يجب الاستناد إليها لتحقيق هذا الهدف، هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1-الالتزام بإجراء التأمين

تقتضي القواعد الاتفاقية بشأن المسؤولية المدنية فيما يخص الأضرار النووية بأن يكون المشغل السفينة أو المنشأة النووية ملزماً بالتوفير على التأمين أو على أية ضمانات مالية أخرى لتغطية مسؤوليته، وبالنظر لكون سقف التعويض عن هذه الأضرار جد مرتفع ويتجاوز الإمكانيات المالية للمؤمنين، ومن أجل حماية أفضل ضد الأضرار النووية، فقد نصت هذه القواعد بشأن المسؤولية المدنية على أنه في حال عدم كفاية التأمين أو أي ضمانات مالية أخرى يكون من واجب الدولة التي تخضع لولايتها هذه السفينة أو المنشأة النووية أن تضمن أداء التعويض إلى حدود سقف المسؤولية الذي يحدده القانون.

تضيف هذه القواعد الاتفاقية بأنه يجب على الدولة المتعاقدة أن تتأكد من حقيقة الضمانات المالية التي تمت إقامتها، ووفقاً لهذه القواعد الاتفاقية ولهذا الغرض ومن أجل تيسير النقل الدولي للمواد النووية، يلتزم المشغل المسؤول بالإدلاء للناقل بشهادة الضمان المالية مسلمة من طرف المؤمن أو أسي شخص آخر منح الضمانات المالية⁽²⁾.

1- يعرف التأمين عن نشاط الملوث البحري على أنه: "عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمان الأعباء المالية المسلطة على المؤمن له أثناء رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيبهم والناشئة عن الأخطار المؤمن منها وذلك مقابل "أقساط" أو "اشتراكات" يلتزم المؤمن له بدفعها بصفة دورية." لمزيد من التفاصيل أنظر:

- جمال وعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة) مجلة المحكمة العليا، عدد 1، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 78.

2- محمد البراز، مرجع سابق، ص 386،

أما فيما يخص أضرار التلوث النفطي أو التلوث الكيماوي وغيرها من المواد الضارة والخطيرة فقد قررت القواعد الاتفاقية ضرورة توفير حماية للمضرورين حيث نصت على التزام المالك بضرورة تقديم تأمين مالي للمسؤولية عن أضرار التلوث، فبالرجوع إلى اتفاقية بروكسيل الموقع عليها في 29 نوفمبر 1969 الخاصة بالمسؤولية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات⁽¹⁾ يلاحظ بأنها تبنت فكرة هائلة وهي إلزام ملاك السفن المعنية في ضوء الاتفاقية إبرام تأميناً إجبارياً من مسؤوليتهم عن أضرار التلوث والحقيقة إن هذه الفكرة قد طرحت قبل الاتفاقية من خلال المؤتمر الدبلوماسي في طوكيو عام 1969، ووجد خلاف بشأن هذا النظام⁽²⁾.

حيث أبرزت المناقشات التي شهدتها اللجنة القانونية لمنظمة أموكو خلافات شديدة في وجهات النظر، إذ أن هناك دول معارضة لفكرة التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث البحري من بينها نجد كل من المملكة المتحدة البريطانية، ألمانيا، اليونان، النرويج، بالمقابل، أيدت كل من فرنسا: أستراليا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، البرازيل، السويد ورومانيا لنظام التأمين الإجباري وظل الانقسام في الرأي حولها قائماً أثناء انعقاد المؤتمر قبل أن تجد في النهاية مكاناً لها بين النصوص الاتفاقية⁽³⁾. وانطلاقاً من هدف حماية المضرور فقد تم إقرار نظام التأمين الإجباري.

1- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الانظمة القانونية (الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004، ص 134.

2- لمزيد من التفاصيل حول تباين مواقف وفود الدول فيما يخص إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري راجع كل من:

- محمد السيد الفقهي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث المحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 366.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص ص 134-135.

- DAKOURI Jean-Claude، le droit maritime international et le transport des hydrocarbures. thèse de doctorat, Université Pers-Maastricht, 2011, p. 136.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 135.

لذلك نصت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 في المادة 1/7⁽¹⁾ على إلزام مالك السفينة بتقديم تأمين أو أي ضمان آخر. كما أعطت اتفاقية 1969 للدول سلطة الرقابة على احترام وتنفيذ التأمين، وذلك بأن تحدد دولة التسجيل شروط منح هذه الشهادة ومدة سريانها في حدود الأحكام الواردة في الاتفاقية⁽²⁾.

تحتوي شهادة التأمين أو الضمان المالي⁽³⁾ على مجموعة من المعلومات منصوص عليها في المادة 2/7 من الاتفاقية تضم كل من المالك والمؤمن مع مدة سريان الضمان⁽⁴⁾.

تجدر الإشارة إلى أنّ هذالشهادة تحرر باللغة الرسمية للدولة التي تسلمها فإن كانت اللغة المستعملة ليست الإنجليزية أو الفرنسية يجب ان تحمل ترجمة لها بإحدى

1- تنص المادة 1/7 على أنه: "يجب على كل صاحب سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتنقل أكثر من 2.000 طن من المحروقات المشحونة جزافا كحمولة أن يكتب في تأمين أو في كل ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو شهادة مسلمة من مؤسسة صندوق دولي للتعويض طبقا للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 1/5 لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية"

2- راجع في ذلك كل من:

- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص 123.

- محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 372.

3- أنظر في ذلك الملحق الثامن المتضمن شهادة تأمين ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي.

4- تتمثل هذه المعلومات فيما يلي:

أ- اسم السفينة وميناء التسجيل.

ب- اسم ومكان المؤسسة الأصلية لصاحب السفينة.

ج- نوع الضمان.

د- اسم ومكان المؤسسة الأصلية للمؤمن أو لكل شخص يقدم الضمان وعند الاقتضاء اسم المؤسسة التي تم فيها الاكتتاب في الضمان.

هـ- مدة سريان الشهادة التي لا يمكن أن تجاوز مدة التأمين أو الضمان.

هتين اللغتين⁽¹⁾، كما يجب أن تكون الشهادة موجودة على متن السفينة وأن تكون نسخة منها مودعة لدى المصلحة التي تمسك دفتر تسجيل السفينة⁽²⁾.

أما بالنسبة للسفن المملوكة للدولة فقد خصتها اتفاقية 1969 بمعاملة خاصة حيث أعفتها من الالتزامات السابقة أي من أي شهادة أو ضمان مالي وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الحكم في إعفائه للسفن التي تملكها الجمهورية الجزائرية من الالتزام بإنشاء شهادة التأمين لأن الدولة هي المؤمن على هذه الأخيرة وذلك في المادة 136 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾.

كما اشترطت أيضا الاتفاقية أن لا تقل مدة صلاحية التأمين على أساسه أجل ثلاثة أشهر ابتداء من يوم توجيه الإشعار بالتوقف إلى السلطة المختصة بإنتهائه، إلا إذا تم إعادة الشهادة إلى هذه السلطة أو إذا تم تسليم شهادة أخرى قبل نهاية المدة، وتطبق هذه المقتضيات كذلك على أي تعديل يدخل على التأمين أو الضمان المالي وينتج عنه عدم استجابة هذا الضمان لمقتضيات هذه المادة⁽⁴⁾.

أما بالنسبة للجزائر فإنّ الوزير المكلف بالبحرية التجارية يقوم بموجب قرار صادر عنه بتحديد نموذج شهادة التأمين وشروط تسليمها وصلاحيتها وحفظها ومراقبتها وذلك مع مراعاة الأحكام الواردة في القانون البحري الجزائري والاتفاقية الدولية في هذا الشأن وهي اتفاقية 1969⁽⁵⁾.

1- المادة 3/7 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

2- المادة 4/7 من نفس الاتفاقية.

3- تنص المادة 136 من القانون البحري الجزائر يعلى انه: "يُتعين أن تزود السفن التي تنقل الوقود سائبا وتزيد حمولتها عن 2000 طن بشهادة تصدر عن السلطة الإدارية البحرية التي تشهد بان السفينة هي ملك للجمهورية الجزائرية وأن مسؤوليتها مغطاة في إطار التحديدات المحسوبة حسب النظام المخصص لهذا الغرض، بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن وتكون الجزائر طرفا فيها"

4- المادة 5/7 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969.

5- المادة 135 من القانون البحري الجزائري.

ب-الدعوى المباشرة وممارستها

منحت اتفاقية باريس لعام 1960 و اتفاقية بروكسيل لعام 1962 السالفتين الذكر الحق للتشريعات الداخلية للدول الأعضاء في تقرير الدعوى المباشرة من عدمها في هذا المجال وعلى ذلك نجد القانون الفرنسي الصادر في 1968 قد أعطى المضرور الحق في رفع الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين أو الضامن المالي المسؤول حسب طبيعة الضمان المقدم مع مراعاة أنّ المادة الثامنة من الاتفاقية قد وضعت مدة لتقادم هذه الدعوى فيسقط الحق في رفع الدعوى إذا لم تقدم خلال 10 سنوات من يوم وقوع الحادثة النووية⁽¹⁾.

أمّا فيما يخص أضرار التلوث النفطي فقد أعطت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 شأنها شأن بروتوكول سنة 1992 المعدل لها للمتضرر من التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة l'action direct ضد المؤمن وضد كل ضامن لمالك السفينة.

تسمح الدعوى المباشرة للمتضررين من التلوث بأن يطالب باسمه الخاص ولحسابه الخاص مدين مدينه (الجهة المؤمنة) ووفقا لمضمون نص المادة 8/7 من اتفاقية 1969 فكل طلب تعويض عن أضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضد شركة التأمين أو أي شخص اخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة عما يترتب عنها من أضرار التلوث، ويلاحظ أنّ المدعي في هذه الدعوى غير محدد بشكل صريح، وعليه يصبح كما نصت عليه اتفاقية 1969 يتمثل في "كل شخص طبيعي أو معنوي من أشخاص القانون الخاص بما في ذلك الدولة وأقسامها السياسية"⁽²⁾

1-لمزيد من التفاصيل راجع:

- سعيد السيد فتديل، مرجع سابق، ص165.

2-منير الفتني، مرجع سابق، ص162.

لكن يجب لكي يستطيع أي من هؤلاء ممارسة الدعوى المباشرة أن يثبت مصلحة في الادعاء كشرط للدعوى وأن يثبت ما أصابه من ضرر كشرط التعويض.

كما منحت الاتفاقية للمؤمن أو الضامن إلزام المالك المؤمن الانضمام الى الدعوى المباشرة المقامة ضده.

تجدر الإشارة أنه لا يجب أن تنقل السفينة محل التأمين أو الضمان المالي أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة لكي يمكن إقامة دعوى مباشرة من المؤمن أو الضامن لأن هذه الحمولة قد اشترطت فقط لإلزام المالك بتقديم الضمان المالي أو التأمين اذ يمكن للمضرور من التلوث إقامة دعوى الرجوع للمطالبة بالتعويض مباشرة ضد مؤمن أو ضامن مالك السفينة التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة شرط أن تكون هذه الأخيرة قد احتفظت بتأمين أو ضمان مالي آخر⁽¹⁾، هذا رغم عدم مطابقتها بذلك والسبب في إيضاح هذه النقطة هو التفسير الخاطئ للمادة 8/7 من طرف البعض وهذا ما وقع في حادث سفينة "Akari"⁽²⁾.

ثانيا: الصندوق الدولي للتعويض

يكشف القانون الاتفاقي الدولي عن وجود الية جماعية للتعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن بمختلف أنواعه ومصادره تتجلى في صناديق التعويضات هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 139-140.

2- وقع هذا الحادث بدولة الامارات العربية حيث كانت الناقلة تنقل 1340 طن من الزيت السائب كبضاعة أي أقل من 2000 طن وقد اعترض مؤمنها عن تطبيق المادة 8/7 من اتفاقية 1969 على أساس أن السفينة لم تكن تنقل وقت الحادث أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة مما ترتب عليه رفض الدعوى. أنظر في ذلك: -**فطيمة بلقاسم**، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري للمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2013، ص 172.

1- إنشاء الصندوق الدولي للتعويض

إنّ آلية صناديق التعويضات الذي تم اعتناقه يحقق منفعة مزدوجة لكل من المضرور المسؤول عن حوادث التلوث البحري فبالنسبة للمضرور فهو يقدم ضماناً ثابتة ورئيسية لوجود شخص موسر مالياً أما بالنسبة للمسؤول يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحدودة كمقابل لاشتراكه في هذه الصناديق⁽¹⁾.

تتمثل هذه الصناديق في الصندوق الدولي عن أضرار التلوث النفطي الذي يبعث اختصاراً بصندوق الفيول FIPOL الذي تم انشائه بموجب اتفاقية بروكسيل بتاريخ 18 نوفمبر 1971⁽²⁾. مع اشتراط أن تكون كل دولة عضو في الصندوق طرفاً في اتفاقية بروكسيل لسنة 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC)⁽³⁾. وقد تم اتخاذ مقر المنظمة البحرية الدولية كمقر لهذا الصندوق.

تشكل كل من اتفاقية سنة 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لهاو اتفاقية سنة 1996، الأساس الاتفاقي لإنشاء مؤسستين دوليتين لتحقيق مصلحة دولية عامة تتمثل في تعويض أضرار التلوث الصادر عن السفن.

أما اتفاقية فيينا حول المعاهدات المبرمة بين المنظمات الدولية والدول فيما بين المنظمات الدولية التي تم عقدها في 21 مارس 1996، اكتفت فقط بالقول أنّ المنظمة الدولية هي منظمة مشتركة بين الحكومات.

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 142.

2- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج.ر.ج. عدد 45 الصادرة بتاريخ 4 جوان 1974. تجدر الإشارة أنّ مضمون الاتفاقية لم ينشر.

3- دخلت اتفاقية 1971 المنشئة للصندوق حيز التنفيذ بتاريخ 16 أكتوبر 1978، في حين أنّ اتفاقية سنة 1969 سبق ودخلت حيز التنفيذ في وقت قريب بتاريخ 6 ماي 1978. أنظر في ذلك: محمد البراز، مرجع سابق، ص 394-395.

لكن فرضت الضرورة إدخال تعديلات على اتفاقية بروكسيل لعام 1971 المنشئة للصندوق الدولي للتعويض في سنة 1976، وبموجب بروتوكول سنة 1989 غير أنّ هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ⁽¹⁾.

لتشجيع الدول على قبول هذه التعديلات أدرجت أحكام هذا البروتوكول ضمن بروتوكول آخر تمّ إبرامه في 27 نوفمبر 1992، لهذا أصبحت تسمى اتفاقية 1971 بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات لعام 1992 أو اتفاقية الصندوق لعام 1992⁽²⁾.

كما لا يفوتنا التذكير أنّه في 26 ماي 2003، تم إبرام بروتوكول جديد تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عدلت بمقتضاه اتفاقية إنشاء صندوق 1992، وأسس لميلاد صندوق دوليا ثالثا للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات سمي بالصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003⁽³⁾.

أما الصندوق الدولي للتعويض أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة فقد تم انشائه بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 3 ماي 1996 باعتباره الشق الثاني من الآلية الدولية

1- محمد البراز، مرجع سابق، ص 394.

2- انضمت الجزائر الى صندوق 1992 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أبريل 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج.ر.ج. عدد 25 الصادرة في 26 أبريل 1998. تجدر الإشارة إلى أن الجزائر انسحبت من صندوق 1971.

3- دخل هذا الصندوق حيز التنفيذ في 03 مارس 2005 ويعتبر هذا الصندوق الخطة التي يتم التخلص بها من قسمة الغرماء " Pro-Rating payment of claims " هذه الأخيرة التي كانت نتيجة حتمية لعدم توفر القدر الكافي من التعويضات الآتية على الرغم من التعديلات التي جاء بها صندوق 1992، الوضع الذي أدى إلى العديد من الانتقادات على إثر حادثتي الناقلتين إريكا لسنة 1999 وبريستيج لسنة 2010 السالفتي الذكر. لمزيد من التفاصيل راجع:

- مرزاقّة زيتوني، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط لسنة 1971، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون العام، فرع قانون البيئة، والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015، ص 123.

للتعويض عن هذا النوع من الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية، أما القواعد المنظمة لهذا الصندوق الجديد فقد تم استنتاجها بشكل كبير من النظام القانوني الخاص بالصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، إلا أنه إذا كان هذا الأخير قد بدأ في الاشتغال منذ وقت طويل وراكم تجربة مهمة في ميدان التعويض عن أضرار التلوث، فإنه بالنسبة للصندوق الجديد الخاص بالتلوث الكيماوي أساساً فلا زالت الاتفاقية المنشأة له لحد اليوم غير عملية.

2- التنظيم الإداري للصندوق

يلاحظ بالرجوع إلى القواعد الاتفاقية المنظمة لكل من الصندوقين الدوليين للتعويض عن أضرار التلوث البحري، أن بناءها الهيكلي يماثل ما هو متعارف عليه في تشكيل المنظمات الدولية، إذ عادة ما تتكون هذه الأخيرة من جهازين عموميين مفتوحين في وجه جل الدول الأعضاء المنتخبين وهو على أساس محدود تقتصر العضوية فيه على عدد من الدول الأعضاء المنتخبين وعلى أساس توزيع القواعد حتى تمثل فيه مختلف أصناف الدول ثم يكون هناك جهاز إداري يكلف بالسير وتسيير شؤون المنظمة، وهذه المعاينة تنطبق أيضاً على البنية التنظيمية لكلا من الصندوقين الدوليين⁽¹⁾.

يشتمل صندوق الفيبول (FIPOL) على جمعية وأمانة عامة (السكريتاريا) تدار بواسطة مدير ولجنة تنفيذية⁽²⁾.

أما طبقاً لبروتوكول سنة 1992 بشأن إنشاء صندوق الفيبول وبمقتضى اتفاقية 1996 بشأن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي، فقد تم الاحتفاظ

1- محمد الجراز، مرجع السابق، ص 395 .

2- تنتخب هذه اللجنة بواسطة الجمعية العامة، فتشكل من ثلث أعضاء هذه الأخيرة شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن 7 دول ولا تزيد عن 15 دولة، وتقوم أساساً بالتصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق والتي تم بحثها بواسطة السكريتاريا، وتجتمع مرة سنوياً على الأقل. لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 393.

بجهازين فقط هما الجمعية والأمانة العامة⁽¹⁾ وذلك بقصد التخفيف من كثرة الأجهزة التي قد تعرف أداة وتوفير الخدمات المعهودة.

الملاحظ أنّ التنظيم الإداري للصندوق الدولي للتعويض لا يتميز بأصالة كبيرة فهو يماثل البنية التقليدية لكثير من المنظمات، لكن تتمثل الأصالة الحقيقية لهذه الآلية الجماعية للتعويض عن أضرار التلوث في ممارسة الصندوقين الدوليين لنشاطهما وتوفير خدماتهما.

-تمويل الصندوق-

يأتي التمويل سواء بالنسبة للصندوق الوطني للتعويض عن أضرار التلوث النفطي والصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي من المساهمات المالية المتأتية من الهيئات الخاصة المستعملة للنقل البحري وتتشكل كذلك مداخل الصندوق الدولي 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، ومتى كان النقل عبر البحر هو شرط كافي، بما في ذلك النقل بين ميناءين تابعين لجولة واحدة، ويقوم الأشخاص بتسديد مساهمتهم مباشرة من الصندوق⁽²⁾.

1- تتولى الجمعية العامة باعتبارها الجهاز العمومي الذي يضم كافة الدول المتعاقدة الإشراف على جميع عمليات الصندوق حيث خولت له ممارسة صلاحيات عامة، أما بالنسبة للأمانة العامة فهي جهاز دائم في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث من السفن، وتظم مجموعة من الموفين الدوليين يمارسون مهامهم باستقلالية وذلك وفقا لاتفاقية الصندوق ويوجد على رأس الامانة العامة مدير الذي يمثل الممثل القانوني للصندوق، وتجدر الإشارة أن الجمعية هي التي تقوم باختيار المدير. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397.

- مرزاقّة زيتوني، مرجع سابق، ص ص 41-42.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 82.

يعتمد الصندوق في تمويله على نظام الاشتراكات وهو النظام الذي تطبقه أغلب المنظمات الإقليمية والدولية.⁽¹⁾ وتحسب مبالغ المساهمات سنويا على أساس حجم الشحنة التي يتم استقبالها بالنسبة لكل دولة عضو، حيث يختلف حساب هذه المبالغ من صندوق لآخر، فبالنسبة لصندوق الفيول فقد أدخل بروتوكول لندن لسنة 1992 سقفا للمداخل المتأتية من نفس الدولة وحدها في نسبة المصاريف، فكل دولة عضو في كلا الصندوقين الدوليين للتعويض ملزمة بتقديم تقرير سنوي عن كميات الشحنات المقولة بحرا، والتي تفرغ في موائنها وبالرغم من العلاقة القانونية المباشرة بينهما والمساهمين الخواص فإنه يجب على الصندوقين الأخذ في الحسبان الكميات المصرح بها من قبل الدول الأعضاء.⁽²⁾

أما إتفاقية 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها واتفاقية سنة 1996 فإن الجمعية هي التي تحدد مبلغ المساهمات السنوية الواجب تسديدها إزاء أحد الصندوقين الدوليين للتعويض والاشتراك المطلوب يتفاوت حسب الكمية التي حصل عليها الممول وفي خلال السنة الواحدة، ويدفع الاشتراك مباشرة إلى الصندوق، وعند تخلف العضو

1- طبقا للمادة 16 من إتفاقية الصندوق لعام 1971 فإن إدارة الصندوق الدولي للتعويض فيبول (FIPOL) تنظمه كل من جمعية وامانة عامة ولجنة تنفيذية، تقوم الجمعية العامة التي تجمع كل الدول المتعاقدة بتحديد الاشتراكات السنوية وتعين الأعضاء المسيرين فهي المسؤولة عن جميع عمليات الصندوق، أما اللجنة التنفيذية فهي تنتخب من طرف الجمعية وتختص بالتصديق على طلبات التعويض المقدمة الى الصندوق الدولي للتعويض (FIPOL)، وبخصوص السكرتارية تدار بواسطة مدير كما أسلفنا الذكر فهذه الأخيرة تضمن التسيير المستمر للصندوق وتتلقى طلبات التعويض المقدمة للصندوق وتقوم ببحثها، كما تتكفل بإعداد الوثائق والمستندات اللازمة لأعمال الجمعية واللجنة التنفيذية فتعد إذن السكرتارية الإدارية التي تدير الصندوق. لمزيد من التفاصيل راجع :

- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص ص 182-183

2- حيث تقضي القواعد الإتفاقية الواردة في كل من إتفاقية سنة 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها واتفاقية سنة 1969 بأن قائمة المساهمات تحدد حسب كميات الشحنات المنقولة بحرا التي ترد في تقارير الدول وتعتبر هذه المعطيات صحيحة إلى أن يثبت العكس ويتم احتساب حجم الشحنات التي يتم التوصل بها على أساس الاحصائيات الجمركية. لمزيد من التفاصيل راجع:

- محمد البراز، مرجع سابق، ص 400.

السداد يتم زيادة سعر الفائدة عما يستحق عليه من اشتراكات على أن يتم تسديد الجزء المتبقي عند وقوع حادث التلوث (التسديد البعدي)⁽¹⁾ أما فيما يخص أداء المساهمات التي تم تحديدها طبقاً للإحصائيات الواردة في تقارير الدول الأعضاء في الصندوقين الدوليين للتعويض، فإنه في حالة الخلاف يجوز لهما رفع دعوى قضائية ضد الملزمين بالمساهمة من أجل تسديد ما بذمتهم، ويتحول الصندوق في حالة رفع هذه الدعوى إلى أشخاص خاضعين للقانون الداخلي للدولة العضو التي ترفع أمام محاكمها هذه الدعوى⁽²⁾.

4-مدى تدخل الصندوق الدولي لتعويض المتضررين

إنّ تكريس اتفاقية 1971 كان من أجل توفير تعويض مناسب للمضرورين لتغطية الأضرار التي لحقت بهم من حوادث التلوث، وهذا هو الهدف الذي جاء من أجله الصندوق، حيث يلعب دوراً غاية من الأهمية سواء كان ذلك بالنسبة للمضرورين في الحصول على تعويض مرضي أو في تخفيف مرضي أو في تخفيف جزء من العبء المالي لملاك السفن، غير إن الصندوق لا يتدخل إلا في حدود معينة وفي المقابل هناك أوضاع تعفي فيها الصندوق من التدخل بشكل كلي أو جزئي⁽³⁾.

5-كيفية أداء الصندوق للتعويضات

يقوم الصندوق بأداء التعويضات إما بناء على تسوية ودية أو تسوية قضائية وهو ما سنوضحه فيما يلي:

- 1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 145.
- 2- محمد البزاز، مرجع سابق ص 400.
- 3- لمزيد من التفاصيل حول حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض والحالات التي يعفى فيها الصندوق من التزاماته بشكل كلي أو جزئي. لمزيد من التفاصيل راجع كل من:
 - مرزاقّة زيتوني، مرجع سابق، ص ص 69-71.
 - أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص ص 83-87.
 - محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص ص 440-442.

أ- التسوية الودية

تعتبر التسوية الودية إحدى الطرق التي يلجأ إليها المضرور من أجل الحصول على تعويض ملائم من الصندوق الدولي للتعويض وتتسم التسوية الودية بسهولة إجراءاتها وسرعة الحصول على تعويض⁽¹⁾.

يتم أداء التعويضات بناء على التسوية الودية ، فالصندوق هو الذي يقوم بتقديم خدمات بدور بديل أو دور تكميلي فهو يقوم بدور بديل في حال استحالة على ضحايا التلوث الحصول على التعويض وهذه الاستحالة إما أن تكون قانونية عندما لا تنص الاتفاقية الخاصة على الحكم بالتعويض على مالك السفينة في بعض الحالات لإعفائه من المسؤولية أو ان تكون الاستحالة ناتجة عن إفسار مالك السفينة وبالتالي عجزه المالي عن تقديم التعويض المستحق للمتضررين ففي مثل هذه الحالات يتدخل الصندوق الدولي للتعويض محل مالك السفينة المسؤولة عن الضرر بتقديم تعويض كامل عن الأضرار اما عن الدور التكميلي الذي يقوم به الصندوق يتمثل بتقديم تعويض عن باقي الأضرار التي لم يستطع مالك السفينة تغطيتها⁽²⁾.

1- من بين أشهر نماذج التسوية الودية التي قام بها الصندوق:

- حادث سفينة AntanioGransci وقع هذا الحادث في 22 فيفري 1979م قدم الصندوق الدولي مبلغ قدره 23 مليون كرونة للحكومة السويدية، هذه الأخيرة التي طالبت الصندوق بتعويض قدره 112 مليون كرونة كنتيجة للتنظيف والتطهير الذي بادرت به، وبالفعل تمكن الحكومة السويدية بإقناع مدير الصندوق بمطالبها، حيث توصل الطرفين إلى تسوية ودية دفع الصندوق بموجبها للحكومة السويدية مبلغ قدره 93 مليون كرونة.
- حادثة الناقله Tanio الذي وقع بتاريخ 07 مارس 1988م وقام الصندوق ن خلاله بتسوية ناجحة حيث قدم مبلغ قدره 17480028 كتعويض عن الحادث. لمزيد من التفاصيل حول هذه الحوادث راجع كل من:
- مرزاقّة زيتوني، مرجع سابق، ص ص 103-104.

-FIPOL : annuel de 1989, p p. 26-28.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 87.

ب- التسوية القضائية

إذا فشلت مساعي التسوية الودية بعدم حصول اتفاق مباشر بين الصندوقين الدوليين للتعويض والمتضررين فإنه لا بدّ إلزامياً على هؤلاء اللجوء الى رفع دعوى قضائية من أجل إجبار الصندوق على دفع تعويض عن أضرار التلوث كما تقتضي ذلك القواعد الواردة في كل من اتفاقية سنة 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها واتفاقية 1996⁽¹⁾.

تكون الدعاوي القضائية المرفوعة حول اضرار التلوث الصادر عن السفن من اختصاص المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي للصناديق الدولية للتعويض والكائن في العاصمة الإنجليزية لندن، كما يمكن إقامة الدعوى أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع على إقليمها ضرر التلوث، أمّا فيما يخص مواعيد رفع الدعوى القضائية لغرض استيفاء التعويض من هذه الصناديق، فإنّها تسقط بمرور ثلاث سنوات من تاريخ وقوع ضرر التلوث وفي مدة ست سنوات من تاريخ الحادث المسبب للضرر⁽²⁾. هكذا فقد توصل المجتمع الدولي في بحثه عن حلول لقضايا التعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن، إلى إحداث الصندوقين الدوليين السالفين الذكر للتعويض واللذين يمكن النظر إليهما كهيئتين دوليتين تتسمان بعدد من الخصائص التقليدية والجديدة التي تطبع غالبية المنظمات الدولية.

يتطلب الأمر منا في النهاية الرجوع إلى أحكام المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن للتعرض على طبيعة المسؤولية المترتبة في هذا المجال سواء على المستوى الدولي أو الوطني.

1-BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit maritime, Librairie générale de droit de jurisprudence, Paris, 2006, p. 320.

2- مرزاقّة زيتوني، مرجع سابق، ص ص 105-106.

المطلب الثاني

المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن

تترتب المسؤولية الجزائية⁽¹⁾ حتى في مجال التلوث الصادر عن السفن، هذه المسؤولية التي تتحقق بتوافر أركان الجريمة الثلاث من ركن شرعي مادي ومعنوي، وقد تم النص على المسؤولية الجزائية سواء على المستوى الدولي وذلك في غالبية الاتفاقيات الدولية المبرمة في ميدان التلوث البحري والتي أقرت بهذا النوع من المسؤولية بالنسبة للأشخاص الطبيعيين والمعنويين فيما يتعلق بالأفعال المسببة لتلوث البيئة البحرية من السفن (الفرع الأول) أو على المستوى الوطني حيث أن كل دولة تختص بوضع القواعد الجزائية الكفيلة بمعاقة المسؤول عن الضرر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن على المستوى الدولي

هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع المسؤولية الجزائية في ميدان التلوث الصادر عن السفن من بينها تلك الاتفاقيات المبرمة خارج إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي سبق وأن أشرنا لبعض منها فيما سبق (أولا) وبما أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 خصصت الجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بالتالي كان من الطبيعي أن تتضمن أحكام تخص المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث البحري الصادر من السفن ويتم تطبيقها خاصة بالنسبة للأضرار التي تقع خارج حدود المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وسببت تلوث للبيئة البحرية (ثانيا).

1- يقصد بالمسؤولية الجزائية الالتزام بتحمل الآثار القانونية المترتبة على توافر أركان الجريمة، وموضوع هذا الالتزام الجزائي هو فرض عقوبة أو تدبير احترازي حددها المشرع في حالة قيام مسؤولية أي شخص. أنظر في ذلك: -أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 31.

أولا-المسؤولية الجزائية في الاتفاقيات الدولية المبرمة خارج إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

سوف نتطرق هنا إلى تبيان المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث الصادر من السفن في بعض من الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال منها:

1-اتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمكافحة تلوث البحار بالبترول

نصت اتفاقية منع تلوث البحر بالنفط لعام 1954 في المادة 1/3 منها على انطباق أحكامها بالنسبة للسفن التي تعود للأطراف المتعاقبة وعلى السفن التي تحوز على جنسية الطرف المتعاقد، وذلك عند انتهاكها للأحكام الخاصة بتصريف وانسكاب النفط والأحكام الخاصة بمستلزمات سجلات التصريف واعتبار الأعمال جرائم يعاقب عليها بموجب قانون الإقليم ذي العلاقة بالسفينة، فقد أعطت الحق للدول الأطراف بأن يطلبوا من دولة العلم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلك الانتهاكات ومعاقبة مرتكبيها وإدارة الدعوى عندما تكون الأدلة كافية ضد مالك السفينة أو ربانها وضرورة إخبار الدولة التي قدمت المعلومات بالنتيجة.

كما منحت الاتفاقية الدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة ضمن اختصاصها وهذا يعني أنّ نصوص هذه الاتفاقية تنفذها دولة العلم بصورة رئيسية وكذلك الدولة الساحلية ضمن بحرها الإقليمي ومياهها الداخلية وذلك باتخاذ الإجراءات الإدارية والقضائية للمعاقبة⁽¹⁾.

اشتترطت أيضاالمادة 3/6 من نفس الاتفاقية أن تكون العقوبة المقررة في حالة مخالفة السفينة أحكام الاتفاقية بتصريف المواد النفطية في أعالي البحار،أو في قانون

1-جابر ابراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 342.

دولة العلم ألا تقل عن العقوبة المقررة عن الأفعال المماثلة التي يمكن أن تقع في نطاق
بحرها الإقليمي (البحر الإقليمي لدولة العلم)⁽¹⁾.

2- اتفاقية لندن لعام 1972 الخاصة بمنع إلقاء النفايات في البحر:

اشترطت اتفاقية لندن لعام 1972 الخاصة بمنع التلوث الناتج عن إغراق النفايات
والمواد الأخرى على الدول الأطراف ضرورة اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتنفيذ نصوص
الاتفاقية على السفن والطائرات المسجلة في إقليمها أو التي تحمل أعلامها وكذلك السفن
والطائرات التي تشحن في إقليمها أو بحرها الإقليمي مواد بغية إغراقها وفقا للمادة 1/7
وتقع على عاتق الدول الأطراف مسؤولية اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة في إقليمها لمنع
ومعاقبة النشاطات التي تكون انتهاكها لنصوص الاتفاقية وفقا للفقرة الثانية من المادة
السابقة من الاتفاقية⁽²⁾.

3- اتفاقية ماريبول لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن:

لم تتضمن اتفاقية ماريبول لعام 1973 المتعلقة بمنع التلوث من السفن السالفة الذكر
أحكامها تتعلق بالمسؤولية الدولية وإنما المادة 1/4 تبتعد عن تطبيق القانون الدولي إذ تحيل
إلى القانون الداخلي للدولة علم السفينة بما يتعلق بمخالفة أحكام القانون المحلي لدولة
العلم في تقرير العقوبات عن أية مخالفة وبغض النظر عن مكان وقوعها، هذا فيما يتعلق
بالمخالفات التي تقع خارج نطاق ولاية دولة من الدول الأطراف فإنّ على الدولة التي
وقعت المخالفة في نطاق ولايتها القيام باتخاذ الإجراءات المناسبة وتوقيع العقوبات عن

1- مريم بليح، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن البترولية في البحر المتوسط، مذكرة لنيل شهادة
الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2012، ص 84.

2- جابر ابراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 343

هذه المخالفة وفقا لقانونها المحلي أو تخول ذلك لدولة علم السفينة بعد تزويدها بالمعلومات والأدلة الثابتة للمخالفة وهذا طبقا المادة 1/4 و2 منها⁽¹⁾.

اشترطت الاتفاقية أن تكون العقوبات المنصوص عليها في هذه القوانين المحلية من الشدة والصرامة بحيث تحدّ من وقوع المخالفات، وأن تكون هذه العقوبات على قدر متساو من الصرامة بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة⁽²⁾ ويبدو أنّ الحالة الوحيدة التي تستوجب تقدير المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية، ودون النص على ذلك صراحة هي مخالفة الإلتزام الوارد في المادة السابعة من هذه الاتفاقية، وفيما يتعلق بتنفيذ الإجراءات الواردة في المادة الرابعة والخامسة والسادسة من الاتفاقية، بشأن التفتيش على السفن حظرت المادة السابعة تأخير السفن واحتجازها دون مبرر وإلا تعين تعويض السفينة عما أصابها من خسارة أو ضرر لذلك ويحسب لهذه الاتفاقية أنها وجهت عنايتها لما قد يلحق بالبيئة البحرية من أضرار بصرف النظر عما إذا كان هذا الضرر قد لحق بدولة طرف في الاتفاقية، فقد تعهدت الدول الأطراف بأن تجري تحقيقا عن أية حادثة تقع لأي من سفنها التي تخضع لأحكام هذه القواعد إذا ما تسببت هذا الحادث في احداث تأثير ضار بالبيئة البحرية⁽³⁾.

ثانيا- المسؤولية الجزائية عن التلوث الصادر عن السفن في إطار اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام 1982

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالمسؤولية الجزائية لكل من دولة العلم، الدولة الساحلية، بالإضافة الى دولة الميناء كجهة ثالثة بالنسبة للأفعال المسببة لتلوث البيئة البحرية من السفن سواء من قبل الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين وهذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- مريم بليح، مرجع سابق، ص 85.

2- صلاح هاشم محمد، مرجع سابق، ص 219.

3- مرجع نفسه، ص 271.

1-المسؤولية الجزائية لدولة العلم

تمارس دولة العلم في مجال مكافحة التلوث الصادر عن السفن الاختصاص بتوقيع العقوبات الجنائية، على كل المخالفات التي ترتكبها السفن الرافعة لعلمها، إذ تبادر بإجراء تحقيق فوري وإقامة الدعوى حينما يكون ذلك مناسبا بغض النظر عن مكان وقوع تلك المخالفة، أو المكان الذي وقع فيه التلوث الناجم عنها⁽¹⁾.

تقدم دولة العلم من تلقاء نفسها أو بناء على طلب دولة أخرى أو المنظمة الدولية المختصة بإجراء تحقيق حول الأمر، ولها أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى يكون تعاونها مفيد فإذا اقتنعت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، أن تبادر دولة العلم الى إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنتيجة وتكون هذه المعلومات متاحة للجميع⁽²⁾.

تتخذ الدول بشأن سير الدعوى التدابير اللازمة لتسهيل سير الدعاوى المقامة ضد السفن الأجنبية في مجال حماية البيئة البحرية هذه التدابير التي تشمل تسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من المنظمة الدولية المختصة لدولة العلم ولأية دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك⁽³⁾.

1-المادة 4/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وقد جرى نصها كالآتي: "إذا ارتكبت سفينة انتهاكا للقواعد والمعايير الموضوعية عن طرق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، عملت دولة العلم دون الإخلال بالمواد 218 و220 و228 على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة الدعوى حينما كان ذلك مناسبا فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك"

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 148.

3- المادة 223 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

تشير الإتفاقية أنه لا بد أن تكون العقوبات التي تنص عليها قوانين وأنظمة دولة العلم شديدة إلى حد يثني ارتكاب انتهاكات بغض النظر عن مكان حدوثها (1).

يجب أن لا ننسى أن في بعض البحار التسرب النفطي ليس فقط جريمة ضد البيئة البحرية وإنما ضد الإنسانية جمعاء وخصوصا السكان القريبين من الساحل (2).

2- المسؤولية الجزائرية للدولة الساحلية

خولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لصالح الدولة الساحلية اختصاصات جنائية، تتمثل في حقها في رفع دعوى ضد السفينة الأجنبية المرتكبة لمثل هذه المخالفات البيئية وتطبيق العقوبات المناسبة عليها هذا ما سنوضحه فيما يلي:

أ- رفع الدعوى

منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية حق رفع دعوى ضد سفن أجنبية ارتكبت مخالفات بيئية في المياه الخاضعة لولايتها، وهو ما سيمكنها من تقديم المسؤولين عن هذه الانتهاكات أمام أجهزتها القضائية، ومحاكمتهم طبقا لتشريعاتها الوطنية وقد شكلت هذه الأحكام تطور كبير في اختصاصات الدولة الساحلية في ميدان تنفيذ قوانين وأنظمة الوقاية من التلوث، وتقليص لدور دولة العلم في هذا الميدان، ولكن تجدر الملاحظة وخضوعا للمنطق التجريبي لقانون البحار فقد أقامت الاتفاقية نوعا من التدرج في شروط ممارسة الدولة الساحلية لهذه السلطة الجنائية حسب مكان ارتكاب هذه المخالفات، وحسبما إذا كانت السفينة الملوثة راسية في أحد موانئ

1- المادة 8/217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2 - **BOUTOUCHENT Abdennour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, Juin 1991, p. 335.

الدولة الساحلية أو في حالة ابحار في مياهها الوطنية⁽¹⁾ كما يتجلى من الفرضيات الثلاث التالية:

الفرضية الأولى: فرض السفينة الموجودة في أحد الموانئ أو المبحرة في البحر الإقليمي في هذا الفرع تنتوع سلطة الدولة الساحلية بين إقامة الدعوى، أو التفتيش مع إقامة الدعوى.

معنى ذلك أنه في حالة ما إذا كانت السفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ الدولة الساحلية أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ كان لها أن تقيم الدعوى الجنائية في حالة توفر شرطان:

- 1- أن تنتهك قوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المطبقة بخصوص منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.
- 2- أن يكون ذلك الانتهاك قد وقع في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

الفرضية الثانية: عندما تكون السفينة في البحر الإقليمي فإنه يمكن للدولة الساحلية رفع الدعوى ضدها والتي تشمل احتيازها في حالة وجود أسباب واضحة للاعتقاد بأن هذه السفينة انتهكت أثناء مرورها في البحر الإقليمي، القوانين والأنظمة الوطنية وكذلك القواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، ويكون ذلك بعد قيامها بالتفتيش المادي على هذه السفينة ووجود أدلة تثبت هذا الانتهاك⁽³⁾.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 100.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 150.

3- المادة 2/220 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

الفرضية الثالثة: عندما تكون السفينة الأجنبية مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في البحر الإقليمي، فإنه يجوز للدولة الساحلية أيضا رفع الدعوى ضد هذه السفينة واحتجازها لسبب مخالفات بيئية ارتكبتها أثناء ملاحتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

وبما أنّ الأمر يتعلق بسلطة قضائية هامة تمارسها الدولة الساحلية ضد سفينة أجنبية أثناء إبحارها وبسبب أفعال صدرت عنها داخل منطقة بحرية تستفيد فيها من حرية الملاحة، فإنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد ربطت ممارسة هذه السلطة بشرطين:

من ناحية أولى لكي يجوز للدولة الساحلية إقامة دعوى ضد سفينة أجنبية مبحرة في مياهها الوطنية نتيجة ارتكابها لمخالفات في منطقتها الاقتصادية الخالصة، فإنّ الاتفاقية تشترط عليها من أن تستند إلى "دليل موضوعي واضح" يثبت ارتكاب هذه السفينة لانتهاك للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير المنفذة لها.

ومن ناحية ثانية تسفر هذه الانتهاكات عن تصريف سبب في الحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به، أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة⁽²⁾.

3-تطبيق العقوبة

تمتلك الدولة الساحلية في إطار الاختصاصات الممنوحة لها في الميدان الجنائي سلطة معاقبة السفن طبقا لتشريعاتها بالنسبة للانتهاكات التي ترتكبها هذه السفن في مياهها الوطنية.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 102.

2- مرجع نفسه، ص 103.

لكن هناك إشكالية في فرض العقوبة الجزائية على السفينة الأجنبية محدثة الضرر إذ أنه لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير المطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه إلا في حالما إذا كان فعل التلوث متعمدا وخطيرا وداخل البحر الإقليمي⁽¹⁾.

أمّا السفن الوطنية وفقا لمفهوم المخالفة فليس ثمة ما يمنع القضاء الوطني من تطبيق العقوبة الجزائية المنصوص عليها في القانون الوطني للدولة الساحلية دون الالتزام بالعقوبة المالية سواء كان الفعل الضار متعمدا أم لا⁽²⁾.

إجمالا يمكن التأكيد أن القانون الدولي الحالي قد خول للدولة الساحلية سلطات حقيقية لتطبيق قواعد ومعايير منع التلوث الناتج عن الملاحة البحرية في مياهها الوطنية، فلم يعد دورها ينحصر في جمع المعلومات والأدلة الضرورية على المخالفات التي ترتكبها السفن الأجنبية وإبلاغها لدولة العلم كما كان الوضع في السابق، بل يتجاوز ذلك لتتحول بالتالي الدولة الساحلية عنصر محوري الى جانب دور دولة العلم لتنفيذ قوانين أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فإن هذه الأخيرة قد عمدت الى إقامة تدرج في سلطات الدولة الساحلية في ميادين المراقبة ومتابعة السفن المرتكبة للمخالفات البيئية وأررفت ممارسة هذه السلطات بعدد من القيود أو بعض الشروط الإجرائية وهذا يعني ان صياغة أحكام الاتفاقية جاءت لتسوية التضارب بين مصالح الدول المعنية بالتلوث الناتج عن السفن⁽³⁾.

1- المادة 2/230 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 34.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 105-106.3

هذه الاختصاصات الممنوحة لكل من الدولة الساحلية ودولة العلم في الميدان الجنائي سيتم تكملتها من خلال إقرار القانون الدولي لمفهوم دولة الميناء.

3-المسؤولية الجزائية لدولة الميناء

يمكن لدولة الميناء إجراء التحقيق وإقامة الدعوى من تلقاء نفسها وذلك في حالة وجود سفينة طوعا داخل موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، حيث تبرز الأدلة ذلك، فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة⁽¹⁾.

يمكن كذلك أن تقوم بإجراء التحقيق وإقامة الدعوى بناء على الطلبات المقدمة من أية دولة للتحقيق في أي انتهاك تصريف، منق بل سفينة، موجودة طوعا داخل احد موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو سبب لها ضررا أو جعلها عرضة له، كما يلي تلك الدولة بقدر ما هو ممكن عكليا الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف لنظر عن مكان حدوثه، ولا تقام الدعوى إلا بناء على طلب تلك الدولة أو دولة العلم أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو في حالة ما إذا سبب ذلك الانتهاك تلوثا في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة تلك الدعوى⁽²⁾.

تجدر الإشارة الى أن السلطات الواردة في المادة 1/218 و 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تمنح لدولة الميناء الحق في التحقيق وإقامة الدعوى ضد أي سفينة أجنبية فيما يخص التصريف الناجم عنها في المناطق الخاضعة لسيادتها

1- المادة 1/218 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

2-المادة 2/218 من نفس الاتفاقية.

أو في أعالي البحار أين السفينة تخضع لاختصاص دولة العلم، غير أنه هناك عدة شروط تخضع لها السفينة في المناطق الخاضعة لسيادة الدول الأخرى⁽¹⁾.

لا يجوز لدولة الميناء في حالة ثبوت السفينة بفعل التلوث معاقبتها باستثناء حالة حدوث تلوث داخل البحر الإقليمي نتيجة انتهاك متعمد للقوانين والأنظمة الوطنية، أو للقواعد والمعايير الدولية المطبقة والمتعلقة بمنع تلوث البحار ففي هذه الحالة فقط يمكن أن تطبق وتفرض على السفينة العقوبة المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الساحلية دون الالتزام بالعقوبة المالية⁽²⁾.

تجدر الملاحظة أنّ الدعوى الجزائية تتقادم بمضي ثلاث سنوات من تاريخ المخالفة كما أن محاكمة السفينة جزائياً لا يؤثر على حق رفع دعوى مدنية للمطالبة بالتعويض عن الخسائر والأضرار التي حدثت نتيجة التلوث⁽³⁾.

يتبين مما تقدم أن الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال التلوث البحري الصادر عن السفن تسند اختصاص الذي يتميز بطابع جنائي في المحكمة والعقاب عن انتهاكات قواعد ومعايير التلوث إلى دولة العلم والدولة الساحلية.

1 - **GABEL Josette Beer**, Privilège du pavillon et protection de l'environnement marin dans la convention sur le droit de la mer, le pavillon colloque international, éd. SA : Pedone, 2008, pp. 119-120.

2- المادة 1/130 و2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

3- مريم بليج، مرجع سابق، ص 93.

الفرع الثاني

المسؤولية الجزائية عن التلوث الصادر عن السفن على المستوى الوطني

تختص كل دولة بوضع القواعد الجزائية الكفيلة بمعاينة المسؤول عن الضرر الذي ألحق بالبيئة البحرية من جراء التلوث الصادر عن السفن، ومن بين هذه الدول نجد الجزائر التي قامت بمجهودات كبيرة في هذا المجال، ونلاحظ ذلك من خلال ما شرعته من قوانين وأنظمة تخص مجموعة من إجراءات المتابعة الجزائية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري (أولا) بالإضافة الى العقوبات المقررة على مثل هذه الجرائم (ثانيا).

أولا- إجراءات المتابعة الجزائية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري

نص القانون البحري الجزائري وكذا التشريعات البيئية على مجموعة من إجراءات المتابعة الجزائية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري من بينها ما يلي:

1- المعاينة

حدد القانون البحري الجزائري وكذا التشريعات البيئية الأشخاص المؤهلين بمعاينة الانتهاكات الصارخة لأحكامها والذين يمارسون جنبا الى جنب مع الشرطة القضائية وهذا في مجال تخصصهم.

نص القانون البحري الجزائري على أنه: **تُعابن المخالفات المرتكبة ضد الاحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية والواردة في القانون البحري الجزائري وكذا النصوص المتخذة لتطبيقه وتحرر في محاضر من طرف:**

- مفتشي الملاحة والأشغال البحرية التابعة لمصلحة حراس السواحل.

- الأعدان المحلفين التابعين للمصلحة الوطنية لحراس السواحل⁽¹⁾

يجب أن تتضمن المحاضر الموقعة من محرر المحضر تاريخ المخالفة المحقق فيها ومكانها وساعتها ونوعها وأسماء وصفة وعنوان مرتكبي المخالفة وهوية السفينة التي نسب إليها المخالفة⁽²⁾.

ثم بعد ذلك ترسل جميع المحاضر إلى وكيل الجمهورية المختص وتبلغ نسخة منها عن طريق النظام السلمي إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية⁽³⁾.
يقوم الأشخاص المؤهلون⁽⁴⁾ بجمع المعاينات والاستماع أو المواجهات التي تساعد على إظهار الحقيقة ويعدون محضرا بها طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية.

تنتهي معاينة المخالفات بإعداد محضر يسرد فيه محرره بدقة الوقائع التي عاينها والتصريحات التي تلقاها، ويتم التوقيع على المحضر من طرف محرره (أي من قام بتحريره) ومرتكب أو مرتكبي المخالفة ويرسل إلى الجهة القضائية المختصة والسلطة المكلفة بالموائى، ولهذه المحاضر حجية لغاية إثبات عكسها أو الادعاء بالتزوير⁽⁵⁾.

أما بالنسبة للقوانين البيئية، فنجد أن أحكام القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة تنص على أنه يؤهل لمعاينة مخالفات وجنح هذا القانون مفتشو البيئة وهذا سواء تعلق الأمر بالجرائم التي نصص عليها، أو حتى تلك المنصوص

1- المادة 288 من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 269 من نفس القانون.

3- المادة 270 من نفس القانون.

4- هؤلاء الأشخاص المؤهلون بإجراء المعاينات منصوص عليهم في المادة 557 من القانون البحري الجزائري التي جاءت كالاتي زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- رباتية السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.

- المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري.

- الأعدان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ".

5- مريم بليج، مرجع سابق، ص 94.

عليها في قوانين أو نصوص تنظيمية أخرى بالبيئة بصفة عامة وليست فقط البيئة البحرية (1).

يقوم مفتشي البيئة بالبحث والتحري عن الجرائم ضد البيئة عموما والبيئة البحرية خاصة طبقا للمادة 11 من قانون 03-10 السالف الذكر⁽²⁾ كما هم مؤهلون لضبط الأشياء المستعملة في الجريمة (جريمة التلوث البحري) واقتياد المتلبسين بالجرائم إلى العدالة⁽³⁾.

2-التحقيق

يقوم الريان فورا بإجراء تحقيق عندما يعلم بمخالفة ارتكبت على متن السفينة حيث يستجوب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة اليه، ويستمع إلى شهود الإثبات وشهود النفي، حسب نتائج التحقيق وبإستطاعة الريان إما أن يبرئ ذمة المتهم أو يسلط عليه عقوبة تأديبية ويدون الريان على الفور في سجل المخالفات طبيعة المخالفة والإجراءات المتخذة ثم يطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات ويطلب منه توقيعها، وإن رفض ذلك يسجل رفضه، ويجوز للريان أن يضع مرتكب المخالفة أو الجنحة أو الجناية تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة.

1- وناسة جدي، مرجع سابق، ص 135.

2- تنص المادة 111 من القانون رقم 03-10 على ما يلي: إضافة الى ضباط وأعوان الشرطة القضائية العاملين في إطار أحكام قانون الإجراءات الجزائية وكذا سلطات المراقبة في إطار الصلاحيات المخولة لهم بموجب التشريع المعمول به، يؤهل للقيام بالبحث والمعاينة مخالفات أحكام هذا القانون:

- مفتشو البيئة.

- موظفو الأسلاك التقنية للإدارة المكلفة بالبيئة.

- ضباط وأعوان الحماية المدنية.

- متصرفو الشؤون البحرية.

- ضباط الموانئ.

- قواد السفن البحرية الوطنية.

- قواد سفن علم البحار التابعة للدولة، أعوان الجمارك، الأعوان التقنيون بمعهد البحث العلمي.

3- المادة 562 من القانون البحري الجزائري.

وطبقا لأحكام المادة 27 من القانون البحري الجزائري يمكن للجنة المؤهلة للقيام بتحقيق إداري وتنفيذي إثر أي حوادث تقع للسفن في البحر، وفي حالة وقوع حادث لسفينة أجنبية في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تقوم السلطة البحرية بإبلاغ فوراً دولة التسجيل بكل المعلومات التي بحوزتها ويمكنها بطلب من دولة تسجيل السفينة المعطوبة السماح لحضور ممثل أو مجموعة ممثلين عن هذه الدولة للتحقيق⁽¹⁾.

3- حجز السفينة المخالفة

يقصد بحجز السفينة المخالفة منع السفينة من الإبحار ومغادرة المنطقة التي وقعت فيها مخالفة التلوث قبل اتخاذ الإجراءات العقابية اللازمة لمنع تكرار الحادث⁽²⁾. كل شخص يمارس الملاحة البحرية بوثائق انتهت صلاحيتها ينبغي حجز السفينة من قبل العون المختص في الميناء إلى أن يتم تسوية وضعيتها الإدارية⁽³⁾. يقبض على السفينة في حالة ما إذا كانت محل حجز أو توقيف دخلت أو مرت في مياه خاضعة للقضاء الوطني أو حاولت الفرار أو رفضت الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية وتقتاد نحو ميناء جزائري⁽⁴⁾ ويتم توقيفها إلى غاية عن قرار الجهة المختصة.

4- المطاردة

يمكن القبض على سفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني إذا كانت المطاردة قد بدأت داخل هذه المياه، إلا أن المطاردة تتوقف عند دخول السفينة المطاردة مياه دولة أخرى، وفي حالة رفض السفينة محل المطاردة الامتثال إلى أوامر السفينة المطاردة تقوم

1- مريم بليج، مرجع سابق، ص 95.

2- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 60.

3- مريم بليج، مرجع سابق، ص 95.

4- المادة 159 من القانون البحري الجزائري.

الشرطة البحرية بإطلاق طلقات بالذخيرة مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص ويمكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي ترى أنها ضرورية⁽¹⁾.

ثانيا - العقوبات المقررة

تنقسم هذه العقوبات إلى نوعين عقوبات سالبة للحرية تتمثل في الإعدام السجن، والحبس وعقوبات مالية تتمثل في الغرامات المالية وهي من أهم العقوبات المتداولة بالنسبة للجرائم البيئية.

1- العقوبات السالبة للحرية

تضمن القانون البحري الجزائري وكذا التشريعات البيئية في أحكامها تقرير عقوبات جنائية في حالة الخروج عن الالتزامات والاحتياطات الواجبة للمحافظة على البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث البحري لاسيما التلوث الصادر عن السفن وتدرج هذه العقوبات بحسب جسامة الجرم الذي وقع من المخالف لأحكام البيئة⁽²⁾ من عقوبة الإعدام، السجن، الحبس وعليه سنتطرق لكل عقوبة على حدى.

أ- عقوبة الإعدام

تعد عقوبة الإعدام أشد العقوبات على الإطلاق، وقد استخدم المشرع الجنائي البيئي هذه العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية بالمواد المشعة بصفة خاصة لما تحدثه هذه المواد من تلوث مدمر يؤدي إلى انهيار النظام البيئي بصفة عامة ومن التشريعات التي أخذت بعقوبة الإعدام التشريع الجزائري⁽³⁾.

جاء في القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالإعدام كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني"⁽⁴⁾.

1- مريم بليج، مرجع سابق، ص 96.

2- حسام محمد سامي جابر، الجريمة البيئية، دار الكتب القانونية، مصر، 2011، ص 270.

3- منير الفتني، مرجع سابق، ص 143.

4- المادة 500 من القانون البحري الجزائري.

نلاحظ أن المشرع الجزائري استخدم عقوبة الإعدام في جرائم معينة تمس بالبيئة البحرية وتؤدي الى نتائج خطيرة وكارثية، وحددها في نصوصه بجرائم دفن أو إغراق أو التخزين أو التخلص من المواد أو النفايات المشعة.

ب- عقوبة السجن

استخدم المشرع الجنائي البيئي عقوبة السجن⁽¹⁾ في جرائم تلويث البيئة البحرية خاصة في حالة التلوث الصادر عن السفن استخداما ضيقا ولم يقدر هذه العقوبة الا في حالات نادرة⁽²⁾ ومن التشريعات التي سلكت هذا المسلك نذكر منها التشريع الجزائري.

جاء في القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالسجن من عشرة (10) سنوات إلى (20) سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 إلى 6.000.000 دج، كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووية دخلت المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة يعاقب ريانها بالسجن المؤبد"⁽³⁾.

نلاحظ أن المشرع الجزائري أقر بعقوبة السجن فقط في مجال نقل المواد الخطيرة والمشعة وبالتالي فهو ضيق من استخدام هذه العقوبة في مجال التلوث البحري الصادر عن السفن.

1- السجن عقوبة أصلية معمول بها في مواد الجنايات، ونظري عقوبة السجن المؤبد أو المشدد في سلم التدرج، غير أنها تفترض نظاما أقل صرامة في التنفيذ ومن ثم، فالسجن من حيث ما يتضمنه من إيلا م يعد أخفض من السجن المؤبد أو المشدد بكل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية. لمزيد من التفاصيل راجع:

- عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، 2009، ص 474.

2- جمال والي، مرجع سابق، ص 333.

3- المادة 499 من القانون البحري الجزائري.

ج- عقوبة الحبس

يعد الحبس⁽¹⁾ العقوبة الأصلية في جرائم الجرح والمخالفات في قانون العقوبات الجزائري، ولقد استخدم المشرع الجنائي البيئي عقوبة الحبس استخداما موسعا في جرائم تلويث البيئة لبحرية لاسيما جرائم التلوث البحري من السفن كما فعل بصدد الجرائم الأخرى بصفة عامة، وقد وضفت أغلب التشريعات هذه العقوبات توظيفا خاصا يميزها عن الجرائم الأخرى بحيث جعلتها هي العقوبة الأساسية بين العقوبات السالبة للحرية الأخرى⁽²⁾، ويتم توظيفها في مجال التلوث البحري الصادر عن السفن توظيفا متنوعا بحسب جسامة الجريمة ودرجة خطورتها وهذا ما سنلاحظه من خلال ما هو منصوص في التشريعات الجزائرية.

نص المشرع الجزائري في القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السالف الذكر على عقوبة الحبس بشكل موسع في جرائم التلوث البحري بما في ذلك التلوث الصادر عن اسفن، حيث "يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر الى سنتين (02) كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثانية أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين (52) و(53) من نفس القانون، وفي حالة العود تضاعف العقوبة"⁽³⁾.

كما نص نفس القانون على أنه: "يعاقب بالحبس من سنة واحدة (1) إلى خمس (5) سنوات كل ريان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات المبرمة بلندن

1- الحبس عقوبة سالبة للحرية وتعني وضع المحكوم عليه في أحد السجون المركزية مدة العقوبة المقررة. لمزيد من التفاصيل راجع:

-وناسة جدي، مرجع سابق، ص 140.

2- منير الفتني، مرجع سابق، ص 141.

3- المادة 90 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

في 12 ماي 1954 وتعديلاتها الذي ارتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر هي المحروقات أو مزيجها في البحر وفي حالة العود تضاعف العقوبة⁽¹⁾.

كذلك نص دائما القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أنه: "يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر الى سنتين (2) كل ريان سفينة غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة في القانون، يرتكب مخالفة لأحكام المادة 93 من القانون نفسه وفي حالة العود تضاعف العقوبة..."⁽²⁾.

كما أنه "يعاقب بالحبس لمدة سنتين (2) كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي بصفة مباشرة أو غير مباشرة لمادة أو مواد يتسبب مفعولها أو تفاعلها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الانسان أو النبات أو الحيوان، أو يؤدي ذلك الى تقليص استعمال مناطق السياحة"⁽³⁾.

إنّ تقرير عقوبة الحبس لمكافحة جرائم تلويث البيئة البحرية يعني أن المشرع الجزائري أدرك أهمية مكافحة تلك الجرائم لمدى خطورتها والأضرار الي يمكن أن تترتب عليها⁽⁴⁾.

تجدر الإشارة إلى أنّ العقوبات السالبة للحرية، صار حولها خلاف وجدال فيما يخص صلاحيتها في قمع جرائم تلويث البيئة البحرية، حيث تدعو السياسات التشريعية الحديثة إلى هجر هذه العقوبات واستبدالها بالعقوبات شبه الجنائية أو المالية أو الإدارية، لملاءمتها هذا النمط من التجريم، كما أن المؤتمرات الدولية الخاصة بالوقاية من الجريمة تقضي بالبحث عن البدائل للعقوبات السالبة للحرية⁽⁵⁾.

1- المادة 93 من قانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- المادة 94 من نفس القانون.

3- المادة 1/100 من نفس القانون.

4- جمال والي، مرجع سابق، ص 333.

5- منير الفتني، مرجع سابق، ص 144.

كما أنّ هذه العقوبات لا تطبق كثيرا في مجال جرائم التلوث على العموم، حيث تفضل السلطات القضائية في كثير من الأحيان اللجوء إلى الجزاءات الجنائية الأخرى كالعقوبات المالية اعتقادا منها بأنها أكثر ملائمة لهذه الجرائم، خاصة في الحالات التي لا يؤدي فيها فعل التلويث إلى ضرر ملموس يصيب الإنسان⁽¹⁾.

2-العقوبات المالية

يقصد بالعقوبات المالية تلك التي تنال من الذمة المالية للجاني⁽²⁾ أي تصيب الجاني في ذمته المالية وهي متنوعة ومتعددة وتأخذ أشكال مختلفة، ومن أهم هذه العقوبات المالية الغرامة والمصادرة.

أ- عقوبة الغرامة

اتجهت معظم التشريعات الجنائية الحديثة بما فيها التشريع الجزائري نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة بشكل عام وجرائم تلويث البيئة البحرية على الخصوص، حيث أن عقوبة الغرامة تتضح لنا في الجرائم الخاصة بهذه الأخيرة خاصة بعد أن ألغى قانون 03-83 المتعلق بحماية البيئة بقانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، فنلاحظ من خلال هذا الأخير أن مقدار الغرامة قد ارتفع بدرجة كبيرة من ذلك الذي كان منصوص عليه في قانون البيئة رقم 03-83 الملغى⁽³⁾.

يقصد بالغرامة إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من المال في خزينة الدولة، وتعد هذه العقوبة أصلية في المخالفات والجنح وتكميلية في الجنايات حسب قانون العقوبات في الجزائر⁽⁴⁾ هذا ما سنوضحه فيما يلي:

1- منير الفتني، مرجع سابق، ص 144.

2- حسام محمود سامي جابر، مرجع سابق، ص 272.

3- وناسة جدي، مرجع سابق، ص 142.

4- منير الفتني، مرجع سابق، ص 145.

• الغرامة كعقوبة أصلية

تأتي الغرامة كعقوبة أصلية ومثاله ما جاء من خلال قانون رقم 03-10 حيث نص على أنه: "يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (1 00 000) الى مليون دينار (1.000.000دج) كل ريان تسبب بسوء تصرفه أورعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري"⁽¹⁾.

كما نص كذلك نفس القانون: "يعاقب بغرامة من مائة ألف (100.000دج) إلى مليون (1.000.000دج) كل من خالف أحكام المادة 57 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة"⁽²⁾.

كما جاء في القانون البحري الجزائري على انه: يعاقب بغرامة مالية من 100.000دج الى 600.000دج كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية يفوق طولها 24 مترا أو تفوق حمولتها 50 طن، لا يخبر السلطات المختصة 24 ساعة قبل دخوله المياه الداخلية الجزائرية عن اسم السفينة، وعلمها وميناء إرسائها واتجاهها وعن طبيعة الحمولة المنقولة وإذا كانت هذه الرحلة تقل عن 24 ساعة تقلص المهلة المذكورة أعلاه الى 12 ساعة"⁽³⁾.

"كما يعاقب بغرامة مالية من 20.000دج إلى 45.000دج كل ريان يلقي بالصابورة في الموانئ، والأحواض والرحب"⁽⁴⁾.

• الغرامة كعقوبة تبعية

تأتي أيضا الغرامة كعقوبة تبعية إضافية الى عقوبة الحبس ودائما وما جاء به القانون رقم 03-10 السالف الذكر فإنه: "يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000دج)

1- المادة 97 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- المادة 98 من نفس القانون.

3- المادة 494 من القانون البحري الجزائري.

4- المادة 949 من نفس القانون.

إلى مليون دينار (1.000.000 دج) كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثانية أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 من القانون رقم 03-10 السالف الذكر⁽¹⁾.

كما نص نفس القانون على عقوبة الغرامة كعقوبة إضافية لعقوبة الحبس على أنه: يعاقب بغرامة من مليوني دينار (20.000.000 دج) الى عشر ملايين دينار جزائري (100.000.000 دج) بالإضافة الى عقوبة الحبس كل من خالف أحكام المادة (57) من هذا القانون، ونجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري⁽²⁾.

تمثل هذه بعض الأمثلة عن عقوبة الغرامة الواردة في القانون البحري الجزائري وقانون البيئة رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، فلا يسعنا المجال ذكر كل القوانين التي وردت فيها عقوبة الغرامة لكثرتها، وإنما اكتفينا فقط بذكر أهمها وهي التي لها علاقة بمجال دراستنا.

2- المصادرة

يقصد بالمصادرة نقل ملكية مال أو أكثر الى الدولة فهي عقوبة ناقله للملكية جوهرها حلول الدولة محل المحكوم عليه أو غيره في ملكية المال إذ أنها تعني نزع ملكية مال من صاحبه جبرا عنه وإضافته الى ملك الدولة دون مقابل⁽³⁾.

تعد عقوبة المصادرة من العقوبات المتداولة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية فأحيانا ينص عليها المشرع الجنائي البيئي كعقوبة تكميلية وجوبية أو كعقوبة تكميلية

1- المادة 90 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- المادة 99 من نفس القانون.

3- عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص 499.

جوازية⁽¹⁾ كما استخدم المشرع الجزائري المصادرة كجزاء منصوص عليه في لقوانين الخاصة كعقوبة تكميلية يحكم بها الى جانب العقوبة الأصلية من حبس أو غرامة⁽²⁾.

الملاحظ أنّ قانون البيئة الجزائري قد تبنى مبدأ المصادرة الجوازية في أغلب الجرائم، ومستندة في ذلك هو نظريته وتكييفه لجرائم البيئية على اعتبارها جناحاً أو مخالفات ايكولوجية، وليست جنائيات ولقد ورد في القانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري أمثلة على ذلك حيث جاء في مادته (82) "في حالة استعمال مواد متفجرة تحجز سفينة الصيد إذا كان مالکها هو مرتكب المخالفة"⁽³⁾ ونفس الشيء بالنسبة للسفن المسببة للتلوث البحري حيث تحجز السفينة ويمنع مغادرتها المنطقة التي وقعت فيها مخالفة التلوث قبل اتخاذ الإجراءات العقابية اللازمة لمنع تكرار الحادث.

وجدت التدابير الاحترازية إلى جانب أسلوب الردع بالعقوبة، كنتيجة حتمية لضرورة إصلاح المجرم وإعادة تأهيله داخل المجتمع، والتي يتم توقيعها من قبل القاضي الجزائري. نلاحظ أنّه في مجال التلوث الصادر عن السفن يتم توقيع العقوبات السالبة للحرية بالإضافة إلى العقوبات المالية والمتمثلة خاصة في الغرامة التي سبق وأن أشرنا إليها مع عقوبة المصادرة التي لا تطبق بكثرة في هذا المجال.

1- منير الفتني، مرجع سابق، ص 149

2- جمال والي، مرجع سابق، ص 336.

3- وناسة جدي، مرجع سابق، ص 145.

خاتمة

تفاقت حجم مشاكل تلوث البيئة البحرية من السفن في السنوات الأخيرة وتعددت مظاهرها، حيث وصلت إلى مرحلة خطيرة أصبحت معها تهدد حياة الانسان وغيرها من الكائنات الحية الأخرى من نبات و حيوان.

ويرجع السبب في ذلك إلى تطور صناعة السفن سواء منها المستخدمة للنقل البحري أو الصيد أو أية أغراض أخرى، حيث تعتمد أغلبها على الوقود البترولي أو النووي، ولا تقف مشكلة التلوث البحري في الواقع الحالي عند هذا الحدّ، بل إنّ العديد من الحوادث البحرية وصفت بأنها كوارث بيئية، علاوة إلى أنّ البحر يعد الطريق للاتصال بين الشعوب ومخزون غذائي كبير بالنظر إلى الثروات الحية وغير الحية التي يحويها، إلا أنّ استخدامات أخرى بدأت تظهر في الأفق نتيجة للتقدم العلمي و التكنولوجي كمحاولة للزراعة في قاع البحر وظهور البترول القابل للاستخراج و الاستخدام ،هذا كله إلى جانب طرح أو تفريغ النفايات أو المواد الضارة الأخرى في البحر.

بناء على هذه المعطيات كان لا بدّ من إيجاد حلول للمحافظة على البيئة البحرية وحمايتها من التلوث الصادر عن السفن مادام أنّ مخاطر هذا النوع من التلوث عابرة للحدود إذ أنّها لا تقف عند مكان ارتكابها وإنّما تتعداه لتشمل أماكن متعددة ودولا متجاورة.

يتضح من خلال تحليلنا للنظام القانوني الوقائي المعتمد من أجل المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن وجود صعوبات في وضع حلول قانونية ناجعة لاسيما إذا نظرنا إلى اختلاف مصادر التلوث واختلاف الظروف الجغرافية والبيئية ودرجة الوعي والحرص لدى الدول المطلّة بالبحر .

كما أنّ الجهود المبذولة للحدّ من هذه الظاهرة لم تحقق ما هو مرجوا منه، فبالرجوع إلى اتفاقية لندن لعام 1973 وبروتوكول عام 1978 لا حضنا أنّه على الرغم من أنّ هذه الاتفاقية أكثر شمولا ودقة و اتساعا من الاتفاقيات الأخرى التي سبقتها في مجال التلوث الصادر عن السفن إلا أنّها وقعت في نفس العيوب التي وقعت فيها هذه الأخيرة، كما أنّ

الأحكام التي استحدثتها لا تخدم مصالح الدول النامية إذ تجعلها غير قادرة على توفيرها في سفنها.

إضافة إلى أنّ النظم الفنية المقررة على مستغلي وسائل النقل البحري سواء في السفن وخاصة ناقلات الزيت أو في الموانئ التي تهيب سبل التخلص من النفايات والفضلات وتقلص من احتمالات تسرب المواد النفطية إلى البحر عمداً أو بإهمال المختصين أو نتيجة حادث، غير فعالة لانعدام وسائل الإجبار على التنفيذ من جهة ولعدم توافر رقابة فعالة للكشف عن المخالفات التي تحصل على الالتزامات المقررة في الاتفاقية من جهة أخرى، كما أنّ الاتفاقية لم تكن إلا للوقاية من التلوث الصادر عن السفن وليس لمجازاة الأخطاء في حال وقوع هذا التلوث.

لهذا كان من الضروري إعادة سبل تطبيق القواعد الفنية الواردة فيها والتعامل معها على أساس أنّ عدم الالتزام بتنفيذ هذه القواعد يعدّ جريمة دولية تستوجب العقاب. كما أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على الرغم من أنّها خصصت جزئها الثاني عشر من أجل حماية البيئة والمحافظة عليها من مختلف مصادر التلوث لاسيما التلوث الصادر عن السفن، كما حددت اختصاصات كل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء، ووسعت من اختصاص الدولة الساحلية في البحر العالي، إلا أنّها حصرت هذا التوسع في نوعين فقط من التلوث هما التلوث الناتج عن مصادر في البر أو التلوث الناتج عن الإغراق، لهذا كان لابدّ عليها التوسع نوعاً ما من اختصاص الدولة الساحلية لمكافحة التلوث البحري بحيث تشمل كافة أنواع التلوث وبالذات التلوث الناشئ عن السفن.

إلى جانب ذلك فإنّ النظام القانوني لإصلاح الأضرار لعب دور هام في مجال التلوث الصادر عن السفن على الرغم من النقائص التي تشوبه.

يتبين من خلال تحليل قواعد المسؤولية الدولية في مجال التلوث الصادر عن السفن أنّها تقوم على أسس ونظريات فقهية من بينها نجد نظرية الفعل الدولي غير المشروع

ونظرية المخاطر مع استبعاد تطبيق نظرية الخطأ نظرا لقصورها في مثل هذا المجال، ولاحظنا أنّ نظرية الفعل الدولي غير المشروع تعتبر كأساس عام لقيام المسؤولية في مجال التلوث الصادر عن السفن مع الأخذ بنظرية المخاطر في حالة حصول ضرر. لكي يتم فهم هذه المسؤولية باعتبارها نظاما قانونيا متكاملًا كان لا بدّ من بحث شروطها التي تتمثل في الإخلال بالتزام دولي، وقوع الضرر، انتساب الفعل الضار الى الدولة.

كما رأينا أنّ هذه المسؤولية تنقسم إلى صور من بينها المسؤولية الجزائية والمسؤولية المدنية.

بنتبع موضوع المسؤولية الجزائية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن لاحظنا أنّ هذا الموضوع حديثًا لم يتم تناوله بعد بالدراسة المعمقة والتمحيص، ومن ثم فإنّ معظم جوانبه لاتزال غامضة ومجهولة، فالجرائم الناجمة عن التلوث البحري هي طائفة جديدة من الجرائم تتصف بخصائص مميزة لم تكن معروفة من قبل ومن ثم فإنّ البحث عنها تثير إشكاليات قانونية تتعلق بالحق المعتدى عليه بالإضافة إلى الإشكاليات التي تثيرها جرائم التلوث البحري عبر الحدود لذا لا بدّ من إيجاد حلول لها.

أمّا بالنسبة للمسؤولية المدنية نجد أنّها يشوبها الغموض وعدم التحديد الدقيق للمصطلحات كالتلوث مثلاً، إذ لم يتم التوصل لتعريف محدد لحدّ الآن يمكن أن ينظم بشأنه قواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن سواء تلك المتعلقة بالتلوث النفطي أو النووي أو التلوث بالمواد الضارة الأخرى أوجدت حلولاً للمتضررين من أجل تجاوز العراقيل التي تعترض سبيلهم من أجل حصولهم على تعويض وذلك من خلال تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية، المركزة والمحدودة.

لكن في نفس الوقت ظلت هذه النصوص الاتفاقية تعاني من النواقص وبالخصوص من خلال اعترافها بعدد من حالات الإعفاء التي توفر السند للملوثين المحتملين للتهرب

من المسؤولية وكذلك منحها امتياز تحديد سقف مبالغ التعويضات التي يسدودتها وهو ما قد يؤدي إلى جعل التعويضات غير كافية لتغطية الخسائر وتكاليف الأضرار البيئية. والشيء الملاحظ في الوقت الحالي أنّ معظم الأنظمة الحديثة للمسؤولية تستدعي وجود آليات جماعية للتعويض تتطلب وجود ضمان مالي تمكن المضرور من التعويض وتمثل في إجبارية التأمين مع فكرة صناديق التعويضات، وعلى الرغم من أنّ اجبارية التأمين يلعب دور مهم في ضمان حق المضرور في الحصول على تعويض غير أنّه لا يتم تعويض المضرور بشكل كامل ويتحقق ذلك عندما توجد حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية أو عندما تتجاوز قيمة عقد التأمين، ولا أحد ينكر بأنّ الصندوق الدولي للتعويض يقدم ضماناً فعالة للمضرورين، غير أنّه في الوقت ذاته يشكل عبئاً إضافياً على عائق الملوثين المحتملين مما يفرض ضرورة تحقيق توازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقه في التعويض وبين العبء المالي الملقى على عاتق الشخص الملوث.

عموماً يمكن القول أنّ كلا من النظامين القانونيين الوقائي وذلك المتعلق بإصلاح الأضرار لهما تأثير فعال في المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن حيث أنّهما مترابطان ويشكلان وجهان ذو عملة واحدة، غير أنه يظل النظام الوقائي خيراً من النظام العلاجي مادام أنّ التعويض مهما كان مناسباً إلا أنّه ليس بإمكانه أن يصلح إلا جزئياً من آثار التلوث بالتالي لا بدّ من منح الأولوية للجانب الوقائي على اعتبار أنّ الوقاية دائماً خيراً من العلاج.

كنقطة أخيرة وهامة لا بدّ أن نواجه أخطار التلوث بنشر الوعي بين أفراد المجتمع كما يجب على جميع المجتمعات البشرية أن تتعاون من أجل الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من التلوث مادام أنّ البيئة غير مجزأة.

الملاحق

الملحق رقم(1)



الطرق الدولية للنقل البحري للبتروال الخام لعام 1996. (1)



المواقع الجغرافية لأكبر الحوادث العالمية والتي يبلغ عددها عشرين (20) (2)

1-Michel MARCHAND, Les pollutions marines accidentelles au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer, revue Annales des Mines : Responsabilité et environnement. Juillet 2003, pp. 71.

2-Ibid, p. 75.

الملحق رقم (2)



حادث جنوح الناقله توري كانيون « Torry Canyon » قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية بتاريخ 18 مارس 1967.⁽¹⁾



حادث جنوح الناقله أموكوكاديز « AmocoCadiz » قبالة سواحل ناحية "La Bretagne" الفرنسية بتاريخ 16 مارس سنة 1978.⁽²⁾

1 - www.marrénoires.com

2 - Ibid

الملحق رقم (3):



حادث جنوح الناقله اكسون فالديز « Exxon Valdez » في خليج وليام ساوند قبالة سواحل
ألاسكا في 24 مارس 1989⁽¹⁾



حادث جنوح الناقله إريكا "Erika" قبالة سواحل ناحية "La Bretagne" الفرنسية بتاريخ 12
ديسمبر 1999.⁽²⁾

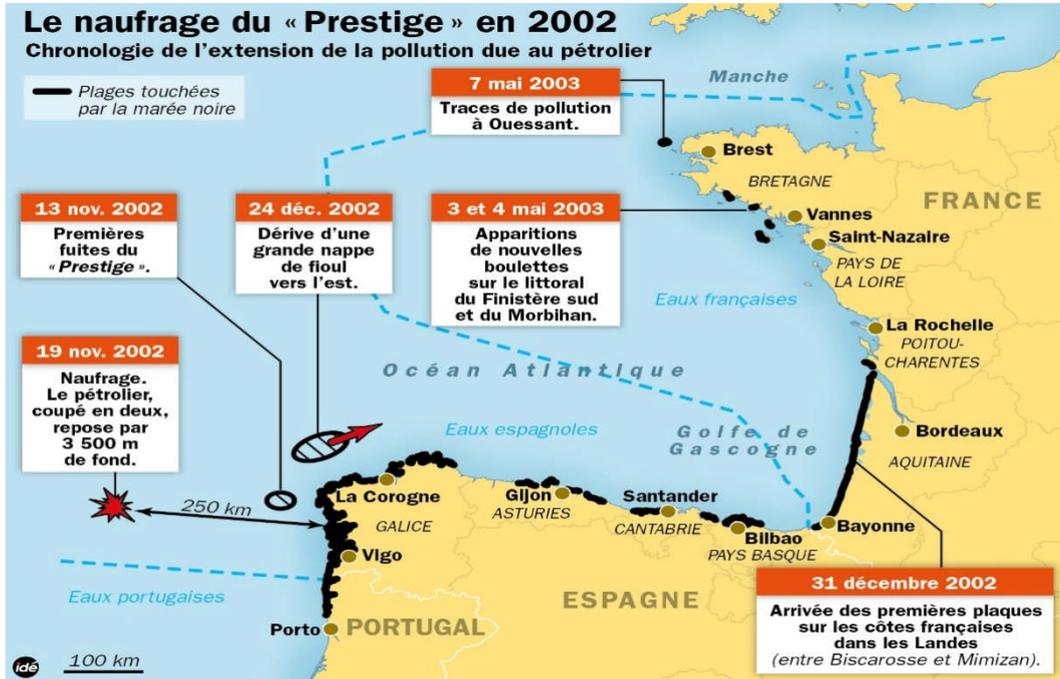
1 - www.marrées-noires.com

2 - www-pollution-marine.com

الملحق رقم (4)



حادث جنوح الناقله بريستيغ « Prestige » قبالة سواحل مدينة « Galice » الاسبانية في
13 نوفمبر 2002⁽¹⁾

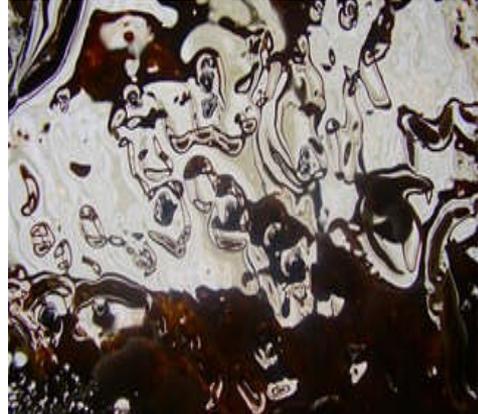


بطاقة تحدد موقع حادث الناقله بريستيغ⁽²⁾

1 - www.marées-noire.com.

2 - FIPOL : Rapport annuel de 2011, p .12.

الملحق رقم (5):



البقع النفطية المتسربة الى البحر من جراء الحوادث البحرية⁽¹⁾



عمليات تطهير المناطق المصابة بالتلوث من جراء الحوادث البحرية⁽²⁾

1 - www.marées-noire.com.

2 - FIPOL : Rapport annuel de 2007, pp.119-120.

الملحق رقم (6):

الأضرار التي لحقت بالأحياء البحرية من جراء التلوث الصادر عن السفن⁽¹⁾

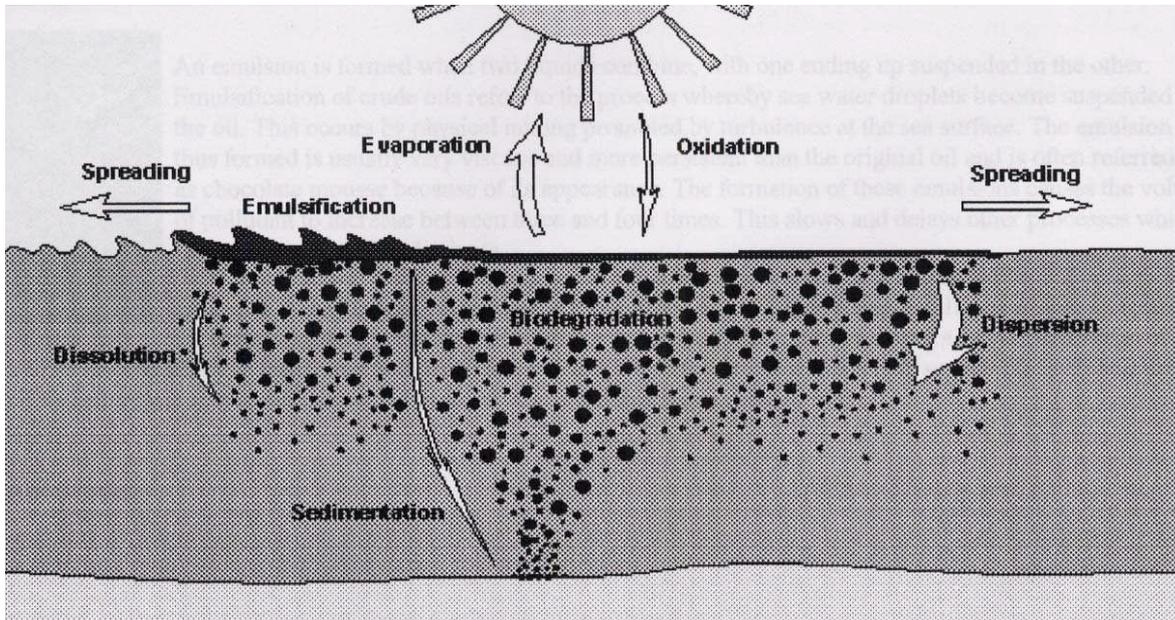
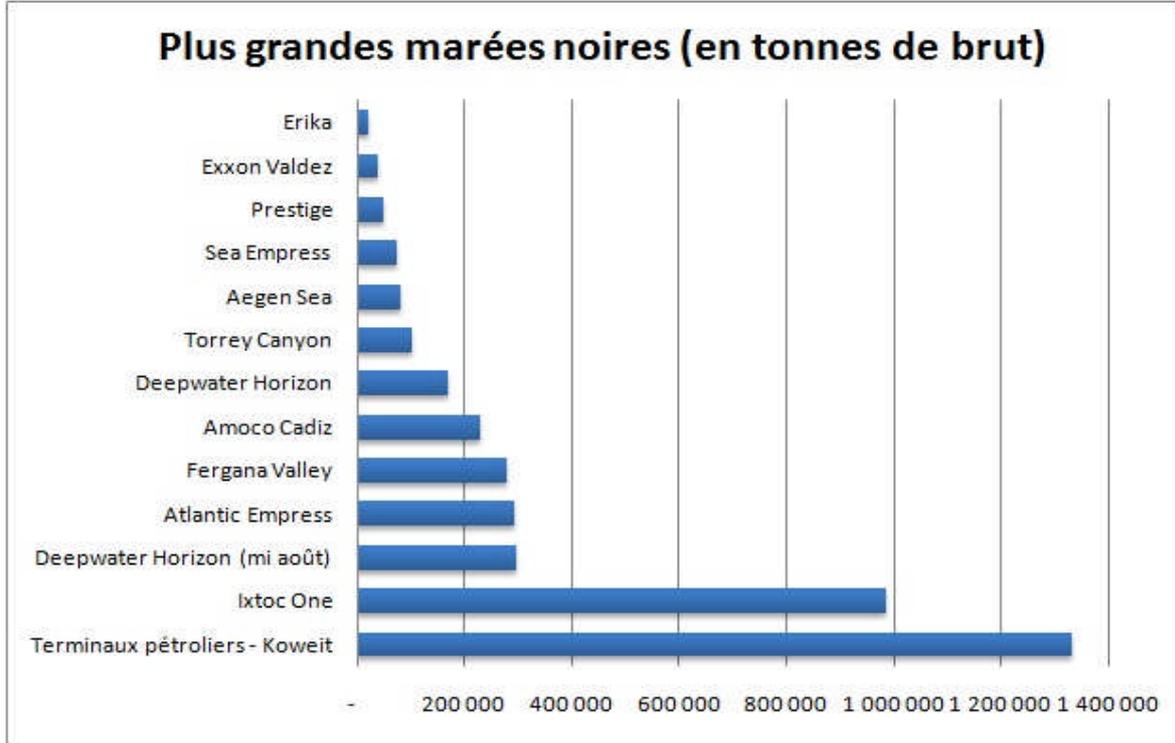


1 - www.marées-noire.com.

2 - ibid

الملحق رقم (7):

رسم بياني لأهم الحوادث البحرية¹



المحروقات المتسربة الى البحر⁽²⁾

1 - www.marées-noire.com.

2 - MARCHAND Michel, opcit, p. 78.

الملحق رقم (8)

شهادة تأمين ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية

المدنية عن أضرار التلوث الزيتي⁽¹⁾

صادرة بمقتضى أحكام المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992.

اسم وعنوان المالك	ميناء التسجيل	الرقم المميز أو الحرف المميز	اسم السفينة

نشهد بأن هناك وثيقة تأمين أو ضمان مالي ساري المفعول للسفينة الواردة اسمها أعلاه بما يستوفي شروط المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992.

نوع الضمان.....

مدة الضمان.....

اسم وعنوان المؤمن (المؤمنين) و/ أو الكفيل (الكفلاء)

الاسم.....

العنوان.....

هذه الشهادة صالحة حتى.....

صادرة أو مصادقة من قبل حكومة.....

.....

(الاسم الكامل للدولة)

ب..... في.....

(المكان)

(التاريخ)

.....

توقيع وصفة الموظف المسؤول عن الإصدار أو التصديق

1- راجع: الملحق الوارد في البرتوكول 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية للجزائر، عدد 25، المؤرخة في 26 أبريل 1998، الجزائر.

قائمة المراجع

أولاً- باللغة العربية:

I. الكتب:

1. أحمد أبو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
2. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
3. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، الطبعة الأولى، جامعة الملك سعود، الرياض، 1997.
4. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
5. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
6. جابر ابراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989.
7. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
8. حسام محمد سامي جابر، الجريمة البيئية، دار الكتب القانونية، مصر، 2011.

9. **سعيد السيد قنديل**، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2004.
10. **سعيد بن سلمان العبري**، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
11. **سليم حداد**، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
12. **صالح محمد محمود بدر الدين**، الالتزام الدولي بحماية البيئة من التلوث على ضوء قواعد القانون الدولي للبيئة وقرارات وتوصيات المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
13. **صباح العشراوي**، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
14. **صلاح الدين عامر**، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
15. **صلاح عبد الرحمان الحديثي**، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
16. **صلاح محمد سليمة**، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي الحماية والتعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
17. **صلاح هاشم محمد**، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.

18. **عادل علي المقدادي**، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
19. **عادل ماهر الألفي**، الحماية الجنائية للبيئة، دار الجامعة الجديد للنشر، الاسكندرية، 2009
20. **عبد العزيز إبراهيم الصعب**، الإجراءات الدولية لمنع التلوث من السفن وتطبيقاتها بالمملكة العربية السعودية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1998
21. **عبد الكريم علوان**، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
22. **عبد المنعم محمد داوود**، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999
23. **عبد الجليل عبد الوارث**، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، اليمن، 2006.
24. **علي سعيدان**، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيماوية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
25. **محمد البزاز**، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2006.
26. **محمد الحاج حمود**، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

27. محمد السعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.
28. محمد السيد الفقهي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث المحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.
29. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999.
30. محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، الطبعة الأولى، الناشر دار الأمين، مصر، 2001.
31. محمد سه نكه رداود، التنظيم القانوني الدولي لحماية البيئة من التلوث (دراسة قانونية تحليلية)، دار الكتب القانونية، مصر، 2012.
32. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
33. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2012.
34. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكملة له (دراسة فقهية قضائية)، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، القاهرة، 1991.
35. مصطفى عبد التواب، معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
36. معمر رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث، (خطوط للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

37. نوارد هام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، الطبعة

الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014.

II. الرسائل والمذكرات:

أ- الرسائل:

1. أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون

الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، معهد الحقوق

والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.

2. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة

مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010.

3. صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء

أحكام القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص

القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي

وزو، 2003

4. صوفيا شراد، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية

لقانون البحار، (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة مقدمة

لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون دولي، كلية الحقوق

والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013.

5. عبد القادر ولد بوخيطن، المنازعات البحرية والقانون الدولي (من قانون

القوة إلى قوة القانون)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص

قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،

2016.

6. **لعمامري عصاد**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تبزي وزو 2014.
7. **محمد تركي عباس العبيدي**، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (دراسة في القانون الدولي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية القانون، جامعة بغداد، 2005.
8. **يوسف معلم**، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي) أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون سنة النشر.

ب- المذكرات:

1. **جعفر داودي**، المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بأنشطة غير مجرمة دولياً، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، بدون سنة النشر.
2. **خالد بوزيدي**، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص قانون عام معمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، 2013.
3. **رضا بن سالم**، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون جامعة الجزائر، 2004.
4. **روان دياب**، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (01)، 2015.

5. **زهود زيتوني**، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2003.
6. **سامية مخلوف**، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.
7. **صافية زيد المال**، المسؤولية الدولية عن الأضرار الضارة الناجمة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي، رسالة مقدمة للحصول على شهادة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 1994.
8. **عباس إبراهيم الدشتي**، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة الشرق الوسط، الأردن، 2010.
9. **عبد الحفيظ بتغه**، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، جامعة أمحمد بوقره، بومرداس، 2015.
10. **عبد الله سعود**، مفهوم السيادة البحرية (دراسة قانونية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتشريعات الجزائرية ذات الصلة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2001.
11. **فطيمة بلقاسم**، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري للمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (1)، 2013.

12. **لعامري عصاد**، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تبزي وزو، 2010.
13. **مرزاق زيتوني**، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط لسنة 1971، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون العام، فرع قانون البيئة، وال عمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (1)، 2015.
14. **مريم بليح**، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن البترولية في البحر المتوسط، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (1)، 2012.
15. **منير الفتني**، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص البيئة وال عمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (01)، 2014.
16. **نورداين داحمار**، قضايا البيئة في الصحافة المكتوبة (دراسة تحليلية لجريدتي وقت الجزائر والشعب)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص اتصال بيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر (03)، 2011.
17. **وناسه جدي**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2008.

III. المقالات:

1. **إدريس الضحاك**، "المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا"، قانون البحار

- الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، تونس، 1989، ص ص 86-131.
2. أنس المرزوقي، "المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية"، مجلة الحوار المتمدن، العدد 4157، 2013، ص ص 3-7.
3. جمال والي، "مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربتة دراسة في القانون الجزائري"، مجلة الحجة، العدد 01، كلية الحقوق، تلمسان، 2007، ص ص 110-127.
4. جمال وعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة) مجلة المحكمة العليا، عدد1، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص ص 76-99.
5. سامية قايد، "الحماية القانونية للبيئة"، مجلة المدرسة الوطنية لإدارة المجلد 20، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2010، ص ص 55-79.
6. صبا جابر جنيدي، "إغراق النفايات الخطيرة وتفريغها في الاتفاقيات الدولية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 02، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2011، ص ص 333-358.
7. علي عمار ميودون، أحمد بن أحمد حسني، "أساس المسؤولية الدولية عن الفعل المشروع وأركانها في القانون الدولي"، المجلة الدولية للدراسات غرب آسيا، المجلد 05، العدد 01، بدون بلد النشر، 2013، ص ص 77-92.
8. عمر بن أبو بكر باخشب، "النظام القانوني لخطوط أنابيب البترول"، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، الاقتصاد والإدارة، المجلد 11، كلية الاقتصاد والإدارة، جامعة الملك عبد العزيز، جدة، 1998، ص ص 111-148.

9. **عمر محمود أعر،** "حماية البيئة في القانون الدولي الإنساني وقت النزاع المسلح"، المجلة الأردنية للعلوم التطبيقية، المجلد 11، العدد 01، جامعة العلوم التطبيقية، الأردن، 2008، ص ص 01-18.
10. **كمال كيجل،** "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، عدد 05، كلية الحقوق، جامعة أدرار، 2010، ص ص 207-220.
11. **ليث الدرايع،** "الغواصات النووية تشكل مصدرا من مصادر التلوث الإشعاعي في البحار والمحيطات"، مجلة الأمن والحياة، العدد 373، بدون بلد النشر، 2013، ص ص 62-64.
12. **محمد بن عمار،** "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزء 33، رقم 4، بدون بلد النشر، 1995، ص ص 830-338.
13. **محمد بواط،** "فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث"، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والانسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15، بدون بلد النشر، 2016، ص ص 169-175.
14. **يوسف محمد عطاري،** «القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط»، عرض مشكلة، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد 33، العدد 01، كلية الحقوق الجامعة العربية الأمريكية، فلسطين، 2006، ص ص 71-86.
15. **يونس فتحاني،** "الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث"، 2011، ص ص 1-7. www.Romanaoline.com

IV. المداخلات:

1- نادر محمد مرتضى درويش، التلوث البحري بزيوت البترول وطرق مكافحته، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري، التكامل من أجل مستقبل أفضل، 07 أكتوبر 2010.

V. النصوص القانونية:**أ- النصوص التشريعية:**

1. الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972 يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسيل في 29 نوفمبر 1969، ج.ر.ج.ج. عدد 53، الصادرة في 4 جويلية 1972.
2. الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج.ر.ج.ج. عدد 45 الصادرة بتاريخ 4 جوان 1974.
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976، والمتضمن القانون البحري (ج.ر.ج.ج. عدد 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم:
- بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جويلية سنة 1998، (ج.ر.ج.ج. عدد 47 مؤرخة في 27 جويلية 1998).
- بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت سنة 2010، (ج.ر.ج.ج. عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010).

4. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج. ر. ج. ج. عدد 43، الصادرة في 20 جويلية 2003.

ب- النصوص التنظيمية:

1. المرسوم الرئاسي رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية لندن للوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المبرمة في 12 ماي 1954، ج. ر. ج. ج. عدد 66، الصادرة في 11 سبتمبر 1963.
2. المرسوم الرئاسي رقم 66-134 المؤرخ في 10 أبريل 2006 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها من السفن التجارية ج. ر. ج. ج. عدد 23، الصادرة في 10 أبريل 2006.
3. المرسوم الرئاسي رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وبروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج. ر. ج. ج. عدد 22 الصادرة بتاريخ 10 جوان 1988.
4. المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج. ر. ج. ج. عدد 06، الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1996.
5. المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 18 أبريل 1998 يتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971، ج. ر. ج. ج. عدد 25 الصادرة في 26 أبريل 1998.

6. المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعدّ بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 05 أبريل 1966، ج. ر. ج. ج. عدد 03، الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001.

7. المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 01 نوفمبر 1974، ج. ر. ج. ج. عدد 03، الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001.

VI. -التقارير:

1- **ماجد جورج**، الخطوط الإرشادية لمنع التلوث الناجم عن السفن، وزارة الدولة لشؤون البيئة، مصر، 2010.

2- **أمير عبد الله**، محمد الطيب، الخطوط التوجيهية لتقييم حالة مياه الصابورة على المستوى الوطني، وحدة تنسيق البرنامج العالمي المشترك لإدارة مياه الصابورة، المنظمة البحرية الدولية، نشرت عام 2009.

3- **تقرير الأمين العام**، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 القائمة الأولية A/56/58،

09 مارس 2001

www.orgconvention.agreements.

VII. -الوثائق:

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المجلة المصرية للقانون الدولي العدد 38، 1983.

I- Ouvrage :

1. **BEURIER Jean – Pierre, droit maritime**, 3^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2016.
2. **BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian**, Droit maritime, Librairie générale de droit de jurisprudence, Paris, 2006.
3. **DELEBCQUE Philippe**, Droit maritime, 13^e édition, DALLOZ, Paris, 2014.
4. **GABEL Josette Beer**, Privilège du pavillon et protection de l'environnement marin dans la convention sur le droit de la mer, le pavillon colloque international, éd. SA : Pedone, 2008 .
5. **DE LANGAVANT(E)**, Droit de la mer, 1^{er} édition, Edition CUJAS, Paris, 1979.
6. **LUCCHINI Larent et VOLCKEL Michel**, Droit de la mer : La mer et son droit, les espace maritimes, Tome 1, Pedone, Paris.
7. **MONTAS Arnaud**, Droit maritime, Magnard- Vuibert, Paris, 2012 ,
8. **REMOND Martine**, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Editions Technip, Paris, 1970 .
9. **REMOND-Gouilloud Martine**, Droit maritime, 2^{ème} édition, Editions A ,Pédone,Paris ,1993.
10. **VINCENT Philippe**, Droit de la mer, Lancier, Paris, 2008.

II- Thèses :

1. **ALBAKJAJI Mohamad**, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse de doctorat, école doctorale, université Paris-Est Marne-La-Vallée, juin 2010.
2. **BOUSHABA Abdela Madjid**, L'Algérie et le droit des pêches maritimes, thèse de doctorat d'Etat en droit international public, faculté de droit, université Mentouri, Constantine, 2008.
3. **BOUTOUCHENT Abdennour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, Juin 1991.
4. **DAKOURI Jean-Claude**, le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, thèse de doctorat, Université Pers-Maastricht, 2011.
5. **LARABA Ahmed**, L'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat d'Etat, Institut de droit et des sciences administratives, université d'Alger, 1985.

III- Articles :

1. **BENAMMAR Mohammed**, « La responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien », revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques, Volume XXXV n° 4, université d'Alger, 1997, pp .1203-1211.
2. **DOUAY Claude**, « le droit de de la mer et la préservation du milieu marin », Le Nouveau droit international de la mer, Revue

générale de droit international public, n° 39 Edition A. Pedone, Paris, 1983, pp.232-277.

3. **FABREGOULE.Cathrine**, "Environnement marin", annuaire de droit de la mer, Tome 3, Editions A.Pédone, Paris, 1998, pp .433-454.
4. **MARCHAND Michel**, Les pollutions marines accidentelles au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer, revue Annales des Mines : Responsabilité et environnement. Juillet 2003, pp. 70-92.
5. **ROCHE Catherine**, "Après L'ERIKA : La prévention de la pollution des mers par Le renforcement de La sécurité marine en Europe (ERIKA)", Revue juridique de l'environnement, n° 3, 2002, pp373-392.

VI-Documents :

A-Rapport sur les activités des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : www.iopcfunds.org.

- IPOL : Rapport annuel de 1989, pp. 1-59.
- FIPOL : Rapport annuel de 2007, p.1-196
- FIPOL : Rapport annuel de 2010, pp.1-44

B-WWWF :Wold Widlife Fund :

-LAURENTELISA –Noémie, CASTELLANT Frédéric, Rapport sur La pollution marin par hydro carbures et les dégazages sauvages en méditerranée coordonné par : Laurent dabas, responsable de la mission océans et cotes chargée de communication : Carine parant, WWF France, 2003 ,pp.01-21.

V-Sources internet :

Site des marées-noires : www.marées.com .

Site de pollution : www.pollution-marine.com .

الفهرس:	
01	مقدمة:
08	
10	المبحث الأول: الإطار القانوني للبيئة البحرية
11	المطلب الأول: تحديد نطاق البيئة البحرية
11	الفرع الأول: البيئة البحرية الخاضعة للاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية
11	أولا : البيئة البحرية للمياه الداخلية
12	ثانيا : البيئة البحرية للبحر الإقليمي
14	الفرع الثاني: البيئة البحرية الخاضعة للاختصاص الولائي للدولة الساحلية
14	أولا : البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة
15	ثانيا : البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة
17	ثالثا: البيئة البحرية للجرف القاري
19	الفرع الثالث: البيئة البحرية غير الخاضعة للاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية
19	أولا : البيئة البحرية لمنطقة أعالي البحار
21	ثانيا : البيئة البحرية للمنطقة الدولية
24	المطلب الثاني: مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن
25	الفرع الأول: التلوث من السفن بحسب طبيعة المواد الملوثة
25	أولا : التلوث من السفن بالمواد النفطية
28	ثانيا: التلوث من السفن بالمواد غير النفطية

33	الفرع الثاني: التلوث من السفن بحسب تدخل إرادة الإنسان
33	أولاً : التلوث المقصود
35	ثانياً: التلوث غير المقصود
40	المبحث الثاني: الاتفاقيات الخاصة بمكافحة التلوث الصادر عن السفن
41	المطلب الأول: اتفاقية لندن (مار بول) لعام 1973-1978
42	الفرع الأول: الطابع الحظري لاتفاقية مار بول
42	أولاً : تحديد السفن المعنية بالحظر
44	ثانياً: المواد الضارة المحظور تصريفها من السفن
45	ثالثاً : ملاحق الاتفاقية
48	رابعاً: فكرة المناطق الخاصة
51	الفرع الثاني: الطابع التقني لاتفاقية مار بول
52	أولاً : الوقاية من التلوث الناتج عن تشغيل السفن
54	ثانياً: الوقاية من التلوث الناتج عن الحوادث البحرية
62	الفرع الثالث: الطابع التنفيذي لاتفاقية ماربول
62	أولاً: إخضاع السفن للمعاينات
63	ثانياً : الشهادات الدولية لمنع التلوث البحري
65	المطلب الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
66	الفرع الأول: الالتزام العام بحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن
69	الفرع الثاني: واجب التعاون الدولي في مجال الوقاية من التلوث الصادر عن السفن
69	أولاً: التعاون في مجال وضع المعايير والمستويات وبرامج البحث والدراسات

71	ثانيا: تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية
72	ثالثا: إقامة نظم الرصد والتقييم البيئي
73	رابعا : اعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من التلوث الصادر عن السفن
75	الفرع الثالث:الاختصاصات التنفيذية للدول في مجال الرقابة من التلوث الصادر عن السفن
75	أولا:الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم
76	ثانيا: الاختصاصات التنفيذية للدولة الساحلية
79	ثالثا: الاختصاصات التنفيذية لدولة الميناء
81	
83	المبحث الأول:المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
83	المطلب الأول:الأساس القانوني لتحديد المسؤولية الدولية عن التلوث الصادر عن السفن
84	الفرع الأول :الأساس العام للمسؤولية الدولية (نظرية الفعل الدولي غير المشروع)
85	أولا:الاجتهاد الفقهي لنظرية الفعل الدولي غير المشروع
86	ثانيا: موقف القضاء الدولي من نظرية الفعل الدولي غير المشروع
88	ثالثا: مدى تطبيق نظرية الفعل الدولي غير المشروع في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن
91	الفرع الثاني:الأساس الجديد للمسؤولية الدولية (نظرية المخاطر)
92	أولا:الاجتهاد الفقهي لنظرية المخاطر

96	ثانيا: موقف القضاء الدولي من نظرية المخاطر
99	ثالثا: مدى تطبيق نظرية المخاطر في ميدان أضرار التلوث الصادر عن السفن
101	المطلب الثاني: شروط المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
102	الفرع الأول: الإخلال بالتزام دولي
104	الفرع الثاني: وقوع الضرر البيئي
105	أولا: أنواع الضرر الذي يترتب المسؤولية
108	ثانيا: شروط الضرر البيئي المستوجب للتعويض
113	الفرع الثالث: انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة
114	أولا: مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة التشريعية
115	ثانيا: مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة القضائية
117	ثالثا: مسؤولية الدولة عن أعمال السلطة التنفيذية
118	المبحث الثاني: صور المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
119	المطلب الأول: المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
119	الفرع الأول: المبادئ التي تحكم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
120	أولا: إقرار مبدأ المسؤولية الموضوعية للملوثة
126	ثانيا: إقرار مبدأ المسؤولية المركزة للملوثة
129	ثالثا: إقرار مبدأ المسؤولية المحدودة للملوثة
132	الفرع الثاني: وسائل الضمان المقدمة في مجال التلوث الصادر عن السفن
133	أولا: إجبارية التأمين ضد أخطار التلوث الصادر عن السفن

138	ثانيا: الصندوق الدولي للتعويض
147	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائرية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن
147	الفرع الأول: المسؤولية الجزائرية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن على المستوى الدولي
148	أولا: المسؤولية الجزائرية في الاتفاقيات الدولية المبرمة خارج إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
150	ثانيا: المسؤولية الجزائرية عن التلوث الصادر عن السفن في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
158	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائرية عن التلوث الصادر من السفن على المستوى الوطني
158	أولا: إجراءات المتابعة الجزائرية المتخذة ضد السفن المسببة للتلوث البحري
162	ثانيا: العقوبات المقررة
170	خاتمة:
175	الملاحق:
184	قائمة المراجع:
202	فهرس الموضوعات:

ملخص:

يعتبر التلوث الصادر عن السفن من أخطر أنواع تلوث البيئة البحرية على الإطلاق وأكثرها انتشارا في الوقت الراهن، حيث أنه يمتد ليمس جميع المناطق البحرية سواء تلك الخاضعة لسيادة وولاية الدولة الساحلية أو تلك غير الخاضعة لسيادتها والتي يحكمها مبدأ الحرية، وينتج هذا النوع من التلوث إما عن طريق الإلقاء بالمواد النفطية و غير النفطية إلى البيئة البحرية أو بسبب تدخل إرادة الإنسان بطريقة عمدية أو غير عمدية.

ونظرا لخطورة التلوث الصادر عن السفن على البيئة البحرية، تتنبه المجتمع الدولي لهذه الظاهرة و جعلها من بين اهتماماته الكبرى ذلك باعتبار البحار و المحيطات عنصرا أساسيا لاستمرار الحياة الإنسانية لما تتوفر عليه من إمكانيات ضخمة في مجال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية، وما تحويه قيعانها وباطن أرضها من ثروات معدنية هائلة و نفط، حيث بادر المجتمع الدولي إلى وضع قواعد قانونية شارعه تهم جانبي الوقاية و إصلاح الأضرار الناتجة عن التلوث الذي تسببه السفن للبيئة البحرية، والعمل على توفير الحماية الضرورية لهذه الأخيرة والحفاظ عليها.

Résumé :

La pollution en milieu marin émane généralement des navires elle est l'une des plus dangereuses puisqu'elle se propage rapidement pour toucher l'ensemble des zones maritimes, Cette pollution provoquée par la décharge des déchets pétroliers ou non pétroliers dans le large des mers ou elle est engendrée par les actes délibérés ou non délibérés de l'homme.

Heureusement que la communauté internationale a pris conscience de l'ampleur de ce phénomène dans la mesure où elle considère les mers et les océans comme étant un élément indispensable à la survie de l'homme sur cette planète, puisqu'ils contiennent beaucoup de ressources naturelles vivantes. L'Etat critique des mers et des océans a poussé la communauté internationale à promulguer des lois portant sur la prévention et la réparation des dégâts causés par la pollution dans le but de protéger les espaces maritimes.